

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΕ'

Τετάρτη 27 Φεβρουαρίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών. σελ. 5699, 5737
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές, από το 24ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας, το 10ο Γυμνάσιο Περιστερίου, το Επαγγελματικό Λύκειο Κρυονερίου, το 65ο Λύκειο Αθήνας, το Διαπολιτισμικό Γυμνάσιο Θεσσαλονίκης και το 13ο Δημοτικό Σχολείο Βόλου. σελ. 5706, 5714, 5716, 5718, 5726, 5732
3. Επί Διαδικαστικού θέματος. σελ. 5715, 5716, 5727, 5728
4. Ανακοινώνεται η επίσκεψη του Αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος στη Βουλή και ευχές για καλή επιτυχία στο έργο του. σελ. 5732

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών. σελ. 5699
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών. σελ. 5700
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 28 Φεβρουαρίου 2008. σελ. 5704

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: « Οδική βοήθεια οχημάτων ». σελ. 5706, 5737

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί Διαδικαστικού θέματος:

ΚΟΥΒΕΛΗΣ Φ., σελ. 5728
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. σελ. 5727, 5728
ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α. σελ. 5715, 5716
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. σελ. 5715, 5716
ΣΟΥΡΛΑΣ Γ. σελ. 5727, 5728

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ. σελ. 5733, 5736
ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β. σελ. 5712
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε. σελ. 5736
ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ Α. σελ. 5735
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Ε. σελ. 5709, 5710, 5732
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. σελ. 5726, 5727, 5728, 5729, 5731
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α. σελ. 5711
ΝΑΣΙΩΚΑΣ Ε. σελ. 5717
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Γ. σελ. 5720
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ. σελ. 5724, 5725, 5726, 5730
ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ Α. σελ. 5713
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. σελ. 5716
ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ Δ. σελ. 5706
ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π. σελ. 5734
ΤΖΑΚΡΗ Θ. σελ. 5719
ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ Μ., σελ. 5708
ΤΣΙΟΚΑΣ Θ. σελ. 5714, 5715, 5717
ΦΩΤΙΑΔΗΣ Η. σελ. 5717
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. σελ. 5721, 5729, 5730

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΕ'

Τετάρτη 27 Φεβρουαρίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 27 Φεβρουαρίου 2008, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.41' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΕΛΣΑΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 26/2/2008 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΉΔ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 26 Φεβρουαρίου 2008, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Σύμβασης Επιμερισμού Κόστους (Τρίτου Μέρους) μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας (Δωρητής) και του Αναπτυξιακού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNDP/BRC).)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αστέριο Ροντούλη, Βουλευτή Λαρίσης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Στελεχών Πρόληψης ζητεί τη θέσπιση αυτοδιοικούμενων Ν.Π.Δ.Δ. για τα Κέντρα Πρόληψης Ο.ΚΑ.ΝΑ. και Αυτοδιοίκησης.

2) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Αταλάντης και Περιχώρων ζητεί τη στελέχωση του Υποκαταστήματος Ι.Κ.Α. Αταλάντης.

3) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΟΥΤΜΕΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Σερρών ζητεί την υπογραφή του σχεδίου παράτασης της Προγραμματικής Σύμβασης του ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Σερρών.

4) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα των Κ.Ε.Κ.Υ.Κ.Α.Μ.Ε.Α. Αργολίδας.

5) Η Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΕΥΗ) ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Δυτικής Αττικής ζητεί τη συνεργασία της Υπηρεσίας Δημοσιονομικού Ελέγχου με τις υπηρεσίες της Νομαρχίας του.

6) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Μονάδας Αποτεφρωτήρα Μολυσματικών Νοσοκομειακών απορριμμάτων καταγγέλλει την «ΑΠΟΤΕΦΡΩΤΗΡΑΣ Ο.Ε.» για τον τρόπο διευθέτησης του χρόνου εργασίας που δεν συνάδει με την κείμενη νομοθεσία.

7) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΟΥΤΜΕΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η βιομηχανία γάλακτος, «ΚΡΙ-ΚΡΙ Α.Β.Ε.Ε.» ζητεί την ένταξή της στο πρόγραμμα STAGE του Ο.Α.Ε.Δ..

8) Οι Βουλευτές, Κερκύρας κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και Ιωαννίνων κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝ-ΔΡΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Τμήμα της Α.Δ.Ε.Δ.Υ. του Νομού Κέρκυρας ζητεί να ενταχθεί ο Νομός Κέρκυρας στις παραμεθόριες και προβληματικές Α' περιοχές.

9) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Συνταξιούχων ΔΕΗ Φθιώτιδας «Η ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ» ζητεί τη σύσταση οδοντιατρικής μονάδας στο Π.Ε.Κ.Α. Λαμίας.

10) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Ηλείας - Ολυμπίας ζητεί την αναστολή είσπραξης των ληξιπρόθεσμων οφειλών όλων των φυσικών ή νομικών προσώπων που επλήγησαν από τις καταστροφικές πυρκαγιές του 2007.

11) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Λειτουργών Μέσης Εκπαίδευσης Λέσβου διαμαρτύρεται για τη συνεχιζόμενη χρησιμοποίηση λυόμενων αιθουσών διδασκαλίας στην κατασκευή των οποίων έχουν χρησιμοποιηθεί υλικά αμιάντου.

12) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η WWF ζητεί να μη χορηγηθούν άδειες παραγωγής ηλεκτρισμού με λιθάνθρακα στο Μαντούδι Εύβοιας και στα Άσπρα Σπίτια Βοιωτίας.

13) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία δημιουργοί του ελληνικού τραγουδιού ζητούν τη λήψη μέτρων από την πολιτεία για την κατοχύρωση των πνευματικών δικαιωμάτων των δημιουργών του ελληνικού τραγουδιού.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1548/6-11-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Παπαγιαννάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 66758/28-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντησή:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μιχάλης Παπαγιαννάκης, σχετικά με την αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης του Δήμου Μοσχάτου, σας γνωρίζουμε κατά λόγο αρμοδιότητας μας και ύστερα από ενημέρωση που είχαμε από τον Δήμο Μοσχάτου, τα ακόλουθα:

Ο Δήμος Μοσχάτου με την υπ' αριθμ. 161/28-11-2006 απόφαση του ζήτησε από την εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.» την παραχώρηση της χρήσης του συνόλου της παραλιακής ζώνης ΑΙ, εκτάσεως 240 στρεμμάτων, προκειμένου να αξιοποιηθεί σύμφωνα με τον νόμο 3342/2005 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κοινωνική Αξιοποίηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, με χρήσεις ήπιας μορφής στον τομέα του αθλητισμού, του πολιτισμού και της αναψυχής.

Από την εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.» καταρτίστηκε σχέδιο ιδιωτικού συμφωνητικού παραχώρησης της χρήσης της ανωτέρω περιοχής στο Δήμο Μοσχάτου, το οποίο κρίθηκε μη αποδεκτό από το Δημοτικό Συμβούλιο, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 72/14-3-2007 απόφαση του, εμμένοντας στο αρχικό του αίτημα για την παραχώρηση του συνόλου της έκτασης, χωρίς όρους και προϋποθέσεις και ζητώντας την υλοποίηση των δεσμεύσεων που αφορούν στη Β' φάση των ολυμπιακών έργων και που έχουν σχέση με την κατασκευή πεζοδιαβάσεων προς την παραλία, αναπλημμυρικού καναλιού και δημιουργία οικολογικού πάρκου.

Σας διαβιβάζουμε αντίγραφο της υπ' αριθμ. 72/14-3-07 απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου και σχετικής ανοιχτής επιστολής του Δημάρχου Μοσχάτου.

Για ειδικότερη ενημέρωσή σας επί των θεμάτων που τίθενται στην ερώτησή, αρμόδια να σας απαντήσουν είναι το συνενωόμενο Υπουργείο Π.Ε.Χ.Δ.Ε., καθώς και το Υπουργείο Πολιτισμού, προς το οποίο κοινοποιούμε αντίγραφο της ερώτησης.

Ο Υφυπουργός
ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΑΚΟΣ*

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

2. Στην με αριθμό 3561/20-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νάσου Αλευρά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 749/14-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Νάσος Αλευράς, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Η αρμόδια υπηρεσία μας (4η ΚΔΒΠ) δεν γνωρίζει σε ποιες καταγγελίες αναφέρεται ο κ. Βουλευτής, που υποβλήθηκαν αρμοδίως, προκειμένου να ενημερώσει για τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί μέχρι σήμερα. Κατά πάγια τακτική όλες οι καταγγελίες καταναλωτών που μας διαβιβάζονται από την Γενική Γραμματεία Καταναλωτή μέσω της Τηλεφωνικής Γραμμής 1520, εξετάζονται στο πλαίσιο των υπηρεσιακών δυνατοτήτων που υπάρχουν με ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο ευσταθούν. Σε αρκετές δε περιπτώσεις προχωρά σε δειγματοληψίες και ελέγχους των προϊόντων αυτών, σε διαπιστευμένα ελληνικά και ξένα εργαστήρια για να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις ασφάλειας που επιβάλλονται από την κοινοτική και εθνική νομοθεσία. Όπου διαπιστώνονται προβλήματα ή παραλείψεις που σχετίζονται με τα παραπάνω και δημιουργούνται κίνδυνοι για την υγεία των καταναλωτών, λαμβάνονται μέτρα όπως π.χ. δέσμευση και απόσυρση των προϊόντων από την αγορά, επιβολή προστίμων κλπ. Ακόμα για τα προϊόντα αυτά ακολουθείται η διαδικασία της ταχείας ενημέρωσης μέσω του συστήματος RAPEX των αρμόδιων ευρωπαϊκών αρχών, ενώ ακολουθεί ευρεία ενημέρωση του καταναλωτικού κοινού για τη λήψη προφυλάξεων μέσω δελτίων τύπου, ανακοινώσεων στην ιστοσελίδα του ΥΠΑΝ, ενημέρωσης των

καταναλωτικών οργανώσεων και άλλων φορέων κλπ.

2. Σε αρκετές περιπτώσεις, η υπηρεσία μας σε συνεργασία με την Τεχνική Δ/ση της Γενικής Γραμματείας Καταναλωτή, επιχειρεί αιφνιδιαστικούς δειγματοληπτικούς ελέγχους στην αγορά προκειμένου να διαπιστώσει αν τηρούνται οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα ηλεκτρικά, ηλεκτρολογικά και ηλεκτρονικά προϊόντα που κυκλοφορούν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της διαδικασίας είναι και οι δειγματοληψίες που πραγματοποιούνται πριν από τα Χριστούγεννα στις ηλεκτρικές γιρλάντες (χριστουγεννιάτικα φωτάκια), προκειμένου να μην διατίθενται επικίνδυνα για τους καταναλωτές προϊόντα στην αγορά. Σημειώνουμε ότι από τις πρόσφατες δειγματοληψίες βρέθηκαν ορισμένα τέτοια προϊόντα που δεν πληρούσαν τις σχετικές προδιαγραφές και επιβλήθηκαν πρόστιμα ύψους 225.000 ευρώ και απόσυρση από την αγορά.

3. Οφείλουμε να σημειώσουμε στις αιτιάσεις ότι η υπηρεσία μας υποβάλλει σε ατέρμονες διαδικασίες του καταγγέλλοντες, ότι είναι υποχρέωση της να εξετάζει με ιδιαίτερη προσοχή κάθε καταγγελία, προκειμένου να επιβεβαιώνει και να τεκμηριώνει το τελικό αποτέλεσμα προς όφελος όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Τονίζεται ότι ένας σημαντικός αριθμός καταγγελιών δεν ευσταθεί για διάφορους λόγους και επομένως η λήψη μέτρων υπό την πίεση των ενδιαφερομένων θα ήταν επιζήμια για όλα τα μέρη. Χαρακτηριστικό γεγονός είναι ότι υπάρχει παρανόηση σχετικά με τη σήμανση CE, από πολύ μεγάλη μερίδα του κοινού αλλά και άλλων υπηρεσιών, που θεωρούν ότι πρόκειται για σήμα ποιότητας. Σε κάθε περίπτωση το CE είναι σήμανση συμμόρφωσης προς βασικές απαιτήσεις ασφάλειας που επιβάλλει η κοινοτική νομοθεσία, τίθεται στο προϊόν με ευθύνη του κατασκευαστή, εφ' όσον πληρούνται συγκεκριμένες κάθε φορά προϋποθέσεις, και απευθύνεται στις αρμόδιες εθνικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία της αγοράς.

4. Σχετικά με την ακολουθούμενη διαδικασία εισαγωγής αυτών των ηλεκτρικών και ηλεκτρολογικών προϊόντων από τρίτες χώρες (κυρίως από Κίνα) σημειώνουμε ότι αυτή ακολουθεί τα οριζόμενα από το Υπουργείο Οικονομικών, ενώ έχουν ενημερωθεί επανειλημμένως τα τελωνεία σχετικά με τις υποχρεώσεις σήμανσης και εγγράφων (πιστοποιητικών) που πρέπει να τα συνοδεύουν, προκειμένου να μπορούν να κυκλοφορήσουν στην ελληνική αγορά. Σημειώνουμε ότι συχνά υπάρχει συνεργασία της υπηρεσίας μας με τα τελωνεία, όπου υπάρχουν θέματα προς διευκρίνιση ή ζητήματα που αφορούν σημάνσεις και προδιαγραφές. Σημειώνουμε ότι δεν πραγματοποιείται προληπτικός έλεγχος από την υπηρεσία μας, των εισαγόμενων προϊόντων από τρίτες χώρες στα τελωνεία, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν οι θεσμικές - διοικητικές ρυθμίσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

5. Το ΥΠΑΝ και ειδικότερα η Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, που είναι αρμόδια για την εποπτεία της αγοράς του μεγαλύτερου μερους βιομηχανικών προϊόντων που διατίθενται σ' αυτή - προχωρά στη δημιουργία νέου ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου εποπτείας και ελέγχου της αγοράς προσαρμοσμένου στις νέες συνθήκες αλλά και τις σχετικές οδηγίες της ΕΕ για το ζήτημα. Το νέο θεσμικό καθεστώς θα συνοδεύεται και από ανάλογες ρυθμίσεις οργανωτικού και διοικητικού χαρακτήρα για την επαρκή και αποτελεσματική υλοποίησή του.

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ*

3. Στην με αριθμό 3351/17-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Μελά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 146248 π.ε./ΙΗ/9-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτησή με αριθμό 3351/17-12-07, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Μελάς σχετικά με τη στελέχωση του Γυμνασίου και του Γενικού Λυκείου Σπετσών, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Κατά το σχολικό έτος 2007-2008, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. προέβλεπε σε εκτεταμένους διορισμούς, μεριμνώντας ώστε κατά την έναρξή του να υπάρχουν όσο το δυνατόν λιγότερα διδακτικά κενά.

Συγκεκριμένα, για τη σχολική χρονιά 2007-2008 στην περιοχή Β' Πειραιά διορίστηκαν μόνιμοι εκπαιδευτικοί εκ των οποίων είκοσι επτά (27) Φιλολόγοι, δέκα (10) Μαθηματικοί, πέντε (5) Φυσικοί, τρεις (3) Χημικοί, ένας (1) Βιολόγος και ένας (1) Γεωλόγος.

Για τυχόν εναπομείναντα κενά, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. μεριμνά για την κάλυψή τους με την τοποθέτηση αναπληρωτών ή ωρομισθίων εκπαιδευτικών, καθώς και εκπαιδευτικών μονίμων, αποσπασμένων από άλλες Δ/σεις Β/θμιας Εκπ/σης, ή με διάθεση υπεραριθμών εκπαιδευτικών σε σχολεία άλλης περιοχής της αρμοδιότητας του ίδιου Π.Υ.Σ.Δ.Ε. ή ακόμα και με ανάθεση υπερωριακής διδασκαλίας στους μονίμους εκπαιδευτικούς της ίδιας σχολικής μονάδας.

Συγκεκριμένα στην περιοχή Β' Πειραιά για το σχολικό έτος 2007-2008, με την αριθμ. 126395/Δ2/07-11-2007 Υπουργική Απόφαση, προσλήφθηκαν δύο (2) Φιλολόγοι, δύο (2) Μαθηματικοί, οχτώ (8) Φυσικοί, ένας (1) Χημικός, δύο (2) Βιολόγοι και ένας (1) Οικονομολόγος.

Επιπλέον στη Δ/ση Β/θμιας Εκπαίδευσης Πειραιά, έχουν διατεθεί συνολικά οχτακόσιες ογδόντα οχτώ (888) ώρες για πρόσληψη ωρομισθίων εκπαιδευτικών στο κανονικό πρόγραμμα.

Επισημαίνεται ότι την ευθύνη για την τοποθέτηση των μονίμων, των αναπληρωτών καθώς και των ωρομισθίων εκπαιδευτικών καθώς και για την πρόσληψη των τελευταίων ανά περιοχή την έχει αποκλειστικά η Δ/ση Β/θμιας Εκπ/σης και το οικείο Π.Υ.Σ.Δ.Ε..

Τέλος, σταθερή επιδίωξη της πολιτικής ηγεσίας του ΥΠ.Ε.Π.Θ. είναι ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός νέου στοχοπρονοδιαγράμματος, το οποίο θα συμπεριλαμβάνει όλες τις απαιτούμενες υπηρεσιακές μεταβολές και οι οποίες θα ολοκληρώνονται μέχρι τέλους του εκάστοτε τρέχοντος σχολικού έτους. Επιδιώκουμε η έναρξη κάθε νέου σχολικού έτους να πραγματοποιείται με ομαλό και απρόσκοπτο τρόπο, τον οποίο θα διασφαλίζουν η πληρότητα των σχολικών μονάδων όλων των βαθμίδων σε εκπαιδευτικό δυναμικό.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ»

4. Στην με αριθμό 3409/18-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιλτιάδη Βέρρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 146291 π.έ./ΙΗ/7-1-08 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3409/18-12-07 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βέρρας και αφορά τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.), και κατά το μέρος των αρμοδιοτήτων μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η Ειδική Αγωγή και Εκπαίδευση τέθηκε εξ αρχής βασικός στόχος της πολιτικής του ΥΠ.Ε.Π.Θ. και καταβάλλεται κάθε προσπάθεια προκειμένου οι μαθητές με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες να έχουν όσο το δυνατόν ουσιαστικότερη υποστήριξη σε ανθρώπινο δυναμικό, με απώτερο στόχο την ισότιμη μεταχείριση των ΑΜΕΑ αναφορικά με την εκπαίδευση, την επαγγελματική κατάρτιση και την κοινωνική ενσωμάτωσή τους.

Αναφορικά με την κάλυψη των κενών εκπαιδευτικού προσωπικού σας ενημερώνουμε ότι πριν την έναρξη της νέας σχολικής χρονιάς εστάλησαν στις Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης 302 πιστώσεις αναπληρωτών εκπαιδευτικών και στις Διευθύνσεις Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης 177 πιστώσεις αναπληρωτών και 2400 ώρες ωρομισθίων εκπαιδευτικών για τις ανάγκες των Σχολικών Μονάδων Ειδικής Αγωγής όλης της χώρας.

Επίσης στις 26-09-2007 εστάλησαν στις Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης 205 πιστώσεις αναπληρωτών εκπαιδευτικών και στις Διευθύνσεις Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης 200 πιστώσεις αναπληρωτών και 2000 ώρες ωρομισθίων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των κενών στις Σχολικές Μονάδες Ειδικής Αγωγής και τα Τμήματα Ένταξης.

Στη συνέχεια, και σε διάφορες χρονικές περιόδους, έχουν ακόμα σταλεί στις Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης

124 πιστώσεις αναπληρωτών εκπαιδευτικών και στις Διευθύνσεις Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης 56 πιστώσεις αναπληρωτών και 720 ώρες ωρομισθίων εκπαιδευτικών για τις ανάγκες των Σχολικών Μονάδων Ειδικής Αγωγής όλης της χώρας.

2. Στο Νομό Αχαΐας λειτουργούν 14 Σχολικές Μονάδες Ειδικής Αγωγής, 13 στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση και 1 (μία) στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση, στην Πάτρα, το Αίγιο και την Κάτω Αχαΐα.

Συγκεκριμένα, για την κάλυψη των κενών στις Σχολικές Μονάδες Ειδικής Αγωγής του νομού Αχαΐας εστάλησαν για τις ανάγκες της Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης 10 πιστώσεις αναπληρωτών εκπαιδευτικών και για τις ανάγκες της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης 18 πιστώσεις αναπληρωτών και 140 ώρες ωρομισθίων εκπαιδευτικών.

3. Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία υιοθετήθηκε από την Ελλάδα στις 13-12-2006. Το τελικό κείμενο άνοιξε για εξέταση και υπογραφή από τις χώρες-μέλη στις 30-04-07. Μέχρι στιγμής έχει υπογραφεί από λίγες μόνο χώρες. Οι υπόλοιπες βρίσκονται στο στάδιο της μελέτης του τελικού κειμένου, σημείο στο οποίο βρίσκεται και η Ελλάδα.

Τέλος, σας γνωρίζουμε ότι το θέμα της μετακίνησης των μαθητών άπτεται των αρμοδιοτήτων της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Ο Υπουργός
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ»

5. Στην με αριθμό 1437/1-11-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιλτιάδη Βέρρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 204/23-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στη με αρ. πρωτ. 1437/1-11-2007 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Μ. Βέρρα, σχετικά με το ανωτέρω θέμα, και όσον αφορά στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α) Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ), καταρτίστηκε πρόγραμμα επιχορήγησης Επιχειρήσεων που ανήκουν σε Δήμους & Νομαρχίες για την απασχόληση 6.000 ανέργων. Το πρόγραμμα αυτό, με το διακριτικό τίτλο «ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΩΝ», εντάσσεται στο γενικότερο Σχέδιο Ανασυγκρότησης των περιοχών που επλήγησαν και έχει σκοπό:

-Αφενός την ενίσχυση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Δήμων και Νομαρχιών) όλων των περιοχών που επλήγησαν από τις πυρκαγιές το καλοκαίρι του 2007, προκειμένου να αποκαταστήσουν, μέσω αναδασώσεων & άλλων συνοδευτικών, υποστηρικτικών εργασιών (π.χ. αντιπλημμυρικά έργα), το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής τους,

-Αφετέρου την προώθηση στην απασχόληση 6.000 ανέργων ηλικίας 18-64 ετών, των πληγείσων περιοχών.

Το ποσό της επιχορήγησης για κάθε ημέρα πλήρους απασχόλησης των ανέργων θα είναι τριάντα έξι (36) ευρώ (διπλάσια επιχορήγηση από τα κοινά προγράμματα του ΟΑΕΔ), ενώ η διάρκεια του προγράμματος θα είναι δώδεκα (12) μήνες.

Η συνολική δαπάνη του προγράμματος ανέρχεται στα 64.800.000 ευρώ, με αποκλειστική χρηματοδότηση από τον Προϋπολογισμό του ΟΑΕΔ και επιμερίζεται ως εξής:

-Για το έτος 2007: 16.200.000 ευρώ.

-Για το έτος 2008: 48.600.000 ευρώ.

Β) Στην ίδια συνεδρίαση αποφασίστηκε η καταβολή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης τριών (3) βασικών μηνιαίων επιδομάτων ανεργίας, ύψους 1.1001,75 ευρώ (3 x 367,25= 1.101,75), σε παροπαθείς με την προϋπόθεση να είναι εγγεγραμμένοι άνεργοι κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας, με δήλωση διαμονής σε περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί πυρόπληκτες.

Γ) Επιπλέον αποφασίστηκε και η κατάθεση 10.000.000 ευρώ στο λογαριασμό του ειδικού ταμείου που συστάθηκε για την ενίσχυση των πυρόπληκτων.

Ο Υπουργός
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ν. ΜΑΓΓΙΝΑΣ»

6. Στην με αριθμό 1640/7-11-07 ερώτηση των Βουλευτών κυριών Ελπίδας Παντελάκη και Βέρας Νικολαΐδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 587/28-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του αριθ. πρωτ. 1640/07-11-2007 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάσθηκε ερώτηση των Βουλευτών κας Ε. Παντελάκη και κας Β. Νικολαΐδου, που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Από τον έλεγχο των στοιχείων που τηρούνται στην αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝΑΝΠ, οι χωρητικότητες των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» Ν.Π. 10883 και «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» Ν.Π. 10882 (ολική και καθαρή) υπολογίσθηκαν σύμφωνα με τις ισχύουσες για τα ελληνικά πλοία διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας (ν.δ. 973/1971). Οι εν λόγω υπολογισμοί βασίσθηκαν στα τελικά κατασκευαστικά και λοιπά σχέδια των πλοίων (όπως σχέδια γενικής διάταξης, χωρητικότητας δεξαμενών κ.λπ.), καθώς επίσης και στην εσωτερική διαρρύθμιση και χρήση των διαφόρων χώρων (όπως ενδιάμεση πληρώματος/επιβατών, χώροι φόρτωσης οχημάτων, αποθήκες, δεξαμενές έρματος κ.λπ.).

Σύμφωνα με τους ανωτέρω υπολογισμούς οι χωρητικότητες που προέκυψαν ήταν για το «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» ολική χωρητικότητα 7.864,25 κ.ο.χ. και καθαρή χωρητικότητα 4.933,07 κ.κ.χ. και για το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» ολική χωρητικότητα 8.128,98 κ.ο.χ. και καθαρή χωρητικότητα 5.224,72 κ.κ.χ.

Η διαφοροποίηση των χωρητικότητων (ολική και καθαρή) μεταξύ των δύο πλοίων, παρότι αυτά εμφάνιζαν σημαντικές ομοιότητες στα εξωτερικά αλλά και στα εσωτερικά χαρακτηριστικά τους, οφειλόταν στην από κατασκευής τους διαφορετική διάταξη και χρήση συγκεκριμένων χώρων και κυρίως των δεξαμενών ερματισμού, για τις οποίες, σημειώνεται ότι δεν συμπεριλαμβάνονται στο καθοριζόμενο από την ανωτέρω ισχύουσα νομοθεσία ποσοστό της ολικής χωρητικότητάς τους.

Στη συνέχεια, με την από 23-11-2006 σχετική άδεια μετασκευής έγινε τροποποίηση χρήσης χώρων του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ», με την οποία αυξήθηκε η χωρητικότητα των δεξαμενών ερματισμού του πλοίου που εξαιρούνται της ολικής χωρητικότητας αυτού. Μετά τη διαπίστωση ολοκλήρωσης των εργασιών μετασκευής και τον έλεγχο των σχετικών υπολογισμών ανακαταμέτρησης του ανωτέρω πλοίου οι χωρητικότητες του διαμορφώθηκαν σε 7.882,00 κ.ο.χ. (ολική χωρητικότητα) και 4.977,74 κ.κ.χ. (καθαρή χωρητικότητα) οι οποίες και καταχωρίσθηκαν στο από 19-10-2007 έγγραφο εθνικότητας του πλοίου.

2. Σημειώνεται ότι στα ανωτέρω πλοία εφαρμόζονται απαράγκλιτα, ως προς την στελέχωση, οι διατάξεις του π.δ 177/1974, όπως ισχύει.

3. Κατ' εφαρμογή της με αριθ. 2/83008/0022/01-12-2000 κοινής απόφασης των Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει συγκροτηθεί Επιτροπή Ελέγχου Επιθεωρήσεων Εμπορικών πλοίων με μέλη που ορίζονται από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και με έργο τον έλεγχο των καταγγελλομένων που αφορούν στους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

7. Στην με αριθμό 1972/15-11-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Βρεττού δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-562/29-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Κων. Βρεττός με θέμα «Απροστατευτοί οι Έλληνες καταναλωτές», σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Από το 1992 και μετά, δυνάμει της Α.Δ. 16/92, οι τιμές πώλησης στο σύνολο σχεδόν των τροφίμων και ποτών διαμορφώνο-

νται ελεύθερα, με βάση την προσφορά, ζήτηση και τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, σε όλα τα στάδια εμπορίας τους (βιομηχανία, βιοτεχνία, εισαγωγή, χονδρεμπορία, λιανοπώλιο), με μόνη εξαίρεση τα οπωρολαχανικά και τις παιδικές τροφές, των οποίων οι τιμές τελούν ακόμα υπό το καθεστώς των ελεγχόμενων ειδών.

Η απελευθέρωση των τιμών ήταν απόρροια της επιτακτικής ανάγκης εναρμόνισης της οικονομίας της ελληνικής αγοράς προς τις αντίστοιχες οικονομίες των άλλων Κρατών-Μελών της Ε.Ε., αφ' ενός μεν γιατί κάτι τέτοιο επιτάσσει η συνθήκη ένταξης της χώρας μας στην Ε.Ε. και αφετέρου γιατί με την απελευθέρωση αυτή διασφαλίσθηκε η οικονομική επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις ανταγωνιστικές συνθήκες στην Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Αγορά, που είναι αισθητές αλλά και για να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις αυτές να δραστηριοποιηθούν και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, προς όφελος των ιδίων και του καταναλωτικού κοινού.

Συνεπεία πλέον της απελευθερωμένης αγοράς οι εκάστοτε κρατούσες συνθήκες, πολλές φορές στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, εκ των πραγμάτων επηρεάζουν τις τιμές (π.χ. με χαμηλή προσφορά -υψηλή ζήτηση -άνοδος τιμών, με υψηλή προσφορά -χαμηλή ζήτηση μείωση τιμών).

Το γεγονός ότι οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται μηχανισμός ελέγχου αυτών, αφού σε ισχύ ευρίσκεται το ισχυρό νομικό πλαίσιο του Ν. 703/77 «Περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, που εφαρμόζεται από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, νόμος που θεσπίζει κανόνες περί τη λειτουργία της αγοράς μέσα από υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού και επιβάλλει κυρώσεις σε επιχειρήσεις, που για ίδιο και μόνο οικονομικό όφελος, εφαρμόζουν συμπεριφορές και πρακτικές που διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένες πρακτικές τιμών, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις).

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, ο ανταγωνισμός υπαγορεύει στον καταναλωτή την ανάγκη όπως, για την προστασία του και διασφάλιση των οικονομικών του συμφερόντων, ερευνά την αγορά, για επιλογή των προϊόντων της αρεσκείας του και στις συμφέροντες γι' αυτόν τιμές.

Όσον αφορά το σκέλος της ερώτησης σχετικά με ανατιμήσεις που έχουν γίνει σε είδη που σχετίζονται με σιτηρά και άλευρα (δημητριακά, ψωμί, ζυμαρικά) τίθενται υπ' όψη σας τα εξής :

Α) Οι πολύ υψηλές τιμές διαμόρφωσης των δημητριακών, αφ' ενός μεν λόγω της παρατεταμένης ξηρασίας στην χώρα μας και αφ' ετέρου λόγω της υψηλής ζήτησης που παρατηρήθηκε στην Κίνα και Ινδία για τα προϊόντα αυτά, είχαν σαν συνέπεια ν' αυξηθούν σημαντικά οι διεθνείς τιμές του είδους, αίτια που επεδράσαν αυξητικά στις τιμές των παραγώγων προϊόντων των δημητριακών (άλευρα, άρτος, ζυμαρικά και άλλα συναφή προϊόντα).

Β) Οι αυξήσεις των εισαγωγικών τιμών των κτηνοτροφικών προϊόντων (όπως γάλα, τυροκομικά, κρέατα κ.λπ.), συμπαρασύρουν αυξητικά και τις τιμές των αντίστοιχων εγχωρίων προϊόντων. Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στις αξίες αυτές επεδράσαν και οι επελθούσες ανατιμήσεις των ζωοτροφών.

Γ) Σε επίπεδο εργοστασιακών τιμών στα παραπάνω προϊόντα δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι οι τιμές αυτές επηρεάζονται και από άλλους κοστολογικούς παράγοντες που δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως:

Η τελική τιμή εργοστασίου, αναμειβήτητα εμπεριέχει στοιχεία κόστους που εξ' αντικειμένου δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως π.χ.

- Τιμή κτήσης πρώτης ύλης, μεταφορά στο εργοστάσιο, έξοδα παραγωγής, έξοδα διάθεσης, γενικά έξοδα, καθαρά κέρδη, προμήθεια αντιπροσώπων, κέρδη χονδρεμπόρων, κέρδη λιανοπωλητών, Φ.Π.Α. κ.λπ.).

Από πλευράς αρμοδιότητας της Διεύθυνσης Τιμών, Τροφίμων Ποτών της Γ.Γ. Εμπορίου ισχύουν μηχανισμοί, μέσω των οποίων παρακολουθείται η διαμόρφωση και εξέλιξη των τιμών τροφίμων και ποτών στην εγχώρια αγορά, όπως:

α) Η Α.Δ. 5/05, με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση σε βιο-

μηχανίες, βιοτεχνίες και εισαγωγείς μεγάλης οικονομικής επιφάνειας (υψηλός κύκλος εργασιών) όπως, επί εκδηλούμενης πρόθεσής τους να μεταβάλλουν τις τιμές των τροφίμων και ποτών (που απαριθμούνται σε 57 προϊόντα), ενημερώνουν απευθείας την Διεύθυνση 10 ημέρες τουλάχιστον, πριν τη μεταβολή αυτή, υποβάλλοντας προς τούτο τον τιμοκατάλογο με τις νέες τιμές.

β) Η σε τακτά χρονικά διαστήματα διενέργεια τιμοληψίας σε βασικά είδη διατροφής από επιλεγμένες πηγές πληροφόρησης (Σούπερ Μάρκετ) της πρωτεύουσας.

γ) Ο καθημερινός αγορανομικός και τιμοληπτικός έλεγχος στις τιμές οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Λαϊκές Αγορές της πρωτεύουσας.

δ) Η λειτουργία του θεσμού «ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΙΜΩΝ», όπου καταγράφονται οι τιμές πώλησης οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Κεντρικές Αγορές Χονδρεμπορίου και στις Λιανικές (Σούπερ-Μάρκετ, Οπωροπωλεία και Λαϊκές Αγορές).

Όλα τα στοιχεία τιμών που συλλέγονται από τους παραπάνω μηχανισμούς καταγράφονται παρακολουθούνται και αξιολογούνται έτσι ώστε να υπάρχει κάθε φορά μια σαφής εικόνα στις τάσεις της αγοράς από πλευράς τιμών και επί τούτων ενημερώνεται η Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Επιπλέον οι εκπρόσωποι των μεγάλων αλυσίδων λιανικής πώλησης, των super markets, έπειτα από συνάντηση με την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης δεσμεύτηκαν να μην υπάρχει καμία ανατίμηση σε κανένα προϊόν μέχρι το τέλος του χρόνου.

Ο αγορανομικός έλεγχος ως προς την κανονικότητα ή μη των τιμών, υπό τη στενή του έννοια, διενεργείται μόνο στις τιμές των οπωρολαχανικών και παιδικών τροφών, επειδή τα είδη αυτά, όπως προαναφέρεται, υπάγονται στην κατηγορία «των ελεγχόμενων ειδών».

Σε όλα τα υπόλοιπα είδη τροφίμων και ποτών η κανονικότητα των τιμών συνδέεται ευθέως με το Ν. 703/77 αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Δεν υπάρχει βέβαια αμφιβολία ότι οι αυξήσεις διεθνώς των τιμών πετρελαίου, έχουν επιπτώσεις στις οικονομίες των χωρών και κατ' επέκταση και στην χώρα μας. Αυτονόητο λοιπόν είναι ότι οι αυξήσεις αυτές επιδρούν και στην εσωτερική αγορά μέσω αυξητικού επηρεασμού τιμών και ως εκ τούτου ο παράγοντας «πετρέλαιο» ως στοιχείο επίδρασης στο κόστος των τροφίμων και ποτών δε μπορεί να παραγνωρισθεί.

Επίσης ο έλεγχος για την εφαρμογή των διατάξεων του Αγορανομικού Κώδικα και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού ισχυουσών Αγορανομικών Διατάξεων εντάσσεται μέσα στα ημερήσια καθήκοντα των Αρχών που ασκούν αγορανομικούς ελέγχους και όπου διαπιστώνονται παραβάσεις από τους υπόχρεους εφαρμογής των διατάξεων αυτών, κινούνται οι διαδικασίες εφαρμογής των νομίμων κατά των παραβατών.

Επιπλέον, σας επισυνάπτουμε το με αριθμ. πρωτ. 6867/22-11-2007 σχετικό έγγραφο της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ

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

8. Στην με αριθμό 3469/19.12.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Πλεύρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/967 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό πρωτ. 3469/19-12-07, που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Αθανάσιος Πλεύρης, με θέμα: «Η πάταξη της διαφθοράς στο Δημόσιο Τομέα», σας πληροφορούμε τα εξής:

Στον τομέα της καταπολέμησης της διαφθοράς έγιναν σημαντικά βήματα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2006 όχι μόνο σταμάτησε η πτωτική πορεία, αλλά «η Ελλάδα για πρώτη φορά από το 2002 σημειώνει βελτίωση», όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η

ανακοίνωση της παγκοσμίου κύρους οργάνωσης «Διεθνής Διαφάνεια-ΕΛΛΑΣ», βαθμολογούμενη πέρυσι με 4.4 από 4.3 την τριετία 2003-2005. Οι επιδόσεις της Χώρας βελτιώνονται περαιτέρω για το 2007, καθώς σύμφωνα με την τελευταία έκθεση της Διεθνούς Διαφάνειας η Ελλάδα βαθμολογείται με 4.6. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι έχει αποκατασταθεί πλήρως η αξιοπιστία και το διεθνές κύρος της Χώρας μας στον τομέα της καταπολέμησης της διαφθοράς. Και αυτό διότι τα στοιχεία τα οποία αποστέλλουμε και αποτελούν τη βάση για τη βαθμολόγηση της Χώρας λαμβάνονται πλέον υπόψη από τη Διεθνή Διαφάνεια ως κρίσιμος παράγοντας διαμόρφωσης των επιδόσεων της στον τομέα αυτόν, σε αντίθεση με την αντιμετώπιση που είχαν τα στοιχεία αυτά από τον ίδιο οργανισμό κατά τα έτη προ του 2004.

Τα μεμονωμένα φαινόμενα κακοδιοίκησης και σπατάλης, όχι μόνο δεν συγκαλύπτονται, αλλά πατάσσονται. Από την τελευταία ετήσια έκθεση του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης για το 2006 προκύπτει ότι τα φαινόμενα παράβασης της αρχής της διαφάνειας από 4,85% που ήταν μειώνονται περαιτέρω στο 2,3%.

Ενισχύθηκαν σε επίπεδο προσωπικού και υποδομών και θωρακίστηκαν θεσμικά με 19 συντονισμένα μέτρα οι ελεγκτικοί μηχανισμοί (Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης). Με τον τρόπο αυτό προωθήθηκε η εντατικοποίηση των ελέγχων και η αποτελεσματική αντιμετώπιση, σε μεγάλο βαθμό, της κακοδιοίκησης και της διαφθοράς.

Έχει ήδη αναβαθμιστεί ο έλεγχος περιουσιακής κατάστασης ("πόθεν έσχες") εκείνων των στελεχών που υπηρετούν σε θέσεις ευθύνης στις πιο κρίσιμες συναλλαγές για τους πολίτες. Ειδικότερα, με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 3491/2006 (ΦΕΚ Α' 207) προβλέφθηκε ότι ο Γενικός επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης θα διεξάγει έλεγχο των ετήσιων δηλώσεων οικονομικής κατάστασης όλων των μελών των Σωμάτων Επιθεώρησης και Ελέγχου, όλων των προϊσταμένων διευθύνσεων των Δημοσίων Οικονομικών Υπηρεσιών (ΔΟΥ), των Περιφερειακών Ελεγκτικών Κέντρων (ΠΕΚ) των Διαπεριφερειακών Ελεγκτικών Κέντρων (ΔΕΚ) και της Υπηρεσίας Ειδικών Ελέγχων, καθώς και των προϊσταμένων τμήματος και των υπαλλήλων (ελεγκτών) που υπηρετούν στα τμήματα ελέγχου των ανωτέρω υπηρεσιών. Επιπλέον, ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης δύναται να διεξάγει έλεγχο των δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης των προϊσταμένων των πολεοδομικών γραφείων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.

Σημειώνεται ακόμη ότι με το άρθρο 4 παρ. 6 Ν. 3613/2007 (ΦΕΚ Α' 263/23-11-2007) θεσμοθετήθηκε αρμοδιότητα του Ειδικού Γραμματέα του Σ.Ε.Ε.Δ.Δ. να προβαίνει με απόφασή του, στο πλαίσιο των ελέγχων, επιθεωρήσεων και ερευνών που διενεργεί το Σ.Ε.Ε.Δ.Δ., στην άρση του τραπέζιου, χρηματιστηριακού και φορολογικού απορρήτου των προσώπων που εμπλέκονται σε ελέγχους, έρευνες, επιθεωρήσεις που διενεργούνται από το Δ.Ε.Ε.Δ.Δ.

Ήδη το Σ.Ε.Ε.Δ.Δ. βρίσκεται σε φάση αναδιοργάνωσης (λειτουργία δύο νέων Περιφερειακών Γραφείων, μίσθωση ενός ακόμη κτιρίου στην Αθήνα για την Κεντρική Υπηρεσία, επέκταση σε νέους χώρους του Περιφερειακού Γραφείου Θεσσαλονίκης, πλήρης ανανέωση του μηχανογραφικού εξοπλισμού, δημιουργία νέου Ολοκληρωμένου Πληροφορικού Συστήματος, και νέου συστήματος διαχείρισης προσωπικού, ένταξη στο δίκτυο «Σύζευξις» και συνεχή σεμινάρια για τους επιθεωρητές από ειδικούς επιστήμονες).

Με το νέο Υ.Κ. (άρθρο 28 ν. 3528/07), τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στη δήλωση περιουσιακής κατάστασης των υπαλλήλων αποτελούν υποχρεωτικά αντικείμενο επεξεργασίας από την Υπηρεσία και διαβιβάζονται σε ηλεκτρονική μορφή στη Γ.Γ. Πληροφοριακών συστημάτων του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και ακολούθως ελέγχονται από υπηρεσία του ίδιου Υπουργείου.

Αν η μεταβολή της περιουσιακής κατάστασης του υπαλλήλου είναι δυσανάλογη προς τις αποδοχές και την εν γένει οικονομική του κατάσταση, η υπηρεσία υποχρεούται να ενεργήσει έρευν

να για την προέλευση των πόρων του υπαλλήλου. Αν μετά την έρευνα αυτή προκύψουν σοβαρές ενδείξεις ότι ο υπάλληλος απέκτησε τους πόρους αυτούς κατά τρόπο που συνιστά ποινικό αδίκημα ή πειθαρχικό παράπτωμα, ο αρμόδιος Υπουργός προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την ποινική ή πειθαρχική δίωξη αυτού.

Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται περαιτέρω η καταπολέμηση της διαφθοράς στο δημόσιο τομέα.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ»

9. Στην με αριθμό 3515/19.12.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάρκου Μπόλαρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 147027 π.ε./ΙΗ/11-1-2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3515/19-12-07, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μάρκος Μπόλαρης σχετικά με τις μετεγγραφές πολυτέκνων αποφοίτων Τ.Ε.Ε. και Εσπερινών Λυκείων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Οι μετεγγραφές διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3282/2004 (ΦΕΚ208τ.Α'/01-11-2004), όπως συμπληρώθηκε και ισχύει.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 3404/2005 (ΦΕΚ 260 τ.Α'/17-10-2005) ορίζεται ότι:

«Οι διατάξεις του άρθρου 1 του Ν.3282/2004 δεν εφαρμόζονται για τους φοιτητές και σπουδαστές που εισάγονται στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση με ειδικές διατάξεις ή με προσαύξηση των μορίων εισαγωγής τους ή ύστερα από κατατακτήριες εξετάσεις».

Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους με την αρ. 120/22-03-2007 γνωμοδότηση τμήματος, η οποία έγινε αποδεκτή από την Υπουργό Παιδείας στις 02-05-2007, γνωμοδότησε ότι:

«... απόφοιτοι ΤΕΕ κάτοχοι πτυχίου Β' κύκλου σπουδών και οι απόφοιτοι των Εσπερινών Λυκείων έχουν δυνατότητα πρόσβασης στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση με βάση ευεργετικές διατάξεις κατ' εξαίρεση των γενικών ισχυόντων και εφόσον κάνουν χρήση αυτών των ευεργετικών διατάξεων, δεν δύναται, σύμφωνα με την παρ.4 του άρθρου 14 του Ν.3404/2005, να τύχουν εφαρμογής γι' αυτούς οι διατάξεις του άρθρου 1 του Ν.3282/2004».

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 7 του Ν.3086 (ΦΕΚ 324 τ.Α'/23-12-2002), οι γνωμοδοτήσεις μετά την αποδοχή τους αποτελούν πράξη υποχρεωτική για τη Διοίκηση.

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι το ΥΠ.Ε.Π.Θ. έχει ήδη ασκήσει έφεση υπέρ του Ν. 3404/2005 στο ΣτΕ και αναμένεται η σχετική απόφαση.

Ο Υφυπουργός
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ»

10. Στην με αριθμό 3658/21.12.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Βρεττού δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1005450/485/15.1.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ:1658/21.12.07 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Βρεττός σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Η Οδηγία 2006/112/ΕΚ (κωδικοποίηση της έκτης οδηγίας Φ.Π.Α.) δεν παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιβάλουν χαμηλότερο συντελεστή Φ.Π.Α. σε τεχνολογίες και υπηρεσίες που εξοικονομούν ενέργεια και προστατεύουν το περιβάλλον.

2. Το ενδεχόμενο εφαρμογής μειωμένων συντελεστών σε αγαθά και υπηρεσίες που προστατεύουν το περιβάλλον συζητείται αυτή την περίοδο στα πλαίσια μιας γενικότερης συζήτησης για τον εξορθολογισμό του συστήματος συντελεστών Φ.Π.Α. που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

3. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων αυτών, θεωρήθηκε από τη χώρα μας χρήσιμο να υπενθυμίσουν παλαιότερες προτάσεις για την εφαρμογή μειωμένων συντελεστών στα γεωργικά μηχανήματα, τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και τα κράνη, τα

οποία αποτελούν ιδιαίτερα αιτήματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η πρόταση αυτή περιορίζεται σε αυτά τα αγαθά.

4. Η Ελλάδα, τόσο σε επίπεδο ομάδων εργασίας, όσο και στο ECOFIN, υποστήριξε επί της αρχής την πρόταση της Ευρ.Επιτροπής συμπεριλαμβανομένων και των προτάσεων που αφορούν την εφαρμογή μειωμένου συντελεστή για περιβαλλοντικούς λόγους.

5. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι τα αγαθά που μπορούν να υπαχθούν στους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α. είναι αυτά που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 111 της οδηγίας 2006/112/ΕΚ Το Παράρτημα αυτό δεν περιλαμβάνει αγαθά ή υπηρεσίες με κριτήριο την προστασία του περιβάλλοντος.

6. Συνεπώς, οι ισχύουσες σήμερα κοινοτικές διατάξεις για το Φ.Π.Α. δεν επιτρέπουν στην Ελλάδα, όπως και σε κανένα άλλο κράτος μέλος, την υπαγωγή αγαθών ή υπηρεσιών φιλικών προς το περιβάλλον, σε μειωμένο συντελεστή.

Ο Υφυπουργός
ΔΑΝΙΗΛ ΜΠΕΖΑΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 28 Φεβρουαρίου 2008.

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

1. Η με αριθμό 648/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Νατάσας Ράγιου-Μεντζελοπούλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την αύξηση της τιμής των διοδίων στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

2. Η με αριθμό 649/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Σπηλιόπουλου προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τις ανισότητες στην εφαρμογή των μέτρων για τους πυρόπληκτους κ.λπ..

3. Η με αριθμό 655/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Μαρίνου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη δημιουργία Κέντρου Υποδοχής Μεταναστών στην Εύβοια.

4. Η με αριθμό 646/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη, προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης για τον Ο.Σ.Ε. κ.λπ.

5. Η με αριθμό 652/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη προς την Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με την επεκτατική και εθνικιστική πολιτική των Σκοπίων κατά της Ελλάδας κ.λπ.

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

1. Η με αριθμό 647/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μάρκου Μπόλαρη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τα προβλήματα των αγροτών από την εξομοίωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης μεταξύ πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης κ.λπ..

2. Η με αριθμό 665/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαράλαμπου Χαράλαμπος προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Τουριστικής Ανάπτυξης, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την εξόφληση δεδουλευμένων των εργαζομένων σε ξενοδοχεία της Κέρκυρας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 664/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Άννας Φιλίνη προς τους Υπουργούς Πολιτισμού και Τουριστικής Ανάπτυξης, σχετικά με την προστασία και ανάδειξη των ΞΕΝΙΑ και τον χαρακτηρισμό τους ως διατηρητέα κ.λπ..

4. Η με αριθμό 662/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλία Πολατίδη προς

τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη δημιουργία Σταθμού Εξυπηρέτησης

Αυτοκινητιστών στην Εγνατία Οδό, στα όρια του Δήμου Αμφίπολης του Νομού Σερρών κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οδική βοήθεια οχημάτων».

Η Διάσκεψη των Προέδρων απεφάσισε στη συνεδρίασή της, της 21/2/2008 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην αυριανή θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες των κομμάτων έχουμε την εξής πληροφόρηση: Για το Κ.Κ.Ε. ορίστηκε Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος για τη σημερινή συζήτηση η κ. Λίλα Καφαντάρη και ως Ειδικοί Αγορητές για τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ο κ. Αθανάσιος Λεβέντης και για τον ΛΑ.Ο.Σ. ο κ. Βαϊτσης Αποστολάτος.

Επίσης έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, τριάντα οκτώ μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί-δασκάλοι από το 24ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας.

Καλωσορίζουμε τα παιδιά.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Δημήτριος Σαμπαζιώτης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Μεταφορών συνεχίζοντας την προσπάθεια για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, μετά από την αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, προχωρά σήμερα στην κατάθεση ενός συμπληρωματικού νομοσχεδίου, σχετικά με την οδική βοήθεια. Είναι μια νομοθετική πρωτοβουλία που έχει στόχο την αναβάθμιση της οδικής βοήθειας που προσφέρεται στη χώρα μας εστιάζοντας σε προϋποθέσεις φερεγγυότητας όλων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό.

Ο επαγγελματικός κλάδος της οδικής βοήθειας οχημάτων ξεκίνησε και αναπτύχθηκε στην Ελλάδα πριν από τριάντα τρία χρόνια από την Ε.Λ.Π.Α. και συνεχίστηκε με την «EXPRESS SERVICE» και την «HELLAS SERVICE». Το 1993 η «INTERAMERICAN» δημιούργησε τμήμα οδικής βοήθειας χρησιμοποιώντας μέχρι πριν από λίγα χρόνια δικά της μέσα και δικούς της σταθμούς οδικής βοήθειας σε ολόκληρη την ηπειρωτική Ελλάδα και σε ορισμένα νησιά. Από το 1996 δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της οδικής βοήθειας η «ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ», ο «ΦΟΙΝΙΚΑΣ», η «ΕΜΠΟΡΙΚΗ» και σιγά σιγά ακολούθησαν σχεδόν όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ζημιών, οι οποίες δεν χρησιμοποιήσαν ποτέ δικά τους μέσα, αλλά αποκλειστικά μέσα τρίτων, αμείβοντάς τους κατά το περιστατικό, με κόμιστρο, δηλαδή έχοντας μετατρέψει ουσιαστικά τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως σε αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, κάτι το οποίο αντίκειται και απαγορεύεται από τις διατάξεις του ν. 1959/91 και συγκεκριμένα από το άρθρο 4.

Τα τελευταία χρόνια και η «INTERAMERICAN» σταμάτησε τη δραστηριότητα αυτή με δικά της μέσα και στους περισσότερους νομούς της Ελλάδας πλέον εξυπηρετείται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούσαν και οι άλλες ασφαλιστικές εταιρείες παραβιάζοντας τη νομοθεσία. Ανάλογη πορεία και συμπεριφορά είχε και η «INTERΣΑΛΟΝΙΚΑ».

Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως έχει διαμορφωθεί η κατάσταση, η σημερινή αγορά οδικής βοήθειας χαρακτηρίζεται από ερασιτεχνισμούς και υποβάθμιση των παρεχομένων προς τον καταναλωτή υπηρεσιών, από μικρές εταιρείες και ελεύθερους επαγγελματίες που δεν τηρούν στοιχειώδεις προϋποθέσεις άσκησης αυτής της δραστηριότητας και στον κλάδο παρατηρείται η ανασφάλιστη εργασία, η ακαταλληλότητα του προσωπικού, το οποίο χειρίζεται τα μηχανήματα οδικής βοήθειας, αλλά και η μαύρη αμοιβή εργαζομένων.

Μιλάμε για μη έκδοση καν τιμολογίων στην εξυπηρέτηση

πελατών και επομένως φοροδιαφυγή αλλά και αυθαιρεσία στις τιμές. Επίσης μιλάμε για πειρατική συμπεριφορά από ορισμένους, οι οποίοι έχουν φθάσει ακόμα και στο σημείο να έχουν προμηθευτεί ηλεκτρονικά μηχανήματα κατάλληλα, με τα οποία υποκλέπτουν, κύριοι συνάδελφοι, τις συχνότητες της Ελληνικής Αστυνομίας, προκειμένου να εμφανίζονται πρώτοι στο σημείο του ατυχήματος.

Φανταστείτε τώρα να βρεθείτε κάποια στιγμή σε ένα τέτοιο περιστατικό –που το απεύχομαι– με την οικογένειά σας στη μέση του δρόμου και ως από μηχανής θεός να έλθει ένας τέτοιος επιχειρηματίας με το φορτηγό του για να σας φορτώσει και να σας μεταφέρει. Βεβαίως, εκείνη τη στιγμή και ευρισκόμενοι σ' αυτήν την ανάγκη δεν ρωτάτε ούτε πόσο στοιχίζει, με αποτέλεσμα συνήθως και κατά κύριο λόγο να σας γδύνουν κυριολεκτικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω –χωρίς διάθεση υπερβολής– ότι στο χώρο της οδικής βοήθειας επικρατεί σήμερα αναρχία και εξ αυτής σύγχυση και παραπλάνηση του καταναλωτικού κοινού ως προς το είδος των προσφερομένων υπηρεσιών οδικής βοήθειας.

Μπροστά σ' αυτήν την κατάσταση η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ειδικότερα το Υπουργείο Μεταφορών με το νομοσχέδιο αυτό επιχειρεί για πρώτη φορά να δημιουργήσει στη χώρα μας ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, εναρμονισμένο με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναφορικά με την άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας.

Γνώμονα έχουμε το όφελος των καταναλωτών, οι οποίοι πλέον αποκτούν δικαιώματα και εξασφαλίζουν σταθερές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου σε όλη την Ελλάδα και όλο το εικοσιτετράωρο.

Ορίζουμε τους βασικούς κανόνες για τον τρόπο άσκησης της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας, το είδος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σ' αυτόν τον κλάδο, τα πλαίσια στα οποία πρέπει να κινείται το ασφάλιστρο για να έχουμε υγιή ανταγωνισμό, την οργάνωση και λειτουργία των επιχειρήσεων, καθώς επίσης και τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων.

Εξάλλου, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιτυγχάνεται και η πληρέστερη προσαρμογή της χώρας μας προς τις οδηγίες και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκεκριμένα στην οδηγία 84/341 που επισημαίνει ότι οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη οργάνωση για να προσφέρουν οδική βοήθεια σε εύλογες προθεσμίες, αλλά και των οδηγιών 73/239 και 92/49 που ορίζουν ότι το κράτος-μέλος πρέπει να ελέγχει το προσωπικό και το υλικό, τα τεχνικά μέσα, αλλά και την ποιότητα του εξοπλισμού που διαθέτουν οι επιχειρήσεις που παρέχουν οδική βοήθεια.

Μέχρι σήμερα η μόνη ρύθμιση που υπάρχει για την οδική βοήθεια είναι ο ν. 1959/1991, ο οποίος προβλέπει ότι δυνατότητα παροχής οδικής βοήθειας πανελλαδικά έχουν μόνο οι ασφαλιστικές εταιρείες και η Ε.Λ.Π.Α..

Ως εκ τούτου οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις είχαν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται μόνο σε τοπικό επίπεδο λειτουργώντας χωρίς τα απαραίτητα εγγύγια για την προστασία του καταναλωτή. Έτσι, παρουσιαζόταν το φαινόμενο να υπάρχουν εκατοντάδες επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, οι οποίες να λειτουργούν μόνο με τον ιδιοκτήτη της επιχείρησης που οδηγεί ο ίδιος το φορτηγό αυτοκίνητό του, δουλεύει ανεξέλεγκτα νύχτα-μέρα, όσες ώρες θέλει, με αποτέλεσμα να καταστρατηγούνται και να καταπατούνται βασικοί όροι για την οδική ασφάλεια.

Όμως και σε καλύτερα οργανωμένες επιχειρήσεις, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα Αθήνα και Θεσσαλονίκη, δεν ήταν σπάνιο, κύριοι συνάδελφοι, το φαινόμενο να ζυπνούν από τον ύπνο τους οι οδηγοί και να σπεύδουν αγουροξυπνημένοι να προσφέρουν οδική βοήθεια.

Οι ενέργειες αυτές εκτός του ότι ταλαιπωρούσαν το καταναλωτικό κοινό με τις μεγάλες καθυστερήσεις, παρουσιάζουν και μεγάλους κινδύνους ατυχήματος. Σε όλα τα οργανωμένα κράτη και σε παγκόσμια κλίμακα έχουν οριστεί οι ελάχιστες ώρες αναστολής των οδηγών των φορτηγών αυτοκινήτων, αλλά και οι

ανώτερες ώρες απασχόλησής τους. Πρόσφατα μάλιστα έληξε και η προθεσμία από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την εφαρμογή της σχετικής οδηγίας που αναφέρεται στο ωράριο των οδηγών των φορτηγών οχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αίρονται οι ανελαστικοί αυτοί περιορισμοί, αφού το νομοσχέδιο αποσυνδέει τη δραστηριοποίηση στην οδική βοήθεια από τις ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ δίνεται η δυνατότητα και σε επιχειρήσεις που δεν δραστηριοποιούνται στο χώρο των ασφαλιστικών εταιρειών να εισέλθουν στην αγορά οδικής ασφάλειας, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο, εξασφαλίζοντας έτσι συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Συγκεκριμένα, χωρίζουμε τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας σε τρεις κατηγορίες:

Πρώτη κατηγορία είναι οι αυτόνομες πανελλαδικές που παρέχουν οδική βοήθεια αποκλειστικά με ίδια μέσα σε όλη την Ελλάδα. Αυτές είναι πολύ μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου και μέχρι σήμερα τέτοια δεν υπάρχει στην Ελλάδα. Κάνουμε όμως την πρόβλεψη για να υπάρχει δυνατότητα να δημιουργηθεί και τέτοια επιχείρηση, αν προκύψει.

Δεύτερη κατηγορία είναι οι μικτές που παρέχουν βοήθεια τουλάχιστον στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη με ίδια μέσα, αλλά και με συνεργάτες οδικής βοήθειας και τέτοιες εταιρείες είναι η Ε.Λ.Π.Α., η «EXPRESS SERVICE», η «HELLAS SERVICE» και οι ασφαλιστικές.

Τρίτη κατηγορία είναι η κατηγορία των βαρέων οχημάτων που παρέχουν οδική βοήθεια αποκλειστικά σε λεωφορεία και φορτηγά πάνω από τρειςήμισι τόνους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας με ίδια μέσα, αν το θέλουν, ή συμβαλλόμενες με συνεργάτες. Οι συνεργάτες αυτοί που υπάρχουν σήμερα είναι τέτοιοι που δεν υπάρχει καμμία ρύθμιση, η οποία να προσδιορίζει ουσιαστικά τις υποχρεώσεις τους.

Έτσι ορίζουμε ότι μπορούν να συμβάλλονται με εταιρείες οδικής βοήθειας, παρέχοντας υπηρεσίες με ετήσιες συμβάσεις και όχι αμειβόμενες κατά περιστατικό. Τα μεταφορικά δε μέσα που διαθέτουν θα έχουν το δικαίωμα να κυκλοφορούν σε όλη την Ελλάδα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά του αυτοκινήτου από τον τόπο που συνέβη το περιστατικό στον τόπο της κατοικίας του χρήστη-οδηγού του αυτοκινήτου.

Οι συνεργάτες αυτοί πρέπει να σέβονται τους εργασιακούς όρους και να έχουν κάποια φορτηγά, ανάλογα με το μέγεθος του νομού και την κίνηση που υπάρχει στο νομό. Το μίνιμουμ των φορτηγών που πρέπει να έχουν είναι δύο.

Με την πρόβλεψη αυτή δεν βοηθάμε τις μεγάλες εταιρείες –και αυτό είναι κάτι που ακούγεται. Αυτό είναι λάθος. Κανείς δεν απαγορεύει στους μικρότερους να κάνει κοινοπραξίες. Εμείς λέμε ότι καμμία από τις μικρές εταιρείες δεν πρόκειται να κλείσει, όπως ακριβώς δεν έκλεισαν και στο εξωτερικό που εφαρμόστηκε ανάλογη νομοθεσία.

Λέμε, δηλαδή, ότι ο στόχος της δικής μας Κυβέρνησης δεν είναι να κλείσουν οι μικρές εταιρείες και να ωφεληθούν οι μεγάλες, αλλά οι μικρές εταιρείες με κοινοπραξίες να γίνουν μεγάλες, για να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν τον πολίτη καλύτερα, δηλαδή να αναβαθμίσουμε την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας προς τους πολίτες.

Γνωρίζοντας ότι σήμερα διαθέτουν κάλυψη οδικής βοήθειας ένα εκατομμύριο εξακόσιες χιλιάδες οχήματα σε όλη τη χώρα, θεσπίζουμε για πρώτη φορά ελάχιστες προϋποθέσεις για τη λειτουργία επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Στόχος μας είναι η διασφάλιση των συμφερόντων του καταναλωτή με καθορισμένες ποιοτικές υπηρεσίες, όπου και αν αυτός βρίσκεται ανά την επικράτεια.

Γι' αυτό και με το νομοσχέδιο αυτό, ορίζουμε πως οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Αττική θα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον είκοσι γερανοφόρα οχήματα και τουλάχιστον εβδομήντα πέντε οδηγούς-μηχανικούς, ενώ στη Θεσσαλονίκη, η αναλογία περιλαμβάνει οκτώ γερανοφόρα οχήματα και τριάντα οδηγούς-μηχανικούς.

Παράλληλα, οι εταιρείες οδικής βοήθειας υποχρεούνται να

παρέχουν εικοσιτετράωρη εξυπηρέτηση σε όλη την ηπειρωτική Ελλάδα και στην Εύβοια. Οι αριθμοί είναι οριακοί, για να δοθεί η δυνατότητα σε λειτουργούς στις επιχειρήσεις να προσαρμοστούν και να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Φυσικά, το ίδιο ισχύει και για τις νέες επιχειρήσεις που τυχόν θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα αυτόν.

Όλες οι επιχειρήσεις, κύριοι συνάδελφοι, οδικής βοήθειας υποχρεούνται να έχουν ασφάλιση για αστική ευθύνη έναντι των δικαιούχων οδικής βοήθειας ως προς τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες που τυχόν προκληθούν κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Υποχρεούνται, επίσης, να έχουν ένα σταθμό οδικής βοήθειας σε κάθε νομό, εκεί όπου δραστηριοποιούνται, ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού, αλλά και η ασφαλέστερη προσφορά οδικής βοήθειας από τους εργαζόμενους. Η χρησιμότητα των σταθμών οδικής βοήθειας είναι προφανής, αφού οι περισσότερες βλάβες που ακινητοποιούν τα οχήματα, μπορούν να διορθωθούν γρήγορα και οι επιβάτες να συνεχίσουν μετά την επισκευή με το αυτοκίνητό τους.

Επίσης, είναι εξίσου σημαντικό το γεγονός ότι παρουσιάζονται μικροπροβλήματα τα οποία μπορεί, όταν παρουσιάζονται, να μην ακινητοποιούν αμέσως το αυτοκίνητο, αλλά να το ακινητοποιήσουν σε επόμενο τόνο. Όταν, λοιπόν, ο χρήστης οδηγός βλέπει μια τέτοια βλάβη και γνωρίζει ότι υπάρχει ο σταθμός οδικής βοήθειας, προστρέχει σ' αυτόν το σταθμό, φτιάχνει την προσωρινή του βλάβη και συνεχίζει την πορεία του, χωρίς να χρειαστεί να ακινητοποιηθεί επάνω στο οδόστρωμα, με όλους τους κινδύνους που αφήνει το περιθώριο και το ενδεχόμενο αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, παρακολουθώντας κανείς την κριτική που ασκήσατε κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής, θα νόμιζε ότι σήμερα υπάρχει μια τρομερή ποιότητα στην παροχή των υπηρεσιών οδικής βοήθειας, την οποία το παρόν νομοσχέδιο υπονομεύει. Ποια ποιότητα, όμως, υπήρχε; Ποια ρύθμιση υπήρχε; Επί του συγκεκριμένου θέματος, για το οποίο μιλούμε, νομίζω ότι δεν υπήρξε καμμία. Δηλαδή, αν κάποιος χρειαζόταν οδική βοήθεια, ήταν στο έλεος των φορτηγών, των επιχειρήσεων του ενός προσώπου και γενικά, στο έλεος του Θεού. Αντιθέτως, με το νέο νόμο επιτυγχάνεται η αναγκαία εξυγίανση του χώρου, ώστε να υποχρεωθεί το σύνολο των εταιρειών να αναπτυχθεί στην αγορά, με βάση τα ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια που προβλέπονται.

Όσον αφορά τις αιτιάσεις σας στο θέμα της οικονομικής επιβάρυνσης, που, επίσης, αφορά τους καταναλωτές, επειδή πιστεύουμε στον ανταγωνισμό, εκτιμάω ότι το κόστος για το πολίτη δεν θα αυξηθεί. Μπαίνει τάξη στο συγκεκριμένο χώρο αγοράς και εξασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου. Γι' αυτό και θεωρώ ότι στις κοινοπραξίες που θα δημιουργηθούν δεν θα υπάρχει πρόβλημα σε σχέση με την αύξηση των ασφαλιστρών. Αντίθετα, πιστεύοντας στον ανταγωνισμό, πιστεύω ότι θα υπάρξει πολλαπλό όφελος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που έχω την τιμή να εισηγούμαι είναι ένα προσεκτικά διατυπωμένο νομοσχέδιο, με το οποίο θεσπίζονται ποιοτικές προδιαγραφές για την παροχή οδικής βοήθειας. Οργανώνεται για πρώτη φορά και με συστηματικό τρόπο το τοπίο της οδικής βοήθειας οχημάτων. Δημιουργείται ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο. Θεραπεύονται υφιστάμενα κενά και αδυναμίες της ισχύουσας νομοθεσίας και εξαλείφονται δυσλειτουργίες που έχουν παρουσιαστεί στο συγκεκριμένο κλάδο. Επιδίωξή μας είναι ο ασφαλισμένος σε οδική βοήθεια να ξέρει ότι, όταν ζητάει οδική βοήθεια από τον οποιονδήποτε φορέα, θα την έχει υπεύθυνα. Θα πάει ένας εργαζόμενος που θα είναι και αυτός ασφαλισμένος και το αυτοκίνητό του και σε οτιδήποτε του προκύψει του πολίτη-οδηγού που του παρέχουν τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας κατά τη μεταφορά του αυτοκινήτου του και θα πληρωθεί το αυτοκίνητό του και οι σωματικές του βλάβες, αν προκύψουν και το αυτοκίνητό του θα πάει στον τόπο που αυτός πραγματικά επιθυμεί.

Είναι γεγονός ότι επιτέλους θεσπίζονται διατάξεις που αφορούν τον πολίτη και τον καταναλωτή, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ποιότητα και η ασφάλεια κατά την παροχή οδικής βοήθειας.

ας. Δημιουργούνται στην αγορά συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και ελευθερίας στην άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας σε οποιονδήποτε θελήσει να ασχοληθεί με το συγκεκριμένο επαγγελματικό τομέα. Υπάρχουν -και αναφέρονται συγκεκριμένα στο νόμο- ελεγκτικοί μηχανισμοί που θα μπορούν να ελέγχουν ουσιαστικά εάν λειτουργούν σωστά και με τις προδιαγραφές που πρέπει οι επιχειρήσεις που παρέχουν οδική βοήθεια. Προβλέπονται ρυθμίσεις που προάγουν τα δικαιώματα των καταναλωτών, σε σχέση με τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και κατοχυρώνουν την επιβολή αξιώσεων ικανοποίησης, σε περίπτωση πλημμελούς παροχής υπηρεσιών βοήθειας.

Δημιουργούμε, λοιπόν, τις κατάλληλες συνθήκες, ώστε οι εργαζόμενοι σ' αυτές τις επιχειρήσεις, επιτέλους, να αποκτήσουν ένα εργασιακό πλαίσιο που θα τους εξασφαλίζει σταθερή και μόνιμη εργασία, αλλά και το σεβασμό των εργασιακών τους δικαιωμάτων, που σήμερα γνωρίζουμε πολύ καλά όλοι ότι καταστρατηγούνται.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Παρέχεται, λοιπόν, προστασία σε όλες τις ήδη λειτουργούσες επιχειρήσεις, θεσπίζοντας ικανοποιητικά χρονικά περιθώρια για να προσαρμοστούν. Κυρίως, όμως, επιχειρείται το ξεκαθάρισμα της αγοράς από τις επιχειρήσεις «μαϊμού», που λειτουργούν χωρίς τα απαραίτητα εχέγγυα και αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός με μοναδικά κερδισμένο τον πολίτη.

Θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το νομοσχέδιο αυτό βάζει τάξη στην αταξία που επικρατεί σήμερα στον τομέα της οδικής βοήθειας, γι' αυτό και σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Συνασπισμός διά του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής του ομάδας του κ. Αλαβάνου, έστειλε, επίσης, επιστολή στον Πρόεδρο της Βουλής, ορίζοντας ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη σημερινή συνεδρίαση το Βουλευτή κ. Λαφάζη Παναγιώτη.

Ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Τιμοσίδης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αρχίσω την εισήγησή μου, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να αναφερθώ σε ένα θέμα που αφορά την περιφέρειά μου. Σήμερα, ο λαός της Καβάλας, σε ένα πανκαβαλιώτικο συνέδριο, διατρανώνει την αντίθεσή του στην ενδεχόμενη κατασκευή εργοστασίου λιθάνθρακα στην πόλη της Καβάλας. Ένας αγώνας που ξεκίνησε εδώ και σαράντα μέρες περίπου και σήμερα, στο συλλαλητήριο που γίνεται στην πόλη, όλος ο λαός, γυναίκες, άνδρες, παιδιά θα δώσουν ένα ηχηρό παρόν. Θέλω και εγώ να ενώσω από το Βήμα της Εθνικής Αντιπροσωπείας και τη δική μου φωνή σ' αυτόν το δίκαιο αγώνα, έναν αγώνα που εμείς θα θεωρήσουμε ότι θα τελειώσει μόνο όταν αυτοί που έχουν αποφασίσει χωρίς εμάς για εμάς, πάρουν πίσω τέτοιες σκέψεις και τέτοιες αποφάσεις. Ο αγώνας αυτός θα δικαιωθεί, γιατί είναι δίκαιος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που κατατίθεται σήμερα για ψήφιση στη Βουλή, οφείλει να καλύψει το υπάρχον θεσμικό κενό, που και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. διαπιστώνει. Εδώ και τρία-τέσσερα χρόνια, ο τομέας μεταφορών και επικοινωνιών του ΠΑ.ΣΟ.Κ., με ερωτήσεις και παρεμβάσεις του, καλούσε και την προηγούμενη αλλά και την παρούσα Κυβέρνηση να προχωρήσει στην κατεύθυνση θεσμικής νομοθετικής πρωτοβουλίας για τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Είναι, λοιπόν, απαραίτητο η Βουλή να καλύψει αυτήν την αναγκαιότητα και να συμπεριλάβει τόσο τις ρυθμίσεις για τη λειτουργία των φορέων παροχής οδικής βοήθειας και των εργαζομένων σε αυτές όσο και τις ρυθμίσεις που θα διασφαλίζουν την ποιότητα παροχής οδικής βοήθειας και ασφάλειας στους οδηγούς οχημάτων.

Δυστυχώς το νομοσχέδιο που κατέθεσε η Κυβέρνηση, στο

σύνολό του δεν εξυπηρετεί την αναγκαιότητα του θεσμικού πλαισίου που έχει ανάγκη η χώρα μας, δεν προβλέπει όλα εκείνα τα σημαντικά ζητήματα που αφορούν τη χώρα και τον πολίτη-καταναλωτή. Για τον πολίτη θέλω να επισημάνω ότι δεν διασφαλίζεται η ποιότητα παροχής υπηρεσιών, η δυνατότητα εναλλακτικών επιλογών και λύσεων, περιορίζοντας την ευελιξία του στην αναζήτηση συμφέρουσας οικονομικής συμφωνίας.

Ακόμη, δεν διασφαλίζονται συνθήκες πραγματικά υγιούς ανταγωνισμού, ώστε να δίνεται η δυνατότητα ελεύθερης επαγγελματικής δραστηριοποίησης σε όποιον θέλει να ασχοληθεί και να επενδύσει σε αυτόν τον τομέα. Δημιουργούνται συνθήκες αποκλεισμών και μονοπωλιακών καταστάσεων που καθιστούν ανέφικτη αυτήν την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Πρέπει να τονιστεί ότι μέχρι σήμερα απουσίαζε συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας. Από την άλλη, όμως, έστω και με τις υπάρχουσες διατάξεις που ίσχυαν, λειτουργούσαν μονάδες και επιχειρήσεις που κάλυπταν ανάγκες ενός εκατομμυρίου εξακοσίων χιλιάδων οχημάτων σε όλη τη χώρα, βεβαίως με προβλήματα και ελλείψεις.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μετά από διάφορες περιπλανήσεις, κατέληξε να προτείνει ένα σχέδιο νόμου το οποίο διαμορφώνει ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές συνθήκες στην αγορά, συνθλίβει στην κυριολεξία, χωρίς κίνητρα και καθαρό πλαίσιο ανταγωνισμού, εκατοντάδες μικρές επιχειρήσεις στο σύνολο της χώρας και χιλιάδες εργαζόμενους σε αυτές.

Δείτε, θυμηθείτε, εδώ και τρεις τέσσερις ημέρες, σε όλα τα μέσα ενημέρωσης υπάρχει κινητοποίηση και όλοι αυτοί που ασχολούνται στον τομέα, ιδιαίτερα οι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες, βρίσκονται στο δρόμο γιατί ακριβώς εκφράζουν με αυτόν τον τρόπο την αγωνία τους, γιατί το μέλλον τους θα είναι αβέβαιο. Έχουμε δηλαδή τεράστιες επιπτώσεις για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Είναι ορατός ο κίνδυνος να πληρώσουν οι μικρομεσαίοι, ειδικότερα της περιφέρειας, το κόστος αυτών των πολιτικών που θεσπίζει το νομοσχέδιο, δηλαδή να συνθλιβούν κυριολεκτικά. Δεν εξασφαλίζει τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό γι' αυτούς.

Κύριε Υπουργέ, αυτές δεν είναι μόνο δικές μας διαπιστώσεις. Πολλοί συνάδελφοι σε αυτήν την Αίθουσα έχουν εκφράσει τις ίδιες απόψεις, από όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Θα έλεγα μάλιστα ότι έχουν μεγάλο ενδιαφέρον όσα εξέφρασε στην επιτροπή και ο κ. Σταθάκης, με τη μεγάλη του εμπειρία στο θέμα αυτό, ο οποίος αναφέρθηκε στους ορατούς κινδύνους και εξέφρασε την αγωνία του για τη δημιουργία ακριβώς ολιγοπωλιακών καταστάσεων στην αγορά της οδικής βοήθειας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα δεν διασφαλίζει ακόμη τις υφιστάμενες θέσεις εργασίας και πολύ περισσότερο δημιουργεί ανησυχίες για το εργασιακό καθεστώς που θα διαμορφωθεί.

Εδώ θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να αναλάβετε δημόσια δέσμευση ότι θα εφαρμοσθεί και θα γίνει σεβαστή η συλλογική σύμβαση εργασίας για τους απασχολούμενους στις μεταφορές. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αυτοί οι εργαζόμενοι βρίσκονται στο δρόμο με όλες τις καιρικές συνθήκες, ολόκληρο το εικοσιτετράωρο, αλλά και με την απειλή των απολύσεων, όπως αυτές που έχουν γίνει το τελευταίο χρονικό διάστημα. Τριακόσιοι έχουν απολυθεί από την Ε.Λ.Π.Α., χίλιοι περίπου υπολογίζεται ότι έχουν απολυθεί από την «EXPRESS SERVICE». Άραγε μειώθηκαν οι ανάγκες ή καλύπτονται με υπερεκμετάλλευση των εργαζομένων και εντατικοποίησης της δουλειάς;

Στον τομέα αυτόν, κύριε Υπουργέ, να σας θυμίσω αυτό που προτάθηκε και ειπώθηκε και από τον εκπρόσωπο των εργαζομένων σε αυτές τις επιχειρήσεις, ο οποίος με εκείνον το μαθηματικό τύπο έδινε το ποσοστό κάτω από το οποίο πρέπει να υπάρχει η παρουσία των εργαζομένων, αυτόν το δείκτη 1,6 για κάθε οκτάωρο εργαζομένου.

Το σημαντικότερο από όλα αυτά, όμως, είναι ότι το παρόν νομοσχέδιο διαμορφώνει πλαίσιο κανόνων που οδηγούν μέσα από τα μονοπώλια και ολιγοπώλια στην αύξηση κυριολεκτικά των ασφαλιστρών, γεγονός που θα επιβαρύνει βέβαια τους πολίτες-καταναλωτές. Οι προτεινόμενες δηλαδή προσαρμογές

και το απαιτούμενο κόστος μεταφέρεται ως επιβάρυνση στον καταναλωτή. Θα οδηγηθούμε τουλάχιστον σε διπλασιασμό ή και τριπλασιασμό του κόστους παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας. Και όλα αυτά χωρίς να διατυπώνεται με σαφήνεια η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το ζήτημα της ποιότητας των υπηρεσιών δεν αντιμετωπίζεται στο νομοσχέδιο, όπως και οι προδιαγραφές εκπαίδευσης στον τομέα ασφάλειας που θα πρέπει να τηρούν και να παρέχουν οι εταιρείες οδικής βοήθειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα τα παραπάνω οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια σε τεράστιες επιπτώσεις στην υγιή λειτουργία της αγοράς, της οικονομίας και της αναπτυξιακής πολιτικής γενικότερα.

Στο προτεινόμενο προς ψήφιση νομοσχέδιο, αυτό που γίνεται ορατό είναι η προσπάθεια τακτοποίησης των μεγάλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σήμερα και όλα αυτά εις βάρος των αποκαλούμενων μικρότερων ή μικρομεσαίων τοπικών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.

Το νομοσχέδιο διαχωρίζει τις επιχειρήσεις ως εξής. Τις διακρίνει σε αυτόνομες πανελλαδικές, δηλαδή επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας, αποκλειστικά και μόνο με ίδια μέσα. Σε μικτές επιχειρήσεις, δηλαδή επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας όχι μόνο με ίδια μέσα αλλά και με συνεργάτες σε όλη τη χώρα. Και, τρίτον, επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων, δηλαδή εκείνες που παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας αποκλειστικά σε λεωφορεία και φορτηγά άνω των τριεστίμις τόνων.

Οι τοπικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας δεν έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν μόνες τους συμφωνίες, παρά μόνο διά μέσου της συνεργασίας τους με μια από τις μικτές πανελλαδικές επιχειρήσεις. Δίνει, δηλαδή, τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε κοινοπραξίες, οι οποίες όμως πρέπει και πάλι υποχρεωτικά να συνεργαστούν με κάποια από τις μεγάλες επιχειρήσεις.

Τι σημαίνει αυτό στην πράξη; Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι σε νομούς που υπάρχουν κάποιες επιχειρήσεις που λειτουργούσαν με αυτόν τον τρόπο -που πολλές φορές πράγματι δεν τηρούσαν τα απαραίτητα που θα έπρεπε να τηρούνται σε αυτόν τον τομέα- η εκτίμησή μας και αυτό που κυρίως οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι λέγουν είναι ότι εκεί που ήταν τρεις, τέσσερις και πέντε επιχειρηματίες, έτσι όπως στήθηκε το ζήτημα, στην πράξη δεν θα δοθεί η δυνατότητα της κοινοπραξίας και αυτό γιατί ακριβώς, όπως διατυπώνεται στο νομοσχέδιο, δεν δίνει δυνατότητα επιβίωσης όλων αυτών μαζί.

Επίσης, το γεγονός ότι δεν μπορεί να έχουν δικό τους πελατολόγιο αυτές οι επιχειρήσεις αποτρέπει έναν πολίτη από το να μπορέσει να πάει να συνεννοηθεί μαζί τους και άρα ο ισχυρισμός μας είναι ότι οδηγούνται τα πράγματα σε καταστάσεις που περιορίζουν τη δυνατότητα σε πολλούς να ασχοληθούν με τον τομέα αυτόν.

Ακόμη, στο χώρο της οδικής βοήθειας δραστηριοποιείται -κατέχοντας μεγάλο μερίδιο της αγοράς- και ο κλάδος των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που μέχρι σήμερα συνεργάζονταν κυρίως με τοπικές βέβαια επιχειρήσεις οδικής βοήθειας.

Με το παρόν νομοσχέδιο, έτσι όπως προτείνεται να διευθετηθεί ο χώρος παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας, δίνεται σε ελάχιστους η δυνατότητα να ασχοληθούν με αυτόν τον τομέα, ενώ υπάρχει η εκτίμηση ότι ένας μεγάλος αριθμός κυρίως τέτοιων επιχειρήσεων θα κλείσει. Με αυτήν, δηλαδή, τη ρύθμιση, θέλω να πω καταλήγοντας, ότι τίθενται αυτές οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις υπό την κηδεμονία και ουσιαστικά υπό τον πλήρη έλεγχο των μεικτών επιχειρήσεων.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρούμε στην ψήφιση ενός νομοσχεδίου που αφορά την οδική ασφάλεια, χωρίς προηγουμένως να έχουν γίνει οι απαραίτητες μελέτες. Είναι ένα σημείο πολύ σοβαρό, το οποίο επισημάναμε και στην επιτροπή και το οποίο θέλω ιδιαίτερος να τονίσω και σήμερα στην Ολομέλεια. Δεν έχουν γίνει μελέτες, δηλαδή, μέσα από τις οποίες να προκύπτουν εκείνα τα δεδομένα, βάσει των οποίων να προσδιορίζονται οι πραγματικές ανάγκες για παροχή οδικής

βοήθειας στη χώρα μας, μελέτες που να μπορούν να μιλήσουν για συνθήκες, που μπορεί σε μια περιοχή να είναι διαφορετικές το χειμώνα, διαφορετικές την άνοιξη, διαφορετικές το καλοκαίρι, να είναι διαφορετικές σε μια περιοχή που έχει μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, διαφορετικές σε μια άλλη περιοχή.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας φέρω ένα παράδειγμα. Στο άρθρο 2 του νομοσχεδίου καθορίζεται με ακρίβεια, τόσο ο αριθμός των οχημάτων όσο και ο αριθμός των μηχανοτεχνιτών οδηγών για κάθε πόλη και για κάθε περιοχή.

Από πού προκύπτουν αυτά; Υπάρχει κάτι που μπορεί να μας πείσει ότι έγινε με συγκεκριμένο σκεπτικό και ότι δεν έγινε στην τύχη ή χωρίς σκοπιμότητα; Έτσι, χωρίς αυτά τα στοιχεία και χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν οι ιδιαιτερότητες οδικής κίνησης στη χώρα μας στη διάρκεια του χρόνου -δηλαδή, όπως είπα και προηγουμένως, για τις ορεινές τουριστικές περιοχές ή για τα νησιά- ορίζεται συγκεκριμένος αριθμός οχημάτων και εργαζομένων και τίθενται οι όροι και οι προϋποθέσεις που φωτογραφίζουν επιχειρήσεις, θα μου επιτρέψετε, του κλάδου. Και όλα αυτά με αυθαίρετο τρόπο, χωρίς μελέτη και προγραμματισμό.

Για όλους αυτούς τους παραπάνω λόγους, διαφωνούμε με τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου και το καταψηφίζουμε επί της αρχής.

Η δική μας πρόταση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, είναι σε άλλη κατεύθυνση. Προτείνουμε έναν άλλο δρόμο που αφορά στην οργάνωση της αγοράς και της ανταγωνιστικότητας με καθαρούς κανόνες, προκειμένου ο πολίτης με το μικρότερο δυνατό κόστος να απολαμβάνει ένα σύνολο υπηρεσιών στον τομέα της οδικής βοήθειας που χαρακτηρίζονται από ποιότητα και συνέπεια, στην ομαλή μετάβαση από το υπάρχον καθεστώς σε ένα σύγχρονο περιβάλλον με κανόνες και κίνητρα, ώστε όλα τα επιχειρηματικά και κοινωνικά σχήματα, οι εμπλεκόμενοι φορείς να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες. Στην οριοθέτηση, δηλαδή, με καθαρούς κανόνες των σχέσεων εταιρειών οδικής ασφάλειας, των ασφαλιστικών εταιρειών, καθώς και των μικρών επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο και στη διαμόρφωση αξιόπιστων μηχανισμών ελέγχου, τόσο για την ποιότητα όσο και για την ποσότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα της οδικής βοήθειας.

Έτσι μόνο διασφαλίζονται συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, προστασία του πολίτη-καταναλωτή και πλήρης προστασία των εργασιακών σχέσεων σ' αυτόν τον τομέα.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας θα ήθελα να σας ρωτήσω -και θα περιμένω μια απάντηση- για το εξής: Εχθές, σε κάποιο δελτίο -νομίζω της Ελληνικής Τηλεόρασης- ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου αναφέρθηκε στο ότι συναντήθηκε με τους εργαζόμενους στον τομέα του κλάδου και είπε ότι θα φέρει μία τροποποίηση, μία ρύθμιση που θα έχει να κάνει με τις εργασιακές τους σχέσεις και με ένα επίδομα, το οποίο οι ίδιοι θέλουν να φέρουν προς ψήφιση στη Βουλή.

Δεν είχε γίνει συνάντηση μαζί τους; Δεν συζητήσατε μαζί τους; Τι είναι αυτό το πράγμα;

Γι' αυτό και εμείς, κύριε Υπουργέ, και στην επιτροπή και εδώ είπαμε ότι το παρόν νομοσχέδιο -την αναγκαιότητα του οποίου όλοι μας, όλοι ανεξαιρέτα στη Βουλή, αναγνωρίσαμε- ήρθε χωρίς σχεδιασμό, χωρίς μελέτες και με μία σπουδή τέτοια που δεν είδε όλες τις παραμέτρους ως οφείλαμε να δούμε τόσα χρόνια που είμαστε χωρίς θεσμικό καθεστώς, ώστε να είχε προταθεί ένα σχέδιο νόμου στο οποίο, κύριε Υπουργέ -γιατί όχι;- θα έπρεπε να συμφωνούσαμε όλοι και να το ψηφίζαμε, γιατί καθορίζει θέματα που αφορούν όλους τους πολίτες ανεξαιρέτα, καθώς πιστεύω ότι υπάρχουν ελάχιστοι που δεν είναι οδηγοί οχημάτων και δεν βρίσκονται στο δρόμο ανά πάσα στιγμή.

Σας ευχαριστώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Καλώ στο Βήμα την κ. Λίλα Καφαντάρη, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του Κ.Κ.Ε..

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, εμείς είπαμε και στην επιτροπή ότι κατα-

ψηφίζουμε επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο, όχι βέβαια γιατί πιστεύουμε ότι ο χώρος της οδικής βοήθειας δεν έχει ανάγκη από ένα θεσμικό πλαίσιο, αλλά γιατί το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει αντίθετη κατεύθυνση από αυτήν που θεωρούμε εμείς σωστή κατεύθυνση.

Προσφέρει, δηλαδή, απόλυτη κάλυψη στις μεγάλες εταιρείες, τις μεγάλες επιχειρήσεις, τις βοηθάει στην ακόμα μεγαλύτερη κερδοφορία, αφήνοντας ακάλυπτους τους οδηγούς των αυτοκινήτων, τους δικαιούχους και ταυτοχρόνως οδηγεί σε αδιέξοδο τις μικρές εταιρείες. Θα κλείσουν, δημιουργώντας και τεράστιο πρόβλημα ανεργίας στους εργαζόμενους του κλάδου. Χιλιάδες εργαζόμενοι θα μείνουν χωρίς δουλειά. Δεν μιλάμε για τους εργαζόμενους των μικρών εταιρειών που θα κλείσουν και ασφαλώς θα μείνουν χωρίς δουλειά. Ήδη, δύο μεγάλες εταιρείες έχουν απολύσει γύρω στους χίλιους τετρακόσιους εργαζόμενους.

Θα οδηγήσει, επίσης, σε αύξηση της συνδρομής, κατά δήλωσή μάλιστα στην επιτροπή του επικεφαλής της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών. Ήδη το δήλωσε. Και μάλιστα δεν καταλαβαίνω μετά από αυτήν τη δήλωση, πώς συμπεράνει ο Υπουργός ότι δεν θα αυξηθούν οι συνδρομές και τα ασφάλιστρα! Άσχετα αν σήμερα το πρωί, μάλιστα, σε μία εκπομπή άκουσα τον πρόεδρο των ασφαλιστικών εταιρειών που δηλώνει ότι δεν θα αυξηθούν τα ασφάλιστρα. Φάσκουν και αντιφάσκουν οι ίδιοι. Και μάλιστα, όταν έχουμε δει από τις κυβερνήσεις να αναρρούν αυτά που έχουν πει, πώς θα εμπιστευθούμε με ανεξέλεγκτο από το νομοσχέδιο το ασφάλιστρο των τιμών –ελεύθερες βέβαια οι τιμές, αφού έχουμε ελεύθερη αγορά– τον πρόεδρο των ασφαλιστικών εταιρειών, αφού ο ίδιος φάσκει και αντιφάσκει μεταξύ επιτροπής και δηλώσεών του σε κανάλια;

Κανένας ουσιαστικός ελεγκτικός μηχανισμός δεν λειτουργεί. Κανένας απολύτως! Όπως δεν έχει λειτουργήσει και μέχρι τώρα, γιατί δεν δημιουργείτε ένα καινούργιο ισχυρό ελεγκτικό μηχανισμό, αλλά αφήνετε αυτόν που ήδη υπάρχει και έχει αποτύχει ως ελεγκτικός μηχανισμός. Ανεξέλεγκτοι είναι όλοι!

Επίσης, η απουσία οποιουδήποτε ορίου στις τιμές διευκολύνει, βέβαια, τις μεγάλες εταιρείες να δημιουργήσουν καρτέλ, να ελέγχουν απολύτως τις τιμές στην αγορά, όπως επίσης να λειτουργούν ακόμα πιο ασύδοτα στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών στους οδηγούς που αντιμετωπίζουν πρόβλημα με το αυτοκίνητό τους. Και μάλιστα μάθαμε ότι αυτές οι μεγάλες εταιρείες ήδη λειτουργούν πειρατικά. Αυτό μας το είπαν οι ίδιοι οι φορείς. Μάθαμε ότι μεγάλη εταιρεία οδικής βοήθειας μεταφέρει με τα οχήματά της εμπορεύματα. Ήδη αυτό συμβαίνει!

Ασυδοσία, λοιπόν, ήδη υπάρχει. Δεν είναι τυχαίο που η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών έθεσε ως πρόβλημα του νομοσχεδίου υπερβολικό τον αριθμό των οχημάτων που πρέπει να έχουν για να πάρουν την άδεια, όπως επίσης υπερβολική και την προϋπόθεση οι μηχανοτεχνίτες και οι ηλεκτροτεχνίτες να έχουν αναβαθμισμένες σπουδές, να είναι γνώστες του αντικείμενου. Είχαν πρόβλημα οι μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες μ' αυτό. Με ποιο επιχείρημα; Αστείο επιχείρημα! Ότι δεν βρίσκουν, λέει, ειδικευμένους τεχνίτες να επανδρώνουν το στόλο τους. Όταν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι δήλωσαν ότι σε μία αγγελία για μία τέτοια θέση ανταποκρίθηκαν σε αιτήσεις επτά χιλιάδες άνθρωποι! Επτά χιλιάδες άνεργοι ειδικευμένοι ηλεκτροτεχνίτες και μηχανοτεχνίτες ανταποκρίθηκαν σε μία αγγελία!

Όμως, βέβαια, αυτό που θέλουν είναι φθηνά χέρια, χωρίς ωράρια, χωρίς ασφάλιση, χωρίς ρεπό, για να τους χρησιμοποιούν ως εργαλεία κερδοφορίας, χωρίς κανέναν έλεγχο. Και σ' αυτό τους βοηθάτε. Και το Υπουργείο ήρθε πολλές φορές σε επαφή, σε συζητήσεις με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών. Όμως, καμμία φορά δεν ήρθε σε επαφή, σε συζήτηση με τους εργαζόμενους.

Αρνηθήκατε να τους δείτε προσωπικά, κύριε Υπουργέ. Μην εκπλήσσεστε, αυτό βγήκε από την επιτροπή. Οι ίδιοι εργαζόμενοι παραπονέθηκαν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έτσι νομίζετε.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Μα, δεν νομίζουμε εμείς. Οι ίδιοι μπροστά σας το είπαν στην επιτροπή. Δεν είναι δικό μας συμπέρα-

σμα.

Δεν θελήσατε, λοιπόν, να ακούσετε τους ανθρώπους που από τη μία θα είναι για μια φορά ακόμα αυτοί που θα υποστούν τις συνέπειες και από την άλλη είναι αυτοί που είναι αποδέκτες των παραπόνων και της αγανάκτησης των οδηγών που πάνω στην ανάγκη τους βρίσκονται ουσιαστικά σε ομηρία αυτών των εταιρειών.

Πώς περιφρουρούνται οι σχέσεις εργασίας αυτών των ανθρώπων; Είναι απλό. Οι σχέσεις αυτές δεν περιφρουρούνται.

Μάλιστα, ο εισηγητής της Κυβέρνησης ανέφερε πριν ότι το σχέδιο νόμου κατοχυρώνει τις ασφαλείς σχέσεις εργασίας των εργαζομένων, διότι διασφαλίζει, λέει, τη μόνιμη σχέση εργασίας τους. Πώς το βγάλατε αυτό; Αυτό δεν φαίνεται πουθενά στο σχέδιο νόμου. Όμως, αυτό είναι μια πληγή που βαθαίνει και μολύνεται όλο και περισσότερο σε όλη την αγορά εργασίας. Οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Νέας Δημοκρατίας έχουν αποδείξει ότι είναι οι καλύτεροι «φιλοι» του μεγάλου κεφαλαίου και πραγματικά «εχθροί» του λαού.

Στο σχέδιο νόμου προβλέπεται η δυνατότητα συνεργασίας των μεγάλων εταιρειών με μικρές τοπικές επιχειρήσεις. Όμως, δεν προσδιορίζονται οι όροι αυτής της συνεργασίας, κάτι που θα έχει ως αποτέλεσμα αυτοί οι «μικροί» να βρεθούν σε ομηρία των μεγάλων εταιρειών.

Πράγματι, σε ένα από τα άρθρα έχετε βάλει κυρώσεις. Πού έχετε βάλει κυρώσεις; Σε αυτούς που παρέχουν οδική βοήθεια χωρίς άδεια; Σε αυτούς που δηλώνουν ψευδή ή αόριστα στοιχεία στις εταιρείες; Σε αυτούς που ασκούν τις υποχρεώσεις τους με πλημμελή τρόπο; Και μάλιστα αυτό το συμπληρώσατε μετά από την ακρόαση φορέων και τις διαμαρτυρίες.

Πώς ορίζεται ο «πλημμελής τρόπος»; Δεν ορίζεται. Θα δέχονται κυρώσεις όταν χαλάει το αυτοκίνητο των δικαιούχων πάνω στα βουνά και κάνουν έξι ώρες για να πάνε; Όχι.

Αντίθετα, το σχέδιο νόμου βοηθάει τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις εταιρείες οδικής βοήθειας που θα ελέγχουν την αγορά να εκβιάζουν τους οδηγούς που δεν είναι συνδρομητές και βρίσκονται σε ανάγκη, για να τους προσφέρουν βοήθεια, να γραφτούν συνδρομητές για ένα χρόνο τουλάχιστον και επιπλέον, να πληρώσουν και εφάπαξ ποσό, του οποίου μάλιστα το ύψος δεν προσδιορίζεται. Αλλιώς θα καταφύγουν σε δημόσια χρήση γερανούς, που το ίδιο το σχέδιο νόμου χαρακτηρίζει ως ανεπαρκείς για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών.

Αναφέρονται κάπου με σαφήνεια οι κυρώσεις που θα υφίστανται, αν έχουν ανασφάλιστο οδηγό ή οδηγό που έχει ήδη υπερωρίες; Όχι. Θα υφίστανται κυρώσεις αν είναι ανειδίκευτος ο ηλεκτροτεχνίτης ή με ελλείψεις γνώσεις; Όχι. Οι κυρώσεις αυτές δεν αγγίζουν «την καυτή πατάτα» των εργασιακών σχέσεων. Ότι όμως προστατεύει τις μεγάλες εταιρείες, το έχετε προβλέψει με εξαντλητική ακρίβεια, προσπαθώντας να μας πείσετε ακόμα και κόντρα σ' αυτό που ευθαρσώς δηλώνουν οι ίδιοι, δηλαδή στο ότι θα αυξήσουν τις συνδρομές και τα ασφάλιστρα τουλάχιστον τρεις φορές επάνω. Εσείς δηλώνετε πως δεν θα αυξηθούν τα ασφάλιστρα. Αντίθετα, εκτιμάτε πως μπορεί και να φθηνύνουν. Πώς το συμπεραίνετε αυτό; Ειλικρινά, δεν το καταλαβαίνουμε.

Όντως, κάνατε κάποιες τροποποιήσεις, οι οποίες είναι για τα μάτια του κόσμου. Για παράδειγμα, αντί για έναν οδηγό ανά όχημα το οκτάωρο, το κάνατε 1,3. Μα, οι ίδιοι οι εργαζόμενοι δηλώνουν ότι το μίνιμουμ όριο των οδηγών που πρέπει να έχουν οι εταιρείες ανά όχημα το οκτάωρο, είναι 1,6. Και αυτοί δεν το λένε στον αέρα, αλλά το τεκμηριώνουν για να μπορούν οι άνθρωποι να έχουν υγιείς εργασιακές σχέσεις, να έχουν το οκτάωρό τους, να έχουν τα ρεπό τους και την άδειά τους. Δεν βγαίνει 1,6 οδηγούς ανά όχημα. Και εσείς από έναν οδηγό ανά όχημα και για τα μάτια του κόσμου, το κάνατε 1,3. Μα, δεν οδηγείτε αναγκαστικά σε παραβίαση των δικαιωμάτων τους ή μάλλον σε συνέχιση παραβιάσεων των δικαιωμάτων των εργαζομένων; Από χέρι, εκεί τους οδηγείτε.

Κλείνετε τις μικρές επιχειρήσεις, κύριε Υπουργέ, και δημιουργείτε χάος ανεργίας στο χώρο. Επίσης, αφήνετε εκτεθειμένους τους οδηγούς στον εκβιασμό των εταιρειών και ως προς το ύψος της συνδρομής, τη ληστική συμπεριφορά των μεγά-

λων επιχειρήσεων και την παροχή υπηρεσιών χαμηλής ποιότητας.

Και η δική μας διαφοροποίηση είναι ότι εμείς θεωρούμε ότι η οδική βοήθεια και ασφάλεια οφείλει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα και να μην είναι ένα ακόμα μέσον κερδοσκοπίας, κάτι που γίνεται και κατοχυρώνεται με αυτό το σχέδιο νόμου. Γι' αυτό και το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ουδείς αμφιβάλει για την αταξία που υπάρχει στο χώρο της οδικής βοήθειας και για την ανάγκη να μπουν επιτέλους κανόνες στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών ως προς την οδική βοήθεια οχημάτων, με σκοπό την επιδίωξη ευεργετικών αποτελεσμάτων για τους χρήστες των ασφαλισμένων οχημάτων, οι οποίοι σήμερα ξεπερνούν το ένα εκατομμύριο εξακόσιες χιλιάδες.

Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν ρυθμίσεις που να προάγουν τα δικαιώματα των καταναλωτών στις σχέσεις τους με τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, την επιβολή αξιώσεων ικανοποίησης σε περίπτωση πλημμελούς παροχής υπηρεσιών, την άσκηση του εποπτικού ελέγχου στην παροχή των υπηρεσιών, την τήρηση κανόνων προστασίας του καταναλωτικού κοινού με την αντίστοιχη πρόβλεψη διοικητικών κυρώσεων.

Και ασφαλώς, δεν πρέπει να παραβλέπουμε τους εργαζομένους, οι οποίοι εργάζονται επί εικοσιτετραώρου βάσεως και διαμαρτύρονται τόσο για τις εξαντλητικές συνθήκες εργασίας όσο και για τις απανωτές απολύσεις, αφού μόνο το τελευταίο διάστημα απολύθηκαν τριακόσιοι εργαζόμενοι από την Ε.Λ.Π.Α. και περισσότεροι από χίλιοι στην «EXPRESS SERVICE». Όμως, αυτό δεν σημαίνει ότι μειώθηκαν οι ανάγκες, οι οποίες αντιθέτως έχουν αυξηθεί.

Πώς καλύπτονται αυτές οι ανάγκες; Με εντατικοποίηση της δουλειάς και υπερεκμετάλλευση των εργαζομένων, όπως καταγγέλλεται από την Ομοσπονδία των Συνδικάτων Μεταφορών.

Υπάρχουν και άλλα θέματα, όπως ότι χρωστάνε οι μεγάλες εταιρείες, κύριε Υπουργέ, τεράστια ποσά προς το Ι.Κ.Α.. Λέγεται ότι μια από αυτές τις εταιρείες χρωστάει τουλάχιστον 30.000.000 ευρώ, κάτι που δεν ξέρω αν είναι ακριβές.

Μετά από μεγάλη δυστοκία, στις 20 Μαρτίου του 2007, δόθηκε στη δημοσιότητα προς διαβούλευση από την τότε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σχέδιο νόμου για την οδική βοήθεια οχημάτων, με σκοπό την οργάνωση με συστηματικό τρόπο για πρώτη φορά του τοπίου της οδικής βοήθειας οχημάτων στη χώρα μας.

Τελικά, ύστερα από κυοφορία έντεκα μηνών, συζητείται σήμερα επίσημα στη Βουλή με τη φιλοδοξία της σημερινής ηγεσίας του Υπουργείου να θεραπεύσει υφιστάμενα κενά και αδυναμίες της ισχύουσας νομοθεσίας και να εξαλείψει δυσλειτουργίες που έχουν παρουσιαστεί.

Ας δούμε όμως τι συμβαίνει στην πραγματικότητα, πού οδηγούμαστε και πώς ικανοποιείται αυτή η επιδίωξη της Κυβέρνησης. Υπάρχουν εντονότερες διαμαρτυρίες και από τους φορείς, παρά τις διαβεβαιώσεις που είχατε δώσει στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, ότι συμφωνούν οι φορείς. Άλλωστε, βλέπουμε ότι τώρα είναι παρατεταγμένοι οι εργαζόμενοι σ' αυτές τις επιχειρήσεις με εκατοντάδες αυτοκίνητα έξω από το Υπουργείο. Και βέβαια και οι καταναλωτές ανησυχούν όταν ακούνε ότι θα διπλασιαστούν και θα τριπλασιαστούν τα ασφάλιστρα, χωρίς να υπάρχει και καμμία εγγύηση για το ότι θα βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες.

Οι τέσσερις χιλιάδες εργαζόμενοι σ' αυτές τις επιχειρήσεις πρέπει επιτέλους να αποκτήσουν ένα εργασιακό πλαίσιο που να τους διαφασίζει σταθερή και μόνιμη εργασία, όπως άλλωστε και τα εργασιακά τους δικαιώματα, τα οποία καταστρατηγούνται κατά κόρον, αφού εργάζονται σε καθεστώς ανασφάλειας

με γλίσχρους μισθούς και υπό την απειλή της απόλυσης.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, που θεσπίζει για πρώτη φορά στη χώρα μας το ανάλογο νομικό πλαίσιο για την παροχή οδικής βοήθειας σε οχήματα που ακινητοποιούνται ή έχουν υποστεί βλάβη, φαίνεται να απέχει πολύ από τη σύγχρονη πραγματικότητα αλλά και από τις συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί όλα τα προηγούμενα χρόνια στον προαναφερόμενο τομέα.

Είναι γνωστό ότι ο χώρος της οδικής βοήθειας μέχρι αυτή τη στιγμή καλύπτεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες και από εταιρείες οδικής βοήθειας πανελλαδικού ή τοπικού χαρακτήρα.

Η οδική ασφάλεια παρέχεται σε μερικές περιπτώσεις δωρεάν ως πρόσθετη παροχή στους κατόχους οχημάτων, εφόσον βέβαια οι κάτοχοι είναι ασφαλισμένοι σε μια ασφαλιστική εταιρεία αλλά και ανεξάρτητα από αυτό. Βέβαια, από κάπου αλλού παίρνουν το όφελος οι ασφαλιστικές εταιρείες. Παρέχουν, λοιπόν, αυτές τις υπηρεσίες με βάση το μίσθιο που κατέβαλε ένας ιδιοκτήτης ασφαλισμένου οχήματος. Έτσι, παρέχεται δωρεάν οδική βοήθεια.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου όχι μόνο δεν καθιερώνεται ένα ορθολογικό νομικό πλαίσιο στο θέμα της οδικής βοήθειας των οχημάτων, αλλά επιχειρείται μια περαιτέρω φιλελευθεροποίηση με όρους προσφοράς και ζήτησης εις βάρος των καταναλωτών και αμφιβόλου ποιότητας, σε σχέση και με τη σημερινή πραγματικότητα που επικρατεί.

Συγκεκριμένα, υπάρχει σύγχυση στο νομοσχέδιο σχετικά με το ποιες επιχειρήσεις πρέπει να προσφέρουν οδική βοήθεια στα οχήματα. Αυτόνομες πανελλαδικές, μεικτές πανελλαδικές, επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων, συνεργάτες οδικής βοήθειας κ.ο.κ.;

Υπάρχει σύγχυση αρμοδιοτήτων σε σχέση με το ποιος χορηγεί και εποπτεύει τις άδειες λειτουργίας στις εταιρείες οδικής βοήθειας. Οι διευθύνσεις μεταφοράς των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων ή η Επιτροπή Εποπτείας Οδικής Ιδιωτικής Ασφάλισης;

Δεν αιτιολογείται επαρκώς με ποια λογική και αντίληψη οι ασφαλιστικές εταιρείες, που, ως γνωστόν, διαθέτουν μια πολύπλευρη γκάμα προσφοράς και άλλων προϊόντων πέραν από την οδική βοήθεια, έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν και υπηρεσίες παροχής οδικής βοήθειας οχημάτων.

Έρχεται τώρα το Σωματείο των Εργαζομένων και των Επιχειρηματιών Οδικής Βοήθειας που διαμαρτύρεται έντονα και εκφράζει την αγανάκτησή του με απεργίες και παροπλισμό των αυτοκινήτων του, επειδή, όπως λένε –και έχουν απόλυτο δίκιο σε αυτό– οδηγούνται σε αφανισμό τετρακόσιες επιχειρήσεις τοπικού χαρακτήρα, που απασχολούν πάνω από τρεις χιλιάδες άτομα και εξυπηρετούν με επιτυχία το 80% των περιστατικών οδικής βοήθειας ανά τη χώρα. Αιτία, οι δυσβάστακτες, επώδυνες και εξοντωτικές ρυθμίσεις που τους επιβάλλονται με το νέο νομοσχέδιο, αφού τους επιβάλλουν έναν υπερβολικά υψηλό αριθμό ιδιοκτητών οχημάτων και εξειδικευμένο προσωπικό.

Εκ των πραγμάτων οι ρυθμίσεις αυτές οδηγούν σε μονοπωλία ή ολιγοπωλία στην καλύτερη περίπτωση, υπέρ μερικών επιχειρήσεων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Ζητούν, βέβαια, να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα συνεργασίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες οδικής βοήθειας, χωρίς να εξαναγκάζονται σε υποχρεωτικό συνεταιρισμό μεταξύ τους, όπως προβλέπει το σχέδιο νόμου, που θα τις οδηγήσει έτσι σε αφανισμό και επικράτηση λίγων ισχυρών επιχειρήσεων. Επιχειρήσεις που θα ασχοληθούν στον τομέα αυτό μπορεί να είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και σε συνεργασία με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση μπορεί να προσφέρουν αξιόλογο έργο.

Ο χώρος της οδικής βοήθειας στα πάσης φύσεως οχήματα δεν μπορεί να λειτουργήσει κερδοσκοπικά και με τη γνωστή νεοφιλελεύθερη αντίληψη. Αντίθετα, επιβάλλεται να υπάρξει ένα νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας στον αντίποδα αυτής της λογικής που θα μπορεί να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες στον κάτοχο ενός οχήματος, χαμηλή συνδρομή, εξυπηρέτηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όλου του εικοσιτετραώρου, όρους στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και νέες θέσεις εργασίας.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου και ειδικότερα στα άρθρα 1 και 2 διαπιστώνουμε για μια ακόμη φορά ότι και η οδική βοήθεια προσφέρεται βορά στην ιδιωτική πρωτοβουλία και στους

μεγάλους πολυεθνικούς ασφαλιστικούς κολοσσούς.

Από το πνεύμα και τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου φανερώνεται ότι το υποτιθέμενο ξεκαθάρισμα στο χώρο της οδικής βοήθειας λειτουργεί αποκλειστικά και μόνο προς όφελος των μεγάλων εταιρειών, όπως είπαμε, που ειδικεύονται στο χώρο της οδικής βοήθειας οχημάτων, με αποτέλεσμα να αυξηθεί υπέρμετρα το κόστος παροχής υπηρεσιών στους πολίτες-κατόχους οχημάτων που επιθυμούν να έχουν οδική βοήθεια.

Επίσης, στο νομοσχέδιο δεν ξεκαθαρίζεται τι έργο θα προσφέρουν οι σταθμοί οδικής βοήθειας παρά μόνο με το τι θα διαθέτουν αυτοί και με αποκορύφωμα, βέβαια, τη νομιμοποίηση των ήδη λειτουργούντων παρανόμων σταθμών, ανεξάρτητα αν καλύπτουν ή όχι τις προδιαγραφές του άρθρου 2 παράγραφος 13.

Ασαφής είναι η παράγραφος 15 του άρθρου 2 που αναφέρει ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορεί να παρέχουν οδική βοήθεια σε είδος ή και σε χρήμα, ενώ οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας μόνο σε είδος. Είναι αμφίβολο αν με το προτεινόμενο νομοσχέδιο μπορούν να εξυπηρετηθούν όλοι οι νομοί της χώρας και κυρίως τα νησιά, ιδίως τους θερινούς μήνες. Κανείς δεν μπορεί να εξασφαλίσει ότι στα πλαίσια του άρθρου 8 παράγραφος 1, που προβλέπει ότι εκτός από διάγνωση της βλάβης θα γίνεται και αποκατάσταση, δεν θα υπάρχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια των οχημάτων, όταν θα γίνεται –υποτίθεται– και επί τόπου επιδιόρθωση της βλάβης.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση χρησιμοποιείται περισσότερο ως φορέας είσπραξης των διοικητικών προστίμων παρά ως ένας βαθμός αυτοδιοικητικός που μπορεί να προσφέρει ουσιαστική οδική βοήθεια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε Έλληνες και αλλοδαπούς, ιδίως σε περιόδους έξαρσης της τουριστικής περιόδου.

Με βάση, λοιπόν, αυτά, εμείς πιστεύουμε ότι δεν μπορούμε να ψηφίσουμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο. Καταψηφίζουμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο και τα άρθρα του, ίσως με κάποιες ελαφρές εξαιρέσεις στις οποίες θα αναφερθούμε.

Παρακολούθησα με εξαιρετικό ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις των εισηγητών και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είπε, λοιπόν, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας πως στόχος της Κυβέρνησης δεν είναι να κλείσουν οι μικρές επιχειρήσεις, αλλά να γίνουν μεγάλες, δημιουργώντας κοινοπραξίες. Πώς θα γίνει αυτό; Το κόστος για τον πολίτη δεν θα αυξηθεί. Όμως, οι προειδοποιήσεις είναι συγκεκριμένες και, δυστυχώς, αυτές οι προειδοποιήσεις ύστερα από λίγο διάστημα επιβεβαιώνονται και οι έχουμε διπλασιασμό και τριπλασιασμό των ασφαλιστρών.

Επίσης, θεμελιώνεται το δικαίωμα διεκδίκησης αποζημίωσης επί ανεπαρκούς ή κακής βοήθειας από τις εταιρείες. Δεν είναι σίγουρα αν αυτό θα συμβεί. Θα υπάρξει προστασία από τις επιχειρήσεις-μαϊμού. Να το δούμε και αυτό. Θα βάλει τάξη στην αταξία; Δεν ξέρω.

Όσον αφορά τον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είπε πολλά και ενδιαφέροντα. Τίθεται το ερώτημα: Τόσα χρόνια γιατί δεν πραγματοποιήσατε αυτά που έρχεστε και προτείνετε τώρα, ώστε, τουλάχιστον, να είχε μπει τάξη στο χάος; Δεν νομίζω ότι θα μπορούσαν να είχαν διορθωθεί τα πράγματα.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας κάνω μια πρόταση. Υπάρχουν τα παραμύθια του Αισώπου, που αναφέρουν πολλές τέτοιες «κοινοπραξίες», «συμπράξεις». «Σύμπραξη» του λύκου και του αρνιού. «Σύμπραξη» της αλεπούς με την όρνια. Σκοπός ήταν το αμοιβαίο όφελος. Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Είναι γνωστό. Θα σας «συμβούλευα» να ρίξετε μια ματιά σε αυτά τα παραμύθια. Είναι πολύ διαφωτιστικά! Ενδεχομένως, αν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, θα σας κάνω δώρο ένα τέτοιο βιβλίο με παραμύθια που νομίζω ότι είναι για όλους μας χρήσιμα και δεν πρέπει να τα ξεχνάμε, γιατί, δυστυχώς, ύστερα από χιλιάδες χρόνια, εξακολουθούμε να βρισκόμαστε ακριβώς στο ίδιο σημείο, όπως βρίσκονταν και αυτοί, όταν ζούσε ο Αίσωπος.

Ανάμεσα στα άλλα αναφέρθηκε από τον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι συζητήσατε, κύριε Υπουργέ, με τους εργαζομένους για κάποιο επίδομα. Δεν ξέρω, αν είναι γεγονός αυτό που ζητούν οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών,

δηλαδή ένα μηνιαίο επίδομα 350 ευρώ, για το οποίο –υποτίθεται– έχει δοθεί υπόσχεση εδώ και πολύ καιρό και δεν υλοποιείται. Εμείς πιστεύουμε ότι είναι δίκαιο αυτό το αίτημα και ότι πρέπει να ικανοποιηθεί. Όσον αφορά τα άλλα επί των άρθρων θα αναφερθούμε ειδικότερα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Βαϊτσης Αποστολάτος.

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, σε όλες τις στιγμές της επιτροπής είχα πει ότι θεωρώ πραγματικά, επιτακτική την ανάγκη, να ρυθμιστεί και να υπάρξει ένα γενικώς αποδεκτό, συντεταγμένο θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τα θέματα της οδικής βοήθειας. Θα μου επιτρέψετε εγώ να τη λέω «τουριστική» από το 1973 που ξεκίνησε, γιατί ό,τι γίνεται μέχρι τώρα είναι μ' ένα τρόπο που και για εμάς τους Έλληνες είναι τουριστικός. Για τέτοιο πρόκειται. Όμως, θέλω πάρα πολύ να τονίσω πως είναι μια αναγκαιότητα που εδώ και έντεκα, τουλάχιστον, χρόνια εκκρεμεί ως νομοθετικό πλαίσιο. Θέλω να πω, πως ως αναγκαιότητα είναι μια δημοκρατική μας ευθύνη να προσπαθήσουμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο να καλύψει το μείζον θέμα της βοήθειας στο δρόμο.

Όμως, κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι θα σας κάνει ιδιαίτερη εντύπωση πως όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης καταψηφίζουν το νομοσχέδιο. Οι συνάδελφοι της Μείζονος Αντιπολίτευσης μίλησαν για διαφορετική φιλοσοφία. Με ίδιους ξενικούς όρους θα πω ότι και εμείς έχουμε άλλα concept ως προς την προσέγγιση. Σίγουρα έχετε κάνει κάποιες επεμβάσεις σε όλο αυτό το θέμα, αλλά πρέπει να προσεχθεί πολύ περισσότερο. Θεωρώ ότι θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ο μείζων παράγων της «εθνικής ψυχολογίας».

Τι θέλω να πω; Στο θέμα των συνεταιρισμών, όλων αυτών των συντεχνιών, που πρέπει να γίνουν δεν είναι καθόλου εύκολο ο Έλληνας με το ένα φορτηγάκι –ή δεν ξέρω εγώ πώς λειτουργεί– να μπορεί να μπει σε συνεταιρισμούς και να επιβιώσει.

Ένα τέτοιο νομοθετικό πλαίσιο για την «τουριστική» βοήθεια, πρέπει να εξασφαλίσει όρους σοβαρούς όχι απλώς καλύτερους –σε μια φιλελεύθερη οικονομία θέλετε;– ενός θεμιτού ανταγωνισμού.

Σας άκουσα να λέτε και συμφωνώ απολύτως, ότι και εσείς δεν πιστεύετε ότι μπορεί να υπάρξει υγιείς ανταγωνισμός. Εγώ συμφωνώ απολύτως σ' αυτό, γιατί εσείς, εμείς, πρέπει να προστατεύσουμε τον καταναλωτή και όλους αυτούς που δουλεύουν και να λάβουμε υπ' όψιν μας ιδιαίτερα την ιδιομορφία της χώρας μας σε σχέση. Είναι πραγματικά, μια περίεργη χώρα με νησιά, με νησάκια μικρά, που όμως έχουν κόσμο πολύ, ειδικά τα τουριστικά μέρη τύπου Κυκλάδων.

Απαιτείται, λοιπόν, μια άλλη ματιά σε όλα αυτά και γι' αυτούς τους λόγους πρέπει να εξασφαλιστεί αυτός –και επιμένω– ο θεμιτός ανταγωνισμός στα σχετικά άρθρα και να γίνει υγιής προκειμένου να αποσοβηθούν διάφοροι κίνδυνοι, άλλοτε προνομιακών θέσεων ορισμένων της αγοράς ετούτης και οπωσδήποτε οι επιπτώσεις στον καταναλωτή –μιλάω για την αύξηση, που είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα είναι τρεις φορές επάνω το κόστος– και οι επιπτώσεις σε όλους αυτούς που δουλεύουν.

Υπάρχει, λοιπόν, μια αγωνία τεράστια για την τελική ή καλύτερα για την τελικοτελική μορφή του παρόντος νομοσχεδίου. Τη λέω «τελικοτελική» γιατί πιστεύω ότι θέλει πάρα πολύ δουλειά για να μη δημιουργηθούν αυτά τα ολιγοπωλιακά δεδομένα επιχειρησιακού τύπου και εις βάρος, επαναλαμβάνω, της οικονομίας του εργαζομένου και του καταναλωτή. Κι αυτό γιατί ο μεγαλύτερος κίνδυνος είναι οι δύο αυτοί τελευταίοι να υποστούν το κόστος αυτών των προσαρμογών που απαιτούνται για να επιτευχθεί ο καλύτερος στόχος αυτών των υπηρεσιών. Και εδώ, χρειάζονται όχι μόνο σοβαρά εχέγγυα κι αν θέλετε και έλεγχοι, απ' αυτούς που αναφέρονται ότι θα γίνουν, αλλά εγώ θα έλεγα υπεύθυνες διαβεβαιώσεις και προπαντός τεκμηριωμένες με μελέτες, αριθμούς και οπωσδήποτε κρατικές εγγυήσεις που να διασφαλίζουν τα συμφέροντα όλων όσων εμπλέκονται στο παρόν θέμα του σχεδίου νόμου.

Επειδή, άλλωστε, όλο αυτό το νομοκατασκευαστικό πόνημα

δεν είναι εκτός της συνολικής οικονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής, θεωρώ πως είναι εξαιρετικά κρίσιμο και οπωσδήποτε αναγκαίο να αξιολογηθούν οι υπάρχουσες επιστημονικές μελέτες, που είδαμε στην επιτροπή, κυρίως οι μελέτες των επιπτώσεων στους εργαζομένους και στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στον οδηγό και στον καταναλωτή.

Επίσης, θα πρέπει να τηρηθούν σήμερα οι βασικές επιταγές της πολιτικής γραμμής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τη λειτουργία αυτού του ανταγωνισμού, ξανά λέω. Μιλώντας δε για τέτοια νομοθετική ρύθμιση, πρέπει ιεραρχικά να τοποθετηθεί η ποιότητα των υπηρεσιών μέσω τέτοιων εγγυήσεων σοβαρών κρατικών, ώστε να λειτουργεί η ανάλογη πιστοποίηση και σίγουρα, όποτε χρειάζεται, ο έλεγχος που λέτε, για το ύψος ποιότητας αυτών. Και εδώ είναι απολύτως απαραίτητες αρκετές επιμέρους διευκρινίσεις -δεν θα αναφερθώ στα άρθρα-όπως τουλάχιστον η εικοσιτετράωρη κάλυψη συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων νήσων και αυτών με την πολύ υψηλή τουριστική κίνηση, Κρήτη, Ρόδος, Μύκονος.

Θέλω να τονίσω δε ότι παραμένει μεμπτό το γεγονός ότι το νομοσχέδιο τούτο δεν εστάλη από αρμόδιες υπηρεσίες στην Ένωση Ασφαλιστών Βορείου Ελλάδος, η οποία εκπροσωπεί εκατοντάδες επιχειρήσεις και οπωσδήποτε εργαζομένους. Οι ίδιοι οι βορειοελλαδίτες ασφαλιστές καταγγέλλουν ότι το πήραν από επιχειρήσεις «πειρατές» που ενδιαφέρονταν για τούτο το σχέδιο νόμου.

Εξίσου ακατανόητο παραμένει και ότι οι επιχειρήσεις τούτες υποχρεώνονται να έχουν προσωπικό και μέσα, ανάλογα με το μέγεθος του νομού και όχι ανάλογα με τον αριθμό αυτών που δουλεύουν στο νομό αυτό και των ασφαλισμένων. Οι καταγγελίες της Ένωσης Ασφαλιστών Βορείου Ελλάδος είναι ότι οι λεγόμενοι «πειρατές» ακριβώς, επειδή δεν έχουν σταθερούς ασφαλισμένους, αρπάζουν όσους βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη στο δρόμο, είχαν ατύχημα ή βλάβη τη νύχτα.

Θα ήθελα απλά ή ενδεικτικά να αναφέρω τέσσερα σημαντικά στοιχεία, που καταδεικνύουν το γραφειοκρατικό αλλά κυρίως το δυσλειτουργικό χαρακτήρα του παρόντος σχεδίου νόμου και σκιαγραφούν τις πολλές τεχνικές λεπτομέρειες, στις οποίες υπεισέρχεται, προάγοντας το όφελος μεγάλων εταιρειών οδικής βοήθειας.

Συγκεκριμένα, λοιπόν, το άρθρο 2 καθιστά εμμέσως απαγορευτική τη δυνατότητα παροχής οδικής βοήθειας τοπικά προς συνεργεία αυτοκινήτων αν τούτα δεν είναι συμβεβλημένα με μεγάλες εταιρείες.

Το άρθρο 8 περιορίζει την επισκευή στο σημείο βλάβης μόνο σε αλλαγή ελαστικών ή πλήρωση σε καύσιμα. Δηλαδή βάσει του νόμου, αν ένα όχημα σταματήσει προσωρινά και μείνει από μπαταρία θα είναι παράνομο να το ξεκινήσουν με καλώδια; Στο ίδιο αυτό άρθρο απαγορεύεται η εξυπηρέτηση οχήματος που δεν έχει ασφάλιση ή σύμβαση οδικής βοήθειας από επιχειρήσεις τέτοιες και πρέπει να περιμένει ή έστω κι αν είναι δίπλα του, όχημα μη ασφαλιστικής επιχείρησης οδικής βοήθειας για να εξυπηρετηθεί. Αντίστοιχη απαγόρευση υπάρχει και για τα οχήματα με ξένες πινακίδες.

Βάσει του άρθρου 14 αν σε μια ερμηκή τοποθεσία σε μια παρέα με δύο αυτοκίνητα χαλάσει το ένα και ο άλλος οδηγός το ρυμουλκήσει ή βοηθήσει να πάει σε συνεργείο, υπόκειται σε πρόστιμο 10.000 ευρώ. Η παρούσα διάταξη δεν είναι μόνο συντησιακή αφού αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μέσω προώθησης πελατείας προς τις εταιρείες οδικής βοήθειας, αλλά τουλάχιστον αφελής δεδομένου ότι απαγορεύει ουσιαστικά την άμεση παροχή βοήθειας προς τους έχοντες ανάγκη.

Τέλος, τα σχετικά άρθρα με τις εργασιακές σχέσεις που επηρεάζουν το ωράριο των μηχανοτεχνικών ή των ηλεκτροτεχνικών οδηγών φαίνεται να υποβαθμίζουν και να μη λαμβάνουν υπ' όψιν τα αντίστοιχα αιτήματα των Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, βάσει των οποίων -αναφέρθηκαν και όλοι οι άλλοι συνάδελφοι- η αναλογία οδηγών προς όχημα στις επιχειρήσεις εικοσιτετράωρου λειτουργίας, πρέπει να είναι 1,6 οδηγοί ανά όχημα, κάτι που δεν θεσμοθετείται με το παρόν σχέδιο νόμου και έτσι η δική μας πρόταση με ένα τρόπο είναι να αποκλειστούν οι «πειρατές» και σίγουρα οι ψευτοεπαγγελματίες. Διότι

είναι φυσικό και επόμενο να διερωτάται κάποιος: Αν υπάρξει τυχόν τραυματισμός πώς θα μεταφερθεί ο τραυματίας; Με γερανό σίγουρα όχι. Αν υπάρχουν επαρκείς ιδιότητες μέσα επισκευής και μεταφοράς, να υπάρξουν για ασθενείς και τραυματίες, κάτι που παραλείπεται.

Είμαστε απολύτως υπέρ της παροχής ενός ευρωπαϊκού επιπέδου και μιας ολοκληρωμένης βοήθειας στο δρόμο, «τουριστικής» θα ξαναπώ. Αυτός θεωρούμε ότι θα έπρεπε να είναι δε ο βασικός διττός στόχος του παρόντος νομοσχεδίου. Και γι' αυτό το λόγο καταψηφίζουμε το παρόν σχέδιο νόμου ως έχει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Αποστολάτο.

Έρχομαι τώρα στη λίστα των αγορητών των κομμάτων με πρώτο τον κ. Αδάμ Ρεγκούζα.

Ορίστε, κύριε Ρεγκούζα, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφίβολα ήταν σωστή και επιβεβλημένη αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Κυβέρνησης. Και για να φτάσουμε βέβαια σ' αυτή τη συζήτηση σήμερα, χρειαζόταν μέχρι ένα βαθμό, θα μου επιτρέψετε το χαρακτηρισμό, η γενναιότητα. Γενναιότητα γιατί παρατηρήθηκαν κατά το παρελθόν καθυστερήσεις, οι οποίες υπαγορεύτηκαν από την αντίδραση συμφερόντων για την αποτροπή μιας τέτοιας νομοθετικής ρύθμισης.

Αλλά, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι αυτή τη γενναιότητα πρέπει να τη μετατρέψετε και σε τόλμη, κόντρα στις κριτικές εκείνες που, πέραν του ότι είναι ανεδαφικές, ουσιαστικά συντηρούν μία νοοτροπία που αντιδρούσε, μέχρι σήμερα, γι' αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία.

Και εξηγούμαι. Τι επιτυγχάνεται με το νομοσχέδιο αυτό; Ο εξορθολογισμός του συστήματος και η ενσωμάτωση κοινοτικών οδηγιών στο εθνικό δίκαιο. Ποιος εξορθολογισμός; Η εξάλειψη της «πειρατείας». Η εξάλειψη της ομηρίας των ασφαλιστικών εταιρειών σε κάποιους που τους είχαν να κάνουν απλά και μόνο μεταφορικό έργο έναντι ενός τιμήματος 16 ευρώ ανά αυτοκίνητο παραδείγματος χάριν, που δεν παρείχαν βεβαίως οδική βοήθεια και ταυτόχρονα, ήταν ιδιαίτερα ελκυστικοί οι μηχανισμοί για τις ασφαλιστικές εταιρείες, αφού πλήρωναν τόσο φθηνό κόστος για την οδική υποτιθέμενη ασφάλεια.

Ποια είναι τα κομβικά σημεία αυτού του νομοσχεδίου, όπως αναδείχθηκαν και από τη συζήτηση στην επιτροπή.

Το πρώτο είναι η ποιοτική αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη. Πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτό; Με την αναβάθμιση των μέσων και των μηχανισμών που πρέπει να έχουν αυτές οι εταιρείες οδικής βοήθειας. Δηλαδή, να είναι οργανωμένες, να έχουν το ανάλογο προσωπικό, να τηρούνται τα ωράρια, να παρέχουν άμεση βοήθεια στον πολίτη όταν τη χρειάζεται στις οδούς και ιδιαίτερα στις εθνικές οδούς και ταυτόχρονα να εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος.

Το δεύτερο είναι το κόστος προς τον πολίτη, για το οποίο έγινε πολλή συζήτηση. Θα αυξηθεί το κόστος προς τον πολίτη; Έχετε την εντύπωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το κόστος του πολίτη για τις ασφαλιστικές εταιρείες θα εξαρτηθεί από το κόμιστρο ή από τη σύμβαση που θα συνάψει η ασφαλιστική εταιρεία, εάν και εφ' όσον δεν δημιουργήσει δική της οδική ασφάλεια με τις προϋποθέσεις που προβλέπει το νομοθετικό πλαίσιο; Όχι, βέβαια. Γιατί οι ασφαλιστικές εταιρείες χρησιμοποίησαν το ευτελές αυτό κόμιστρο, το οποίο πλήρωναν στους οδηγούς και στους κατόχους ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων, που υποτίθεται ότι έκαναν οδική ασφάλεια και μάλιστα, απευθυνόντουσαν στους πελάτες τους και τους έλεγαν ασφαλισθείτε, χωρίς πρόσθετο κόστος πληρωμής για την οδική ασφάλεια. Βέβαια, αυτό απαγορεύεται από την κοινοτική νομοθεσία και δεν επιτρέπεται με το νέο σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα στη Βουλή, αλλά όμως έτσι γινόταν.

Τι γινόταν; Οι λεγόμενοι «πειρατές» για τους οποίους γίνεται πολύς λόγος τελικά ότι χάνονται θέσεις εργασίας, βολευόντου-

σαν με αυτές τις προϋποθέσεις. Αλλά, αποκρύπτεται το γεγονός ότι μπορούν να κάνουν κοινοπραξίες –και θα πω παρακάτω γι' αυτό- που θα μπορούν να λύσουν αυτό το θέμα.

Το τρίτο κομβικό σημείο του νομοσχεδίου είναι οι θέσεις εργασίας, εάν μειώνονται οι θέσεις εργασίας ή όχι. Ασφαλέστατα δεν μειώνονται οι θέσεις εργασίας. Αλλά πώς, κύριε Υπουργέ; Και με νομοθετικές πρωτοβουλίες και με προβλέψεις σ' αυτό εδώ το νομοσχέδιο. Γιατί όταν παραδείγματος χάριν, υπολογίζουμε το προσωπικό που θα πρέπει να απασχολούν οι νέες εταιρείες με το νέο νομοθετικό πλαίσιο, λειτουργούσες στο μέλλον κοινοπραξίες, εταιρείες οδικής βοήθειας, θα πρέπει να έχουν κάποιες αναλογίες προσωπικού που να εξασφαλίζουν το πενήντα τοις εκατό, την εικοσιτετράωρη λειτουργία, και ταυτόχρονα, τη μη παραβίαση του ωραρίου των εργαζομένων στις εταιρείες κ.λπ., θα συμφωνούσαν παραδείγματος χάριν, επειδή προβλέπεται στο νομοσχέδιο. Αυτό ακριβώς λένε και οι εργαζόμενοι στην οδική βοήθεια, που ζητούν να εξασφαλιστεί το 1,6 και η Γ.Σ.Ε.Ε. λέει τα ίδια, γιατί μέσω αυτής της ρύθμισης παραβιάζονται τα εργασιακά τους δικαιώματα και ταυτόχρονα τίθεται σε κίνδυνο η ακεραιότητα των υπαλλήλων της σε πολλές περιπτώσεις.

Αλλά, ας έλθουμε καλύτερα να δούμε ευρύτερα το θέμα. Μιλάμε για ανταγωνισμό. Αλήθεια αυτοί που ισχυρίζονται σήμερα ότι θα μειωθούν οι θέσεις εργασίας και ότι νοθεύεται ο ανταγωνισμός κ.λπ., θα συμφωνούσαν παραδείγματος χάριν, επειδή υπάρχουν τα παντοπωλεία να μη γίνονται σούπερ μάρκετ; Τι θα έλεγαν άραγε στις νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχουν γίνει κατά καιρούς εδώ στο Κοινοβούλιο με τους αναπτυξιακούς νόμους; Που οι αναπτυξιακοί νόμοι προέβλεπαν πάντοτε τη συγχώνευση μικρών επιχειρήσεων, τη δημιουργία μεγάλων οικονομικών μονάδων, τη μείωση του κόστους λειτουργίας και επομένως και του κόστους των παρεχομένων του κοινωνικού προϊόντος. Τι θα έχουν να πουν τώρα γι' αυτήν την περίπτωση; Γιατί έχουμε δυο αντικρουόμενα συμφέροντα. Οι μικροί που δεν θέλουν να κάνουν κοινοπραξίες ενώ το μπορούν. Και όπως ξέρετε, οι κοινοπραξίες γίνονται ακόμα και στις τεχνικές εταιρείες. Όταν πρόκειται για μεγάλα έργα που δεν μπορούν να αναλάβουν την πραγματοποίησή τους, μικρές επιχειρήσεις, κοινοπρατίουν πολλές απ' αυτές για να μπορέσουν να κάνουν καταμερισμό του έργου και να πραγματοποιηθεί το έργο, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν.

Γιατί, λοιπόν, εδώ να μη γίνουν μεγάλες επιχειρήσεις; Άκουσα για ολιγοπώλια και τέτοια. Μα, σε μεγάλες επιχειρήσεις αυτού του είδους κολλήσαμε για τα μονοπώλια; Τα μονοπώλια είναι άλλου είδους. Στον κλάδο της οδικής βοήθειας αυτή τη στιγμή λειτουργούν τουλάχιστον πέντε μεγάλες επιχειρήσεις και η δική μου πρόβλεψη είναι ότι με αυτό το νομοθετικό πλαίσιο θα δημιουργηθούν και άλλες οι οποίες θα δημιουργηθούν από τις ίδιες ενδεχομένως τις ασφαλιστικές εταιρείες. Μπορεί να μη γίνουν τώρα, άμεσα, γι' αυτό και κάποιοι ζητούν και παράταση του χρόνου προσαρμογής, για να μπορέσουν να δημιουργήσουν καινούργιες εταιρείες για να μπορέσουν να μπουν και αυτοί στον ανταγωνισμό της οδικής βοήθειας. Αλλά ένα είναι σίγουρο. Ξεκαθαρίζεται πλέον το τοπίο. Άλλο το ασφαλιστικό έργο, άλλο η οδική βοήθεια. Και αυτό δεν πρέπει να μας δημιουργεί διστακτικότητα από την πλευρά της νομοθετικής πρωτοβουλίας.

Εγώ θεωρώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ –θα τα πούμε βεβαίως και στη συζήτηση στα άρθρα- ότι έχετε επιδείξει μία γενναιότητα γιατί και οι πέντε από σας Υπουργοί επιχείρησαν να φέρουν αυτό το νομοσχέδιο, αλλά τελικά δεν ήρθε ποτέ στη Βουλή απ' αυτές τις αντιδράσεις. Δείτε, λοιπόν και τη γενναιότητα για να φτιάξουμε ένα νομοθετικό πλαίσιο που θα είναι αντάξιο και του ανταγωνισμού και της ποιότητας του παρεχόμενου έργου των επιχειρήσεων και κυρίως, της εξασφάλισης και του μικρού κόστους αλλά κυρίως, της ποιότητας του κοινωνικού προϊόντος, όπως ειπώθηκε λίγο πριν απ' αυτό το βήμα, που παρέχουν αυτές οι εταιρείες. Τα υπόλοιπα είναι προφάσεις εν αμαρτίαις –με συγχωρείτε που το λέω- ή υποκρύπτουν ή παρασύρουν πολλούς από εμάς από άλλες πλευρές που προσπαθούν να εξασφαλίσουν αυτά τα συμφέροντα που σας είπα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Ρεγκούζα.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρείται τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα δυο μαθήτριες και μαθητές και δυο συνοδοί-δασκαλοί από το 10ο Γυμνάσιο Περιστερίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Θεοχάρης Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε ένα θέμα το οποίο έχει ευρύτερο κοινωνικό ενδιαφέρον, μιας και η οδική βοήθεια είναι ένα μέρος του ευρύτερου προβλήματος της οδικής ασφάλειας.

Η Ελλάδα όπως ξέρετε, είναι η τελευταία σ' αυτά τα ζητήματα. Έχουμε δυο χιλιάδες νεκρούς το χρόνο. Ένα χωριό δηλαδή το χρόνο καταστρέφεται από τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας. Σκεφθείτε τι οικονομικό κόστος έχει, τι ανθρώπινο κόστος έχει όλο αυτό το ζήτημα.

Άρα, λοιπόν, όταν συζητάμε και για την οδική βοήθεια, πρέπει να δούμε το ζήτημα μόνο από την οπτική εκείνη γωνία που δίνει θετικά στοιχεία στο ευρύτερο κοινωνικό συμφέρον.

Αυτό είναι το πολιτικό πρόβλημα. Όλα τα άλλα πρέπει να υπακούουν σε αυτό το στόχο. Σε αυτά τα θέματα, κύριε Υπουργέ, επειδή θητεύσατε στην Ευρώπη, η Ευρώπη έχει ανοίξει καινούργιους προβληματισμούς. Μιλάει για τους στρατηγικούς τομείς, για τους οποίους πρέπει να διαμορφωθούν νομοθετικό πλαίσιο δημοσίου συμφέροντος και ευρύτερου κοινωνικού. Οι σοσιαλιστές, τα κράτη-μέλη, πρωταγωνιστούν σε αυτή την πολιτική κι εσείς μας φέρετε ένα νομοσχέδιο, το οποίο δεν απευθύνεται στον πολίτη, αλλά τακτοποιεί κατά το δοκούν την αγορά με βάση τις υποχρεώσεις της Νέας Δημοκρατίας. Αυτό κάνετε. Γι' αυτό διαφωνούμε, διότι δεν ενδιαφέρεστε για τον πολίτη, για την κοινωνία. Τακτοποιείτε απλώς υποχρεώσεις και δεσμεύσεις που η Κυβέρνησή σας έχει αναλάβει. Γι' αυτό περιφέρετε και το νομοσχέδιο τέσσερα χρόνια τώρα σε μία θολή κατάσταση, όπου στο τέλος ήλθε στη Βουλή ένα μόρφωμα.

Υπάρχει ανάγκη για ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο; Σαφώς λέμε «ναι», αλλά θα πρέπει αυτό το νομοθετικό πλαίσιο να εξυπηρετεί το κοινωνικό και δημόσιο συμφέρον. Το νομοσχέδιο ευνοεί τον πολίτη; Δηλαδή, την επόμενη μέρα της εφαρμογής αυτού του σχεδίου νόμου δεσμεύεται η Κυβέρνηση ότι δεν θα έχουμε διπλασιασμό, τριπλασιασμό των ασφαλιστών, δηλαδή «χαράτσι» στην τσέπη του ελληνικού λαού, και ότι οι υπηρεσίες, που θα παρέχουν στα θέματα οδικής βοήθειας όλοι αυτοί που θα νομιμοποιηθούν με τις επιλογές σας, θα είναι ποιοτικά και ποσοτικά καλύτερες για τον πολίτη; Επιμένω, για τον πολίτη. Αυτό είναι το θέμα.

Η Νέα Δημοκρατία, κατά την άποψή μας, με το σχέδιο νόμου δεν στοχεύει στον πολίτη. Δημιουργεί ολιγοπωλιακό και μονοπωλιακό καθεστώς στην αγορά της οδικής βοήθειας. Να σας πω γιατί; Πρώτα και κύρια βάζετε προδιαγραφές για το πώς μπορεί να υπάρξει ένας τέτοιος εταιρικός σχηματισμός, που δεν στηρίζετε σε καμμία μελέτη. Γιατί χρειάζονται τόσο γερανοί, ή τόσα αυτοκίνητα, γιατί δεν χρειάζονται άλλες τόσες μοτοσικλέτες; Ποια είναι η μελέτη που το υποδεικνύει; Ποια είναι τα ποσοτικά standards που πρέπει να έχει ένας φορέας οδικής βοήθειας, για να είναι αντικειμενικά χρήσιμος και οικονομικά βιώσιμος; Ποια είναι η μελέτη που μας το υποδεικνύει αυτό; Εδώ φθάσαμε στην επιτροπή της Βουλής να «κάνουμε» παζάρι. Αν θα είναι τόσα τα αυτοκίνητα, ή τόσα... ανάλογα με τις προλαβάνουσες που έχει ο κάθε Βουλευτής. Μα, σ' όλα αυτά χρειάζεται μία επιστημονική βάση. Αυτό είναι το πρώτο θέμα.

Το δεύτερο θέμα: για ποιο λόγο θα πρέπει η εταιρεία οδικής βοήθειας να έχει δύο έδρες; Θα μπορούσε να έχει μία και να έχει όλα τα υπόλοιπα standards, που σαφώς πρέπει να τα ορίσουμε, με βάση τις επιστημονικές μελέτες. Για ποιο λόγο πρέπει να έχει δύο; Εδώ, γιατί να μην υποπτεύεται κάποιος ότι η πρωτοβουλία σας δεν αφορά τον πολίτη, αλλά απλώς τακτο-

ποιεί υφιστάμενες πραγματικότητες και γέρνει την πλάστιγγα κατά εκεί που θέλει; Αυτό κάνει. Άρα, λοιπόν, τι γίνεται; Βάζει τα συγκεκριμένα standards και στην ουσία λέει στους άλλους «κλείστε...».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για να βοηθήσετε, δεν μας λέτε και το άρθρο που γράφει για τις δύο έδρες;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα σας το πω. Άρθρο 5 παράγραφος 2. Ζητάει κοινή έδρα σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να μας το διαβάσετε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα σας το διαβάσω, κύριε Υπουργέ, στη συνέχεια. Απλώς, θέλω να οδηγήσω τη σκέψη μου σε μία ολοκλήρωση των στόχων που βάζει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. επί της αρχής.

Το τρίτο: αν πραγματικά εννοούμε ότι πρέπει να πούμε στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ότι: «κοιτάξτε να δείτε, πρέπει να έχετε προδιαγραφές», κι εμείς το θέλουμε αυτό. Δεν μπορεί να λειτουργεί ασύδοτα και ευκαιριακά και κομπραδόρικα η αγορά, πολύ περισσότερο δεν πρέπει να λειτουργεί «πειρατικά». Με το να λέμε, όμως, σε όλες αυτές τις επιχειρήσεις «φτιάξτε μία κοινοπραξία», κύριε συνάδελφε που μιλήσατε πριν, στην ουσία τι τους λέμε; «Για να υπάρξετε, πρέπει να συμβληθείτε με μία μεγάλη, αλλιώς δεν μπορείτε να υπάρξετε». Αυτό τους λέτε. Άρα, λοιπόν, κι εδώ νοθεύετε. Δεν τους οδηγείτε ομαλά στην ένταξη ενός νέου περιβάλλοντος, αλλά στην ουσία τους λέτε ότι: «για να επιβιώσετε, πρέπει να έχετε ένα «νονό»». Αυτό τους λέτε.

Τέταρτο: ασφαλιστικές. Η πραγματικότητα είναι ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες πρέπει να έχουν και αυτές πλαίσιο πάνω στο οποίο θα λειτουργήσουν. Εκεί, λοιπόν, πρέπει να υπάρξει πάλι σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο. Το ζήτημα είναι τις θέλουμε έξω από την αγορά ή μέσα στην αγορά; Αυτό είναι το ερώτημα. Δηλαδή σήμερα, με βάση το υφιστάμενο ελλιπές νομοθετικό καθεστώς, τι γίνεται; Ένας πολίτης μπορεί να ασφαλιστεί σε μία ασφαλιστική εταιρεία με 50, 60, το πολύ 70 ευρώ να έχει «οδική βοήθεια». Αν ασφαλιστεί σε μία εταιρεία οδικής ασφάλειας θα πληρώσει από 140 έως 160 ευρώ. Πώς απαντάμε λοιπόν στον πολίτη; Ότι βγάζουμε ένα κομμάτι έξω από την αγορά προκειμένου -τι- να αυξήσουμε τα ασφάλιστρα; Και πώς δεσμευόμαστε για τις καλύτερες υπηρεσίες; Δηλαδή, υπάρχει άρθρο στο σχέδιο νόμου που να λέει ότι αν η τάδε εταιρεία, με την οποία συμβλήθηκε ο πολίτης, άργησε πέντε ώρες να έλθει, θα τις επιβληθούν κυρώσεις; Χάλασε το αυτοκίνητό μου στο δρόμο, βρε αδελφέ, και ζητάω την εταιρεία οδικής βοήθειας να έλθει και δεν έρχεται. Έχει ποινή αυτή η εταιρεία ότι δεν ήλθε, ή ήλθε μετά από πέντε ώρες; Πείτε μου ποια είναι αυτή η ποινή που ορίζεται. Πού τη γράφει; Ποιος είναι ο ελεγκτικός μηχανισμός στον οποίο απευθύνεται ο πολίτης;

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Τα δικαστήρια.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Τα δικαστήρια ε; Άρα, ο απλός πολίτης είναι δύσκολο να κυνηγήσει την ιστορία από τα δικαστήρια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπάρχουν και διοικητικές κυρώσεις.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το ξέρω, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τότε, γιατί ρωτάτε;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Μα, εσείς πρέπει να καταλάβετε ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και με αυτό που λέει, έρχεται να συμβάλει στο να ολοκληρωθεί ένα πλαίσιο, δεν κάνει αντιπολίτευση για την Αντιπολίτευση. Η δουλειά μας είναι να εντοπίσουμε τα αδύναμα σημεία -και αυτό κάνουμε- προκειμένου να υπάρξει αντίστοιχη βελτίωση.

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

Άρα, λοιπόν, «ναι» στην οργάνωση, αλλά με μελέτες και υποχρεώσεις.

Πάνω από όλα, τώρα υπάρχει το θέμα της εργασιακής ασφάλειας. Λέτε ότι θα υπάρξουν νέες θέσεις εργασίας. Το γράφει και η γνωμοδότηση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής. Από πού θα υπάρξει; Μέχρι στιγμής έχουμε μείωση. Δεν θα

υπάρξει. Δεσμευτείτε εκεί που λέτε με υπουργικές αποφάσεις... (Στο σημείο αυτό χτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Να δεσμευτείτε ότι εκεί που βάζετε την τροπολογία, θα καθορίσετε ότι θα είναι με το συντελεστή 1,6 όπως ζητούν οι εργαζόμενοι και όπως το λένε οι συλλογικές συμβάσεις. Τα θέματα αυτά που αφορούν στο να ξεκαθαρίζουμε την αντίθεση, εργασιακός μεσαίωνα ή ομαλές εργασιακές συνθήκες, λέμε «ναι», αλλά βάλτε 1,6 ότι οι υπουργικές αποφάσεις θα γίνουν με αυτό το κριτήριο και όχι «θολά» «εξουσιοδοτείται ο Υπουργός» για να ορίσει τις θέσεις εργασίας με βάση τις τροποποιήσεις.

Εγώ, έχω τη γνώμη, επειδή βλέπω ότι τελειώνει ο χρόνος, ότι κάνετε κάποια βήματα στη συζήτηση στη Βουλή -ακούσαμε όλους τους φορείς, εμείς θέλουμε την ομαλή τους ένταξη στην αγορά, θέλουμε να εξυπηρετηθεί ο πολίτης- αλλά δεν ήταν γενναία. Επιμένω ότι στο άρθρο 2 έχετε ακόμη περιθώριο να δείτε κάποια ζητήματα μέσα από τα οποία μπορούμε να οδηγήσουμε ομαλά την αγορά σε ένα σύστημα που θα παρέχει καλύτερες, ποιοτικές, ποσοτικές υπηρεσίες για τον πολίτη στο χαμηλότερο δυνατό κόστος, γιατί αυτός είναι ο στόχος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και πάνω σε αυτό το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έκτισε όλη την κριτική του βάση, πάνω στην οποία ανέπτυξε τις σκέψεις μου.

Όσον αφορά για το άρθρο που είπατε, θα το επικαλεστώ από τα έδρανα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το Προεδρείο σας διευκόλυνε πλήρως για να ολοκληρώσετε την άποψή μας, κύριε Τσιόκα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο συνάδελφός μας από τη Λάρισα, Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Αστερίος Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Διαβάζοντας το νομοσχέδιο και παρακολουθώντας την όλη εξέλιξη, όπως έχει διαμορφωθεί, θα πρέπει να πω, αγαπητέ Πρόεδρε, ότι υπέστην διπλή έκπληξη.

Έκπληξη νούμερο ένα. Έχω μπροστά μου τον κατάλογο των ομιλητών και βλέπω ότι ο αξιότιμος κ. Σταθάκης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, ο καθ' ύλην αρμόδιος, αν θέλετε, δεν είναι ούτε καν στον κατάλογο των ομιλητών. Εγώ προσωπικά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κάνετε κριτική για απόντες συναδέλφους. Προχωρήστε επί της ουσίας. Σας παρακαλώ πολύ, κύριε συνάδελφε!

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Έλεγα λοιπόν ότι είναι απών, ούτε καν στον κατάλογο των ομιλητών. Θα σας πω τώρα τι σχέση έχει αυτό. Γιατί βιάζεστε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν είναι της αρμοδιότητάς σας να κρίνετε ποιος θα μετάσχει στη συζήτηση και ποιος όχι. Σας παρακαλώ πολύ, μην εισάγετε καινά δαιμόνια. Στο χέρι του κάθε Βουλευτού είναι να μετάσχει ή να μη μετάσχει στη συζήτηση. Προχωρήστε παρακάτω, αφήστε τον, μην τον ερμηνεύετε εσείς. Παρόντες, άλλωστε, δεν ερμηνεύουμε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν μ' αφήνετε όμως...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν σας αφήνω γιατί είστε εκτός Κανονισμού. Προχωρήστε, σας παρακαλώ, επί της ουσίας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Έλεγα, λοιπόν, ότι αυτό το πράγμα σημειολογικά κάτι δείχνει. Πρώτον, δείχνει ότι και εντός της Νέας Δημοκρατίας υπάρχουν φωνές που αντίκεινται στο νομοσχέδιο. Δεύτερον, διάβασα δηλώσεις του κ. Σταθάκη τις οποίες μπωρώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Με συγχωρείτε, επερώτηση στον κ. Σταθάκη κάνουμε τώρα ή συζήτηση για το νομοσχέδιο, κύριε Ροντούλη; Πείτε μου για να το καταλάβω κι εγώ. Σας παρακαλώ, σταματήστε μ' αυτό το θέμα και συνεχίστε επί του νομοσχεδίου.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μα δεν μ' αφήνετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ασφαλώς δεν σας

αφήνω και δεν πρόκειται να σας αφήσω να συνεχίσετε έτσι. Προχωρήστε επί της ουσίας του νομοσχεδίου. Ο κ. Σταθάκης έχει εκπεφρασμένες απόψεις για τα συγκοινωνιακά. Και απών ακόμη ομιλεί, αλλά αυτό είναι δικό του θέμα, άλλωστε ήλθε.

Προχωρήστε, σας παρακαλώ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εφόσον λοιπόν υπάρχει αυτή η διχοστασία ή η διχογνωμία -κατά την άποψή μας- εντός της κυβερνητικής Παράταξης, νομίζω ότι η προσπάθεια που καταβάλλεται απ' όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης για να καταδείξουν το απαράδεκτο του νομοσχεδίου καθίσταται αυταπόδεικτη.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, να προστατεύσετε την ανεξαρτησία...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα μ' αφήσουν να μιλήσω, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, κύριε Ρεγκούζα, μην τον διακόπτετε. Είναι βέβαιο ότι ο κ. Ροντούλης είναι εκτός Κανονισμού και εκτός θέματος και είναι βέβαιο ότι επιμένει. Είναι βέβαιο ότι αν συνεχίσετε σ' αυτό το πνεύμα, κύριε Ροντούλη, θα επιβάλλω τις κυρώσεις του Κανονισμού. Για τελευταία φορά επί του θέματος, σας κάνω παρατήρηση και ξέρετε πόσο πολύ σας συμπαθώ και σας εκτιμώ. Επιμένετε σ' ένα θέμα που δεν δικαιολογείται.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μα δεν μπορώ να κρίνω την κυβερνώσα παράταξη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν μπορείτε να κρίνετε το πρόσωπο. Την κυβερνώσα παράταξη κρίνετε την και κατακρίνετε την, αν θέλετε. Το πρόσωπο δεν επιτρέπεται να το κρίνετε. Ποιος σας απαγόρευσε να κρίνετε την κυβερνητική Παράταξη;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μα αυτό ακριβώς, είπα τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεχίστε άνευ μνείας ονομάτων συναδέλφων, παρόντων ή απόντων.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεύτερον, κύριε Πρόεδρε, εάν δούμε ιδεολογικά πού βρίσκεται ο αξιότιμος Υπουργός που καταθέτει το νομοσχέδιο, θα τον χαρακτηρίζαμε -και από δικά του λεγόμενα από τηλοψίες και από διάφορες άλλες δηλώσεις που έχει κάνει κατά καιρούς- ως οπαδό της νεοφιλελεύθερης, της φιλελεύθερης -να το πω έτσι- λογικής των πραγμάτων στην οικονομία. Όμως με τις ρυθμίσεις που βλέπουμε εδώ έχουμε να κάνουμε με μία άκρως κρατικίστικη σκέψη. Θα έλεγα ότι με μεγάλο ενδιαφέρον βλέπουμε την ιδεολογική μεταμόρφωση ενός Υπουργού.

Για να θεμελιώσω αυτό μου το επιχείρημα, πρέπει να πω το εξής. Εισάγονται κάποιες ποσοτικές προδιαγραφές. Ανά νομό κ.λπ. πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένος αριθμός οχημάτων, μάλιστα τεσσάρων τόνων. Σ' αυτό το σημείο κρατικισμού έχουμε φθάσει. Βεβαίως, καθορίζεται και συγκεκριμένος αριθμός οδηγών τεχνιτών.

Πρώτη ερώτηση. Κύριε Υπουργέ, εσείς ή το κράτος θα καθορίσετε τους κανόνες λειτουργίας των επιχειρήσεων σ' έναν ιδιαίτερος ανταγωνιστικό κλάδο ή το διοικητικό συμβούλιο, η διοίκηση μίας εταιρείας θα κανονίσει το επιχειρηματικό της μοντέλο; Ολοκληρωτικά καθεστώτα κάνουν λόγο για ρυθμίσεις με βάση την έκταση ή με βάση τον πληθυσμό μίας περιοχής. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν σ' ένα ελεύθερο πλαίσιο οικονομίας ρυθμίζουν τη λειτουργία τους με βάση τον αριθμό των ανθρώπων που εξυπηρετούν.

Αρα, λοιπόν, εδώ γίνεται κάτι που είναι φοβερό. Εκ των άνωθεν ρυθμίζουμε τη λειτουργία κάποιων που θα μπορούσαν μόνοι τους να ρυθμίσουν τον τρόπο λειτουργίας με βάση τις ανάγκες της τοπικής αγοράς, των καταναλωτών ασφαλισμένων και με βάση τον αριθμό των πελατών τους. Προς τι αυτή η παρέμβαση σας; Είναι κάτι το οποίο άκουσα και από τον αξιότιμο συνάδελφο που μίλησε προηγουμένως. Είπε: «Υπάρχουν μελέτες;». Μα, ποια η χρεία μελετών; Έστω ότι έρχεται ο Υπουργός και λέει: «Ναι, με βάση τον πληθυσμό κ.λπ. έκανα μία μελέτη και είπα ότι πρέπει να υπάρχουν αυτές οι προϋποθέσεις». Δεν είναι θέμα μελέτης, είναι θέμα ότι κάθε επιχείρηση με βάση το πελατολόγιό της, τον όγκο των ανθρώπων που εξυπηρετεί, πρέπει να είναι ευέλικτη και άρα οργανώνει τη δομή της

όπως επιθυμεί.

Είναι άλλο πράγμα όμως η λήψη μέτρων ποιοτικών προδιαγραφών, κύριε Υπουργέ, κι εκεί θα έπρεπε να κατατείνει η παρέμβασή σας. Να μου πείτε παραδείγματος χάριν να δούμε την παλαιότητα των οχημάτων; Να πω «ναι». Αναφέρομαι στα οχήματα που παρέχουν οδική βοήθεια. Να μου πείτε για τον τεχνικό έλεγχο, για τον τεχνικό εξοπλισμό των οχημάτων αυτών, για σεμιναριακά μαθήματα που πρέπει να γίνουν στους οδηγούς; Ναι, όλα αυτά να τα δεχτώ διότι είναι το ποιοτικό σκέλος της υπόθεσης, αλλά το να καθορίζουμε ανερυθρίαστα και το ποσοτικό σκέλος, αυτό πάει πολύ διότι το «μάρμαρο» τελικά θα το πληρώσει ο καταναλωτής ο οποίος βεβαίως, θα επωμισθεί τη λεγόμενη μετακύληση του αυξημένου κόστους. Γιατί θα υπάρξει αυτό το αυξημένο κόστος; Διότι θέτετε αυτές τις προδιαγραφές που θέτετε χωρίς να υπάρχουν παράλληλα οι ποιοτικές προδιαγραφές, άρα εξ ανάγκης το κόστος θα αυξηθεί και ας αφήσουμε τις όποιες άλλες δικαιολογίες.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να σας πω το εξής. Υπάρχει στη χώρα μας η νομοθεσία; Άκουσα ότι χρειαζόμαστε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο. Μα, υπάρχει το προεδρικό διάταγμα 400/70. Υπάρχει το προεδρικό διάταγμα 103/90, μόνο που δεν σας εξυπηρετεί. Γιατί δεν σας εξυπηρετεί; Διότι, κύριε Υπουργέ, ο όρος «οδική βοήθεια» -και αυτό θα πρέπει να το ακούσει ο κόσμος- είναι ένας ελληνικός νεολογισμός.

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

Θα τελειώσω σε μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

Δεν υπάρχει ο όρος «οδική βοήθεια» σε παγκόσμιο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υπάρχει είτε ο όρος «βοήθεια» είτε όρος «τουριστική βοήθεια» η οποία τουριστική βοήθεια μπορεί να έχει υποκλάδους, να έχει τον οικονομικό υποκλάδο και τον ιατρικό υποκλάδο για τον οποίο καμμία μνεία δεν γίνεται στο παρόν νομοσχέδιο.

Θα μιλήσουμε, κύριε Υπουργέ, επιτέλους στην Ελλάδα για ένα ολοκληρωμένο «πακέτο» παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών τουριστικής βοήθειας; Θα μιλήσουμε για ελικόπτερα, για αεροπλάνα που μπορούν να προσφέρουν τέτοια ιατρική συνδρομή; Θα μιλήσουμε για ιατρικό προσωπικό, για ασθενοφόρα και μάλιστα σε μία χώρα με την τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας;

Αρα λοιπόν θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε συγκεκριμένα πράγματα. Είδα στο άρθρο 1 ότι έχετε ορισμούς. Ο όρος «οδική βοήθεια» κατ' αρχάς είναι θεμιτός; Με βάση το Κοινοτικό Δίκαιο δεν είναι.

Καταλήγοντας, κύριε Υπουργέ, θα δείτε ότι διάφοροι παράγοντες της χώρας θα καταφύγουν και στα κοινοτικά όργανα και στο Συμβούλιο της Επικρατείας προκειμένου να καταπέσει αυτό το νομοσχέδιο το οποίο δεν είναι συμβατό με τις κοινοτικές οδηγίες.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και με συγχωρείτε για την κατάχρηση του χρόνου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε κι εμείς. Κάνετε υπέρβαση κατά ενάμισι λεπτό με τη συναίνεση του Προεδρείου.

Για λόγους τάξεως σας λέω ότι έχω μπροστά μου την έκθεση της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων, η οποία γράφει ότι, επί του συζητούμενου νομοσχεδίου, προσήλθαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους Βουλευτές, μεταξύ των οποίων και ο κ. Αριστέιδης Σταθάκης.

Το λόγο έχει ο Αναπληρωτής Γενικός Γραμματέας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ηλίας Φωτιάδης, Βουλευτής Ημαθίας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Πριν λάβει το λόγο ο κ. Φωτιάδης θα ήθελα να αναγγείλω ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας είκοσι μια μαθητρίες και μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές του Επαγγελματικού Λυκείου Κρουονερίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Εξηγούμε στους μαθητές ότι συζητάμε νομοσχέδιο που έχει ως αντικείμενο την οδική βοήθεια των οχημάτων το οποίο υπερασπίζεται από πλευράς Κυβερνήσεως ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χατζηδάκης.

Ορίστε, κύριε Φωτιάδη, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε το λόγο. Καθίστε.

Παρακαλώ, κύριε Φωτιάδη, αρχίστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Υπάρχει σε εκκρεμότητα, κύριε Πρόεδρε, ένα ερώτημα του Υπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε το λόγο, κύριε Τσιόκα. Υπάρχει ομιλητής στο Βήμα. Σας παρακαλώ, καθίστε. Δεν έχετε το λόγο. Κύριε Φωτιάδη, να έχετε υπ' όψιν σας ότι ο χρόνος σας τρέχει. Προχωρήστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε. Υπάρχει μια εκκρεμότητα, ερώτημα του Υπουργού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Φωτιάδη, ο χρόνος σας τρέχει.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Δεν θέλω να διακόψω τον συνάδελφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Αφήστε τον κ. Τσιόκα. Ο χρόνος σας τρέχει, κύριε Φωτιάδη. Θα ζητάτε παράταση.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Μα, το ζήτησε ο Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε το λόγο. Καθίστε!

Προχωρήστε, κύριε Φωτιάδη.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο μεγάλος αρχαίος μυθολάστης Αίσωπος συνήθιζε να συμβουλεύει: «μην μετράς τα κοτόπουλά σου πριν ακόμη αυτά εκκολαφθούν». Αυτήν ακριβώς τη συμβουλή φαίνεται δυστυχώς ότι η ελληνική πολιτεία είχε για πολλά χρόνια ξεχάσει, αφού είχε συνηθίσει να μετράει εικονικές επιτυχίες με την υιοθέτηση αποσπασματικών μέτρων όσον αφορά τον κρίσιμο τομέα της οδικής ασφάλειας, αντί να επικεντρωθεί στην αντικατάσταση ενός πλήρως στρεβλού και ελλειμματικού πλαισίου οδικής βοήθειας που μόνο σύγχυση και εμπόδια προκαλούσε. Ως εκ τούτου, λοιπόν, τα αποτελέσματα που πάντα θεωρητικά υπήρχε η προσδοκία να επιτευχθούν στην πράξη ακυρώνονταν από την προχειρότητα και την ανεπάρκεια που χαρακτήριζε την αντιμετώπιση της ουσίας του μεγάλου αυτού ζητήματος.

Αυτήν, ακριβώς, την ανεπάρκεια έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να ξεριζώσει οριστικά, εισάγοντας με τόλμη και αποφασιστικότητα το σχέδιο νόμου για την οδική βοήθεια οχημάτων, ένα σχέδιο νόμου που φιλοδοξεί επιτέλους να βάλει σε τάξη το ισχύον άναρχο σύστημα και να θέσει συγκεκριμένους κανόνες στο χώρο της οδικής βοήθειας. Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ η χώρα μας κατέχει -από επίσημα στοιχεία- έναν εξαιρετικά υψηλό δείκτη τροχαίων ατυχημάτων, γεγονός που καθιστά την παροχή οδικής βοήθειας μια υπηρεσία εξαιρετικά χρήσιμη και αναγκαία, δεν είναι δυνατόν να παρατηρείται το απαράδεκτο γεγονός η πλειονότητα των υπαρχουσών εταιρειών οδικής βοήθειας να λειτουργεί με προσωρινές άδειες, χωρίς το κράτος να ελέγχει αν έχουν αυτές τα μέσα, τα οχήματα και το επαρκές ανθρώπινο δυναμικό για να εξυπηρετήσουν τον Έλληνα οδηγό. Δεν είναι δυνατόν οι πολλές μικρές εταιρείες οδικής βοήθειας που επιτρέπεται από τον υφιστάμενο νόμο να δραστηριοποιούνται μόνο σε τοπικό επίπεδο, να προσδοκούμε να κάνουν σοβαρή εργασία χωρίς τις απαραίτητες υποδομές και με οδηγούς που αναγκάζονται να εργάζονται δώδεκα και δεκαπέντε ώρες την ημέρα. Αυτά τα ζητήματα έρχεται επιτέλους η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να ξεκαθαρίσει, να δώσει λύση οριστική, υπεύθυνη, βιώσιμη και κυρίως απόλυτα λειτουργική, έχοντας παράλληλα σε πλήρη συμφωνία τους ιδιοκτήτες και οδηγούς φορτηγών δημοσίας χρήσεως, οι οποίοι ζητούν και αυτοί άμεσα να μπει επιτέλους μια τάξη στην αγορά. Και το σημαντικότερο απ' όλα που δεν πρέπει να διαλάβει της προσοχής μας, έχει τη θετική γνώμη της Γ.Σ.Ε.Ε. και των άλλων συνδικάτων στο χώρο της οδικής βοήθειας, που μας έχουν κατακλύσει με τις επιστολές τους και που

πιέζουν να αυξηθούν οι εργαζόμενοι και να διασφαλιστούν οι υπάρχουσες θέσεις εργασίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι υπερήφανος γιατί το αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο που για χρόνια έσφιγγε σαν θηλιά την οδηγική ασφάλεια του Έλληνα οδηγού φθάνει, επιτέλους, στο πέρας του. Η ευαισθησία της νέας διακυβέρνησης και η προσήλωσή της στις πραγματικές ανάγκες και απαιτήσεις του σήμερα φέρνουν για μια ακόμη φορά απτά αποτελέσματα. Ο καθένας μας πρέπει σήμερα να αναρωτηθεί και πρέπει να αναρωτηθούμε όλοι, κύριοι συνάδελφοι κι όλοι οι Έλληνες επιτέλους: Θέλουμε ή όχι τάξη στην αγορά οδικής βοήθειας; Ερωτώ, θέλουμε ή όχι να προσφέρουμε στον Έλληνα οδηγό τη δυνατότητα να αισθάνεται ασφαλής σε κάθε του διαδρομή στην ασφάλτο; Ερωτώ, θέλουμε ή όχι να διασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη ενός ολόκληρου κλάδου που δραστηριοποιείται στον τομέα της οδικής βοήθειας, οριοθετώντας σαφή πλαίσιο και κανόνες, με σεβασμό στις ανάγκες και στις απαιτήσεις του; Ερωτώ, θέλουμε επιτέλους ή όχι να αποκτήσουμε ένα σύγχρονο πρόσωπο σε όλη την κλίμακα της παροχής υπηρεσιών, που θα συνδράμει στη βελτίωση της εικόνας μας και στον τομέα του τουρισμού; Ως Βουλευτής αλλά κυρίως ως απλός πολίτης κι ως οδηγός που ασχολούμαι με το αυτοκίνητό μου και οδηγώ, στέκομαι απόλυτα θετικός σε μια τέτοια προσπάθεια. Για το λόγο αυτό και με απόλυτη συνείδηση θα στηρίξω αυτή την προσπάθεια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εκτιμώ ιδιαίτερα τη συντομία σας.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο Νομό Λάρισας κ. Έκτορας Νασιώκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τι θέλετε, κύριε Τσιόκα; Πείτε μου.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ζητώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Επειδή ο κύριος Υπουργός αμφισβήτησε την ώρα της ομιλίας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συγγνώμη. Για να καταλάβω, επικαλείστε παραβίαση Κανονισμού;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Όχι. Επικαλούμαι την ανάγκη να υπάρξει συναφής τοποθέτηση σ' ένα ζήτημα για το οποίο δεν είχα εκείνη την ώρα το νομοσχέδιο μπροστά μου για να του το επικαλεστώ συγκεκριμένα. Είναι το άρθρο 5 παράγραφος 2 που ορίζει, κύριε Υπουργέ, ότι και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη πρέπει να έχει έδρα η εταιρεία. Το γράφει με σαφήνεια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι. Να δραστηριοποιείται. Άλλο η δραστηριοποίηση κι άλλο η έδρα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Αλλάξετε το...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κατεγράφη η άποψή σας. Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, όταν θα έρθει η σειρά σας θα του απαντήσετε. Κύριε Τσιόκα κατεγράφη η άποψή σας. Ο Υπουργός δεν έχει μιλήσει ακόμη.

Κύριε Νασιώκα, σας ζητούμε συγγνώμη. Παρακαλώ ξεκινήστε την αγόρευσή σας.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου που από τη φύση του φαίνεται ως τεχνικό. Είναι όμως βαθιά πολιτικό, ιδιαίτερα με τον τρόπο που η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί να το νομοθετήσει. Και κυρίε Υπουργέ, παίρνοντας αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία, δυστυχώς, χάσατε την ευκαιρία να φέρετε ένα νομοσχέδιο το οποίο να το στηρίξουν όλες οι πτέρυγες της Βουλής και να μείνει για χρόνια, γιατί το έχει ανάγκη και ο τόπος, και να βοηθήσει και τους πολίτες και τη χώρα. Και χάνει κι η χώρα αυτή την ευκαιρία, να έχει υπηρεσίες οδικής βοήθειας υψηλού επιπέδου με χαμηλό, λογικό κόστος αλλά με πάρα πολύ υψηλή ποιότητα, υπηρεσίες προς όφελος των πολιτών, όλων των πολιτών που κάνουν χρήση αυτοκινήτου, των χαμηλότερων στρωμάτων, αυτών δηλαδή που έχουν χαμη-

λότερο εισόδημα και χειρότερα αυτοκίνητα, μικρότερου κυβισμού και πιθανόν μεγαλύτερης παλαιότητας και βεβαίως για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας, για την αξιοποίηση και την ανάπτυξη απομακρυσμένων ορεινών ή νησιωτικών περιοχών. Και παρ' όλο που είναι αναγκαιότητα να ρυθμιστεί αυτός ο χώρος όπου υπάρχει αυτό το κενό η δική σας ρύθμιση, κύριε Υπουργέ, δεν βοηθάει ή δεν βοηθάει όσο θα μπορούσε να βοηθήσει. Γιατί έχει και θετικά. Θα τα πούμε στα άρθρα. Όμως η συνολική του φιλοσοφία δεν οδηγεί σε θετικά αποτελέσματα υπέρ του πολίτη.

Και ποια είναι αυτή η πολιτική σας φιλοσοφία; Είναι αυτή που τη ζούμε στην παράταξή σας δυστυχώς σ' όλα τα νομοθετήματα. Είναι εκείνη δηλαδή που βοηθάει τους μεγάλους ή τους πολύ μεγάλους σε βάρος των μεσαίων κι οπωσδήποτε των μικρών. Ενισχύετε τους κανόνες της αγοράς οι οποίοι ούτως ή άλλως λειτουργούν μόνοι τους. Το «μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό». Αυτό είναι λογικό. Δεν χρειάζεται και η κυβερνητική παρέμβαση στήριξης και υποστήριξης των μεγάλων. Δεν χρειάζονται κανόνες αποκλεισμού των μικρών και των μεσαίων. Ακριβώς το αντίθετο χρειάζεται. Είδαμε βέβαια την Κυβέρνηση αυτό να το κάνει σε όλους τους κανόνες ρύθμισης της αγοράς, του εμπορίου, στα υπερμάρκετ εις βάρος των σούπερ μάρκετς ή των οικογενειακών εμπορικών επιχειρήσεων. Το βλέπουμε, λοιπόν, κι εδώ και το βλέπουμε με τέτοιο τρόπο που μας ανησυχεί παρά πολύ, κύριε Υπουργέ, γιατί βλέπουμε πού θα οδηγήσει η εφαρμογή αυτού του νομοθετήματος.

Πρώτον, θα οδηγήσει σε λίγες, πολύ μεγάλες επιχειρήσεις, σε ολιγοπώλια και γιατί όχι, πιθανόν και σε μονοπωλιακή κατάσταση. Βλέπουμε διατάξεις, προδιαγραφές, όρους και κανόνες που βάζετε, που μας δίνουν την εντύπωση ότι είναι και φωτογραφικές, μιας υπάρχουσας κατάστασης που την τακτοποιείτε, αλλά και που την ενισχύετε ολιγοπωλιακά ή μονοπωλιακά. Αυτό, λοιπόν, είναι το πρώτο.

Το δεύτερο είναι ότι οι μεσαίες και άλλες μικρότερες επιχειρήσεις θα δυσκολευθούν, κάποιες εκ των πραγμάτων, κύριε Υπουργέ. Με τις συνθήκες που σήμερα παρέχουν υπηρεσίες δεν μπορούν να επιβιώσουν. Είναι κατανοητό. Αλλά εδώ δεν θα μπορούν να επιβιώσουν καθόλου οι μικρές και οι μεσαίες επιχειρήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων θα κλείσουν.

Θα έχουμε, λοιπόν, λίγες πολύ μεγάλες ή αναγκαστικές κοινοπραξίες με τον τρόπο που το κάνετε, όχι ομαλή κατάσταση, διαδοχή από την υπάρχουσα κατάσταση στην καινούργια και βεβαίως, κλείσιμο των μικρών.

Το τρίτο κατά την άποψή μου πολύ σημαντικό θέμα, σημαντικό όλων είναι ότι δεν θα έχουμε ουσιαστική αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχουν αυτές οι εταιρείες οδικής βοήθειας. Δεν μπαίνει πουθενά, αυτό το θέμα της ποιότητας που το ζητήσαμε και στην επιτροπή. Δεν μπαίνουν κανόνες στο χρόνο, στον τρόπο, στον έλεγχο, στην ποιότητα, στη διαπίστευση, στην αξιολόγηση και κυρίως στον έλεγχο που θα γίνεται. Άρα, στην ουσία δεν θα έχουμε αναβάθμιση της ποιότητας. Θα έχουμε τα δύο πρώτα που είπα, δηλαδή ολιγοπώλια, κλείσιμο των μικρών, αλλά ούτε αναβάθμιση της ποιότητας που θα μπορούσε να είναι ένα από τα «όπλα» του νομοσχεδίου.

Το τέταρτο είναι ότι θα έχουμε μεγάλη αύξηση του κόστους. Οι συνδρομές θα αυξηθούν, θα διπλασιαστούν και θα τριπλασιαστούν και πάρα πολύ γρήγορα. Ενώ δεν θα έχουμε όφελος κοινωνικό, θα έχουμε ζημία, δεν θα έχουμε αύξηση ουσιαστική της ποιότητας, θα έχουμε αύξηση της συνδρομής των ασφαλιστών. Αυτό είναι ένα τεράστιο θέμα γιατί είπα πριν για όλους τους οδηγούς, είπα για το 1,6 εκατομμύρια αυτοκίνητα που σήμερα έχουν συνδρομή με ασφαλιστική εταιρεία οδικής βοήθειας και στόχος του κράτους είναι όλα τα αυτοκίνητα να είναι συμβεβλημένα με οδική βοήθεια. Είπα πριν, όμως, ότι υπάρχουν χαμηλά στρώματα που έχουν παλιότερα αυτοκίνητα χαμηλότερου κυβισμού με μεγαλύτερες δυσκολίες οι οποίοι θα έχουν και μεγαλύτερες απώλειες και οι οποίοι έχουν και χαμηλότερο εισόδημα. Πώς θα πληρώνουν αυτά τα αυξημένα ασφάλιστρα όλοι αυτοί οι πολίτες; Να, γιατί δεν έχει κοινωνική διάσταση.

Να πούμε και ένα πέμπτο αποτέλεσμα που θα φέρει η εφαρ-

μογή του νομοσχεδίου σας; Θα αυξηθεί η ανεργία στο χώρο πολύ. Μπορεί να φέρνεται κάποιες διατάξεις που δημιουργούν καλές ή σχετικά καλές προϋποθέσεις εργασίας των εργαζομένων, αλλά η ανεργία θα αυξηθεί πάρα πολύ. Και ζούμε σε μια χώρα που η ανεργία είναι πάρα πολύ υψηλή. Μην κοιτάτε τους δείκτες του Ο.Α.Ε.Δ.. Αφού αποκλείσατε οποιονδήποτε πολίτη της περιφέρειας που έχει οποιοδήποτε εισόδημα από αγροτική εκμετάλλευση να γραφτεί στον Ο.Α.Ε.Δ., φυσικά οι δείκτες πέφτουν. Και αφού οποιαδήποτε απασχόληση όχι τα STAGE, αλλά οποιαδήποτε άλλη σύμβαση κάνετε, ακόμη και δύο ωρών την εβδομάδα δεν τους δίνετε τη δυνατότητα να γραφτούν στον Ο.Α.Ε.Δ., τότε δείχνει ότι μειώθηκε η ανεργία. Η ανεργία είναι πάρα πολύ υψηλή. Αυτό είναι το σωστό. Δηλαδή, αν πούμε εμείς ότι η ανεργία μειώθηκε και υπερηφανευόμαστε γι' αυτό θα το ακούσουν οι πολίτες και ξέρετε τι θα πουν; Εκεί που είναι απαξιωμένο το πολιτικό σύστημα αυτοί όχι μόνο αλήθειες δεν λένε, αλλά κρύβουν την αλήθεια, παραποιούν την αλήθεια, έχουν έναν ξύλινο λόγο και μ' αυτόν μιλάνε από τη Βουλή. Ε, λοιπόν, έχουμε υψηλή ανεργία, δεν θέλουμε υψηλότερη. Έχουμε μεγάλη ακρίβεια και υψηλή ανεργία.

Άρα, κύριε Υπουργέ, παρ' όλο που φέρνεται ένα νομοθέτημα που το σχέδιο είναι πολύ καλύτερο αυτό που ήλθε στην επιτροπή απ' αυτό που είχε δει το φως της δημοσιότητας έξι μήνες πριν, το οποίο ήταν καταστρεπτικό απολύτως και το σημερινό είναι βελτιωμένο σε μερικά σημεία, εσείς δεν καταφέρατε, δεν θελήσατε, δεν μπορέσατε να ξεπεράσετε τον εαυτό σας, την παράταξή σας, τις δεσμεύσεις σας, τις πιέσεις να φέρετε ένα νομοθέτημα το οποίο μπορεί να δίνει προοπτική.

Θα σταθώ λίγο σε αυτό που θεωρούμε εμείς ότι δίνει προοπτική. Κατ' αρχάς πρώτος στόχος μας πρέπει να είναι όλα τα αυτοκίνητα που κινούνται στους ελληνικούς δρόμους, όλοι οι οδηγοί να έχουν σύμβαση με οδική βοήθεια. Αυτός, λοιπόν, είναι ένας πρώτος μεγάλος στόχος. Δεν λέμε να το κάνουμε υποχρεωτικό, να δώσουμε τα κίνητρα όμως, να δώσουμε ακόμη αν θέλατε και φοροαπαλλαγές για να μπορέσουμε όλοι να είναι συμβεβλημένοι στην οδική ασφάλεια. Αυτό είναι το πρώτο σημαντικό.

Δεύτερον, θέλουμε υπηρεσίες που να είναι ποιοτικά αναβαθμισμένες. Να ξέρουμε με κανόνες και προδιαγραφές τι ακριβώς δικαιούται ο κάθε πολίτης που έχει ένα πρόβλημα το αυτοκίνητό του όπου και αν βρίσκεται. Και τι σημαίνει η ανταπόκριση ή όχι της εταιρείας, ποιες είναι οι προδιαγραφές, αλλά και ποιος το ελέγχει αυτό, σε ποιον προσφεύγει και πώς αντιμετωπίζεται.

Τρίτον, να αλλάξουν οι κανόνες και οι προδιαγραφές λειτουργίας αυτών των εταιρειών οδικής βοήθειας όπως τις βλέπετε στο νομοσχέδιο, ούτως ώστε να μπορούν να συμμετάσχουν πολύ περισσότερες εταιρείες υψηλού επιπέδου, αλλά όχι με τυπικούς αναγκαστικούς όρους που τους αποκλείουν. Βάζουμε, δηλαδή, κάτι μεγαλύτερο τα οποία μπορεί να κάνει μία, δύο ή τρεις εταιρείες και δεν ξέρω αν μπορούν και οι τρεις. Όχι θα γίνουν περισσότερες, θα λιγοστεύουν.

Και τέταρτον, κατά την άποψή μου και σημαντικότερο είναι να στηρίξουμε με κάθε τρόπο όλους αυτούς που έχουν βασική ανάγκη, μεγάλη ανάγκη, χαμηλό εισόδημα. Πάντα πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψιν την κοινωνική διάσταση του νομοθετήματός μας, δηλαδή σ' αυτούς που είναι οι περισσότεροι, οι φτωχότεροι, με τα μεγαλύτερα προβλήματα. Και σε όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, μπορούσατε να κάνετε πολύ περισσότερα, όμως δεν κάνατε. Το νομοθέτημά σας δεν είναι άρτιο, δεν θα είναι αποτελεσματικό, δεν θα ρυθμίσει την αγορά. Το μόνο που θα ρυθμίσει είναι μια υπάρχουσα κατάσταση αυξάνοντας τις δυνατότητες των μεγάλων εταιρειών του χώρου.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Η Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο Νομό Πέλλας κ. Θεοδώρα Τζάκρη έχει το λόγο.

Και μέχρι να πάρει το λόγο η κ. Τζάκρη, ανακοινώνω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν

στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι επτά μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές του 65ου Λυκείου Αθήνας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ορίστε κυρία Τζάκρη, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και αρκετό καιρό έχουμε επισημάνει την αναγκαιότητα της θεσμοθέτησης ενός πλαισίου λειτουργίας των φορέων που παρέχουν οδική βοήθεια, το οποίο να ρυθμίζει τις προϋποθέσεις της ίδρυσης, της λειτουργίας και της εποπτείας των εταιρειών παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας στην Ελλάδα, καθώς το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο κρίνεται ανεπαρκές. Έχουμε επισημάνει την αναγκαιότητα μιας νομοθετικής ρύθμισης που να δημιουργεί τις προϋποθέσεις για παροχή άμεσης, έγκαιρης, ασφαλούς οδικής βοήθειας όλο το εικοσιτετράωρο και κάθε φορά που την έχει ανάγκη ο πολίτης. Μιας νομοθετικής ρύθμισης που να εξασφαλίζει ποιοτικά πρότυπα στις υπηρεσίες οδικής βοήθειας προς όφελος πάντα του καταναλωτή που να βάζει τάξη στο συγκεκριμένο χώρο της αγοράς και να εξασφαλίζει συνθήκες υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου. Να αποτρέπει δε κινδύνους που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν πλεονεκτήματα σε συγκεκριμένες κατηγορίες εταιρειών ή ακόμη και τη συγκέντρωση προνομιακών θέσεων μέσα στην αγορά. Ένα νομοσχέδιο που να ρυθμίζει επίσης την εργασιακή σχέση των εργαζομένων στις εταιρείες οδικής βοήθειας, όπου πράγματι, έχουν παρατηρηθεί προβλήματα, εξασφαλίζοντάς τους έτσι εργασιακή προοπτική και ασφάλεια. Αυτά, κύριοι της Κυβέρνησης, είναι για μας τα κριτήρια και τα στοιχεία που έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν κατά τη σύνταξη του παρόντος νομοσχεδίου που καλούμαστε βεβαίως, σήμερα να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε.

Να δούμε τώρα, εάν το νομοσχέδιο επιδιώκει και αν εξασφαλίζει τους παραπάνω στόχους. Ας ξεκινήσουμε, λοιπόν, από το ζητούμενο, εάν δηλαδή το νομοσχέδιο έτσι όπως παρουσιάζεται βάζει τάξη στο συγκεκριμένο χώρο της αγοράς και αν εξασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου. Και όταν λέμε «ίσους όρους» δεν εννοούμε, βεβαίως, ισοπέδωση και συνθήκες αφανισμού των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, ενώ με συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις στην αγορά εργασίας, ανάλογες με τις δυνατότητες και τις ιδιαιτερότητες των συμμετεχόντων πάντα βέβαια στο πλαίσιο τήρησης κάποιων αρχών και κανόνων. Αυτό είναι κάτι που δεν μπορεί να γίνει βέβαια ούτε τυχαία ούτε αβασάνιστα. Συνεπώς τι χρειαζόμαστε πρωτίστως για τη σύνταξη ενός όσο το δυνατόν πληρέστερου νομοσχεδίου; Θα έλεγα, πρώτα απ' όλα, μια μελέτη η οποία να καταγράφει την υπάρχουσα κατάσταση, να καταδεικνύει τις ανάγκες ανά την Ελλάδα για οδική βοήθεια, τον αριθμό των συμμετεχόντων και δραστηριοποιούμενων στο χώρο της οδικής βοήθειας, τον αριθμό των οχημάτων ανά περιοχή και το συσχετισμό του με τον αριθμό των κατοίκων ή των επισκεπτών με την κίνηση στις περιοχές, τους χειμερινούς ή τους θερινούς μήνες, δεδομένου ότι άλλες είναι οι ανάγκες των νησιωτικών περιοχών, των καλοκαιρί και άλλες το χειμώνα. Μια μελέτη, τέλος πάντων, των επιπτώσεων για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και για την ίδια την αγορά που να περιλαμβάνει και άλλα σημαντικά στοιχεία χρήσιμα για τη σύνταξη του παρόντος νομοσχεδίου.

Η Κυβέρνηση όμως μετά από τέσσερα χρόνια διακυβέρνησης και αφού ξαναεμφάνισε ένα παρόμοιο νομοσχέδιο πριν από περίπου δέκα μήνες, έρχεται σήμερα με ένα βελτιωμένο θα έλεγα σε σχέση με το αρχικό νομοσχέδιο, να ρυθμίσει το θέμα της οδικής βοήθειας χωρίς όμως όλο αυτό το διάστημα να έχει εκπονήσει κάποια σχετική μελέτη. Αποτέλεσμα, αυτής της κατάστασης, είναι με την ψήφιση του νομοσχεδίου κάποιες από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις να κινδυνεύουν όπως φαίνεται ή να συγχωνευτούν με άλλες μεγάλες εταιρείες είτε ακόμη και να οδηγηθούν στον αφανισμό.

Στο σχέδιο νόμου προβλέπεται ότι οδική βοήθεια οχημάτων παρέχουν οι αυτόνομες πανελλαδικές επιχειρήσεις που προσφέρουν οδική βοήθεια σε οχήματα αποκλειστικά και μόνο με

ίδια μέσα σε όλη την Ελλάδα, οι μικτές επιχειρήσεις που παρέχουν οδική βοήθεια τουλάχιστον στην Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη είτε με δικά τους μέσα είτε συμβαλλόμενες με συνεργάτες και οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων.

Με τα κριτήρια και τις προδιαγραφές που θέτετε όμως, κύριε Υπουργέ, οι ειδικοί του κλάδου εκτιμούν ότι για να ξεκινήσει μια επιχείρηση τη δραστηριότητά της θα πρέπει να διαθέτει τόσα πολλά χρήματα, ώστε το εγχείρημα να καθίσταται σχεδόν αποτρεπτικό. Και δεν είναι πρόβλημα μόνο για τις νέες επιχειρήσεις. Ακόμη και οι υπάρχουσες επιχειρήσεις έχουν προβλήματα, δεδομένου ότι οι προδιαγραφές λειτουργίας τους, έτσι όπως τίθενται πλέον από το νομοσχέδιο, έχουν προκύψει χωρίς κριτήρια που να απορρέουν από μελέτες.

Ορίζεται στο νόμο ότι θα πρέπει να υπάρχουν τόσα οχήματα, τόσοι μηχανοτεχνίτες οδηγοί οχημάτων στη συγκεκριμένη πόλη, τόσα μέσα κ.λπ., σε βαθμό που αναρωτιέται κάποιος εάν έγιναν με συγκεκριμένο σκεπτικό ή εάν απλά εξυπηρετούνται κάποιες σκοπιμότητες. Διότι, με όλα αυτά οι τοπικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας τίθενται στην ουσία υπό την κηδεμονία των μικτών πανελλαδικών επιχειρήσεων.

Και επειδή με τις προϋποθέσεις που τίθενται, συγκεκριμένοι μόνο μπορούν να κάνουν μικτές πανελλαδικές επιχειρήσεις, οδηγούμαι στο συμπέρασμα ότι θα δημιουργηθούν μονοπωλιακές ή και ολιγοπωλιακές καταστάσεις, πολύ δε περισσότερο που στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις δεν δίνεται καν επαρκής χρόνος να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες.

Για ποιον λόγο, κύριε Υπουργέ, δεν ακούτε το αίτημα του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας και κάποιων εταιρειών οδικής βοήθειας, το οποίο σας έχουν αποστείλει και γραπτώς και με το οποίο σας ζητούν να τους δοθεί προθεσμία ενός έτους, αντί για προθεσμία έξι μηνών, προκειμένου να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες; Τι εξυπηρετεί αυτή η εμμονή και πού είναι το πρόβλημα; Στους έξι μήνες; Εδώ κάνατε τέσσερα χρόνια να φέρετε το νομοσχέδιο. Οι έξι μήνες είναι τώρα το πρόβλημα; Εκτός εάν η βιασύνη αυτή εξυπηρετεί άλλους σκοπούς, πράγμα το οποίο δεν θέλω να πιστέψω.

Γι' αυτό θα πρέπει να δώσετε την παράταση των έξι μηνών, αν πραγματικά ενδιαφέρεστε να παραμείνουν στον χώρο και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες πράγματι δίνουν αγώνα για την επιβίωσή τους.

Ένα άλλο αίτημα του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας, το οποίο θα πρέπει να εξετάσετε, είναι να μην υποχρεούται η μικτή πανελλαδική επιχείρηση να έχει δύο έδρες στους Νομούς Θεσσαλονίκης και Αττικής, αλλά μια έδρα σε κάποιον από τους Νομούς αυτούς.

Να το δείτε αυτό, κύριε Υπουργέ. Είναι αίτημα του Συνδέσμου και προφανώς η επέκτασή τους σε περισσότερους του ενός νομούς, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα και ανυπερβλήτο κόστος στη λειτουργία τους.

Θα πρέπει να δημιουργηθούν και κάποιες προϋποθέσεις περαιτέρω που να διευκολύνουν και όχι να δυσχεραίνουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών, προϋποθέσεις τέτοιες, όπως για παράδειγμα ο αριθμός των υπαλλήλων που απασχολούνται σε αυτές θα μπορούσε, πιθανόν, να είναι ανάλογος με τον αριθμό των πελατών της κάθε εταιρείας.

Μια μελέτη, όπως ήδη είπα κατά κόρον, θα είχε βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή και θα μας είχε διαφωτίσει για τις πραγματικές ανάγκες και τις σωστές ρυθμίσεις. Δυστυχώς όμως εσείς αυτό μάλλον το θεωρείτε περιττό.

Δεν είναι όμως περιττό για την επιβίωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου οδικής βοήθειας, διότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις πράγματι κινδυνεύουν, κύριε Υπουργέ και απορώ πώς επιτρέπετε αυτό να συμβεί; Θέλω να πιστεύω πάντως, όχι σκόπιμα και συνειδητά.

Από την άλλη πλευρά, δεν βλέπω με ποιον τρόπο δημιουργούνται και εξασφαλίζονται στο εν λόγω νομοσχέδιο συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Δεν βλέπω να αναφέρονται συγκεκριμένα ειλεγκτικοί μηχανισμοί που θα μπορούσαν να ελέγχουν ουσιαστικά αν λειτουργούν σωστά και σύμφωνα με τις προδιαγραφές οι εν λόγω εταιρείες, εάν υπάρχει φορέας πιστοποίησής τους και συγκεκριμένα μέτρα για τη μη τήρηση των όρων λειτουργίας.

γίας τους.

Οι ρυθμίσεις που κάνετε σήμερα και οι κυρώσεις που καθιερώνετε με το νομοσχέδιο δεν επιβάλλονται για την πλημμελή εξυπηρέτηση των πολιτών, αλλά για τη μη τήρηση των προδιαγραφών που θέτετε, ώστε να πάει σε ολιγοπωλιακή ή μονοπωλιακή κατεύθυνση η αγορά στον τομέα της οδικής βοήθειας και πιθανόν και στη διαμόρφωση καρτέλ.

Πρέπει επίσης οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, που είναι περίπου τεσσερις χιλιάδες, να αποκτήσουν ένα εργασιακό πλαίσιο που να τους διασφαλίζει σταθερή εργασιακή σχέση και εργασιακά δικαιώματα, πράγμα που δεν γίνεται με το εν λόγω νομοσχέδιο.

Επίσης θα πρέπει να δείτε και ένα άλλο σοβαρό ζήτημα που πιθανόν να προκύψει, το ενδεχόμενο δηλαδή της αύξησης των ασφαλιστρών που μπορεί να επιφέρει η εφαρμογή του καινούργιου νόμου.

Κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο που φέρνετε σήμερα στη Βουλή κινείται σε λάθος κατεύθυνση. Εξάλλου, εάν πράγματι η νομοθετική ρύθμιση που φέρνετε σήμερα στη Βουλή είναι σωστά μελετημένη –όπως ισχυρίζεστε– και περιλαμβάνει τέτοιες ρυθμίσεις που εναρμονίζουν το εσωτερικό δίκαιο με αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι άξιον απορίας γιατί ακόμη και εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν παραρτήματα στην Ελλάδα, προβάλλουν αντιρρήσεις για τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και ισχυρίζονται ότι το νομοσχέδιο κινείται σε λάθος κατεύθυνση.

Κύριοι συνάδελφοι, το εν λόγω νομοσχέδιο χρειάζεται σοβαρές αλλαγές στην κατεύθυνση θέσπισης ουσιαστικών κανόνων, ώστε να διαμορφωθεί η αγορά κατά τρόπο που να χωρούν και όχι να αποβάλλονται οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, αλλαγές προς την κατεύθυνση της διασφάλισης σωστών και δίκαιων εργασιακών σχέσεων και διατάξεων προστασίας του συνδρομητή.

Γι' αυτό, παρ' όλο που πραγματικά πιστεύω ότι υπάρχει ανάγκη ψήφισης ενός καινούργιου νομοσχεδίου που αφορά τα θέματα οδικής βοήθειας στον τόπο μας, όσο το παρόν νομοσχέδιο δεν εξυπηρετεί σωστά την ανάγκη ενός συντεταγμένου θεσμικού πλαισίου, κινείται προς την λάθος κατεύθυνση, γι' αυτό και το καταψήφίζω.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Επικρατείας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. καθηγητής κ. Γεώργιος Παπαδημητρίου.

Ορίστε, κύριε καθηγητά, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να θέσω πρώτα υπ' όψιν σας μία έννοια, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του ευρωπαϊκού κοινωνικού κράτους, τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος. Θα ήθελα να σας θυμίσω ότι με τη συμπερίληψη ειδικής διάταξης στο Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, ο οποίος προσεχώς θα ισχύει τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στη χώρα μας, προβλέπεται στο άρθρο 36 για κάθε Ευρωπαίο πολίτη, αλλά και κάθε άνθρωπο που διαμένει σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η πρόσβαση στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.

Ποιες είναι οι υπηρεσίες αυτές; Κατά παραδοσιακή πρόσληψή τους, η ενέργεια, η ύδρευση, η αποχέτευση, τα απορρίμματα. Εκτιμάται σωστά ότι δεν μπορεί στην εποχή μας, δεν μπορεί σε μία ήπειρο που δεσπόζει το κοινωνικό κράτος, δεν μπορεί όσο είμαστε περήφανοι για την εμπέδωση του κοινωνικού κράτους, να μην διασφαλίζουμε σε πολίτες...

Κύριε Υπουργέ, επειδή έχετε διατελέσει επί χρόνια Ευρωβουλευτής και επειδή η προβληματική είναι εξόχως ενωσιακή, θα παρακαλούσα λίγο την προσοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ μην απασχολείτε τον Υπουργό, κύριε συνάδελφε, διότι ο ομιλητής κωλύεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Κρίνεται, λοιπόν, σωστά ότι είναι αδιανόητο αδύναμοι οικονομικά πολίτες να στερούνται

των υπηρεσιών αυτών. Κάθε ευρωπαϊκή πολιτεία και προφανώς και η πολιτεία μας, πολύ δε περισσότερο αφού η αρχή του κοινωνικού κράτους διασφαλίζεται ήδη ρητά στο άρθρο 25 του Συντάγματος μας, οφείλει να παρέχει υπηρεσίες ενός στοιχειώδους επιπέδου σε όλους ανεξαιρέτως τους πολίτες. Οφείλει, με άλλα λόγια, εφόσον αυτοί αδυνατούν να καταβάλουν το τίμημά τους, να επωμίζεται αυτή το κόστος για την παροχή στις φτωχές οικογένειες και στους πολίτες με ισχνά οικονομικά μέσα, ενέργειας, νερού και επικοινωνιών.

Το μεγάλο ερώτημα, απέναντι στο οποίο βρίσκεται αντιμέτωπο το κοινωνικό κράτος στην Ήπειρό μας, είναι αν πρέπει να διευρυνθεί η κατηγορία των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος. Και αν πρέπει, θα εντάσσονται στις υπηρεσίες αυτές και άλλες.

Με αυτήν την έννοια, θα πρέπει όλοι να διερωτηθούμε: Είναι δυνατόν σήμερα να στερήσουμε από τον πολίτη την πρόσβαση στο διαδίκτυο –σας φέρνω ορισμένα παραδείγματα; Μπορεί να ζησει ένας σύγχρονος πολίτης χωρίς την πρόσβαση στο διαδίκτυο; Δεν εννοώ φυσικά την αμαρτωλή πρακτική των blogs –που προφανώς δημιουργεί έντονη ανησυχία σε όλους μας, αλλά τη συνήθη.

Μπορεί η σύγχρονη πολιτεία να μην εγγυηθεί για τους οικονομικά αδύναμους πολίτες τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας; Θα μπορούσατε να μου αντιπείτε ότι ένας πολίτης σήμερα μπορεί να μη διαθέτει αυτοκίνητο, μπορεί και να μην κυκλοφορεί με αυτοκίνητο και, αφού δεν κυκλοφορεί, δεν θα χρειαστεί ποτέ την πρόσβαση σε υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Όμως, δεν είναι έτσι τα πράγματα. Πρόκειται για συγκροτημένες αγορές. Σε όλες τις περιπτώσεις των υπηρεσιών του γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος, που δεν θα πρέπει να αφεθούν άκριτα στον ανταγωνισμό της αγοράς. Θα πρέπει να οργανωθούν μ' έναν τρόπο που οφείλουμε να αναζητήσουμε –και είναι εγχείρημα όχι εύκολο– με τον οποίο να εγγυώμαστε υπέρ των αδυνάτων πολιτών την πρόσβαση σε ανάλογες υπηρεσίες.

Έκανα αυτήν την προέκταση, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, για να σας φέρω στην ουσία του προβλήματος και να σας παρακαλέσω όλοι να σκεφτούμε. Το πρόβλημα ενδιαφέρει όχι μόνο τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας, αλλά και πολλές άλλες παρεμφερείς υπηρεσίες. Μπορούμε να οργανώνουμε τις αντίστοιχες αγορές με τη λογική της άκρατης οικονομίας ή μήπως θα έπρεπε να στρέψουμε το ενδιαφέρον μας στην οργάνωσή τους, με γνώμονα την κοινωνική διάπλαση αυτών των αγορών; Ανάλογα με την απάντηση που δίνουμε στο δίλημμα αυτό, ενστερνιζόμαστε και μία πολιτική φιλοσοφία, τη φιλοσοφία, με άλλα λόγια, μιας ελεύθερης –ενδεχομένως και ασύδοτης– αγοράς και αντίστοιχα, μιας αγοράς με έντονα στοιχεία κοινωνικής διάπλασης.

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να δεχθείτε –δεν ξέρω τι τροπολογίες μπορεί την τελευταία στιγμή να επιφέρειτε– ότι η αγορά των υπηρεσιών οδικής βοήθειας, την οποία σωστά σπεύδετε να εξορθολογήσετε και να εκσυγχρονίσετε –και από την άποψη αυτή, η πρωτοβουλία σας είναι ευπρόσδεκτη και τη χαιρετίζουμε– θα έπρεπε να διέπεται από μία εντελώς διαφορετική φιλοσοφία, από μία εντελώς διαφορετική αντίληψη. Θα έπρεπε να εναρμονίζεται με το σύστημα, τις προδιαγραφές και τις επιταγές του κοινωνικού κράτους. Θα έπρεπε να μην διέπεται από την έντονη κυριαρχία της ολιγοπωλιακής αγοράς, αλλά την αντίληψη μιας κοινωνικά διαπλασμένης αγοράς.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, δεν συμβαίνει. Το ότι δεν συμβαίνει είναι προφανές, διότι, εγώ τουλάχιστον, δεν εντόπισα διάταξη μία, ορισμό έναν, ο οποίος να στρέφει το ενδιαφέρον του νομοθέτη σε αυτήν την ευαίσθητη περιοχή, να επιχειρεί, δηλαδή, να δίνει διέξοδο στην οργάνωση των υπηρεσιών οδικής ασφάλειας στον αδύνατο.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτή είναι και η βασική αδυναμία του νομοσχεδίου. Είναι αδυναμία της φιλοσοφίας που δεσπόζει από την αρχή ως το τέλος. Σας καλούμε, εάν κρίνετε ότι αυτή η προσέγγιση είναι η οφειλόμενη στους αδύναμους πολίτες, να επιφέρειτε όσες αλλαγές είναι δυνατόν, για να αμβλύνετε τη συγκρότηση του συστήματος με αποκλειστικό γνώμονα τους κανόνες και τις αρχές της αγοράς. Το επιτάσσει ο Χάρτης

Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, ο οποίος μετ' ολίγον θα ισχύει και σε μας. Το επιτάσσει και η αρχή του κοινωνικού κράτους, που αποτελεί ήδη ρητά κατοχυρωμένη συνταγματική αρχή μας.

Αναζητήστε, λοιπόν, λύσεις για να αμβλύνετε την άκρατη αγοραία αντίληψη που κυριαρχεί οριζόντια και κάθετα στο σύστημα, το οποίο προτείνετε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε Παπαδημητρίου.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, κ. Χατζηδάκης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ξέρουμε, στη ζωή υπάρχουν πάντοτε περιθώρια να εκπλησστεί κάποιος. Και δεν ξέφυγα και εγώ, σήμερα, από αυτόν τον κανόνα με αυτά τα οποία άκουσα.

Παρακολούθησα με προσοχή, όπως είχα υποχρέωση, άλλωστε, την κριτική διαφόρων συναδέλφων απ' όλες τις πτέρυγες της Αντιπολίτευσης. Και είδα να υιοθετείται κάθε είδους κριτική όλων των φορέων που έχουν κάποιο λόγο να ασκήσουν κριτική στο νομοσχέδιο, ακόμα και αν ο ένας φορέας στρέφεται εναντίον του άλλου φορέα. Παραδείγματος χάριν, ειπώθηκε ότι επιβαρύνουμε τις μικρές εταιρείες με τα μίνιμουμ όρια τα οποία θέτουμε για να λειτουργούν. Από την άλλη, ζητήθηκε -από τον ίδιο ομιλητή, μάλιστα- να αυξηθεί ο αριθμός των οδηγών που δουλεύουν σε αυτές τις εταιρείες, διότι το όριο 1,3 θεωρήθηκε πάρα πολύ μικρό. Και διερωτώμαι: Η αύξηση του αριθμού των οδηγών δεν θα επιβαρύνει περαιτέρω αυτές τις εταιρείες; Πρέπει να διαλέξετε ή το ένα ή το άλλο.

Ειπώθηκε -πάλι από τον ίδιο ομιλητή- ότι το νομοσχέδιο αυτό οδηγεί τα πράγματα προς μία φιλελευθεροποίηση και από την άλλη πλευρά, ειπώθηκε ότι θα εγκαθιδρύσει ολιγοπώλια. Φιλελευθεροποίηση με ολιγοπώλια, θα είμαστε η πρώτη χώρα στον κόσμο που θα πραγματοποιήσουμε.

Πραγματικά, έχω εκπλαγεί από τέτοιου είδους κριτική. Και επειδή ειπώθηκε ότι υπάρχει εναλλακτική πρόταση, θα χαίρομαι να τη δω αυτήν την εναλλακτική πρόταση, διότι από το περιεχόμενο της κριτικής καταλήγω στο συμπέρασμα ότι, αν κάποιος από αυτούς τους ομιλητές αναλάμβανε να φέρει νομοσχέδιο, το νομοσχέδιο αυτό θα προκαλούσε πολιτικούς ιλιγγίους σε αυτούς οι οποίοι θα επιχειρούσαν να το κατανοήσουν. Διότι δεν υπήρχε συνοχή στην κριτική και στις όποιες προτάσεις διατυπώθηκαν.

Προφανώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κριτική είναι καλοδεχούμενη. Αλίμονο, σε δημοκρατίες είμαστε! Όμως, η κριτική αυτή θα πρέπει να έχει μία συγκεκριμένη κατεύθυνση. Δεν μπορεί να γίνεται απ' όλες τις κατευθύνσεις, τις δυνατές κατευθύνσεις, που είναι δυνατόν να ασκηθεί κριτική. Στην πραγματικότητα, αυτό το οποίο είδα είναι ότι επιχειρήθηκε από πολλές πλευρές να γίνει μια ψηφοθηρία. Ψηφοθηρία ανεπιτυχής, όμως, διότι όλοι αυτοί οι οποίοι σας ακούνε και εκπροσωπούν διαφόρους φορείς, αντιλαμβάνονται ότι ταυτοχρόνως, υιοθετείται τα αιτήματα όλων των φορέων και επομένως η κριτική σας δεν έχει καμμία αξιοπιστία, ακόμα και στα αυτιά αυτών των οποίων τα αιτήματα υποτίθεται ότι μεταφέρετε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Και θέλω να σας εξομολογηθώ και κάτι άλλο. Προφανώς με έχει επηρεάσει στη ζωή μου η παρουσία μου επί δεκατρία χρόνια στις Βρυξέλλες.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Το αντίθετο θα έπρεπε να συμβαίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και γι' αυτό, πάντα μου κάνει εντύπωση το γεγονός της απόλυτης άρνησης, του μαύρου και του άσπρου, που υπάρχει ενίοτε στη Βουλή των Ελλήνων και που είναι και σε αναντιστοιχία με την κοινωνία. Δεν είναι δυνατόν μια Κυβέρνηση να θεωρεί ότι φερε ένα νομοσχέδιο, ότι είναι «οι πλάκες του Μωϋσή» και ότι δεν γίνεται καμμία αλλαγή σε αυτό το νομοσχέδιο, αλλά δεν μπορεί και μια Αντιπολίτευση, ιδιαίτερα σ' ένα

τέτοιο νομοσχέδιο, να θεωρεί ότι όλα είναι λάθος. Νομίζω ότι αυτό δημιουργεί και κάποια προβλήματα για την αξιοπιστία του ελληνικού πολιτικού συστήματος. Όμως, αυτό το λέω και σαν προσωπική κατάθεση και πέρα από το νομοσχέδιο.

Εν πάση περιπτώσει, το νομοσχέδιο αυτό είναι μια παρέμβαση αναγκαία, αναγκαία για τους καταναλωτές, αναγκαία για τους εργαζόμενους στον κλάδο, αναγκαία για τις ίδιες τις επιχειρήσεις του συγκεκριμένου κλάδου, οδικής βοήθειας και ασφαλιστικές, μικρές ή μεγάλες.

Η Αντιπολίτευση μας είπε σήμερα ότι κατορθώσαμε μ' ένα νομοσχέδιο να τους καταστρέψουμε όλους. Καταστρέψαμε τις μεγάλες εταιρείες οδικής βοήθειας. Καταστρέψαμε τις μικρές εταιρείες οδικής βοήθειας. Καταστρέψαμε τις ασφαλιστικές εταιρείες. Καταστρέψαμε τους εργαζόμενους στις εταιρείες. Καταστρέψαμε τους καταναλωτές. Δηλαδή, πραγματικά θα πρέπει, εάν το πιστέψει κάποιος, να είμαστε η πιο διεστραμμένη Κυβέρνηση του κόσμου, που μ' ένα νομοσχέδιο και μάλιστα, για την οδική βοήθεια, κατόρθωσε να συσσωρεύσει τόσα κακά στον τόπο.

Το πρόβλημα για σας είναι ότι τα γεγονότα είναι ξεροκέφαλα, όπως έλεγε ο Μιτερράν και σας διαψεύδουν. Σας διαψεύδουν οι φορείς, σας διαψεύδει η ίδια η πραγματικότητα. Εμείς με όλους τους φορείς κάναμε διάλογο, με την Γ.Σ.Ε.Ε., με τις ασφαλιστικές εταιρείες, με τις εταιρείες οδικής βοήθειας, με τα φορτηγά Δ.Χ. Και έχω εδώ τα δελτία τύπου, τις ανακοινώσεις ή όλα αυτά τα οποία έχουν πει οι ίδιοι στο Υπουργείο. Και θα τα καταθέσω στα Πρακτικά, για να ξέρουν και οι Έλληνες πολίτες ακριβώς ποια είναι η πραγματικότητα και ποια είναι και η αξιοπιστία της κριτικής η οποία ασκείται.

Έχω, λοιπόν, την ανακοίνωση του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών που λέει: «Στηρίζουμε το νομοσχέδιο και ζητούμε την ψήφισή του στη Βουλή, χωρίς καμμία αλλαγή. Κάθε τροποποίηση που θα έρθει σε βάρος των Δ.Χ. αυτοκινήτων, θα αποτελέσει λόγο για κάθοδο σε απεργία διαρκείας». Λέει και άλλα εν πάση περιπτώσει, αλλά την καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ανακοίνωση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Το Σωματείο των Ιδιοκτητών Γερανοφόρων Οχημάτων Δ.Χ., αναφερόμενο στην απεργία που έγινε χθες από ένα άλλο Σωματείο, το οποίο δεν εκπροσωπεί εργαζομένους, όπως ειπώθηκε προηγουμένως, εκπροσωπεί ιδιοκτήτες εταιρειών κατά βάση ενός φορτηγού, λέει: «Με έκπληξη διαπιστώνουμε ότι το θράσος περισσεύει. Σήμερα απεργούν οι άνθρωποι που χωρίς οργάνωση παρέχουν τάχα Οδική Βοήθεια, εκμεταλλευόμενοι τους καταναλωτές σε αλαστική συνεργασία με τις ασφαλιστικές εταιρείες». Την καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ανακοίνωση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έχω το γράμμα το οποίο μας έστειλαν οι ασφαλιστικές εταιρείες, με τις οποίες κάναμε διάλογο και τροποποιήσαμε, με βάση κάποιες υποδείξεις τους, το νομοσχέδιο. Λένε: «Επιτρέψτε μας να εκφράσουμε αφ' ενός μεν την ικανοποίησή μας γιατί κάποιες βασικές επισημάνσεις μας, όπως η ανάγκη ένταξης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, έγιναν αποδεκτές, αφ' ετέρου δε τη λύπη μας, διότι...». Και λένε ότι διαφωνούν σε κάποια πράγματα. Οι ασφαλιστικές εταιρείες εν μέρει συμφωνούν, εν μέρει διαφωνούν, αλλά πάντως άλλαξε η αρχική τους τοποθέτηση που ήταν απολύτως αρνητική. Την καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έχω την ανακοίνωση της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφο-

ρών Ελλάδας, της Ο.Σ.Μ.Ε.. Είναι Ομοσπονδία, δεν πρόκειται για Σωματείο. Είναι πανελλαδικό. Είναι γράμμα που μου είχε στείλει στις 7 Δεκεμβρίου και λέει: «Η Ομοσπονδία μας εκφράζει την έντονη διαμαρτυρία και αγανάκτησή της, διότι υποκύπτετε στις πιέσεις των ασφαλιστικών εταιρειών και δεν καταθέτετε το σχέδιο νόμου για την Οδική Βοήθεια στη Βουλή». Και μετά λέει: «Ζητάμε να κατατεθεί άμεσα το νομοσχέδιο». Έκανα διάλογο με τις ασφαλιστικές εταιρείες, γιατί είχα υποχρέωση να λάβω υπ' όψιν μου τις παρατηρήσεις όλων. Το Συνδικάτο, λοιπόν, των Μεταφορών είχε αυτήν τη συγκεκριμένη στάση. Την καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ανακοίνωση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Συνεχίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διότι σας είπα ότι πάντοτε στη ζωή υπάρχει περιθώριο να εκπληττεσαι. Έχω γράμμα από τη Γ.Σ.Ε.Ε., η οποία μου λέει ότι έχει σημαντικά καθυστερήσει η προώθηση του σχεδίου νόμου για την Οδική Βοήθεια, για την οποία οι εργαζόμενοι έχουν διατυπώσει αναλυτικές προτάσεις και εν πάση περιπτώσει, η Γ.Σ.Ε.Ε. καλεί το Υπουργείο να μην καθυστερήσει την κατάθεση αυτού του νομοσχεδίου και στηρίζει τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Αν διαφωνείτε, διαβάστε ολόκληρο το κείμενο από τα Πρακτικά και μετά να δούμε, ποιος πραγματικά κάνει καλόπιστη κριτική και ποιος όχι σ' αυτήν την Αίθουσα. Την καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και έχω και ένα γράμμα από τέσσερις αντασφαλιστικές εταιρείες, την «EUROP ASSISTANCE», την «INTERPARTNER ASSISTANCE», την «ASISTENCIA», και την «MONDIAL ASSISTANCE». Αυτές οι τέσσερις εταιρείες, μαζί με τις εταιρείες, όπως σας είπα, του ενός φορτηγού που διαμαρτύρονταν έξω από το Υπουργείο χθες, θεωρούν ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι προκλητικό και εν πάση περιπτώσει, λένε επιχειρήματα που ακούστηκαν από διάφορους ομιλητές της Αντιπολίτευσης σ' αυτήν την Αίθουσα. Αυτές οι τέσσερις εταιρείες είναι που αντιδρούν και αυτών των τεσσάρων εταιρειών τα φορτηγά ήταν έξω από το Υπουργείο χθες. Την καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτή είναι η κατάσταση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Θα μπορούσα πραγματικά να είμαι αγανακτισμένος, αλλά νομίζω ότι δεν έχει κανένα νόημα, διότι τα στοιχεία μιλάνε από μόνα τους. Η Αριστερά και οι Σοσιαλιστές στην Ελλάδα έφτασαν να εκφράζουν –άθελά τους θέλω να πιστεύω– τις απόψεις αυτών των τεσσάρων εταιρειών στην Αίθουσα της Βουλής, αγνοώντας τη Γ.Σ.Ε.Ε., αγνοώντας τα Συνδικάτα, αγνοώντας τους εργαζομένους, αγνοώντας τους καταναλωτές, αγνοώντας τους απροστάτευτους Έλληνες πολίτες. Αυτή είναι η πραγματικότητα και θλίβομαι πραγματικά γι' αυτήν την πραγματικότητα ως Έλληνας πολίτης.

Από εκεί και πέρα, θέλω να σας παρουσιάσω το τι ίσχυε μέχρι σήμερα και θέλω και να σας προκαλέσω να μου φέρετε άλλα στοιχεία, αν έχετε εσείς, άλλων οργανώσεων, που να δείχνουν ότι δεν είναι πραγματικά αυτά τα οποία λέω.

Το νομοσχέδιο λοιπόν αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήταν μια αδήριτη ανάγκη για να μπει τάξη στο χώρο της παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας, για να αναβαθμιστεί ένα παρωχημένο και ελλιπέστατο νομοθετικό πλαίσιο που σημειωτέον ισχύει από το 1991 και αφήνει τεράστια κενά, τα οποία συμβάλλουν στην ταλαιπωρία του καταναλωτικού κοινού, αλλά και στην υπονόμευση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, δικαιωνίζοντας ένα καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου. Μέχρι σήμερα δεν καθορίζονταν

πουθενά οι όροι παροχής της οδικής βοήθειας, καθώς και τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά για τις εταιρείες που παρέχουν οδική βοήθεια και οι υποχρεώσεις τους προφανώς προς τους καταναλωτές.

Θα σας πω κάποια πράγματα τα οποία εξέπληξαν και εμένα τον ίδιο. Πρώτα απ' όλα, με βάση το ν. 1959/91 –και όχι με βάση τα προεδρικά διατάγματα που ανέφερε ο συνάδελφος από το ΛΑ.Ο.Σ. και τα οποία αφορούν τις ασφαλιστικές εταιρείες και όχι την οδική βοήθεια– μπορεί οδική βοήθεια στην Ελλάδα, νομίμως, να παρέχει μόνο η Ε.Λ.Π.Α. και οι ασφαλιστικές εταιρείες και έτσι είχαμε το τραγελαφικό φαινόμενο, αν θέλαμε τα πράγματα να προχωρούν νομίμως, όλες οι υπόλοιπες εταιρείες που παρείχαν υπηρεσίες οδικής βοήθειας να αλλάζουν όχημα από νομό σε νομό για να μην παρανομούν, καθώς μπορούσαν να λειτουργούν μόνο σε τοπικό επίπεδο.

Και διερρωτώμαι: Είναι σοβαρή αυτή η πολιτική; Προτείνει κάποιος στη Βουλή των Ελλήνων τη διαιώνιση αυτής της πολιτικής;

Δεύτερον, υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας και των εταιρειών εκείνων που ασχολούνταν αποκλειστικά με την οδική βοήθεια. Αυτό οδήγησε σε τρομερή πίεση τις εταιρείες οδικής βοήθειας που είδαν τους εργαζομένους τους να μειώνονται δραματικά τα τελευταία χρόνια. Μόνο δυο εταιρείες από αυτές που παρέχουν οδική βοήθεια είδαν τους εργαζομένους τους να μειώνονται παραπάνω από τον αριθμό των χιλίων. Θα μείνουμε απαθείς απέναντι σε αυτήν την ιστορία; Η Γ.Σ.Ε.Ε., όπως είδατε, ορθά δεν μένει. Και η Κυβέρνηση ακολουθεί τις θέσεις της Γ.Σ.Ε.Ε. στο συγκεκριμένο ζήτημα. Η Αντιπολίτευση δεν τις ακολουθεί. Δικαίωμά της.

Τρίτον, οι περισσότερες τοπικού χαρακτήρα εταιρείες συνεργάζονται μέχρι σήμερα κατά περιστατικό με τις ασφαλιστικές εταιρείες που παρέχουν Οδική Βοήθεια, με συνέπεια να παρανομούν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άσχετα αν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί του κράτους δεν έχουν κάνει, όπως θα έπρεπε, τη δουλειά τους μέχρι σήμερα καθώς η κατά περιστατικό αμοιβή, δηλαδή η αμοιβή με κόμιστρο, απαγορεύεται για φορτηγά ιδιωτικής χρήσης. Επιτρέπεται μόνο για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης.

Και το κακό συνεχίζεται, καθώς μη έχοντας μόνιμη συμβατική σχέση με τις ασφαλιστικές εταιρείες για την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας και συνεπώς μη έχοντας εξασφαλισμένο εισόδημα, εκτελούν παρανόμως και άλλου είδους μεταφορικές εργασίες, πλην της οδικής βοήθειας, προκειμένου να συμπληρώσουν το εισόδημά τους.

Τέταρτον, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν είναι καθορισμένος ούτε ο αριθμός των οχημάτων που έπρεπε να διαθέτουν οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, ούτε ο αριθμός των οδηγών που έπρεπε αυτές να απασχολούν. Πολλές φορές μάλιστα, ο ίδιος ο ιδιοκτήτης ενός φορτηγού οδικής βοήθειας εκτελεί χρέη οδηγού όλο το εικοσιτετράωρο. Τι σημαίνει αυτό για την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στον πολίτη μπορείτε να το καταλάβετε. Σε ορισμένες περιπτώσεις υπήρχαν φορτηγά τα οποία πήραν τρακαρισμένα αυτοκίνητα και προκάλεσαν νέο ατύχημα στο δρόμο.

Αλλά εκτός αυτού, υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα με τις εργασιακές συνθήκες των οδηγών. Εγώ δεν μπορώ να δεχθώ –και υπέθετα ότι η σοσιαλιστική αντιπολίτευση της Ελλάδας είχε την ίδια τουλάχιστον ευαισθησία– οδηγοί να εργάζονται επί δεκαεξί και δεκαεπτά ώρες. Δεν γίνεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Πρέπει να μπει μια τάξη.

Και εν πάση περιπτώσει, εκτός όλων αυτών, θέλω να σημειώσω ότι με τη σημερινή κατάσταση παραβιάζουμε την κοινοτική οδηγία 84/641 που ορίζει ότι οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να προσφέρουν άμεση βοήθεια –μέχρι σήμερα είχαμε και εικοσιτετράωρες καθυστερήσεις– τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 73/239 και 92/49 που ορίζουν ότι το κράτος-μέλος πρέπει να ελέγχει το προσωπικό και το υλικό, τα τεχνικά μέσα και την ποιότητα του εξοπλισμού που διαθέτουν οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, ώστε να μην ταλαιπωρείται το καταναλωτικό κοινό. Κανένας έλεγχος μέχρι σήμερα! Και, φυσικά, παραβιάζουμε την

πρόσφατη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ωράρια εργασίας των εργαζομένων στις μεταφορές, διότι όλα όσα σας είπα προηγουμένως ήταν πολύ μακράν βεβαίως των προβλέψεων αυτής της οδηγίας.

Θα μπορούσα να συνεχίσω να απαριθμώ τα κενά και τις παραλείψεις, αλλά δεν νομίζω ότι έχει νόημα, διότι όλοι οι πολίτες και όλοι οι δημοσιογράφοι που παρακολουθούν, έχουν καταλάβει και έχουν βγάλει τα συμπεράσματά τους. Και νομίζω ότι είναι περιττό να συνεχίσω. Έχω και άλλα σημειώσει, αλλά σταματάω. Φαίνεται ποιος είναι ο υπεύθυνος, ποιος κάνει σοβάρη δουλειά και ποιος από την άλλη πλευρά λέει κάποια πράγματα για να τα πει, χωρίς μάλιστα να τον πιέζει και κανένας.

Τώρα, συγκεκριμένα για το νομοσχέδιο, έχετε μπροστά σας ένα νομικό πλαίσιο που στηρίζεται στην απλή λογική και στις πρακτικές που επί χρόνια ακολουθούνται στην πλειονότητα των κρατών της Ευρώπης. Δεν ανακαλύψαμε την πυρίτιδα. Αυτά τα οποία εφαρμόζουμε είναι πράγματα που εφαρμόζονται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Ορισμένοι θέλουν να αμφισβητήσουν ακόμα μια φορά το αυτονόητο και την απλή λογική. Λένε, για παράδειγμα, ότι δρούμε εις βάρος των μικρών εταιρειών. Ίσα – ίσα, δίνουμε τη δυνατότητα στις πολύ μικρές εταιρείες που έχουν ένα φορτηγό σε κάθε νομό, να κάνουν κοινοπραξίες με άλλες εταιρείες. Τους δίνουμε τη δυνατότητα να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα σε έξι μήνες. Και αν θέλετε, αύριο θα δεχτώ τροπολογίες που θα αυξήσουν αυτήν την περίοδο προσαρμογής, έτσι ώστε να συνεργαστούν μεταξύ τους, για να μπορέσουν επιτέλους να παρέχουν στον πολίτη σωστές υπηρεσίες. Δεν είναι δυνατόν σε μια τουριστική περιοχή, μια τέτοια εταιρεία να καλύπτει ολόκληρο το νομό, διότι δεν εξυπηρετείται ο πολίτης. Έχει το πρόβλημα σήμερα και καλύπτεται αύριο. Μπορούν, λοιπόν, οι εταιρείες αυτές, με βάση τις προβλέψεις του νόμου, να κάνουν κοινοπραξίες των δύο, των τριών, των τεσσάρων φορτηγών, ανάλογα με το μέγεθος του νομού και να παρέχουν κανονικά τις υπηρεσίες τους.

Και θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Πού είναι το μεμπτό σ' αυτήν την υπόθεση; Και γιατί δηλαδή μπορούν να συνεταιρίζονται οι αγρότες, οι μικρομεσαίοι υδραυλικοί και οι ηλεκτρολόγοι και οι εν λόγω επιχειρηματίες να μην μπορούν να συνεταιρίζονται; Είναι ειδική κατηγορία Ελλήνων, με ειδικά χαρακτηριστικά; Πείτε μου ένα αντεπιχείρημα σ' αυτό, για να το καταλάβω. Πείτε μου το επιχείρημα να δούμε ποιο είναι, να με πείσετε.

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βάζουμε τέρμα στον αθέμιτο ανταγωνισμό. Οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας με ίδια μέσα ή συμβαλλόμενες με τους συνεργάτες τους. Όχι με τις εταιρείες οδικής βοήθειας κατ' ανάγκη, αλλά με τους συνεργάτες τους κατευθείαν στο νομό, με συγκεκριμένες όμως προϋποθέσεις και ποιοτικά κριτήρια που τίθενται από το νομοσχέδιο, όπως συμβαίνει και με τις εταιρείες οδικής βοήθειας, κάνοντας μάλιστα συμβάσεις μιας χρονικής διάρκειας και όχι ad hoc συμβάσεις, κατά περιστατικό, πράγμα το οποίο λειτουργούσε μέχρι τώρα εναντίον των μικρών εταιρειών, τις οποίες υποτίθεται θεωρητικά υπερασπιζόσε και οι οποίες ζητούσαν χθες να τεθεί τέρμα στην ομηρία των δεκαπέντε ετών.

Από εκεί και πέρα, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, περνάμε από το καθεστώς της ασυδοσίας, στο καθεστώς της ομαλής λειτουργίας της αγοράς. Και αυτό νομοτελειακά λειτουργεί θετικά όσον αφορά και τις τιμές, γιατί μια αγορά που έχει κανόνες δεν αφήνει περιθώρια αισχροκέρδειας σε βάρος των καταναλωτών.

Πέρα από αυτό, προστατεύουμε τους εργαζόμενους. Το δέχονται άλλωστε οι οργανώσεις τους, όπως είπα. Το δέχεται η Γ.Σ.Ε.Ε. που ζητούσε επίθεση της κατάθεσης του νομοσχεδίου. Ακριβώς το αντίθετο από όσα ισχυρίζονται χωρίς επιχειρήματα οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και αναβαθμίζεται η ποιότητα και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες εργάζονται οι υπάλληλοι του κλάδου. Υποχρεούνται οι εταιρείες του κλάδου να τηρούν ανθρώπινες συνθήκες εργασίας του προσωπικού. Σταματούν τα εξαντλητικά ωράρια. Τηρούνται οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για

κάθε όχημα που θα διαθέτουν, ενώ στην αρχική μορφή του νομοσχεδίου αντιστοιχούσε ένας εργαζόμενος, τώρα η αναλογία θα είναι περίπου 1,3 εργαζόμενοι για κάθε οκτάωρη απασχόληση.

Πώς, λοιπόν, μιλάνε ορισμένοι για ανθρώπους που δήθεν χάνουν τις δουλειές τους; Είναι νομοτελειακά βέβαιο ότι με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, θα έχουμε προσλήψεις σ' αυτές τις εταιρείες. Πάνω απ' όλα, όμως, εξασφαλίζουμε στους Έλληνες πολίτες τις υπηρεσίες που τους αξίζουν, τις υπηρεσίες που δικαιούνται γιατί, όπως ξέρουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι οργανώσεις των καταναλωτών σε σχέση με ό,τι συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, στην Ελλάδα δεν είναι ακόμα πάρα πολύ ισχυρές. Και ο ρόλος των Υπουργών και των Βουλευτών είναι να προστατεύουν τους ανίσχυρους που στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι οι καταναλωτές.

Οι εταιρείες οδικής βοήθειας και οι ασφαλιστικές εταιρείες, μικρές και μεγάλες, υπάρχουν για χάρη των καταναλωτών. Δεν υπάρχουν οι καταναλωτές για χάρη των εταιρειών. Επομένως όλες οι ρυθμίσεις που πρέπει να ψηφίσουμε στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο πρέπει να κατατείνουν προς αυτήν την κατεύθυνση, στην κατεύθυνση των ποιοτικών υπηρεσιών, της έγκαιρης παροχής υπηρεσιών όταν χρειαζόμαστε τέτοιες υπηρεσίες στον κλάδο της οδικής βοήθειας. Γιατί δεν μπορεί να μιλάμε όλοι για προστασία των καταναλωτών και ταυτόχρονα να γίνεται λόγος για υπέρογκο αριθμό οχημάτων και για υπερβολικό αριθμό προσωπικού για τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Αν δεν έχουμε αριθμό οχημάτων κι αν δεν έχουμε προσωπικό σ' αυτές τις εταιρείες, πώς θα υπηρετηθούν οι καταναλωτές;

Υποθέτω, λοιπόν, ότι θα έχετε κάποια μαγική συνταγή. Θα σας παρακαλούσα, όμως, να μην την κρατάτε ζηλότυπα κρυφή, αλλά να την καταθέσετε εδώ στη Βουλή, προκειμένου να την ενσωματώσουμε στο νομοσχέδιο τροποποιώντας το ανάλογα.

Μιλάνε κάποιοι για δήθεν διακόσια πενήντα πέντε φορτηγά και πεντακόσιους σαράντα δύο οδηγούς μηχανικούς. Ενδεικτικά αναφέρω τι λέει το σχέδιο νόμου για να δούμε πού είναι αυτά τα διακόσια πενήντα πέντε φορτηγά και οι πεντακόσιοι σαράντα δύο οδηγοί μηχανικοί που δήθεν –και σύμφωνα με κάποια δημοσιεύματα– απαιτούνται για να υπάρξει μια τέτοια επιχείρηση.

Λέει, λοιπόν, ότι οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας πρέπει να διαθέτουν τα κάτωθι φορτηγά οχήματα κατά περιοχή. Στο Νομό Αττικής είκοσι, στο Νομό Θεσσαλονίκης οκτώ, σε κάθε έναν από τους νομούς Αχαΐας, Λάρισας, Κορινθίας τέσσερα, στους άλλους νομούς τρία. Όσο για τον αριθμό των εργαζομένων, οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να απασχολούν έναν τουλάχιστον Διευθυντή Τεχνικού Τμήματος. Στο Νομό Αττικής τουλάχιστον εβδομήντα πέντε και στο Νομό Θεσσαλονίκης τουλάχιστον τριάντα.

Και όλα αυτά τα βάλαμε μετά από απαιτήσεις των συνδικάτων και της Γ.Σ.Ε.Ε.. Κι εσείς είστε αντίθετοι. Αποφασίστε επιτέλους τι θέλετε, ποια είναι η κατεύθυνσή σας.

Εμείς, λοιπόν, ως Κυβέρνηση, είμαστε αποφασισμένοι να μην ανεχθούμε κάποιους που λειτουργούν παράνομα και που για χρόνια δεν έχουν κανένα σεβασμό ούτε για τον πολίτη ούτε για τους εργαζόμενους, όσον αφορά τις απάνθρωπες συνθήκες εργασίας τους, ούτε για την ίδια την πολιτεία και έχουν το θράσος να διαμαρτύρονται και από πάνω για αυτήν τη ρύθμιση η οποία επιχειρεί να φέρει τάξη.

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

Και συνεχίζοντας, όσον αφορά τους καταναλωτές, θέλω να σας πω ότι αυτό το νομοσχέδιο εξασφαλίζει ότι δεν θα υπάρχει μια μακρύς χρόνος αναμονής για την εξυπηρέτηση του πολίτη, καθώς προβλέπεται εικοσπτετράωρη παροχή της υπηρεσίας, την οποία μάλιστα θα διευρύνουμε συμπεριλαμβάνοντας μάλιστα και άλλους νησιωτικούς νομούς που μέχρι τώρα στο σχέδιο νόμου δεν καλύπτονται.

Παράλληλα οι εταιρείες υποχρεώνονται να κατανέμουν τα οχήματά τους σε διάφορα κομβικά σημεία κάθε νομού, ώστε να υπάρχει άμεση βοήθεια.

Και αυτό είναι αρνητικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Θέλετε, λοιπόν, να ταλαιπωρείται επί ώρες ο κόσμος, ειδικά όταν βρίσκεται σε ανάγκη;

Τέλος, σε σχέση με τους καταναλωτές, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι για πρώτη φορά θεσπίζονται συγκεκριμένες κυρώσεις σε περίπτωση που οι εταιρείες δεν εκπληρώνουν τους όρους που έχουν συμφωνήσει με τους καταναλωτές. Πέραν του ότι προφανώς κατά το Αστικό Δίκαιο οι καταναλωτές έχουν το δικαίωμα να προσφεύγουν στο δικαστήριο, από εκεί και μετά το άρθρο 14 προβλέπει σαφείς διοικητικές κυρώσεις, αυστηρές μάλιστα, για τις εταιρείες οι οποίες μάλιστα επιβάλλονται είτε από τις νομαρχίες για τις εταιρείες οδικής βοήθειας, είτε από την εποπτική αρχή των ασφαλιστικών εταιρειών για τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Όλα αυτά είναι ξεκάθαρα. Και διερωτώμαι, άλλο κείμενο διάβασαν οι συνάδελφοι που μίλησαν προηγουμένως; Διότι υπήρξε συνάδελφος που είπε «μα, δεν υπάρχει καμμία κύρωση». Διαβάστε το άρθρο 14, το οποίο έχει και τον τίτλο «Κυρώσεις» και τον οποίο προφανώς ο συνάδελφος δεν τον διάβασε.

Εν πάση περιπτώσει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς έχουμε ήσυχη τη συνείδησή μας ότι κάνουμε ένα σημαντικό βήμα προς τα εμπρός. Βάζουμε τάξη σε έναν κλάδο ο οποίος ήταν σε καθεστώς απόλυτης ασυδοσίας, λαμβάνουμε υπ' όψιν μας τα αιτήματα και τα συμφέροντα των εργαζομένων, προσπαθούμε να φέρουμε μια σωστή ισορροπία ανάμεσα σε όλες τις εταιρείες που λειτουργούν και ανταγωνίζονται μεταξύ τους σ' αυτόν τον κλάδο και κυρίως λαμβάνουμε υπ' όψιν τα συμφέροντα των απροστάτευτων Ελλήνων καταναλωτών.

Όλοι αυτοί οι άνθρωποι μας παρακολουθούν όλους και μας κρίνουν. Και γι' αυτό το λόγο είμαι βέβαιος ότι την Κυβέρνηση θα την επιβραβεύσουν και εσάς θα σας κοιτάξουν ακόμα μία φορά απορημένοι, διερωτώμενοι για την ιδεολογική σας κατεύθυνση, για την ιδεολογική σας ταυτότητα και την ιδεολογικοπολιτική σύγχυση στην οποία βρίσκεστε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Παπουτσή.

Κύριε Παπουτσή, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να χρησιμοποιήσω την τελευταία φράση του κυρίου Υπουργού, ένα είναι βέβαιο. Οι πολίτες της χώρας βρίσκονται σε πολύ μεγάλη κρίση, με βάση το έλλειμμα αξιοπιστίας το οποίο δημιουργεί καθημερινώς η Κυβέρνηση στον κόσμο.

Και επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αναφερθώ σ' ένα γενικότερο σχόλιο το οποίο αφορά την αξιοπιστία της Κυβέρνησης. Χθες το βράδυ μετά την παρέμβασή μου, ζήτησα από τον αρμόδιο Υπουργό Ανάπτυξης να διευκρινίσει αν ήταν αληθείς οι δηλώσεις του κυρίου Πρωθυπουργού την προηγούμενη Παρασκευή για το ότι δεν υπάρχει συμφωνία της Δ.Ε.Η. με την RWE για τη δημιουργία των δύο εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από λιθάνθρακα.

Σας υπενθυμίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο κύριος Υπουργός Ανάπτυξης δήλωσε χθες από αυτό το Βήμα ότι δεν υπάρχει καμμία συμφωνία. Όμως, την ίδια ώρα ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Δ.Ε.Η. με δημόσιες δηλώσεις του ανακοίνωνε ότι πρόκειται να ψηφιστεί η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Δ.Ε.Η. δια περιφοράς. Άκουσον, άκουσον! Δια περιφοράς μια απόφαση επί της κατ' αρχήν έγκρισης του μνημονίου συνεργασίας της Δ.Ε.Η. με την RWE, με αποτέλεσμα σήμερα να πραγματοποιείται μια μεγάλη συγκέντρωση στην Καβάλα, όπου οι κάτοικοι διαμαρτύρονται για την προοπτική δημιουργίας αυτού του εργοστασίου και επιπλέον, οι εργαζόμενοι στη Δ.Ε.Η. να είναι ανάστατοι.

Υπάρχει, λοιπόν, θέμα αξιοπιστίας της Κυβέρνησης. Και σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να δοθούν σαφείς και συγκεκριμένες απαντήσεις. Υπάρχει «ναι» ή «όχι» συμφωνία της Κυβέρνησης -και μάλιστα πολιτική συμφωνία- στο παρασκήνιο μεταξύ

της ελληνικής και της γερμανικής κυβέρνησης, προκειμένου να προωθηθούν αυτές οι δύο επενδύσεις;

Διότι αν υπάρχει, τότε ο Υπουργός και προχθές ο Πρωθυπουργός είπαν ψέματα ενώπιον της Βουλής. Εάν δεν υπάρχει όμως, τότε σημαίνει ότι η Διοίκηση της Δ.Ε.Η. είναι έκθετη και προφανώς ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Δ.Ε.Η. οδηγεί τα πράγματα κατά το δοκούν και με βάση δικές του προσωπικές συμφωνίες με τη γερμανική επιχείρηση.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει και ένα άλλο σοβαρότατο θέμα αξιοπιστίας της Κυβέρνησης. Είναι αυτό το οποίο δημιουργήθηκε προχθές, τη Δευτέρα, εδώ στη Βουλή από τις δηλώσεις του Υπουργού Οικονομικών κ. Αλογοσκούφη, με την προσπάθεια την οποία επιχείρησε εδώ, ενώπιον του Σώματος, να εμπλέξει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με την υπόθεση των bloggers και των εκβιασμών οι οποίοι καταγγέλλονται και διερευνώνται. Επρόκειτο για μία πράξη η οποία καταγγέλθηκε ευθύς αμέσως από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο κ. Καστανίδη.

Εκείνο που έχει σημασία είναι ότι η Κυβέρνηση είναι και πάλι εκτεθειμένη, γιατί έχουν περάσει τρεις μέρες από την έκκληση την οποία απηύθυνε ο κ. Καστανίδης προς τον Υπουργό και προς την Κυβέρνηση, για να διευκρινίσει το τι ακριβώς εννοούσε. Δεν διευκρίνισε. Και το χειρότερο όλων είναι ότι χθες ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος υιοθέτησε την επιχειρηματολογία του κ. Αλογοσκούφη, με αποτέλεσμα σήμερα να συνεχίζεται η διασπορά ψευδών ειδήσεων και της φημολογίας περί δήθεν εμπλοκής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σ' αυτήν την υπόθεση.

Θέλω να δηλώσω ότι αυτή η μεθοδολογία είναι μία μεθοδολογία απαράδεκτη. Είναι μία μεθοδολογία εκτός του πλαισίου της πολιτικής ηθικής και δεοντολογίας. Δεν την αποδεχόμαστε την απορρίπτουμε. Η Κυβέρνηση είναι έκθετη. Σε κάθε περίπτωση ο ίδιος ο Υπουργός δεν νομιμοποιείται, να εγκалаί το Σώμα και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., την ίδια στιγμή που ο ίδιος απολύει συνεργάτιδά του με την υποψία ότι έχει εμπλοκή στην υπόθεση ή ότι έχει φιλικές σχέσεις με κάποιους από τους bloggers.

Θεωρώ, κύριε Πρόεδρε και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Κυβέρνηση είναι εξαιρετικά εκτεθειμένη στα μάτια του ελληνικού λαού. Επίσης θέλω να τονίσω ότι για όλους μας και για τη δημοκρατία μας, για την Ελλάδα, δεν αξίζει μία Κυβέρνηση η οποία έχει στην πρίζα τον ανεμιστήρα με τη λάσπη και χρησιμοποιεί αυτήν τη μεθοδολογία και αυτήν την πρακτική για να αποπροσανατολίζει τον κόσμο, να αποπροσανατολίζει την Κοινή Γνώμη από την οδυνηρή πραγματικότητα, στην οποία οδηγεί τους πολίτες ως αποτέλεσμα της κυβερνητικής πολιτικής και ταυτόχρονα, να κατασκευάζει την Αντιπολίτευση και τους πολιτικούς της αντιπάλους.

Έρχομαι τώρα στο σχέδιο νόμου το οποίο συζητείται σήμερα.

Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή τον κύριο Υπουργό, τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας και τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, τους μόνους εξάλλου σ' αυτήν την Αίθουσα εκ των συναδέλφων οι οποίοι έλαβαν το λόγο και υποστήριξαν το σχέδιο νόμου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι όλες οι πτέρυγες της Βουλής, όλα τα πολιτικά κόμματα στέκονται ενάντια σ' αυτήν τη λογική. Στέκονται ενάντια όχι μόνο απέναντι στο σχέδιο νόμου, αλλά κυρίως στη λογική, στην αντίληψη την οποία εισάγει το σχέδιο νόμου, σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς.

Προφανώς όλοι είμαστε υπέρ του νοικοκυρέματος του χώρου. Προφανώς είμαστε υπέρ της κατοχύρωσης και της διαμόρφωσης ενός σταθερού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Και βεβαίως είμαστε υπέρ της ελευθερίας της επαγγελματικής δραστηριότητας, αλλά πάντοτε με την προϋπόθεση ότι λειτουργούν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, έτσι ώστε να μπορούν να ελέγχουν ουσιαστικά και να υπάρχουν μέτρα για όσους δεν τηρούν αυτούς τους όρους και αυτές τις προδιαγραφές.

Υπάρχει ένα θέμα. Η αλήθεια είναι ότι η προσέγγιση την οποία επιλέγετε, ο προανατολισμός του σχεδίου νόμου καθιστά πολύ έντονους τους κινδύνους και πολύ δικαιολογημένο τον προβληματισμό για το ότι εισάγετε όχι τον θεμιτό ανταγω-

νισμό, αλλά τον αθέμιτο.

Γεννάται η εντύπωση ότι επιχειρείτε να δημιουργήσετε πλεονεκτήματα σε πολύ συγκεκριμένες συγκεντρώσεις επιχειρήσεων, οι οποίες αυτήν τη στιγμή κατέχουν προνομιακές θέσεις στην αγορά και βεβαίως, στο μέλλον θα έχουν ακόμα περισσότερο προνομιακές θέσεις.

Υπάρχει κίνδυνος και υπάρχουν τα πραγματικά δεδομένα που οδηγούν σε προνομιακές συνθήκες για ορισμένους με ονοματεπώνυμο. Έτσι, λοιπόν, είναι απόλυτα δικαιολογημένη η επιχειρηματολογία των συναδέλφων οι οποίοι καθ' όλη τη διάρκεια της σημερινής συζήτησης είπαν ότι με πρόσχημα το νοικοκύρεμα του τομέα της οδικής βοήθειας, η Κυβέρνηση ζητά από την οριακή της πλειοψηφία στη Βουλή -και υποπεύσεται με κομματική πειθαρχία, διότι είμαι απόλυτα βέβαιος ότι υπάρχουν συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας που αντιλαμβάνονται αυτήν την αλήθεια και αυτήν την πραγματικότητα- να νομοθετήσουν υπέρ των ολίγων και «ημετέρων» με ονοματεπώνυμο εις βάρος των πολλών και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Ζητάτε, λοιπόν, να νομοθετήσει η οριακή πλειοψηφία της Βουλής υπέρ της τελικής αύξησης του κόστους της οδικής ασφάλειας -και αυτό είναι αντικειμενικό, είναι βέβαιο ότι θα οδηγηθούμε εκεί- και φυσικά εις βάρος του εισοδήματος των καταναλωτών, κάτι δηλαδή που βρίσκεται σε απόλυτη συνέπεια με τη γενικότερη πολιτική της Νέας Δημοκρατίας στον τομέα της οικονομίας.

Σε καμμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχει ποιοτικό κριτήριο. Πείτε μου σε ποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχει ποιοτικό κριτήριο για την παροχή της οδικής βοήθειας.

Υπάρχουν, όμως, αναβαθμισμένες υπηρεσίες, υπάρχει έλεγχος των υπηρεσιών αυτών -σύμφωνοι!- αλλά υπάρχει και ανταγωνισμός. Και υπάρχει ο ανταγωνισμός εκεί όπου η αγορά είναι μεγάλη. Τι είδους ανταγωνισμό εισάγετε στην Ελλάδα και επικαλείστε ότι θα έρθει στη Ελλάδα, όταν η αγορά μας είναι εξαιρετικά μικρή και όταν αυτή τη στιγμή ήδη λειτουργούν δύο τουλάχιστον φορείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τα αυτοκίνητα στη Ελλάδα έχουν διπλασιαστεί μέσα σε δέκα χρόνια. Σ' αυτήν τη μικρή αγορά που λέτε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πολύ ωραία. Και τι σημαίνει αυτό; Μιλώ για τους φορείς οι οποίοι αυτήν τη στιγμή παρέχουν οδική ασφάλεια και για τις ασφαλιστικές εταιρείες και την προοπτική τους. Φυσικά έχουν διπλασιαστεί τα αυτοκίνητα.

Νομίζετε πως είναι τυχαίο ότι όλοι οι συνάδελφοι απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής επισημαίνουν ότι πράγματι υπάρχει μία τέτοια στρεβλή αντίληψη για τη λειτουργία του ανταγωνισμού; Η πραγματικότητα, η αλήθεια είναι ότι αυτό το οποίο εισάγετε, η αντίληψη και οι ρυθμίσεις σας, στην πραγματικότητα δεν ευνοούν τον υγιή ανταγωνισμό.

Για να μπορέσει μια επιχείρηση να ξεκινήσει από την αρχή -αναφέρομαι σε μια νέα επιχείρηση, σε μια ασφαλιστική επιχείρηση η οποία παρέχει αυτήν τη στιγμή υπηρεσίες οδικής βοήθειας, αλλά θέλει να συνεχίσει να δραστηριοποιείται στον κλάδο- μια δραστηριότητα με τις προδιαγραφές που εισάγετε με το νομοσχέδιο, θα πρέπει να διαθέσει τόσα πολλά χρήματα τα οποία δημιουργούν στην πραγματικότητα, από επιχειρηματικής απόψεως, συνθήκες αποτροπής στη συμμετοχή.

Σχετικά με τον καταναλωτή. Ποιο είναι το ενδιαφέρον του καταναλωτή; Να παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, δηλαδή, πλήρης ασφάλεια για τους χρήστες, φθηνή ασφάλιση και, βεβαίως, η συνδρομή να είναι άμεση και καθοριστική. Να είναι χωρίς καθυστέρηση. Δηλαδή με δύο λόγια επιδιώκεται η μεγιστοποίηση του οφέλους και η ελαχιστοποίηση του κόστους για τον κάθε καταναλωτή. Υπηρετείται αυτό από το νομοσχέδιο; Εδώ σε όλους μας, σε όλους τους καλοπροαίρετα αναγινώσκοντες το νομοσχέδιο υπάρχει η απόλυτη βεβαιότητα ότι, τελικά, θα μετακυλήσει το κόστος όλων αυτών των προσαρμογών που απαιτούνται στο κόστος των υπηρεσιών. Θα το πληρώσει ο καταναλωτής.

Επιπλέον θέλω να σας θέσω ένα ερώτημα: Υπάρχει μελέτη για τις επιπτώσεις που θα έχει στο σύνολο της αγοράς το κόστος αυτής της ρύθμισης, ιδιαίτερα το κόστος που θα υπάρ-

χει για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις; Εγώ συμφωνώ με όλους τους συναδέλφους ότι υπάρχει βάσιμος κίνδυνος και βάσιμες ανησυχίες ότι το κόστος θα το πληρώσουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις και ιδιαίτερα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που πολλές φορές είναι και οικογενειακές επιχειρήσεις, της περιφέρειας. Γιατί υπάρχει σοβαρότατος κίνδυνος αυτές οι επιχειρήσεις αυτού του τομέα να συνθλιβούν. Επομένως να δούμε ποιοι θα είναι εκείνοι που θα συμμετάσχουν στον ανταγωνισμό.

Διότι, για να υπάρχει ανταγωνισμός, πρέπει να υπάρχουν και οι φορείς που ανταγωνίζονται. Αν οι φορείς είναι ένας ή δύο ή τρεις, τότε δεν έχουμε οικονομία με ανταγωνιστικές καταστάσεις. Έχουμε ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Και γνωρίζουμε πολύ καλά τι συμβαίνει με τις ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Δείτε τι γίνεται στους άλλους τομείς όπου επιχειρήθηκε το ίδιο. Δείτε την εφαρμογή της αντίστοιχης πολιτικής σας στον τομέα της ακτοπλοΐας. Δήθεν ανταγωνισμό τον μετατρέψατε σε ολιγοπώλιο και μάλιστα με σχέδιο συγκεκριμένο και στόχο. Όταν υπάρχει ολιγοπωλιακή κατάσταση, τι σημαίνει μετά αυτό; Σημαίνει ότι είναι πολύ εύκολη η εναρμόνιση των πρακτικών. Είναι πάρα πολύ εύκολη μετά η εναρμόνιση των αποφάσεων των επιχειρήσεων όσον αφορά την τιμολόγηση.

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

Σύμφωνα με τις αρχικές εκτιμήσεις του κλάδου βοήθειας των ασφαλιστικών εταιρειών, προκειμένου να ανταποκριθεί μια ασφαλιστική επιχείρηση στα κριτήρια που θέτει το νομοσχέδιο για παροχή οδικής βοήθειας, θα πρέπει να επενδύσει άνω των 10.000.000 ευρώ, αυξάνοντας ταυτόχρονα το λειτουργικό της κόστος, που θα αγγίζει έτσι ετησίως, τουλάχιστον, το ποσό των 20.000.000 ευρώ. Αυτά λένε οι ίδιοι. Η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών αναφέρεται σε αυτά τα στοιχεία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, για να έχεις δύο φορτηγά, θέλεις 10.000.000 ευρώ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Υπουργέ. Θα έχετε όλο το χρόνο να απαντήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, μπορείτε να κάνετε παρέμβαση μετά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Το υψηλό, λοιπόν, αυτό κόστος των ποσοτικών προϋποθέσεων τα οποία θέτετε είναι, προφανώς, δυσανάλογο προς τις χωροταξικές ανάγκες της χώρας μας και τα υπάρχοντα οικονομικά μεγέθη. Έτσι δημιουργεί, κατά τρόπο προφανή, ένα καθεστώς ολιγοπωλίου -για να μην πω και μονοπωλίου- στη συγκεκριμένη αγορά. Οδηγεί, λοιπόν, στην πράξη τις υφιστάμενες επιχειρήσεις που προσφέρουν σήμερα υπηρεσίες στον τομέα, αν όχι να αποχωρήσουν από τον κλάδο, σε κάθε περίπτωση να αυξήσουν υπερβολικά το κόστος προσφοράς στις υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Ποιος θίγεται τελικά απ' αυτήν την εξέλιξη; Προφανώς ο καταναλωτής, ο οποίος θα κληθεί να καταβάλει έως και υπερτριπλάσιο ασφάλιστρο οδικής βοήθειας.

Να σας πω και νούμερα; Να σας πω στοιχεία; Πόσο πληρώνουν σήμερα στις ασφαλιστικές εταιρείες εκείνοι που αγοράζουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας; Πενήντα ευρώ. Πόσο θα πληρώνουν, σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους; Εκατόν ογδόντα ευρώ. Αυτό είναι μέτρο υπέρ του καταναλωτή;

Βάζετε στο στόχαστρο τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και μάλιστα τη μεγάλη πλειοψηφία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Γιατί; Γιατί με την επιβολή της κατοχής ιδίων μέσων για την άσκηση του κλάδου οδικής βοήθειας στην πραγματικότητα παραβιάζετε ευθέως την κοινοτική Οδηγία 84/641/ΕΟΚ, την οποία επικαλεστήκατε μόλις προ ολίγου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν βάζουμε ανύπαρκα πράγματα. Είναι υπαρκτά πράγματα, όχι ανύπαρκα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ένα λεπτό, ένα λεπτό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Επαναλαμβάνω ότι όταν επικαλείστε μία οδηγία, θα ήθελα να σας παρακαλέσω να επικαλείστε την οδηγία και να ζητείτε την εφαρμογή της οδηγίας στο σύνολο

λό της. Αναφερθήκατε προηγουμένως για την πρόβλεψη της συγκεκριμένης οδηγίας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, αλλά δεν το κάνουμε αυτό που λέτε, κύριε Παπουτσή! Είναι εφεύρημα δικό σας!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι εφεύρημα δικό μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Παπουτσή, ένα λεπτό, παρακαλώ.

Κύριε Υπουργέ, μπορείτε μετά την αγόρευση των συναδέλφων να παρέμβετε για τρία-πέντε λεπτά. Σας παρακαλώ πολύ να μην κάνετε άλλη διακοπή.

Συνεχίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ξέρετε πόσες ευκαιρίες έχετε να πάρετε το λόγο. Ο Κανονισμός της Βουλής είναι εξαιρετικά δημοκρατικός για τους Υπουργούς. Για τους Βουλευτές υπάρχει πρόβλημα, αλλά για τους Υπουργούς, σας διαβεβαιώ ότι έχετε πάρα πολλές ευκαιρίες. Αφήστε με, λοιπόν, να εκφραστώ και παρακαλώ πάρα πολύ, όταν έχετε τη δυνατότητα, να μου διευκρινίσετε ότι πράγματι δεν ήμουν ακριβής σε αυτά στα οποία αναφέρθηκα.

Είμαι, λοιπόν, βέβαιος ότι θα μπορέσετε να μας διευκρινίσετε ότι πράγματι το νομοσχέδιό σας δεν δημιουργεί καμμία αδυναμία εργασίας στην Ελλάδα των κοινοτικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων βοήθειας που έχουν έδρα σ' ένα άλλο κράτος-μέλος. Είστε σίγουρος, κύριε Υπουργέ; Ή μήπως υπάρχει έμμεσος εξαναγκασμός των επιχειρήσεων αυτών, για να διαθέτουν ίδια μέσα, ακυρώνοντας έτσι στην πράξη την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, οι οποίες αποτελούν θεμελιώδεις ελευθερίες κατοχυρωμένες από τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Πάμε μετά στις μεικτές πανελλαδικές επιχειρήσεις.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ ένα ή δύο λεπτά ακόμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θέλω να ρωτήσω με βάση ποια κριτήρια η Κυβέρνηση προχώρησε στη διάκριση των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας σε αυτόνομες και μεικτές πανελλαδικές επιχειρήσεις και επιπλέον στον ορισμό των διαφορετικών όρων δραστηριοποίησης εκάστης των κατηγοριών αυτών.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, όταν αναλάβατε τα καθήκοντά σας, δεν ενημερωθήκατε καθόλου, δεν ακούσατε τίποτα για τις καταγγελίες τις οποίες γνώριζε όλη η αγορά, ότι το Υπουργείο σας, το Υπουργείο το οποίο αναλάβατε, προετοιμάζε ένα νομοσχέδιο το οποίο είχε φωτογραφικές διατάξεις υπέρ μίας επιχείρησης η οποία λειτουργεί στον κλάδο της οδικής βοήθειας; Όλος ο κόσμος το είχε ακούσει: Οι οδηγοί των αυτοκινήτων, οι περιφέρεις, οι μικρές ασφαλιστικές επιχειρήσεις, οι ενώσεις, οι συνδικαλιστές, οι πάντες! Εσείς δεν το ακούσατε; Κάνατε κάποιες αλλαγές επ' αυτών των ρυθμίσεων; Θα ήμουν πάρα πολύ ευτυχής να τις ακούσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι. Θα τις ακούσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πολύ ωραία.

Αν κάνατε, τότε, λοιπόν, συμμερίζεστε και εσείς τις κατηγορίες και την κριτική που όλοι μας εκείνη την περίοδο ασκούσαμε, ότι το Υπουργείο νομοθετούσε φωτογραφικά για τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν τις έκανα γι' αυτόν το λόγο, αλλά τις έκανα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θα ήθελα, όμως, να ακούσουμε από το Βήμα αυτό και να γραφούν στα Πρακτικά, ποιες είναι οι αλλαγές που κάνατε από το καλοκαίρι μέχρι σήμερα, από το σχέδιο νόμου που είχε προετοιμάσει ο κ. Λιάπης μέχρι αυτό που φέρνετε σήμερα και ζητάτε από την οριακή πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας να το υπερψηφίσει. Εμείς παραμένουμε...

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Όχι οριακή!

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Είμαστε πλειοψηφία!

(Θόρυβος στην Αίθουσα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί δεν είναι οριακή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Παπουτσή, ολοκληρώστε, παρακαλώ!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Οριακή είχαμε και με το 47%, με το εφεύρημά σας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ, ηρεμήστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, επειδή αντιλαμβάνομαι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι άλλες διακοπές!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι στην πρόθεσή μου να θίξω κανένα εκ των συναδέλφων. Όμως, επειδή παρακολουθώ με πολύ μεγάλη προσοχή τις δημόσιες τοποθετήσεις των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, θέλω να σας διαβεβαιώσω –αν δεν το έχετε κάνει και εσείς ήδη– πως είμαι βέβαιος ότι πολλοί από εσάς έχετε διαφορετικές προσεγγίσεις απ' αυτές που εκφράζονται από τον κύριο Υπουργό. Γι' αυτό αναφέρομαι στην οριακή πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Και εμείς είμαστε βέβαιοι ότι πολλοί από εσάς συμφωνείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μη διερμηνεύετε τώρα!

Κύριε Παπουτσή, σας παρακαλώ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν έχουμε σκεφθεί ακόμη να ζητήσουμε ονομαστική ψηφοφορία, για να επιβεβαιώσουμε ακριβώς την αλήθεια των λόγων σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Παπουτσή!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ πολύ, συνηγορήστε και τις διακοπές του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εσείς τώρα ερμηνεύετε προθέσεις, απόψεις, εκτιμήσεις. Πώς το κάνετε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, όχι. Απλώς έθεσα το ζήτημα και επεξήγησα ότι αναφέρομαι στην οριακή πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τι; Είστε βέβαιος ότι έτσι εκτιμούν και έτσι κάνουν, ότι διαφωνούν; Μην το λέτε αυτό! Μην ερμηνεύετε συναδέλφους. Δεν είναι σωστό!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν μέμφομαι κανέναν. Εγώ επικροτώ τις απόψεις εκείνων οι οποίοι συμφωνούν μαζί μας. Αλίμονο!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Δεν μέμφεστε, αλλά μας ερμηνεύετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Προς Θεού!

Ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, με τη διακοπή που έγινε θέλω να καταστεί σαφές ότι αυτό που θέλω να πω είναι ότι με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου καθίσταται σχεδόν αναπότρεπτη η επικράτηση στην αγορά μίας και μόνο μεικτής πανελλαδικής επιχείρησης, από την οποία θα εξαρτώνται όλες οι άλλες αυτόνομες πανελλαδικές. Γιατί θα είναι πολύ υψηλό το κόστος των ποσοτικών προϋποθέσεων που τίθενται και στην πραγματικότητα το ίδιο το σχέδιο εξωθεί όλες τις υπόλοιπες ή να κλείσουν ή να συνεργαστούν. Αυτό δεν είναι ανταγωνισμός.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κακό είναι να συνεργαστούν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Αυτό είναι η θεσμοθέτηση ακριβώς της ολιγοπωλιακής προσέγγισης.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Παπουτσή.

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 στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, είκοσι έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το Διαπολιτισμικό Γυμνάσιο Θεσσαλονίκης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές. (Χειροκροτήματα)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ζητήσω από τον κύριο Υπουργό, ο οποίος μίλησε για ιδεολογικοπολιτική σύγχυση, πως δεν είμαστε αριστεροί, δεν είμαστε σοσιαλιστές, να μου πει εσείς τι είστε, που φέρατε εδώ ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι κομμένο και ραμμένο για ένα ολιγοπώλιο εταιρειών οδικής βοήθειας. Πέστε μου εσείς τι είστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το οποίο υπηρετεί και η Γ.Σ.Ε.Ε. προφανώς, που στηρίζει το νομοσχέδιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αφήστε τώρα τη Γ.Σ.Ε.Ε., κύριε Υπουργέ. Αφήστε τις λαθροχειρίες, κύριε Υπουργέ. Και αντί να απαντάτε στα επιχειρήματα που σας τίθενται από το Βήμα της Βουλής, επικαλείστε κάποιες ανακοινώσεις, οι οποίες δεν έχουν καμμία σχέση με το θέμα.

Η Γ.Σ.Ε.Ε. δεν αναφέρεται σε καμμία περίπτωση στον τρόπο που πάτε να μεθοδεύσετε και να οργανώσετε την οδική βοήθεια.

Κύριε Υπουργέ, αυτή τη στιγμή πετάτε τετρακόσιες οικογενειακές επιχειρήσεις, μικρές επιχειρήσεις, στο δρόμο. Τις κλείνετε.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Ρεγκούζα, μην παρεμβαίνετε, διότι είναι και από την περιφέρειά σας, είναι κόσμος που δουλεύει, δεν κλέβει, προσφέρει κάποιες υπηρεσίες, ζει απ' αυτές τις υπηρεσίες. Και έρχεται ένα νομοσχέδιο ξαφνικά και τους λέει «τελειώσατε, κύριοι, στο δρόμο όλοι». Αυτό λέει το νομοσχέδιο. Διαλύει τη μικρομεσαία επιχείρηση, κυρίως την οικογενειακή επιχείρηση. Αυτοί οι εργαζόμενοι θα μείνουν στο δρόμο. Πρέπει να γίνουν όμηροι αυτής της μεικτής πανελλαδικής εταιρείας, την οποία όμως δεν θα μπορούν να την εξυπηρετήσουν, όπως δούλευαν μέχρι σήμερα, γιατί τίθενται κάποιες προδιαγραφές από το νομοσχέδιο, απαράδεκτες. Είναι πρωτοφανείς προδιαγραφές.

Δεν κατάλαβα. Αν εγώ έχω ένα αμάξι και θέλω να προσφέρω μια υπηρεσία οδικής βοήθειας σ' ένα νομό και να συμβληθώ με μια εταιρεία για να κάνω αυτή τη δουλειά, γιατί με εμποδίζετε εσείς;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Θέλει τρεις οδηγούς...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν μπορεί να το κάνει. Θέλει προδιαγραφές. Κύριοι, διαβάστε το νομοσχέδιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Δεν το έχουμε διαβάσει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ε, αφού δεν το έχετε διαβάσει. Θέλει προδιαγραφές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ, κύριε συναδέλφε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Οι οδηγοί πρέπει να μπαίνουν ανά αυτοκίνητο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Αυτό λέμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όχι γενικώς. Εβδομήντα πέντε οχήματα, τόσο οδηγοί.

Διαβάστε το νομοσχέδιο και μην παρεμβαίνετε από κάτω. Αν θέλετε, πάρτε το λόγο να πείτε τα επιχειρήματά σας. Αλλά είστε εκτεθειμένοι. Βλέπω μια ανησυχία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ, κύριε Λαφαζάνη. Απευθύνετε στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εγώ απευθύνομαι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Απευθύνετε στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας και λέτε ότι δεν διάβασε το νομοσχέδιο; Δεν είναι προσβλητικά αυτά που λέτε; Ή γενικότερα για τους συναδέλφους; Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Καθόλου προσβλητικά. Είναι η ωμή αλήθεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Γιατί υποτιμάτε τους συναδέλφους σας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν υποτιμώ κανέναν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είναι προσβλητικό αυτό που λέτε, αν διάβασαν το νομοσχέδιο. Με ποιο δικαίωμα το λέτε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με συγχωρείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αυθαίρετείτε, κύριε Λαφαζάνη και προσβάλλετε τους Βουλευτές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κανέναν δεν προσβάλλω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τους προσβάλλετε. Κανέναν δεν έχει το δικαίωμα να εκφράζεται έτσι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κοιτάξτε να δείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Από πού αντλείτε το δικαίωμα να αποφαινέστε αν διάβασε ή δεν διάβασε κανείς το νομοσχέδιο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Εσείς πρέπει να προστατεύετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να είστε προσεκτικός. Διαφορετικά, θα έχετε επιπτώσεις. Δεν μπορείτε να προσβάλλετε το Σώμα. Δεν μπορείτε να ερμηνεύετε εσείς αν οι Βουλευτές διάβασαν το νομοσχέδιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορεί να μιλάτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το χρόνο μου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το χρόνο τον έχετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εγώ δικαιούμαι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν δικαιούστε να προσβάλλετε τους Βουλευτές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μια στιγμή να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν μπορείτε να προσβάλλετε τους Βουλευτές λέγοντας ότι δεν διάβασαν το νομοσχέδιο, εσείς και ορισμένοι άλλοι κάποιες φορές. Προσβάλλετε το Σώμα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Η κατάσταση έχει γίνει ανυπόφορη πλέον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έχετε δικαίωμα να μιλήσετε. Θα σας δοθεί ο χρόνος. Αλλά μην εκφράζεστε έτσι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αν θέλετε να μη μιλάει κανένας από την Αντιπολίτευση, ευχαρίστως.

Κύριε Πρόεδρε, μια στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Θα συνεχίσω, βεβαίως. Αλλά εσείς με αυτά τα οποία λέτε προσπαθείτε να υποβαθμίσετε την ομιλία μου και στο κάτω-κάτω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εγώ προσπαθώ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ακούστε κιόλας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να ακούσω, βεβαίως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ακούστε και εμένα. Λοιπόν, δικαιούμαι να αναφέρομαι σ' έναν Βουλευτή ή στον εισηγητή της πλειοψηφίας, εφόσον αυτά τα οποία λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν δικαιούστε να τον υποτιμάτε λέγοντας ότι δεν διάβασε το νομοσχέδιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μη μου τρώτε το χρόνο, γιατί δεν ξεμπερδεύουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έχετε χρόνο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μη μου τρώτε το χρόνο, λοιπόν. Είστε πάνω από το Βήμα και ξεκίνησα να ομιλώ και έχει γίνει σάλος στην Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα έχετε χρόνο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Επεμβαίνει ο Υπουργός, επεμβαίνουν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τους προσβάλλετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αφήστε να μιλήσουμε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Και απευθύνετε και στον εισηγητή κόμματος και λέτε ότι δεν διάβασε το νομοσχέδιο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ο εισηγητής του κόμματος απευθύνθηκε σε μένα. Δεν απευθύνθηκα εγώ. Εγώ μιλάω για το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε, κύριε Λαφαζάνη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Καταλαβαίνω την ταραχή, πάντως, και την ανησυχία. Δεν θέλετε ενοχλητικές φωνές...

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Σε τι να ενοχληθούμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να μη γίνονται διακοπές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν σας αρέσουν οι ενοχλητι-

κές φωνές...

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Εμάς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ορίστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ πάρα πολύ. Τελείωσε αυτή η ιστορία και η ένταση.

Συνεχίστε, παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Σας ενοχλούν ορισμένες φωνές...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Προστατεύω τον ομιλητή όταν δεν θίγει την αξιοπρέπεια των συναδέλφων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μα, δεν μπορώ να μιλήσω. Πρώτη φορά μου συμβαίνει. Αφήστε να μιλήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μιλήστε.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι, κύριε Κουβέλη. Μετά θα πάρετε το λόγο, αν θέλετε.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Θα έχετε ακούσει πολλούς Υπουργούς να λένε στους συναδέλφους «δεν διαβάσατε το νομοσχέδιο». Μεροληπτείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι, κύριε Κουβέλη. Πιστεύω ότι πρέπει να είστε συνήγορος στην παρέμβαση του Προεδρείου. Όχι στην υπεράσπιση του συναδέλφου σας επειδή είστε στο ίδιο κόμμα. Εδώ δεν λειτουργούν μόνο κόμματα, εδώ λειτουργούν και Βουλευτές.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Μεροληπτείτε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν μεροληπτώ καθόλου. Και αποφαινεται το Σώμα αν μεροληπτώ ή όχι.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Διαβάσατε τα Πρακτικά να δείτε τι προηγήθηκε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν μπορεί να ενθαρρύνετε Βουλευτές να προσβάλλουν άλλους ότι είναι αδιάβαστοι. Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Δεν το περίμενα από σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εγώ δεν καταλαβαίνω ούτε τον εκνευρισμό του Προεδρείου ούτε τον εκνευρισμό του Υπουργού...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ζητάτε και τα ρέστα τώρα; Τι θράσος είναι αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αφήστε με να μιλήσω επιτέλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Προεδρείο παρεμβαίνει για τη λειτουργία του Κοινοβουλίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρέπει να κατέβουμε κάτω; Δεν έχω δικαίωμα να μιλάω για εκνευρισμό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι, δεν έχετε δικαίωμα να λέτε προσβλητικές φράσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Καταλαβαίνω ότι ενοχλούν ορισμένα πράγματα, αλλά ηρεμήστε. Θα τα ακούσετε όλα, διότι είναι αλήθειες.

Επαναλαμβάνω, πάτε να κλείσετε όλες αυτές τις μικρομεσαιές οικογενειακές επιχειρήσεις. Καμμία οικογενειακή επιχείρηση δεν μπορεί να λειτουργήσει σ' αυτό το χώρο πλέον. Και ερωτώ: Σε τι βλάπτει η λειτουργία μιας οικογενειακής επιχείρησης στον τομέα της οδικής βοήθειας; Στο να προσφέρει μια υπηρεσία; Τι σας ενοχλεί αυτό και θέλετε να βάλετε τέτοιες προδιαγραφές που να μη μπορούν ανά νομό και πανελλαδικά να εξυπηρετήσουν αυτές οι επιχειρήσεις; Επομένως, δια νόμου τίθενται εκτός λειτουργίας.

Το επιχείρημα που λέτε: Να κάνουν κοινοπραξίες. Να κάνουν συγχωνεύσεις. Ουδμία αντίρρηση. Να κάνουν χιλίες κοινοπραξίες και χιλίες συγχωνεύσεις. Και εμείς θα το ενθαρρύνουμε. Αλλά όχι υποχρεωτικά. Όχι δια νόμου να το επιβάλετε.

Οι κοινοπραξίες και οι συγχωνεύσεις γίνονται εθελοντικά. Γίνονται διότι υπάρχει αμοιβαίο συμφέρον, γιατί θεωρούν ότι με τη συλλογική δραστηριότητά τους μπορούν να έχουν μεγαλύτερα οφέλη, να πάνε καλύτερα, να προσφέρουν στο κοινωνικό σύνολο, οι ίδιες να προκύψουν περισσότερα.

Είναι πρωτοφανές να φέρνεται νομοσχέδιο, το οποίο να υποχρεώνει για να επιβιώσει ο άλλος να κάνει κοινοπραξίες και συγ-

χωνεύσεις. Πού ακούστηκε αυτό; Κολεκτιβισμό κάνετε; Εμείς έχουμε φύγει απ' αυτή τη λογική όπως και στο σοσιαλισμό και λέμε ότι δεν μπορεί οι συνεταιρισμοί κ.λπ. να είναι υποχρεωτικοί, καταναγκαστικοί, να γίνονται με το ζόρι. Θα είναι εθελοντικοί, θα είναι διά της πειθούς, δια της προσπάθειας να αναγνωριστεί το κοινό συμφέρον με κίνητρα. Έτσι θα γίνουν κοινοπραξίες και συνενώσεις. Όχι με τη δαμόκλειο σπάθη ενός νόμου. Έτσι θα φέρετε ανεργία. Πού θα δουλέψουν αυτές οι τρεις χιλιάδες άνθρωποι; Πώς θα επιζήσουν αυτές οι τετρακόσιες επιχειρήσεις που είναι κυρίως οικογενειακές; Πώς θα επιβιώσουν και μάλιστα με αυτή την ανεργία;

Να πω ότι θέλετε να πάτε προς συγχωνεύσεις και κοινοπραξίες. Ποια είναι τα κίνητρα που προσφέρετε από το νομοσχέδιό σας προς αυτή την κατεύθυνση; Ποια είναι η λογική αυτή η οποία λέει: συγχωνευτείτε αλλιώς κλείνετε, κάντε κοινοπραξίες αλλιώς θα μείνετε στο δρόμο;

Λέω και πάλι: Και κοινοπραξίες να γίνουν, πάλι δεν φτάνουν για να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα. Το ζήτημα, αυτό που σας ενδιαφέρει είναι να οργανώσετε δια νόμου μια αγορά με δύο, τρεις το πολύ επιχειρήσεις; Εγώ δεν κρίνω προθέσεις, κρίνω διατάξεις του νομοσχεδίου. Να κάνετε μια αγορά με δύο-τρεις μεγάλες επιχειρήσεις, που στο τέλος θα μείνει μια επιχείρηση; Και αυτό το λέτε ανταγωνισμό με μια επιχείρηση; Βεβαίως, εκεί οδηγεί ο φιλελευθερισμός σας.

Παντού και πάντοτε ο φιλελευθερισμός στο όνομα της απελευθέρωσης των αγορών, οδηγούσε με μαθηματική ακρίβεια στη συνέχεια σε συγκέντρωση. Εδώ, όμως, κάνετε και το εξής απίθανο. Πάτε με νόμο να κάνετε τη συγκέντρωση και να πείτε: «αυτοί οι τρεις», μετά: «αυτοί οι δύο» και στο τέλος, «αυτός ο ένας» που θα ελέγχει την αγορά.

Και πού θα πάνε τα τιμολόγια, κύριε Υπουργέ, με αυτή τη λογική, την οποία έχετε; Διότι μια οικογενειακή επιχείρηση με λίγα μέσα έχει μια ευελιξία. Μπορεί να τρέξει, να δουλέψει, να προσφέρει κάποια υπηρεσία. Όμως, όταν συγκεντρωθεί η αγορά αυτή πλέον, αυτός που θα την ελέγχει την αγορά, θα επιβάλει τους κανόνες νομοτελειακά και μονοπωλιακά. Και δείτε πού οδηγείτε την κατάσταση. Κατά 40% από 1-1-2008, δηλαδή άμεσα, αυξάνονται τα ασφάλιστρα στα αυτοκίνητα. Γιατί αυξάνονται κατά 40% τα ασφάλιστρα στα αυτοκίνητα; Λειτουργείτε υπέρ των ασφαλιστικών εταιρειών, δηλαδή και υπέρ των μεγάλων εταιρειών οδικής βοήθειας. Γιατί να αυξηθούν κατά 40% τα ασφάλιστρα στα αυτοκίνητα και από 1-1-2009 να αυξηθούν κατά 90%;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δικό μου θέμα είναι αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι θα πει: δεν είναι θέμα δικό σας; Όταν απελευθερώνετε τις αγορές, διαμορφώνετε ολιγοπωλιακές καταστάσεις και πέντε τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρείες γίγαντες παίζουν την αγορά. Αυτό το αποτέλεσμα έχουμε. Σας λέω για τις αυξήσεις 40% και 90% και μου λέτε: «δεν είναι δικό μου θέμα», η αγορά είναι ελεύθερη. Να, όμως, που οι αγορές διαμορφώνονται και με νομοσχέδια και που οδηγούν αυτές οι αγορές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλω να πω ότι δεν είναι θέμα του Υπουργείου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ερωτώ, όταν δίδετε δια νόμου με υπουργικές αποφάσεις 3% αυξήσεις στους μισθούς, πώς θα ανταποκριθούν οι άνθρωποι αυτοί με υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου τους, η οποία τινάζεται συνεχώς στα ύψη; Και βέβαια οι υπηρεσίες είναι κάκιστες, στην πλειονότητα των περιπτώσεων.

Εκεί θα πάνε τα πράγματα, λοιπόν, με τη νέα αγορά, την οποία προπαθείτε δια νόμου να διαμορφώσετε με το νομοσχέδιό σας. Και ο μεγάλος αγνοημένος σε αυτήν την περίπτωση είναι ο πολίτης.

Εγώ θα καταλάβαινα ένα νομοσχέδιο με το οποίο θα βάζατε αυστηρές, αυστηρότατες προδιαγραφές στην εξυπηρέτηση των πολιτών, στην ποιότητα υπηρεσίας των πολιτών, στην ταχύτητα, στην καινοτομία, στην ποιότητα εξυπηρέτησής τους. Ούτε μια διάταξη δεν υπάρχει για τον πολίτη. Απολύτως καμμία διά-

ταξη. Καμμία προστασία για τον πολίτη.

Βεβαίως, έχετε το επιχείρημα, το οποίο επικαλείστε και μας λέτε, μα βάζουμε να έχουν τόσα οχήματα, να έχουν σταθμό. Κύριε Υπουργέ, αυτό δεν είναι επιχείρημα, τα οχήματα, διότι μπορεί να έχει πολλά οχήματα, παραδείγματος χάριν η Ε.Λ.Π.Α. –δεν θέλω να κατηγορήσω τη συγκεκριμένη εταιρεία, το αναφέρω για να κάνω παραστατικό το λόγο μου- αλλά εγώ να περιμένω επτά ώρες στο δρόμο, για να έρθει η Οδική Βοήθεια. Λέω ένα παράδειγμα, δεν αναφέρομαι στη συγκεκριμένη εταιρεία, δεν με ενδιαφέρει να θίξω ονόματα συγκεκριμένων εταιρειών, αυτή τη στιγμή. Το κάνω για να συνεννοούμαστε καλύτερα. Μπορεί να είναι η μία ή άλλη εταιρεία και να είμαι επτά ώρες στο δρόμο και η εξυπηρέτηση που θα μου προσφέρει να είναι κακίστη και να πάει το αυτοκίνητό μου, εκεί που θέλω να πάει, μετά από μια εβδομάδα. Ποια δίωξη, ποια κύρωση μπορεί να έχει αυτή η εταιρεία με το νομοσχέδιο που φέρνεται εδώ για να ψηφιστεί;

Σας το υπογραμμίσαμε στην επιτροπή, να βάλετε ένα δελτίο παροχής υπηρεσιών, όπου εγώ για παράδειγμα παίρνω τηλέφωνο για να εξυπηρετηθώ, θα αναγράφεται η ώρα που έκανα το τηλέφωνο, θα αναγράφεται, επίσης, πότε ήρθε το αυτοκίνητο για να με εξυπηρετήσει, θα αναγράφονται οι υπηρεσίες, οι οποίες προσεφέρθηκαν. Και εγώ θα μπορώ, με βάση αυτή, να κινηθώ σαν καταναλωτής. Να βάλετε ελάχιστες προδιαγραφές στην εξυπηρέτηση, όσο κι από άποψη ποιότητας, όσο κι από άποψη ταχύτητας.

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

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, γιατί είχα και διακοπές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα έχετε όσο χρόνο θέλετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Να βάλετε ελάχιστες προδιαγραφές εξυπηρέτησης, ώστε να μπορεί να στηριχθεί ο πολίτης και να διεκδικήσει το δικό του γι' αυτά που πληρώνει, κατά πόσο είναι ανταποδοτικά σε υπηρεσίες.

Δεν έχετε απολύτως τίποτα στο νομοσχέδιό σας για όλα αυτά τα θέματα. Οι κυρώσεις αφορούν στις προδιαγραφές, δηλαδή μήπως δουλέψει και κανένας μικρομεσαίος, μήπως δουλέψει και κανένας ο οποίος δεν έχει τις προδιαγραφές ενός γίγαντα, ο οποίος θα ελέγχει πανελλαδικά το πλαίσιο. Δεν βοηθάει, λοιπόν, το νομοσχέδιό σας απ' αυτή την άποψη ούτε τους πολίτες, τους χρήστες των υπηρεσιών.

Το νομοσχέδιό σας κυρίως θα έπρεπε να κατατείνει προς αυτή την κατεύθυνση. Δηλαδή, δεν με ενδιαφέρει εμένα αν έχει ένα αυτοκίνητο μια επιχείρηση, είκοσι αυτοκίνητα, χίλια αυτοκίνητα, δέκα χιλιάδες αυτοκίνητα. Αυτό που με ενδιαφέρει είναι αν έχει την ταχύτητα αυτή, την εξυπηρέτηση και την ποιότητα της εξυπηρέτησης απέναντί μου. Αυτό το αγνοείτε ως κεφάλαιο στο νομοσχέδιό σας. Πού θα προστρέξει, λοιπόν, ο καταναλωτής ο οποίος πληττείται; Στο Συνήγορο του Καταναλωτή θα πάει; Ποια θα είναι η νομοθετική κάλυψή του, από συμβάσεις μάλιστα οι οποίες ξέρετε ότι περιέχουν ψιλά γράμματα, είναι πολυδαίδαλες και καμμία φορά υπογράφονται από ανθρώπους οι οποίοι δεν μπορούν να τις κατανοήσουν πλήρως;

Από εκεί και πέρα, δεν προσφέρεται καμμία διασφάλιση στους εργαζόμενους. Διότι το πρώτο που πρέπει να πείτε είναι «ανά όχημα». Δεν λέτε «το όχημα», εσείς βάζετε συνολικά το θέμα των εργαζομένων, όχι το όχημα. Και για τα οχήματα έπρεπε να συνδεθούν φυσικά και με τον αριθμό των αυτοκινήτων που καλύπτουν για κάθε εταιρεία οδικής βοήθειας. Όχι γενικά να πάνε στο πανελλαδικό. Όταν έχει πεντακόσιους πελάτες ο άλλος, θα διαθέτει αυτοκίνητα ανάλογα με τους πελάτες που εξυπηρετεί, τον τόπο που εξυπηρετεί και στην έκταση που τους εξυπηρετεί. Εσείς πάτε σε άλλες λογικές, αλλά εγώ σας λέω ότι και εδώ οι δεσμεύσεις σας είναι «χλωμές» για τους εργαζόμενους. Διότι αυτό το οποίο έπρεπε να αποσαφηνίσετε είναι αν έχουμε εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης και με συμβάσεις αορίστου χρόνου ή εργαζόμενους οποιασδήποτε άλλης μορφής εργασιακής σχέσης. Εσείς ενθαρρύνετε το αντίθετο, διότι λέτε με σαφήνεια μέσα ότι οποιαδήποτε μορφή εργασιακής σχέσης μπορεί να έχουν. Μάλιστα, για να μη γίνει παρερμηνεία,

τονίζετε παρακάτω σε άλλη παράγραφο ότι μπορεί να είναι και πλήρους και μερικής απασχόλησης. Εάν, όμως, είναι μερικής απασχόλησης, μπορεί να είναι οι εργαζόμενοι που προβλέπεται στο νομοσχέδιο μερικής απασχόλησης. Τότε λυπάμαι πάρα πολύ. Αντί να ενισχύσουμε την απασχόληση έστω στις μεγάλες εταιρείες που θα διαμορφωθούν, θα τη μειώσουμε. Θα μετατρέψουμε τις σχέσεις που υπάρχουν σε ευέλικτες σχέσεις εργασίας. Πώς το εμποδίζετε αυτό με το νομοσχέδιό σας; Πού κατατείνει η κατοχύρωση εργαζομένων οι οποίοι να έχουν μία σχετική ασφάλεια με συμβάσεις ισχυρές και με πλήρη απασχόληση; Καμμία κατοχύρωση δεν έχετε. Απολύτως τίποτα.

Αυτό το νομοσχέδιο κανονικά, κύριε Υπουργέ, έπρεπε να το αποσύρετε, να πάτε σ' έναν ουσιαστικό διάλογο. Με το διάλογο που έγινε στην επιτροπή –αρκεί αυτός ο διάλογος στην επιτροπή- και με τις ιδέες που εκφράστηκαν, με τις απόψεις που διατυπώθηκαν, με τα όσα είπαν οι φορείς, θα μπορούσατε να διατυπώσετε αν θέλατε ένα νέο νομοσχέδιο, το οποίο θα ήταν πολύ καλύτερο και θα ανταποκρινόταν στην ανάγκη να βοηθήσουμε τον πολίτη κατά κύριο λόγο. Αλλά εσείς επιμένετε σ' ένα έκτρωμα το οποίο φτιάξατε, ένα «κουστομακάκι» νομοθετικό, που θέλετε να φορέσετε στα πράγματα, το οποίο είναι εκτός τόπου και χρόνου και βλάπτει τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, βλάπτει τους εργαζόμενους, θα βλάψει και τον πολίτη στις προσφερόμενες υπηρεσίες και το μόνο που θα εξυπηρετήσει είναι λίγες επιχειρήσεις του κλάδου.

Για όλους αυτούς τους λόγους, είναι προφανές ότι θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς)

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

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για πέντε λεπτά και σας θυμίζω ότι από τον Κανονισμό δικαιούστε να παρεμβαίνετε πέντε λεπτά για πρώτη φορά και μετά από κάθε ομιλητή τρία λεπτά. Γι' αυτό η παράκληση είναι να μη διακόπτετε τους ομιλητές.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ υποχρέωσή μου να απαντήσω σε μερικές αιτιάσεις του κ. Παπουτσή και του κ. Λαφαζάνη, προκειμένου να διευκρινιστούν κάποια θέματα, τα οποία ενδεχομένως δεν γνωρίζουν ορισμένοι συνάδελφοι στο Σώμα.

Κατ' αρχήν, σε σχέση με την παρατήρηση για τα όρια που τίθενται στην είσοδο στην αγορά. Επιδιώχθηκε μάλιστα και ο αριθμός, ότι απαιτούνται επενδύσεις 10.000.000 ευρώ για να μπορέσει κανείς να παρέχει υπηρεσίες οδικής βοήθειας. Μα, μίλησα προηγουμένως για τους συνεργάτες και είπα ότι η διαφορά που έχουμε πια με το καινούριο νομοσχέδιο είναι ότι, ενώ σε ολόκληρη τη Φθιώτιδα είχατε ένα αυτοκίνητο, τώρα θα έχετε τέσσερα και ενώ στο Ηράκλειο είχατε ένα αυτοκίνητο, τώρα θα έχετε δύο και μάλιστα σε μορφή κοινοπραξίας. Πού είναι η επένδυση των 10.000.000 ευρώ; Δεν υπάρχει καμμία απολύτως επένδυση. Απλά, οι δύο μεμονωμένοι κάνουν μια κοινοπραξία για να υπάρχουν καλύτερες υπηρεσίες στον καταναλωτή. Πρέπει να το σκεφτόμαστε, πρέπει να υπάρχει έγκαιρη εξυπηρέτηση του καταναλωτή.

Για τους καταναλωτές πάλι, υπήρξε παρατήρηση σε σχέση με τις τιμές. Μίλησα στην πρωτολογία μου και θα επαναλάβω τα ίδια. Θα λειτουργήσει η αγορά και αυτό είναι πάντοτε σε όλο τον κόσμο προς όφελος του καταναλωτή. Αλλά γιατί λησμονείτε και την παράμετρο ποιότητα, την εξυπηρέτηση του καταναλωτή; Πρέπει δηλαδή ένας καταναλωτής να παθαίνει ατύχημα σήμερα και να καλύπτεται αύριο, διότι σε μια ολόκληρη περιφέρεια η εταιρεία στην οποία είναι ασφαλισμένος διαθέτει ένα μόνο φορτηγό; Αυτό δεν πρέπει να μας ενδιαφέρει; Πρέπει να αδιαφορήσουμε γι' αυτούς τους ανθρώπους; Και νομίζω –αν και δεν μου πέφτει λόγος- ότι και εσείς κάνετε πολιτικό λάθος που υποθέσετε γι' αυτήν την παράμετρο, αλλά αυτό είναι δική σας υπόθεση.

Μελέτη επιπτώσεων. Βεβαίως, υπάρχει μελέτη επιπτώσεων.

Υπάρχει η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου που αναφέρεται σε όλες τις θετικές επιπτώσεις που θα υπάρξουν στην ελληνική οικονομία.

Ίδια μέσα. Δήθεν παραβιάζουμε την κοινοτική οδηγία και δεν έχουμε ευαισθησία στο συγκεκριμένο θέμα. Δεν θέλω να πω πόσες κοινοτικές οδηγίες έχει παραβιάσει το Π.Α.Σ.Ο.Κ., αλλά θέλω να αναφέρω ξεκάθαρα ότι ίδια μέσα προβλέπονται μόνο για τις πανελλαδικές εταιρείες. Όλοι οι άλλοι μπορεί να έχουν ό,τι θέλουν και μπορούν να κινούνται όπως θέλουν, με βάση τις αρχές της ελεύθερης αγοράς, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι θα σέβονται τον καταναλωτή και ότι θα παρέχουν υπηρεσίες ποιοτικές.

Θέλω, επίσης, να σταθώ σε κάτι τελευταίο το οποίο ανέφερε ο κ. Παπουτσής. Άφησε να εννοηθεί ότι δήθεν με κάποια φωτογραφική διάταξη υπηρετούνται συγκεκριμένες εταιρείες ή συγκεκριμένη εταιρεία. Προσωπικά, όπως και όλοι σας υποθέτω, έχω πολύ μεγάλη ευαισθησία στο συγκεκριμένο θέμα. Μπορείτε να με κατηγορήσετε για φιλελεύθερο, για κολλεκτιβιστή, όπως είπε ο κ. Λαφαζάνης, για ό,τι θέλετε, αλλά πάντως δεν δέχομαι συζήτηση γι' αυτήν την παράμετρο. Και παρακαλώ, όταν αναφέρονται τέτοιου είδους επιχειρήματα στην Αίθουσα, να αποδεικνύονται κιόλας ή έστω να υπάρχει μια ένδειξη.

Υποθέτω, έχοντας παρακολουθήσει την εξέλιξη των συζητήσεων ότι ο κ. Παπουτσής αναφέρθηκε σε μια διάταξη που υπήρχε στο νομοσχέδιο που είχε ετοιμαστεί πριν από εκλογές και το οποίο ήταν σε διαβούλευση προφανώς, δεν ήταν σε τελική μορφή. Η διάταξη έλεγε πως όταν είσαι ασφαλιστική εταιρεία, για να παράσχεις υπηρεσίες οδικής βοήθειας, αν δεν έχεις ίδια μέσα, θα πρέπει να συνεργαστείς με άλλες εταιρείες οδικής βοήθειας. Και επανέφερα αυτό που ισχύει σήμερα, δηλαδή την απευθείας συνεργασία των ασφαλιστικών εταιρειών με συνεργάτες. Και το δέχτηκαν οι ασφαλιστικές εταιρείες, αλλά δεν το δέχεστε εσείς. Είστε περισσότερο υπέρμαχοι των συμφερόντων των ασφαλιστικών εταιρειών από ό,τι είναι οι ίδιες για τους εαυτούς τους.

Η μόνη διαφορά που έχουμε είναι ότι εκεί που είχαμε ένα φορτηγό ανά νομό, ανάλογα με το μέγεθος του νομού και το μεταφορικό έργο, έχουμε δύο, τρία, τέσσερα σε κοινοπραξίες. Νομίζω ότι είναι απλά ελληνικά και τα καταλαβαίνουν οι Έλληνες πολίτες, εκτός απ' αυτούς που πραγματικά σ' αυτήν την Αίθουσα για κάποιους λόγους δεν θέλουν να το καταλάβουν.

Ο κ. Λαφαζάνης είπε και το ένα φορτηγό τι μας ενοχλεί. Εμένα, προσωπικά, δεν με ενοχλεί ως Υπουργό, αλλά θα με ενοχλούσε ως πολίτη αν το αυτοκίνητό μου πάθει κάτι και είμαι ασφαλισμένος σ' αυτήν την εταιρεία και έχω πρόβλημα σήμερα και μου παρασχεθούν οι υπηρεσίες οδικής βοήθειας αύριο ή μεθαύριο. Στις δε τουριστικές περιοχές έχουμε ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα. Αυτό είναι που μας ενοχλεί και γι' αυτό επενδύουμε στην παράμετρο ποιότητα και γι' αυτό λέμε να γίνουν κοινοπραξίες. Δεν τις επιβάλλουμε τις κοινοπραξίες, εθελοντικές είναι. Αλλά διερρωτώ γιατί να μη συνεταιριστούν αυτοί οι άνθρωποι. Όπως είπα και πριν, συνεταιρίζονται οι αγρότες. Κανένα πρόβλημα. Συνεταιρίζονται οι υδραυλικοί και οι ηλεκτρολόγοι. Κανένα πρόβλημα. Τα φορτηγά, δηλαδή, γιατί θα πρέπει να δεχτούμε, για κάποιο μυστήριο λόγο που δεν έχει εξηγηθεί, ότι δεν μπορούν να συνεταιρίζονται;

Κυρώσεις: οι κυρώσεις, κύριε Λαφαζάνη, είναι στο άρθρο 14. Και είπα πριν: «πέραν των υποχρεώσεων που υπάρχουν, λόγω του Αστικού Κώδικα και των συμβάσεων που συνάπτει μια εταιρεία με έναν ιδιώτη, υπάρχουν και διοικητικές κυρώσεις στο άρθρο 14». Θέλετε να το διαβάσω, δηλαδή, να καταγραφεί στα Πρακτικά; Δεν καταλαβαίνω γιατί επιμένετε σ' αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Να το διαβάσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και οι κυρώσεις αυτές είναι σε άμεση συνάρτηση με τις υποχρεώσεις των εταιρειών αυτών που –και είναι δυόμισι σελίδες– αναφέρονται στο άρθρο 2: «Να λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο, να παρέχουν άμεση βοήθεια, να πηγαίνουν το αυτοκίνητο όπου τους υποδειχθεί, να έχουν τα αυτοκίνητα διασκορπισμένα σε όλο το νομό, να είναι ασφαλισμένο το μεταφερόμενο αυτοκίνητο και οι επιβάτες κ.λπ.». Δεν

είναι ανάγκη να τα διαβάσω όλα. Διαβάζοντας το άρθρο 2, τα καταλαβαίνετε. Και, όπως είπα στην επιτροπή, οι υποχρεώσεις αυτές δεν είναι υποχρεώσεις των εταιρειών απέναντι στο ΝΑΤΟ και στους Αμερικάνους, είναι υποχρεώσεις απέναντι στους καταναλωτές –σε ποιους άλλους θα μπορούσε να είναι;– και με βάση αυτές επιβάλλονται κυρώσεις. Και αυτό είναι το καινούργιο νομοθετικό πλαίσιο, ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Είπε ο κ. Λαφαζάνης να χρησιμοποιήσω τις απόψεις της Αντιπολίτευσης. Είμαι ο πρώτος πραγματικά που είμαι διατεθειμένος να χρησιμοποιήσω τις απόψεις της Αντιπολίτευσης, αλλά διερρωτώ ποιες απόψεις. Τις απόψεις που από τη μια μεριά υποστηρίζουν ότι θα πρέπει να προστατεύσουμε τις μικρές εταιρείες και από την άλλη ότι θα πρέπει να αυξήσουμε τους εργαζόμενους που δουλεύουν σ' αυτές τις μικρές εταιρείες, επιβαρύνοντας το κόστος τους; Ποιες απόψεις; Εδώ υπάρχει μια απόλυτη σύγχυση. Παρακαλώ, ξεκαθαρίστε τα με τους εαυτούς σας, συμφωνείτε τι θέλετε, ποια είναι η στρατηγική σας, ποιες είναι οι απόψεις σας και όταν αποκτήσετε αυτές τις απόψεις, εγώ ευχαρίστως να τις δεχτώ.

Και επειδή επιμένετε ότι, δήθεν, εμείς καταφέραμε μ' ένα μαγικό τρόπο να καταστρέψουμε όλους –και τις μικρές και τις μεγάλες επιχειρήσεις και τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και τους εργοδότες και τους εργαζόμενους και τους καταναλωτές, μ' ένα νομοσχέδιο καταστρέψαμε τα πάντα– σας λέω απλώς ότι με αυτές τις τακτικές εσείς καταστρέφετε την αξιοπιστία σας και τα επιχειρήματά σας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Παπουτσής έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς είμαι απόλυτα βέβαιος ότι ο συνάδελφος του κυρίου Υπουργού, ο εποπτεύων το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, όπως και οι εργαζόμενοι στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον θα ασχοληθούν με τις αρμοδιότητες τις οποίες ήδη ανακοίνωσε ότι έχουν, δηλαδή για τη μελέτη των επιπτώσεων στην αγορά. Ως γνωστόν, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους επιλαμβάνεται των σχεδίων νόμων, προκειμένου να διαπιστώσει το βάρος επί των δημοσιονομικών του κράτους. Εγώ σας ρώτησα αν υπήρχε μελέτη των επιπτώσεων στην αγορά και κυρίως στην οικονομία και ιδιαίτερα στις τοπικές κοινωνίες και τις τοπικές οικονομίες. Δεν πήραμε απάντηση. Η απάντηση είναι ότι υπάρχει ισχυρή ενθάρρυνση για τη δημιουργία νέων συνεταιρισμών των οδηγών των αυτοκινήτων ή των μικρών επιχειρήσεων που διαθέτουν φορτηγά αυτοκίνητα, ή που δραστηριοποιούνται στο μέρος της οδικής βοήθειας. Εγώ δεν αντιλαμβάνομαι τι είδους έννοια και αντίληψη περί συνεταιρισμού είναι αυτή στην οποία άκουσα τον κύριο Υπουργό να τοποθετείται προηγουμένως και να επιμένει μάλιστα. Έρχεται στο μυαλό μου το άρθρο 5 του Συντάγματος, το οποίο αναφέρεται στην οικονομική ελευθερία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι ελεύθερο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ναι, με τη διαφορά ότι αυτό που νομοθετείτε, κύριε Υπουργέ –αν δεν το έχετε αντιληφθεί πλήρως και αυτό είναι ακριβώς το επιχείρημα όλης της Αντιπολίτευσης– είναι ο υποχρεωτικός συνεταιρισμός. Θέτετε, δηλαδή, στις μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις και στους οδηγούς των αυτοκινήτων το δίλημμα: ή συνεταιρίζεσθε με τους μεγάλους και ισχυρούς ή κλείνετε και εγκαταλείπετε τον κλάδο. Γι' αυτό ακριβώς ασκούμε κριτική.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μεταξύ τους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Το δεύτερο, στο οποίο θέλω να ανα-

φερθώ, αφορά τη συνδρομή και τα ασφάλιστρα. Οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο έρχονται σε ευθεία αντίθεση με την κείμενη ασφαλιστική νομοθεσία και συγκεκριμένα με το άρθρο 30 του ν.δ. 400/70, δυνάμει του οποίου έχει επέλθει από δεκαετίας και πλέον η πλήρης απελευθέρωση της τιμολογιακής πολιτικής των ασφαλιστικών επιχειρήσεων κατ' επιταγή των κοινοτικών διατάξεων και συγκεκριμένα του άρθρου 29 της Οδηγίας 92/49. Αυτό είναι ένα θέμα, για το οποίο βλέπω ότι και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής τοποθετείται, αλλά τοποθετείται αμφιταλαντευόμενη. Για την ακρίβεια, επιχειρεί να νομιμοποιήσει τη διάταξη που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο, το άρθρο 10, αλλά την επιχειρεί πώς; Επικαλούμενη γνωμοδοτήσεις έκκριτων Ελλήνων νομικών και καθηγητών πανεπιστημίου, αλλά αδιαφορώντας για την ίδια την επιταγή της κοινοτικής νομοθεσίας. Θέτει, δηλαδή, από την πίσω πόρτα την αμφισβήτηση για το τι υπερισχύει: το Κοινοτικό Δίκαιο ή το Εθνικό Δίκαιο; Και θα ήθελα να ακούσω μια απάντηση από την πλευρά του κυρίου Υπουργού, όσον αφορά αυτή τη διάσταση που επισημαίνω.

Ωστόσο, όμως, εκείνο το οποίο θέλω να πω είναι ότι η ρύθμιση η οποία αφορά την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, όπου θεσπίζεται «η απαγόρευση οποιασδήποτε δωρεάν προσφοράς οδικής βοήθειας των οχημάτων, καθώς και της διαφήμισης αυτής της προσφοράς με οποιοδήποτε τρόπο», είναι ευθέως αντίθετη με την κοινοτική νομοθεσία. Στην πραγματικότητα αναιρεί παρανόμως μία συνήθη συναλλακτική πρακτική, η οποία ακολουθείται σε όλα τα πλαίσια, με θεμιτό πλαίσιο λειτουργίας φυσικά του ανταγωνισμού, σε όλους τους τομείς παροχής υπηρεσιών άνευ ανταλλάγματος και όχι μόνο σ' αυτό της οδικής βοήθειας.

Θα ήθελα να ρωτήσω: αν επικρατήσει αυτή η προσέγγιση του κυρίου Υπουργού και της Κυβέρνησης, τότε αυτό θα ισχύει και σε όλες τις άλλες δράσεις, σε όλες τις άλλες συναλλαγές, δηλαδή και στις πιστωτικές κάρτες; Θα ήθελα να ακούσω την προσέγγιση του κυρίου Υπουργού επ' αυτού, γιατί δημιουργεί ένα τρομερό θέμα που αφορά ένα πολύ μεγάλο φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων.

Υπάρχει μία αναφορά στην τελευταία παράγραφο του άρθρου 10, που λέει: «στους όρους του παρόντος άρθρου αρμόδια να αποφασίζει είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού». Αναρωτιέμαι, κύριε Πρόεδρε, σε ποιο σημείο και σε ποιο πεδίο που ορίζεται από το ν. 703/77 η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα διερευνήσει και θα βρει την αρμοδιότητά της για να ασχοληθεί και να επιληφθεί επί αυτών των υποθέσεων; Κατά τη δική μου εκτίμηση, δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής του ν. 703/77 και ως εκ τούτου η αναφορά στην Επιτροπή Ανταγωνισμού στο συγκεκριμένο άρθρο είναι για το θαυμάσιο. Στην πραγματικότητα, χρησιμοποιείται η αναφορά της Επιτροπής Ανταγωνισμού, απλώς και μόνο για να δικαιολογήσει την ελευθερία στον ορισμό των ασφαλιστρών και κυρίως του τιμήματος, με βάση τι; Όχι το ελεύθερο ασφάλιστρο που υπάρχει σε όλα τα συμβόλαια αστικής ευθύνης, αλλά με βάση το κόστος των εταιρειών οδικής βοήθειας. Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, τι έχει να συμβεί. Οι μεν εταιρείες που παρέχουν οδική βοήθεια, αυτή τη στιγμή ορίζουν το κόστος τους εκείνες με βάση τα λειτουργικά τους έξοδα, οι δε ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες παρέχουν σήμερα υπηρεσίες οδικής βοήθειας τι θα κάνουν; Θα ακολουθήσουν το τιμολόγιο των υπηρεσιών των εταιρειών οδικής βοήθειας, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η υποχρέωση των καταναλωτών και ως εκ τούτου θα μετακυληθεί το κόστος και το βάρος όλης της τιμολόγησης στους ίδιους καταναλωτές. Γι' αυτό το λόγο ασκούμε κριτική στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Και επειδή ο κύριος Υπουργός αναρωτιέται τι είναι αυτό το οποίο λείπει «και τι μας προτείνετε», σας προτείνουμε πάρα πολύ καθαρά, κύριε Υπουργέ, να νομοθετήσετε με περισσότερη κοινωνική ευαισθησία. Αυτό είναι το ζητούμενο απ' αυτή την Κυβέρνηση.

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

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Θα περίμενα ακούσω από τον

κύριο Υπουργό επιχειρήματα, αλλά επιδόθηκε σε χαρακτηρισμούς ότι εμείς θέλουμε να βοηθήσουμε, υποτίθεται, τις ασφαλιστικές εταιρείες. Άκουσον-άκουσον! Βλάπτει τις ασφαλιστικές εταιρείες το νομοσχέδιό σας κύριε Υπουργέ; Από πού έως πού βλάπτει τις ασφαλιστικές εταιρείες; Οι ασφαλιστικές εταιρείες θα κάνουν, όσες θέλουν τουλάχιστον, μία μικτή εταιρεία οδικής βοήθειας, θα πηγαίνουν πάλι με τους συνήθεις ομήρους, μόνο που θα είναι υποχρεωμένοι αυτοί να έχουν αναβαθμίσει κάποια πράγματα όσον αφορά το κόστος λειτουργίας τους, όσοι δεν έχουν κλείσει, και θα συνεχίζουν τη δουλειά τους. Μόνο το κόστος των υπηρεσιών θα ανέβει και θα το μετακυλήσουν στον καταναλωτή. Ουδέν πρόβλημα για τις ασφαλιστικές εταιρείες. Και το μέλλον αυτής της αγοράς είναι οι ασφαλιστικές εταιρείες. Ξέρετε καλά ότι αυτές θα φάνε την αγορά, αυτές θα μονοπωλήσουν, θα ολιγοπωλήσουν, σε τελευταία ανάλυση, την αγορά. Αυτές τις ασφαλιστικές εταιρείες ουδόλως τις θίγετε με αυτό το νομοσχέδιο. Και σας είπα ότι όλες οι πολιτικές της Κυβέρνησης συντείνουν στην κατεδάφιση του κοινωνικού ασφαλιστικού συστήματος και βοηθούν τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Προχθές ο κ. Αλογοσκούφης μας ανακοίνωσε πομπωδώς ότι θα προτείνει καινούργια μέτρα, τα οποία θα δίνουν φορολογικά κίνητρα, για να πάμε στα επαγγελματικά ταμεία, δηλαδή στην ιδιωτική ασφάλιση. Αυτό είναι.

Επίσης ο κ. Αλογοσκούφης για τις ασφαλιστικές εταιρείες - που δήθεν κόπτεστε ότι εμείς υπερασπιζόμαστε - κατάργησε το σχετικό χαρτόσημο. Σας είπα ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες αυξάνουν τα τιμολόγια των ασφαλιστρών από 40% έως 90%. Για ποιες ασφαλιστικές εταιρείες, λοιπόν, μας λέτε; Τις ασφαλιστικές εταιρείες εσείς τις εξυπηρετείτε με τις πολιτικές σας. Κλείνετε τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τις πετάτε στο περιθώριο και ειδικά στο περιθώριο πετάγεται η περιφέρεια και πάτε πάλι σε αθηνοκεντρικά συστήματα ή εν πάση περιπτώσει Αθήνα-Θεσσαλονίκη, λες και δεν υπάρχει η υπόλοιπη Ελλάδα, η οποία μπορεί να παίξει ένα ρόλο στην οδική βοήθεια.

Μας είπατε για μικρομεσαίες επιχειρήσεις και για απασχόληση. Βεβαίως, πρέπει να προστατευτεί η απασχόληση. Εσείς δεν προστατεύετε την απασχόληση, την οποία έπρεπε να τη βάλετε ανά όχημα και μάλιστα ανά όχημα -όπως σας είπα και δεν απαντήσατε καθόλου στο σχολιασμό- με σταθερή και πλήρη απασχόληση, όχι ευέλικτες μορφές εργασίας, όχι part time, όχι δελτία παροχής υπηρεσιών τα οποία αφήνετε ανοιχτά και μάλιστα τα ενθαρρύνετε με τις σχετικές διατάξεις του νομοσχεδίου σας.

Τέλος, μας είπατε να διαβάσετε τις κυρώσεις για να δούμε αν προστατεύουν τον πολίτη και τις υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται στον πολίτη και δεν τις διαβάσατε. Να σας τις διαβάσω εγώ, αν έχω το χρόνο να διαβάσω τι λέει το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε: «Τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο από δέκα έως πενήντα χιλιάδες ευρώ εκείνοι που προσφέρουν οδική βοήθεια οχημάτων, χωρίς τη σχετική άδεια». Τι πάει να πει αυτό; Τι σχέση έχει αυτό με τον πολίτη; Σχετική άδεια. Παίρνει την άδεια. Σας εξήγησα εκατό φορές. Έχει, όχι πέντε, αλλά χίλια οχήματα, αλλά καθυστερεί να εξυπηρετήσει τον πολίτη, διότι δεν θέλει να έχει κόστος, γιατί το να πάει γρήγορα έχει κόστος για την εταιρεία. Τον πολίτη δεν τον ενδιαφέρει ποια εταιρεία τον εξυπηρετεί, αν είναι μεγάλη ή μικρή, αν είναι οικογενειακή ή μικρομεσαία ή πολυεθνική. Τον απασχολεί αν θα φτάσει έγκαιρα η οδική βοήθεια και αν όταν φτάσει, να του προσφέρει υπηρεσίες. Γι' αυτό δεν λέτε τίποτα στο νομοσχέδιο.

Άλλη κύρωση, πέντε έως δέκα χιλιάδες ευρώ εκείνοι που δηλώνουν ψευδή στοιχεία στις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες. Όλες οι κυρώσεις που βάζετε αναφέρονται στις προδιαγραφές του νομοσχεδίου σας, ώστε να συγκεντρωθεί ο κλάδος σε δύο-τρεις εταιρείες. Καμμία άλλη κύρωση που να αφορά την εξυπηρέτηση του πολίτη. Ο πολίτης παραμένει απροστάτευτος, έρμαιο των εταιρειών, για τις οποίες πληρώνει συνδρομή και δεν ξέρει αν θα έχει γρήγορες και ποιοτικές υπηρεσίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Λαφαζάνη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα διακόψουμε για δέκα λεπτά τη συνεδρίαση λόγω της επίσκεψης του Αρχιεπισκόπου Αθηνών

και πάσης Ελλάδος στη Βουλή όπου πρέπει να παρίσταται το σύνολο του Προεδρείου και θα συνεχίσουμε με την αγόρευση της κ. Καφαντάρη, της Κοινοβουλευτικής Εκπροσώπου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπή της συνεδρίασης, που έγινε λόγω της έλευσης του Μακαρισιτάτου Αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος. Μας έκανε την τιμή να επισκεφθεί το Κοινοβούλιο και στον οποίο ευχόμαστε καλή επιτυχία στο θεάρεστο και ανθρώπινο έργο, που του ανέθεσε η Εκκλησία μας.

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 στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί-δασκαλοι από το 13^ο Δημοτικό Σχολείο Βόλου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και εγώ ιδιαίτερα, επειδή είναι και συμπολίτες μου.

Τους ευχόμαστε καλές σπουδές και καλή επιστροφή στον πανέμορφο Βόλο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Καφαντάρη για πέντε λεπτά.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά δεν έχω καταλάβει αυτή την απορία που εκφράζετε συνέχεια για το πόσο αντίθετοι είμαστε σ' ένα προφανώς θετικό νομοσχέδιο για τον πολίτη. Σας αποδείξαμε, με πολύ συγκεκριμένα επιχειρήματα, ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι εις βάρος των πολιτών, εις βάρος των εργαζομένων και εις βάρος των μικρών εταιρειών. Ήταν πολύ συγκεκριμένα τα επιχειρήματα που φέραμε.

Μιλάτε συνέχεια για κοινοπραξίες. Μα, δεν μπορούν να λειτουργήσουν οι κοινοπραξίες, όταν είναι εξαρτημένες, με επιβολή συνεργαζόμενες με μεγάλες εταιρείες. Δεν είναι ποτέ δυνατόν να λειτουργήσουν έτσι. Με τι όρους θα συμβάλλονται; Ασφαλώς εις βάρος των κοινοπραξιών, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να λειτουργήσουν.

Πολύ σωστά μέσα στην Αίθουσα συζητήθηκαν οι μικροί της οδικής βοήθειας με τα μπαλικά, που έγιναν σούπερ μάρκετ. Αυτό ακριβώς θα γίνει. Είναι ακριβώς αυτό που θέλουμε να αποφύγουμε. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι τα σούπερ μάρκετ είναι ασύδοτα και ως προς την ποιότητα παροχής υπηρεσιών, δηλαδή, την ποιότητα των προϊόντων που πουλάνε -συνέχεια καταγγελίες ακούγονται- και επίσης γιατί έχουν σχέσεις εργασίας σκλαβοπάζαρου με τους υπαλλήλους τους.

Συνέχεια αυθαίρετα απολύουν. Οι άνθρωποι δουλεύουν με ανεξέλεγκτα ωράρια, με ελαστικές μορφές εργασίας, δεν πληρώνονται υπερωρίες. Ακριβώς το ίδιο θα γίνει και με τις εταιρείες οδικής βοήθειας, σούπερ μάρκετ. Αυτό θεσμοθετεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ως προς την οδική βοήθεια.

Είναι δυνατόν μικροί συνεταιρισμοί, ισότιμοι εταίροι που όλοι μαζί δημιουργούν συνεταιρισμό, να επιβιώσουν όταν εξαναγκάζονται να είναι σε εξάρτηση από τη μεγάλη επιχείρηση; Όχι. Είναι υποκριτικό να μιλάτε για δυνατότητα συνεταιρισμού των μικρών.

Επίσης, είναι υποκριτικό να διατείνεστε ότι προστατεύετε την ποιότητα οδικής βοήθειας, όταν μια μικρή εταιρεία-συνεργάτης θα μπορεί, βεβαίως, να συμβάλλεται και με παραπάνω από μία μεγάλες εταιρείες. Αν τα οχήματα, δηλαδή, του συνεργάτη είναι απασχολημένα με περιστατικά των πελατών της μίας εταιρείας και προκύψουν ανάγκες των πελατών της άλλης εταιρείας, θα εξυπηρετηθούν αυτοί οι άνθρωποι; Αντιφάσεις, κενά, αλλά μόνο εις βάρος των πολιτών, των εργαζομένων και των μικρών επιχειρήσεων. Ποτέ αυτά τα κενά δεν είναι εις βάρος των μεγάλων, των ισχυρών.

Εγώ ρωτώ και κάτι άλλο: Ας πούμε ότι μια μεγάλη εταιρεία έχει όλα τα οχήματα που ζητάτε και το προσωπικό, ώστε να δύνανται να προσφέρει βοήθεια σε μία αναλογία, ας πούμε, πέντε χιλιάδων συμβολαίων. Αν αυτή η εταιρεία έχει ένα εκα-

τομμύριο συμβόλαια, θα μπορεί να ανταποκριθεί;

Είναι ανάλογα τα οχήματα που ζητάτε να έχουν οι εταιρείες, οι συνεταιρισμοί, με τα συμβόλαια που θα έχουν; Πώς θα εξυπηρετούνται οι πολίτες; Δεν αποδεικνύει ότι απλώς θέλετε να κλείσετε τους μικρούς, χωρίς να στριμώχνετε τους μεγάλους ως προς την ποιότητα της οδικής βοήθειας;

Ειπώθηκε από εσάς, κύριε Υπουργέ, ότι ο πολίτης που δεν έχει εξυπηρετηθεί με επάρκεια από μία εταιρεία θα μπορεί να καταφεύγει στα δικαστήρια. Μα, είναι ποτέ δυνατόν να πιστεύει κάποιος από εμάς ότι ένας πολίτης που έμεινε με το αυτοκίνητό του και ταλαιπωρήθηκε για ώρες ήδη από την οδική βοήθεια, θα είναι σε θέση να μπαίνει σε μια χρονοβόρα διαδικασία με τεράστιο αναλογικά οικονομικό κόστος για να βρει το δικίο του;

Ασφαλώς, σκεφθείτε ότι βάσει τόσων νομοσχεδίων που έχουμε, τα οποία ψηφίζονται, θα έπρεπε με την ίδια λογική ο πολίτης να είναι από το πρωί έως το βράδυ στα δικαστήρια και να καταθέτει αγωγές, να τρέχει και να υπερασπίζεται το δικίο του. Δεν κατοχυρώνεται πουθενά. Δεν έχει κυρώσεις η εταιρεία, όπως έλεγα και πριν, για συγκεκριμένη ανεπάρκεια, για συγκεκριμένες ελλείψεις που θα έχει απέναντι στον πολίτη.

Ανέφερε ο συνάδελφος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο κ. Παπαδημητρίου, ότι το νομοσχέδιο έχει αδυναμία στη φιλοσοφία του. Καμμία αδυναμία δεν έχει το νομοσχέδιο, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Καμμία αδυναμία στη φιλοσοφία του. Είναι απόλυτα συνεπές στην πολιτική της Κυβέρνησης, η οποία δεν ενδιαφέρεται για κοινωνικό κράτος, αλλά για την ενίσχυση του μεγάλου κεφαλαίου.

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

Κύριε Υπουργέ, απορείτε για το μαύρο και το άσπρο, ότι δεν μπορεί πια να είναι όλα λάθος σ' αυτό το νομοσχέδιο. Κύριε Υπουργέ, όταν είναι λάθος η πολιτική προσέγγιση για την κάλυψη των αναγκών των πολιτών, ναι, προκύπτουν όλα λάθος, κατά τη δική μας εκτίμηση και κατά τη δική μας πολιτική άποψη.

Βεβαίως, και είναι όλα λάθος. Μην απορείτε. Και όντως ίσως τα δεκατρία χρόνια που βρεθήκατε στο Ευρωκοινοβούλιο να σας έχουν μπερδέψει, γιατί απ' ό,τι γνωρίζουμε όλες οι συζητήσεις περιφέρονται γύρω από τη διαχείριση των προβλημάτων στο Ευρωκοινοβούλιο. Εκεί είναι και η δική μας αντίρρηση με το ρόλο που παίζει το Ευρωκοινοβούλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρία Καφαντάρη, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνω.

Αφορούν άλλες πολιτικές οι προτάσεις. Εκεί επικρατεί το «λίγο-πολύ τα βρίσκουμε». Εμείς δεν είμαστε αυτής της λογικής. Το Κ.Κ.Ε. διαφωνεί κάθετα με αυτό το ρόλο που παίζει το Ευρωκοινοβούλιο, γιατί εμείς δεν έχουμε τη λογική του «λίγο πάνω, λίγο κάτω, θα τα βρούμε». Δεν έχουμε τη λογική της διαχείρισης που υπάρχει στο Ευρωκοινοβούλιο και κοροϊδεύει τον κόσμο.

Για εμάς είναι διαφορετική πολιτική. Θέλουμε τη ρήξη και την ανατροπή του. Και εκεί είναι σαφής η διαφορά της πολιτικής μας. Θέλουμε να καταλάβει ο λαός την κοροϊδία και να μας στηρίξει σ' αυτήν την ανατροπή, γιατί είναι ο μόνος τρόπος να υπερασπιστεί την αξιοπρέπειά του, τα δικαιώματά του, τη δουλειά του, την υγεία του, την παιδεία του και τον πολιτισμό του. Εκεί είναι η διαφορά μας και σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Πριν πάρει το λόγο ο κ. Αϊβαλιώτης, προτείνω να ολοκληρώσουμε τη σημερινή μας συνεδρίαση, αφού μιλήσουν και οι τρεις συνάδελφοι, ο κ. Σγουρίδης, ο κ. Καρπούζας και ο κ. Αυγενάκης. Αύριο, οι συνάδελφοι που είναι εγγεγραμμένοι επί της αρχής, θα μιλήσουν και επί της αρχής και επί των άρθρων. Σήμερα, θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Το Σώμα συμφωνεί;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Σώμα συνεφώνησε

ομόφωνα να λήξει η συνεδρίαση μετά την ομιλία των τριών Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αϊβαλιώτης για πέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έκανε μια σωστή παρατήρηση πιο πριν ο κ. Παπουτσής σχετικά με τα blogs. Επειδή υπάρχουν κάποιοι από μας, οι οποίοι έχουμε δεχθεί τις ψευτιές, τις παλιανθρωπιές και τους υβριστικούς χαρακτηρισμούς μέσω των blogs, εντυπωσιαζόμαστε πρώτον, από την ανυπαρξία της Κυβέρνησης –είστε και Υπουργός Επικοινωνιών- και δεύτερον, από το γεγονός ότι τη στιγμή που έχει όλα αυτά τα προβλήματα η Κυβέρνηση με το Σκοπιανό, το ασφαλιστικό κ.λπ., «σκάει» και μια άλλη ιστορία, προφανώς για να πάει αλλού το ενδιαφέρον. Πάντως, η στάση της Κυβέρνησης σχετικά με την ιστορία με τα blogs, προκαλεί σίγουρα ερωτηματικά.

Έρχομαι στο θέμα τώρα. Είπατε πριν, κύριε Χατζηδάκη, ότι εκπλήσσεστε από αυτά που ακούσατε σήμερα. Εγώ εκπλήσσομαι, που εκπλήσσεστε. Πρέπει να είναι από τα πιο προχειρογραμμένα νομοσχέδια, από τα πιο άρπα-κόλλα νομοσχέδια που έχουν κατατεθεί τους πεντέμισι μήνες που είμαι Βουλευτής. Είναι σαφές ότι γράφτηκε «στο πόδι», σε μια χώρα όπως είναι η Ελλάδα, στην οποία πέρυσι έγιναν χιλιάδες ατυχήματα και οι νεκροί ήταν χίλιοι τετρακόσιοι σαράντα εννέα.

Όταν παλαιότερα έκανα εκπομπές στον τηλεοπτικό σταθμό «HIGH», με ένα μεγάλο Έλληνα οδηγό αγώνων, τον κ. Ιαβέρη, τον Τάσο Μαρκουζο, μου είχε πει ότι φυσικά είμαστε η πρώτη σε ατυχήματα χώρα της Ευρώπης, πρώτη σε θανατηφόρα ατυχήματα –οι χίλιοι τετρακόσιοι σαράντα εννέα ήταν στον τόπο νεκροί, δεν μιλάμε για τους υπόλοιπους που τραυματίστηκαν και πέθαναν αργότερα- και μου είπε ότι από το 1950 έως τώρα τρία εκατομμύρια Έλληνες δεν γεννήθηκαν εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων. Είναι ανατριχιαστικό το νούμερο. Το είχε πει ο μεγάλος οδηγός αγώνων Ιαβέρης.

Είμαστε μια κατ' εξοχήν τουριστική χώρα και δεχόμαστε χιλιάδες οχήματα κάθε χρόνο με ξένα νούμερα. Άρα, αφού είμαστε μια σημαντική τουριστική χώρα, θα ήταν ορθότερο, όπως είπε πολύ σωστά και ο συνάδελφος κ. Αποστολάτος, να μιλάμε για τουριστική βοήθεια στο δρόμο, αφού εξάλλου αυτός είναι και ο ορισμός στο παράρτημα της Οδηγίας 73.239 της Ε.Ο.Κ..

Το εύρος εφαρμογής πρέπει να είναι μεγαλύτερο. Δεν μιλάμε απλώς για την επισκευή και μεταφορά αυτοκινήτων. Μιλάμε για την περιθαλψη τραυματιών, για τη μεταφορά τραυματιών, για την παροχή υπηρεσιών επαναπατρισμού, για τη διανυκτέρευση αυτών που παθαίνουν τη βλάβη και βρίσκονται μακριά από το σπίτι τους, μιλάμε για ένα ευρύτερο πακέτο. Και αυτό που ενδιαφέρει φυσικά τον κόσμο, είναι η φθηνή τουριστική βοήθεια, όταν κυκλοφορεί στους δρόμους.

Όλοι, φυσικά, συμφωνούμε ότι δεν χρειάζονται οι πειρατές της ασφάλτου και θα πρέπει να αποκλειστούν πάση θυσία. Γιατί; Θα πρέπει να αποκλειστούν, γιατί παρέχουν χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες και πανάκριβες. Στην Ελλάδα, λοιπόν, υπάρχουν και εταιρείες σοβαρές με σύγχρονες πλατφόρμες, φορτηγά, αυτοκίνητα, ασθενοφόρα, γιατρούς, μοτοσικλέτες μέχρι ελικόπτερα και αεροπλάνα. Είναι τόσο μεγάλος ο εξοπλισμός και τα ποσά που έχουν δώσει για να αποκτήσουν αυτές τις υποδομές. Όμως, «οι πειρατές της ασφάλτου» –επαναλαμβάνω ότι δεν μιλάω για τις μικρές εταιρείες, οι οποίες κάνουν τη δουλειά τους, αλλά μιλάω για τους «πειρατές της ασφάλτου» που γδέρνουν τον κόσμο- φυσικά συνεχίζουν τη δουλειά τους και κάνουν αυτά που κάνουν, όταν βρίσκουν οδηγό σε ανάγκη.

Χρειάζεται, λοιπόν, ένα πακέτο παροχής ολοκληρωμένης τουριστικής βοήθειας, σε μια χώρα όπου ο τουρισμός είναι η μόνη βαριά βιομηχανία που της απέμεινε. Στην Ελλάδα όλοι ξέρουμε ότι δραστηριοποιούνται αυτοί οι «πειρατές» και οι μη ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες ούτε κεφάλαια έχουν ούτε οργάνωση και μέσα ούτε φυσικά φερεγγυότητα. Είναι, δηλαδή, «αερτζήδες» για να το πούμε πολύ απλά, οι οποίοι δεν διαθέτουν ούτε ασθενοφόρα ούτε κινητά ιατρεία ούτε πτητικά μέσα και αυτός που πληρώνει, απλούστατα πέφτει θύμα των κερδο-

σκοπών.

Εδώ τώρα να ρωτήσω κάτι, επειδή άκουσα πολλά για τον διάλογο. Ρωτήσατε, ασχοληθήκατε, κάνατε διάλογο με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Βορείου Ελλάδος; Με τους ασφαλιστές της Μακεδονίας και της Θράκης κάνατε διάλογο;

Κάνατε διάλογο με μεγάλες εταιρείες; Ακούστηκαν εδώ ονόματα: με την «INTER-SALONIKA» ασχοληθήκατε; Κάνατε διάλογο με τις μεγάλες εταιρείες; Εδώ η λεωφόρος Μεσογείων είναι κλεισμένη μπροστά από το Υπουργείο σας και μέχρι την Αγία Παρασκευή από πλατφόρμες και φορτηγά, είναι γεμάτη η Μεσογείων, ταλαιπωρείται ο κόσμος, μαύρες σημαίες παντού.

Όταν έχει γίνει διάλογος, πώς είναι δυνατόν όλοι να έχουν παράπονο; Είναι δυνατόν να έχουν παράπονα και οι μικροί και οι μεγάλοι; Είναι αυτό το νομοσχέδιο μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος; Δηλαδή, στα σοβαρά πιστεύουμε ότι αν κάποιος τραυματιστεί, θα πάει οποιαδήποτε πλατφόρμα ή το κινητό συνεργείο και θα τον μεταφέρει, όταν δεν υπάρχει ασθενοφόρο;

Είμαστε μια χώρα τουριστική. Δεχόμαστε δεκατέσσερα εκατομμύρια τουρίστες. Είπε ο κ. Αποστολάτος και πριν, το εξωφρενικό, ότι μόνο όταν πάθει κάποιος λάστιχο μπορεί να παρέμβει η εταιρεία οδικής βοήθειας, τουριστικής βοήθειας, όπως είναι ο σωστός όρος. Αν δηλαδή μείνει από μπαταρία, αν πρέπει να αλλάξει ένα μπουζί για να φύγει το αυτοκίνητο, δεν μπορεί να παρέμβει η εταιρεία; Στο άρθρο 8 λέει πράγματα τρελά!

Και μιλώντας σήμερα μόνο για σίδερα και λαμαρίνες, γυρνάμε την όλη ιστορία πενήντα χρόνια πίσω, ενώ είμαστε στο 21ο αιώνα και νομίζω ότι θα πρέπει να προσανατολιζόμαστε και στο κοινοτικό δίκαιο, το οποίο ξέρετε καλά.

Ορίζονται, άραγε, μέσα στο νομοσχέδιο σαφείς διατάξεις για το εξειδικευμένο προσωπικό, για τους γιατρούς, για τα ασθενοφόρα...

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

Ζητώ την ανοχή σας για λίγο, κύριε Πρόεδρε.

... για τα κινητά ιατρεία, για τα φάρμακα, για τα πτητικά μέσα; Η μίσθωση ιδιωτικών μέσων, ας πούμε ελικοπτέρων, επιτρέπεται από το Υπουργείο Μεταφορών; Θα ήταν καλό να είχαμε μια απάντηση γι' αυτό.

Είναι δυνατόν η Ένωση Ασφαλιστών Βορείου Ελλάδος να καταγγέλλει ότι πήρε το νομοσχέδιο από πειρατές; Της το στείλατε; Το Υπουργείο σας, οι υπηρεσίες σας έστειλαν το νομοσχέδιο στους ασφαλιστές της Βορείου Ελλάδος, για να πουν τα επιχειρήματά τους;

Στις διατάξεις του νομοσχεδίου τώρα, είναι λογικό να υποχρεώνεται μια επιχείρηση να έχει μέσα ανάλογα με το μέγεθος του νομού και όχι ανάλογα με τους πελάτες, τους οποίους εξυπηρετεί σε αυτό το νομό; Θεραπεύεται το τριτοκοσμικό φαινόμενο των «πειρατών», οι οποίοι περιμένουν με το τσιγάρο και πάθει βλάβη ή ατύχημα και ιδίως νυχτερινές ώρες, για να τον γδάρουν οικονομικά και να παρέχουν έτσι υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας;

Έχουν ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο οι μελέτες –υπάρχουν μελέτες- ότι για είκοσι χιλιάδες ασφαλισμένα αυτοκίνητα απαιτείται μία πλατφόρμα με ή χωρίς γερανό και ένα μικρό φορτηγάκι και κινητό συνεργείο επισκευής κάτω των τεσσάρων τόνων;

Τώρα, για τα αυτοκίνητα των τεσσάρων τόνων, ειλικρινά πιστεύετε ότι σε αυτές τις πόλεις που ζούμε με τους στενούς δρόμους μπορεί να περάσει αυτοκίνητο τεσσάρων τόνων με διπλοπαρκαρίσματα; Πώς θα δώσει ο άλλος οδική βοήθεια, τουριστική βοήθεια στο δρόμο, όταν δεν μπορεί να περάσει το φορτηγό των τεσσάρων τόνων, για να δώσει υπηρεσίες; Τι κάνουμε με τα μικρά αυτοκίνητα που έλκουν τρέηλερ, όπως και με τις μοτοσικλέτες που είναι οχήματα οδικής βοήθειας;

Τώρα, για το θέμα του ωραρίου, στην Κρήτη, στη Μύκονο, στη Ρόδο, στην Κέρκυρα δεν θα υπάρχει εικοσιτετράωρη οδική βοήθεια; Θα διορθωθεί αυτό το πράγμα;

Και υπάρχει και μια άλλη διάσταση, την οποία πρέπει να θέσω. Είμαστε σίγουροι ότι μ' αυτό το νομοσχέδιο ο κάθε αεριτζής Σκοπιανός, Αλβανός ή Τούρκος δεν θα έρθει και δεν θα

δώσει οδική βοήθεια στην Ελλάδα; Διότι εδώ πέρα υπάρχουν δημοσιεύματα στον τουρκικό Τύπο, δήλωση ενός, υποτίθεται, σοβαρού επιχειρηματία της Τουρκίας ότι με προκάλυμμα ελληνική εταιρεία θα παρέχει οδική βοήθεια στην Κω και στη Ρόδο τους καλοκαιρινούς μήνες. Έτσι δήλωσε.

Έχουμε προστατευθεί από κάθε αεριτζή και απατεώνα, ο οποίος θα έρθει από το εξωτερικό να βάλει επικίνδυνα οχήματα, θα δίνει υπηρεσίες χαμηλού κόστους και θα γδέρνει τον κόσμο; Και όχι μόνο τους Έλληνες, αλλά θα γδέρνει και τους τουρίστες, οι οποίοι πηγαίνοντας πίσω στις χώρες τους θα έχουν να πουν σίγουρα μια κακή κουβέντα για την Ελλάδα, χωρίς να φταίει η Ελλάδα.

Επειδή άκουσα το στυλ και τον τόνο της τοποθέτησής σας, ανέδειξε μια καθεστωτική νοοτροπία, την οποία έχει και η νεοφιλελεύθερη και μουχλιασμένη Κυβέρνηση, στην οποία ανήκετε. Άκουσα ότι «τα γεγονότα είναι ξεροκέφαλα». Άκουσα αυτή τη ρήση του Μπεράν.

Όμως, οι δεκάδες γερανοί και οι πλατφόρμες μπροστά στο Υπουργείο σας, οι διαμαρτυρίες της Ένωσης των Ασφαλιστών βορείου Ελλάδος, τα παράπονα των ενώσεων είναι πραγματικά γεγονότα και είναι εξαιρετικά πικρά και αφορούν τη δράση σας και αυτό το άρπα-κόλλα νομοσχέδιο που μας φέρνετε. Άρα, τελικά αποδεικνύεται, κύριε Χατζηδάκη, ότι τα γεγονότα δεν είναι ξεροκέφαλα, αλλά είναι ξεροκέφαλοι.

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

Το λόγο έχει ο κ. Σγουριδής, ο οποίος καρτερικά περιμένει ώρες για τη σειρά του.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, από κάποιες διαπιστώσεις. Θα ήθελα να πω, γιατί ακούστηκε από τον μόλις κατελθόντα του Βήματος κ. Αϊβαλιώτη, ότι μιλώντας με τον πραγματικά μεγάλο οδηγό αγώνων, τον Ιαβέρη, έγινε η διαπίστωση ότι είμαστε η πρώτη χώρα σε θανατηφόρα ατυχήματα, ότι πράγματι πρέπει να δούμε πώς στην κατεύθυνση αυτή θα λάβουμε κάποια μέτρα.

Οφείλω να πω ότι καλό είναι να μελετήσουμε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής της Βουλής για το θέμα των ατυχημάτων στην Ελλάδα, των αυτοκινητιστικών δυστυχημάτων στην Ελλάδα.

Είναι ένα ομόφωνο πόρισμα που βγήκε μετά από επίπονη προσπάθεια, ακρόαση φορέων επί πολλούς μήνες και καλό θα είναι κάποια στιγμή όλα αυτά που η Βουλή κατά καιρούς έχει επεξεργαστεί να είναι πάντα στη διάθεση όλων των Υπουργών, για να μπορούν να βγάζουν συμπεράσματα. Και υπάρχουν πολλά πορίσματα, από το πόρισμα που ανέφερα προηγουμένως και το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για την ανάπτυξη της Θράκης και των Νήσων του Ανατολικού Αιγαίου έως το πόρισμα για το δημογραφικό. Υπάρχει τεράστια προσπάθεια και δουλειά, πολλές ιδρώτας που έχει χυθεί μέσα σ' αυτήν τη Βουλή. Κάποια στιγμή όλα αυτά πρέπει να τα αξιοποιήσουμε. Ας τα αξιοποιήσουμε. Και επαναλαμβάνω ότι υπάρχουν ομόφωνα πορίσματα.

Το δεύτερο που θέλω να πω πάλι σαν διαπίστωση, είναι ότι σήμερα η ελληνική οικογένεια ξοδεύει τον προϋπολογισμό της σε τρία πράγματα: Στην ακριβή βενζίνη, δηλαδή στο καύσιμο κίνησης, στη συντήρηση του αυτοκινήτου της και κυρίως στα κινητά τηλέφωνα. Δεν υπάρχει μέση οικογένεια που να μην έχει δύο αυτοκίνητα ή δύο και δύομισι και δεν υπάρχει μέση οικογένεια που να μην έχει από τρία κινητά τηλέφωνα. Ίσως είναι εκ της ιδιοσυγκρασίας μας ως λαός να έχουμε ανάγκη από επικοινωνία και για ψύλλου πήδημα τηλεφωνούμε ή κινούμεθα με τα αυτοκίνητα.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να πολλαπλασιαστεί ο στόλος των οχημάτων στην Ελλάδα. Είναι τεράστιος πια ο στόλος των οχημάτων στην Ελλάδα και αυξήθηκαν και τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Με αυτά τα δεδομένα, σαφώς ο χώρος της οδικής βοήθειας χρειάζεται εξυγίανση, εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου λειτουργίας της. Όπως συμβαίνει πάντα, έτσι και τώρα στο νομοσχέδιο αυτό, στο οποίο ως Κυβέρνηση παρεμβαίνετε, προσπαθείτε με κάθε τρόπο να ενισχύσετε κυρίως τους ολίγους

εις βάρος των πολλών. Αυτή είναι η φιλοσοφία σας, αυτό είναι το θεσμικό πλαίσιο που πάντα τοποθετείτε. Εις βάρος των πολλών επιβιώνουν οι λίγοι.

Εγώ προσωπικά, κύριε Υπουργέ, είμαι καλοπροαίρετος. Πολλά από τα επιχειρήματα τα οποία αναφέρατε, έτσι συμβαίνουν. Υπήρχε ένα χάος στο χώρο της οδικής βοήθειας. Θα έλεγα ότι τα περιστατικά, τα οποία αναφέρατε, έχουν βάση, δηλαδή πολλές φορές στην προσπάθεια εξυπηρέτησης ενός οχήματος στο δρόμο να προκαλείται ατύχημα. Αναρωτιέμαι, όμως, το εξής: Το ίδιο πράγμα δεν μπορεί να συμβεί και τώρα που οργανώνεται ο χώρος με τον τρόπο που τον οργανώνετε; Ποιος θα το αποφύγει αυτό; Δεν μπορεί, δηλαδή, μια μεγάλη εταιρεία, όταν πάει να βοηθήσει κάποιο όχημα στην εθνική οδό, να προκαλέσει ατύχημα; Αυτό ως επιχείρημα δεν το βρίσκω ισχυρό.

Επίσης, δεν βρίσκω ισχυρό το επιχείρημα ότι δουλεύουν δεκαοκτώ ώρες οι οδηγοί. Σας ερωτώ: Κατ' αρχάς, δεν υπάρχουν εποπτείες εργασίας, για να το επιβλέπουν αυτό; Άρα, μήπως δεν επιβλέπουν σωστά το χώρο, γιατί οι επόπτες εργασίας κάνουν τα στραβά μάτια στους εργοδότες; Ακόμα και εάν μία ιδιωτική εταιρεία έχει οδηγούς, πολλές φορές δεν τους εκμεταλλεύεται; Πώς θα το αποφύγετε αυτό; Επειδή θα τους υποχρεώσετε να έχουν περισσότερους οδηγούς; Και αυτό το επιχείρημα το βρίσκω αδύνατο. Θα έλεγα ότι η πολιτεία όχι διά αυτού του τρόπου, αλλά διά του τρόπου του ελέγχου πρέπει να επιβάλλει αυτά που ο νόμος προβλέπει για την οκτάωρη εργασία και όλα τα σχετικά.

Θα έλεγα, επίσης, ότι πρέπει να μπουν προϋποθέσεις στο χώρο της οδικής βοήθειας. Όμως, οι προϋποθέσεις αυτές δεν πρέπει να είναι εκτός πραγματικότητας. Είναι υπερβολικά μεγάλος ο αριθμός των οχημάτων που ζητάτε, για να μπορούν να επιβιώσουν οι τοπικές εταιρείες. Είναι υπερβολικά μεγάλο το εξειδικευμένο προσωπικό που ζητάτε και ποτέ δεν εξυπηρετείται αυτός ο αριθμός των περιστατικών που εσείς υποθέτετε ότι θα υπάρχουν στο νομό.

Τέλος, υπερβάλλετε μ' αυτά τα δεδομένα το κόστος για τη λειτουργία μιας τέτοιας επιχείρησης, με αποτέλεσμα ή να μετακυληθεί το κόστος αυτό στον καταναλωτή ή να επιβιώσουν μόνο οι μεγάλες εταιρείες.

Και θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, ειδικότερα όσον αφορά την οργάνωση των επιχειρήσεων αυτών, ότι από μια μελέτη -την οποία έχω στα χέρια μου και πιθανόν να είναι και πρόχειρη- για τον αριθμό των οχημάτων, τον αριθμό των πληρωμάτων και του εξειδικευμένου προσωπικού προκύπτει πως, για να στηθεί μια τέτοια επιχείρηση, χρειάζεται το λιγότερο 4.000.000 με 5.000.000 ευρώ. Αυτό είναι περίπου το ύψος. Και η λειτουργία ετησίως μιας τέτοιας επιχείρησης μπορεί να φθάνει το ποσό των 12.000.000 με 15.000.000 ευρώ. Συνεπώς, από 50 με 60 ευρώ που ήταν η συνδρομή σε μια τέτοια τοπική εταιρεία οδικής βοήθειας, σίγουρα θα φθάσουμε στα 180 με 200 ευρώ το λιγότερο ως πιαφόν.

Προβλέπεται επίσης ότι θα πρέπει οι μικρές τοπικές εταιρείες να κοινοπρακτούν ή να συγχωνεύονται. Θα σας έλεγα ότι κάτι τέτοιο είναι μεν θεωρητικά αποδεκτό, αλλά δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμο, με αποτέλεσμα πάνω από τετρακόσιες επιχειρήσεις, αφού το επιχειρήσουν και δεν το επιτύχουν, να κλείσουν και πολλοί απ' αυτούς που είναι αυταπασχολούμενοι να ψάξουν δουλειά ως ετεροαπασχολούμενοι. Δηλαδή, υπάρχει το ζήτημα να αυξήσουν την ανεργία και στο χώρο αυτό.

Θα έλεγα επίσης το εξής. Εν ονόματι της εξυπηρέτησης μιας ή δυο συγκεκριμένων εταιρειών στην Ελλάδα, δεν διστάζετε να νοθεύσετε και τη δική σας ιδεολογία και αναρωτιέστε γιατί οι σοσιαλιστές αρνούνται το συνεταιρισμό ή την κοινοπραξία. Αυτό για μένα είναι ψευτοδύλημα, γιατί ο συνεταιρισμός και η κοινοπραξία θα πρέπει να γίνονται σε εθελοντική βάση και όχι σε υποχρεωτική βάση. Θα πρέπει να δίνονται πραγματικά κίνητρα, όπως είπε και ο κ. Λαφαζάνης και από του Βήματος της Βουλής. Γιατί να κοινοπρακτήσουν εταιρείες τοπικού ενδιαφέροντος από δυο ή τρεις νομούς και να μη γίνουν franchise σε μία ή δυο μεγάλες εταιρείες; Εγώ έχω την εντύπωση ότι μάλλον franchise θα γίνουν, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα αυξηθεί η

ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Γι' αυτό εμείς καταψηφίζουμε σαν κόμμα επί της αρχής το νομοσχέδιο και πιστεύω ότι κάποιες προτάσεις-τροπολογίες, που θα σας ζητήσουμε στα άρθρα, να τις κάνετε αποδεκτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούπρας): Ευχαριστούμε τον κ. Σγουρίδη.

Το λόγο έχει ο κ. Καρπούζας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του προγράμματος της Κυβέρνησης και του εκσυγχρονισμού του κράτους, προσαρμοσμένου σε κανόνες λειτουργίας μιας ευρύτερης ευρωπαϊκής κοινωνίας, συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου για την οδική ασφάλεια οχημάτων. Η οδική βοήθεια αποτελεί μέρος της ευρύτερης έννοιας των μεταφορών και ειδικότερα των οδικών μεταφορών συνεισφέροντας στον ευαίσθητο τομέα της ασφάλειας στους δρόμους.

Η σημασία της οδικής βοήθειας των οχημάτων είναι μεγάλη. Η αύξηση της κυκλοφορίας οχημάτων δημιούργησε την ανάγκη σε πρώτη φάση ίδρυσης λεσχών αυτοκινήτων, κάτι που συναντάμε μεταπολεμικά σε όλα τα κράτη της Ευρώπης, αλλά και στη χώρα μας με την Ε.Λ.Π.Α., περιορίζοντας την παροχή οποιασδήποτε οδικής βοήθειας αυστηρά και μόνο στα μέλη της λέσχης. Με την πάροδο του χρόνου και την αλματώδη αύξηση της κυκλοφορίας οχημάτων κατά κύριο λόγο ιδιωτικής χρήσης, η ανάγκη ύπαρξης οδικής βοήθειας ήταν επιτακτική. Σε αυτό συνετέλεσε η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, η ποιότητα των οχημάτων, ο πλημμελής χειρισμός, το κακό οδικό δίκτυο αλλά κυρίως η άγνοια οδικής συμπεριφοράς και η μη εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η εξέλιξη παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ασφάλειας των οχημάτων αλλά και της οδικής βοήθειας ακολούθησε την άναρχη ανάπτυξη χωρίς προγραμματισμό, όπως γνωρίζουμε, σε όλους τους τομείς.

Χιλιάδες αυτοκίνητα στριμώχτηκαν κυριολεκτικά σ' ένα οδικό δίκτυο που σταδιακά μετατρεπόταν από καρόδρομο σε ασφαλτοστρωμένο επαρχιακό ή δημοτικό οδικό δίκτυο.

Ιδιαίτερα σε ό,τι έχει σχέση το επαρχιακό, δυστυχώς ακόμη και σήμερα παρατηρούμε να διαπλάτνονται και να εκσυγχρονίζονται δρόμοι στην πεπατημένη. Για πολλοστή φορά θα αναφέρω το δρόμο Κατερίνης-Ελασσόνας που εδώ ούτε διαπλάτνεται, αλλά ούτε εκσυγχρονίζεται. Την ίδια εξέλιξη ακολούθησαν και οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι επιχειρήσεις οδικής ασφάλειας.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κατόρθωσε να βάλει τάξη στον τομέα των ασφαλειών, προστατεύοντας, όπως όφειλε, τον απλό πολίτη από την εξαπάτηση και την εκμετάλλευση, παρέχοντας την αίσθηση της σιγουριάς στον τομέα της ασφάλισης. Τότε, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, αντιδρούσατε. Σήμερα θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε μία κατάσταση στον τομέα της οδικής βοήθειας. Πάλι αντιδράτε.

Κατά κύριο λόγο θέλουμε να διασφαλίσουμε τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, να προστατεύσουμε κυρίως τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στις επιχειρήσεις αυτές.

Ξέρουμε ότι το εγχείρημα αυτό δημιουργεί κάποιους προβληματισμούς στο χώρο της οδικής βοήθειας, ιδιαίτερα σ' αυτούς που με την πρωτοβουλία τους δημιούργησαν μικρές επιχειρήσεις για όλα αυτά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στη λειτουργία τους, αλλά και τις επιπτώσεις από τον αναγκαστικό εκσυγχρονισμό. Μεγάλη ευθύνη έχουν διαχρονικά όσοι από τη θέση τους –και εννοώ την πολιτεία– δεν ασχολήθηκαν μ' αυτό το ουσιαστικό πρόβλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ορισμός της οδικής βοήθειας οχημάτων περιλαμβάνει την οποιαδήποτε βοήθεια και ανάγκη που θα προκύψει, από το να μείνει κανείς από βενζίνη στο δρόμο, μέχρι και το χειρότερο που μπορεί να συμβεί. Οδική βοήθεια σημαίνει παροχή υπηρεσίας σε οποιοδήποτε σημείο της χώρας και αν βρίσκεται, αλλά και οπουδήποτε, όποια στιγμή και αν χρειαστεί. Για να μπορεί να ανταποκριθεί οποιαδήποτε επιχείρηση οδικής βοήθειας θα πρέπει να διαθέτει τις ανάλογες υποδομές και δυνατότητες, όπως μηχανολογικό εξοπλι-

σμό, οχήματα, προσωπικό, που θα παρεμβαίνουν αποτελεσματικά σ' όλη την επικράτεια.

Με το νομοσχέδιο αυτό καθορίζονται οι όροι και οι κανόνες για τη σωστή λειτουργία του συστήματος οδικής βοήθειας. Καθορίζεται τι είναι οδική βοήθεια, πού μπορεί και πρέπει να παρέχεται. Διαχωρίζει τις επιχειρήσεις σε αυτόνομες, πανελλαδικές, που εξυπηρετούνται μόνο με ίδια μέσα, σε μικτές επιχειρήσεις, δίνοντας τη δυνατότητα σε μικρές υφιστάμενες επιχειρήσεις να συμπράξουν ως συνεργάτες οδικής βοήθειας και επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων. Επίσης, καθορίζεται κάθε έννοια, όπως «μέσα οδικής βοήθειας», «δικαιούχος», «οδική βοήθεια», «σύμβαση», «ποσό κάλυψης», «σταθμοί» και «συνεργάτες οδικής βοήθειας». Καθορίζονται οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων, ο αριθμός των οχημάτων και το ελάχιστο προσωπικό αυτών σ' όλη την επικράτεια, σύμφωνα με τον πληθυσμό των νομών, την κατάσταση και το μήκος του οδικού δικτύου, αλλά και τη συχνότητα της κυκλοφορίας των οχημάτων. Καθορίζονται επιπλέον το εμβαδόν και η κάτοψη του σταθμού οδικής βοήθειας, εξασφαλίζοντας συνθήκες υγιεινής στους εργαζόμενους, αλλά και τους πελάτες.

Με το νομοσχέδιο αυτό δεν αποκλείεται η λειτουργία συνεργείων, αλλά και η κυκλοφορία οχημάτων με πλατφόρμα που εξυπηρετούν τις ανάγκες των πελατών τους ακόμη και εκτός ορίων του νομού που δραστηριοποιούνται, κάτι που πρέπει ιδιαίτερα να τονιστεί.

Η οδική βοήθεια οχημάτων πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσα από μία ευρύτερη συνεργασία με την πολιτεία. Η συμμετοχή της Ελληνικής Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής και των πρώτων βοηθειών μέσα από ένα συντονισμένο πλαίσιο επιχείρησης. Αυτό, όμως, προϋποθέτει ένα σύγχρονο δίκτυο επικοινωνίας, αλλά και συνεργασίας βασιζόμενο σε διεθνή πρότυπα.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι κάτω απ' αυτές τις προϋποθέσεις οι ισχυρισμοί των κομμάτων της Αντιπολίτευσης δεν έχουν νόημα. Σ' αυτή την κατεύθυνση προσανατολίζεται η προσπάθειά μας κι αυτό στοχεύουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι μεταξύ των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας θα πρέπει να προστεθεί και η ενημέρωση του οδηγού και γενικότερα του πολίτη σε ό,τι αφορά το αυτοκίνητο, την οδική ασφάλεια, την αγωγή, αλλά και σε ό,τι έχει σχέση με τη γεωγραφία, την κατάσταση του οδικού δικτύου και την ασφαλέστερη, συντομότερη και οικονομικότερη επιλογή της διαδρομής που θα ακολουθήσει. Αυτό συμβαίνει σ' όλα τα ευρωπαϊκά κράτη. Ιδιαίτερα θα ήθελα να αναφερθώ στη γερμανική «ADAC», τα μέλη της οποίας ανέρχονται σε 7.000.000. Κάτι παρόμοιο μπορεί και πρέπει να δημιουργηθεί και στη χώρα μας. Η οποιαδήποτε οικονομική επιβάρυνση στον πολίτη που θα προκύψει από την εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου θεωρώ ότι θα είναι ανάλογη ή ακόμη μικρότερη από το μέγεθος της ωφέλειας που θα υπάρξει.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ γενικότερα στις αντιδράσεις των επαγγελματιών τάξεων και των κοινωνικών ομάδων, οι οποίες πολλές φορές είναι δικαιολογημένες.

Η έννοια, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, της απεργίας τελικά έχει απαξιωθεί από τους ίδιους που τις οργανώνουν αλλά και που συμμετέχουν. Η όποια ψήφισή του νομοσχεδίου οδηγεί σε απεργία αυτούς που δεν συμφωνούν με το περιεχόμενό του. Χθες είχαμε διαμαρτυρία για το νομοσχέδιο της έρευνας, σήμερα για το νομοσχέδιο της οδικής βοήθειας, αύριο άλλους κ.ο.κ..

Μεγάλη ευθύνη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν τα κόμματα και όλοι εμείς οι οποίοι συμμετέχουμε σ' αυτό το Κοινοβούλιο.

Άκουσα προηγουμένως από εκπροσώπους κοινοβουλευτικών παρατάξεων να λένε ακόμη ότι θα έλθουν οι Τούρκοι εδώ για να κάνουν εταιρείες ή θα μας πάρουν τη Μακεδονία, ίσως μπορεί να πουν κάποια στιγμή. Η Ελλάδα είναι ισχυρή σ' όλους τους τομείς. Δεν έχει ανάγκη από κανέναν, κυρίες συνάδελφε. Μπορούμε από μόνοι μας να ενισχύσουμε τις υποδομές μας, να τις καλυτερεύσουμε, να διορθώσουμε αυτό το κράτος που έχουμε υποχρέωση όλοι μας.

Σ' αυτή την κατεύθυνση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, της αναδιοργάνωσης αυτού του κράτους που έχει ανάγκη να ανα-

διοργανωθεί, καλούμε όλους σας να συμβάλετε με το δικό σας τρόπο. Και όλες αυτές οι ακρότητες, ακραίες θέσεις και απόψεις, αλλά και πολλές φορές που έχουν την έννοια της αλαζονείας, θα πρέπει σ' αυτή την Αίθουσα να μην υπάρχουν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ., κ. Αϊβαλιώτης για μια μικρή παρέμβαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Το επικίνδυνο, κύριε συνάδελφε, είναι να υπάρχει ακραία ανικανότητα. Και επειδή είπατε ορισμένα πράγματα τα οποία δεν στέκουν και δεν εδράζονται σε γεγονότα, να τα επαναλάβω για να καταγραφούν δεύτερη φορά στα Πρακτικά.

Στον τουρκικό Τύπο δημοσιεύτηκε ότι Τούρκος πάροχος υπηρεσίας οδικής βοήθειας θα εκμεταλλευτεί, με προκάλυμμα ελληνική εταιρεία, τις δυνατότητες του ελληνικού νόμου και θα παρέχει οδική βοήθεια στην Κω ή στη Ρόδο.

Ερωτώ: Αν παρέχει υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας και υψηλού κόστους, γδέρνει τους ξένους τουρίστες που έχουμε στα νησιά μας και είναι υψηλού εισοδήματος, γδέρνει και τους Έλληνες καταναλωτές, ποια θα είναι η αντίδραση της Κυβέρνησής σας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Αυγενάκης, με την αγόρευση του οποίου ολοκληρώνουμε και τη σημερινή μας συζήτηση.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά την προετοιμασία μου για τη σημερινή ομιλία μου, μεταξύ άλλων πήρα να διαβάσω τα πρακτικά των συνεδριάσεων της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων, όπου συζητήθηκε το παρόν σχέδιο νόμου και ειλικρινά μπερδεύτηκα, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης.

Ο εισηγητής της Μειοψηφίας κατά τη δήλωσή του ανέφερε ότι ο τομέας μεταφορών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. επί τριάντα χρόνια ζητούσε τακτοποίηση σε ό,τι αφορά την οδική βοήθεια. Φαίνεται ότι όσα χρόνια ήσασταν Κυβέρνηση δεν το κρίνατε σημαντικό, αλλά το θεωρήσατε κρίσιμο αμέσως μόλις γίνετε Αντιπολίτευση. Κάτι ανάλογο δηλώνει και το πλήθος των επερωτήσεων σας επί παντός επιστητού. Έπρεπε, απ' ό,τι φαίνεται, να έρθετε στην Αντιπολίτευση για να αντιληφθείτε τα προβλήματα του τόπου που χρόνια υπάρχουν.

Και αφού συμφώνησε ο κ. Τιμοσίδης, μαζί μας -τον οποίον σέβομαι και εκτιμώ ιδιαιτέρως- για την αναγκαιότητα του θεσμικού πλαισίου και τόνισε την ύπαρξη του κενού μέχρι τώρα, στη συνέχεια διαφώνησε με το σχέδιο νόμου λέγοντας ότι δεν δημιουργεί συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και ελευθερίας της επαγγελματικής δραστηριότητας. Την ίδια στιγμή η ειδική αγορήτρια του Κ.Κ.Ε. κρίνει ότι το σχέδιο νόμου στοχεύει στη διαμόρφωση όρων και κανόνων της ελεύθερης αγοράς. Τα συμπεράσματα δικά σας.

Αλήθεια, κυρίες και κύριοι της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως, επιθυμείτε να δώσουμε λύση στα προβλήματα που εσείς για χρόνια αγνοούσατε; Επιθυμείτε να συζητάμε και να προσπαθούμε όλοι για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών που μας εμπιστεύονται με την ψήφο τους ή έχετε επιλέξει την τακτική της στείρας άρνησης επί παντός επιστητού;

Και με την ευκαιρία αυτή δεν μπορώ να αφήσω ασχολίαστη την επικαιρότητα, κύριε Υπουργέ. Δεν μπορούν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάποιοι συνδικαλιστές της Δ.Ε.Η. να εμποδίζουν τη λειτουργία μιας ολόκληρης επιχείρησης εισηγμένης στο Χρηματιστήριο. Προσπαθεί να συνέλθει το διοικητικό συμβούλιο και δεν του επιτρέπεται. Τελικά ποιος διοικεί και ποιος φέρνει την ευθύνη; Οι συνδικαλιστές σας ή η διοίκηση;

Επίσης, δεν μπορώ να μη σχολιάσω τη νέα τακτική των συνδικαλιστών ιπταμένων της Ολυμπιακής που κάνουν ανακοινώσεις, παρακαλώ, στις πτήσεις όσον αφορά συνδικαλιστικά τους αιτήματα και να εκφέρουν αποδοκιμαστικούς χαρακτηρισμούς κατά του Υπουργού μας.

Είναι σοβαρή και υπεύθυνη στάση αυτή; Σε ποια συγκροτημένη δημοκρατική πολιτεία γίνονται ανάλογες δράσεις; Τα εγκρίνετε, κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.; Δεν μπορεί σε

μια δημοκρατική και ευνομούμενη πολιτεία να ακολουθούμε πρακτικές αναρχίας και επιβολής των συμφερόντων μικρών ομάδων εις βάρος των πολλών κι αυτό να γίνεται με την ανοχή, αν όχι με την άμεση ή έμμεση στήριξη και ενθάρρυνση δική σας. Ο ελληνικός λαός μας εμπιστεύθηκε για να υπερασπίσουμε τα συμφέροντά του, για να διαμορφώσουμε πολιτικές προς το κοινό συμφέρον κι όχι για την εξυπηρέτηση των λίγων ευνοουμένων. Κι εμείς αυτή την εντολή την τιμούμε και θα συνεχίσουμε να την τιμούμε.

Ας επικεντρωθούμε όμως στο σημερινό νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ. Στόχος του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η αναβάθμιση των υπηρεσιών της οδικής βοήθειας. Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί συνέχεια της πολιτικής του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της οδικής συμπεριφοράς στη χώρα μας. Η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το περασμένο έτος και η μείωση των ατυχημάτων που επέφερε η εφαρμογή του είναι από παράδειγμα της στοχευμένης πολιτικής και των συγκεκριμένων δράσεων για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Ας μην ξεχνάμε ότι δυστυχώς η χώρα μας κατέχει μια πρωτιά που όλοι απευχόμαστε. Είναι η πρώτη όσον αφορά το χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας μεταξύ των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έχει υπερδιπλάσιο κατά κεφαλήν αριθμό θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μείζον εθνικό και κοινωνικό πρόβλημα με σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης. Το παρόν σχέδιο νόμου, με τη θέσπιση ενός σαφούς κανονιστικού πλαισίου για την οδική βοήθεια, έρχεται να οργανώσει τον μέχρι σήμερα άναρχο αυτόν τομέα, με απώτερο σκοπό την ασφάλεια των πολιτών και τον περιορισμό των ατυχημάτων, καθώς και την καλύτερη παροχή υπηρεσιών και εξυπηρέτηση φυσικά των πολιτών. Οι διατάξεις του σχεδίου νόμου ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ζημιών μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Παράλληλα τα άρθρα 4 έως 6 αναφέρονται στους όρους και το πλαίσιο λειτουργίας των αυτόνομων πανελλαδικών και των μικτών επιχειρήσεων και των συνεργατών οδικής βοήθειας. Η συμβολή των ρυθμίσεων αυτών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγκειται στο γεγονός ότι διευρύνεται το πλαίσιο άσκησης της οδικής βοήθειας αφού αποσυνδέει την οδική βοήθεια από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Δημιουργείται έτσι ένα νέο πλαίσιο και συνθήκες ανάπτυξης υγιούς ανταγωνισμού προς όφελος των καταναλωτών, ενός ανταγωνισμού που θα οδηγήσει στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στη χώρα μας. Ας μην αγνοούμε ότι ο μέχρι σήμερα περιορισμός της έκδοσης άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτων για την παροχή οδικής βοήθειας σε εθνικό επίπεδο μόνο σε ασφαλιστικές εταιρείες είχε οδηγήσει σε στρεβλώσεις. Πρακτική συνέπεια αυτού του περιορισμού ήταν η ανάπτυξη δράσης νέων εταιρειών οδικής βοήθειας σε τοπικό επίπεδο, δίχως όμως τη λειτουργία τους με βάση τα απαραίτητα εχέγγυα για την προστασία των καταναλωτών και κατ' επέκταση των πολιτών φυσικά. Παράλληλα η ανάπτυξη ενός υγιούς ανταγωνισμού που λειτουργεί στο πλαίσιο της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς θα οδηγήσει στην πτώση του κόστους και επομένως στη μείωση των ασφαλιστρών.

Την κατεύθυνση αυτή ενθαρρύνουν οι διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου. Την ίδια στιγμή το άρθρο 10 δημιουργεί ασφαλιστικές δικλίδες ορίζοντας την Επιτροπή Ανταγωνισμού υπεύθυνη για την τήρηση των όρων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού.

Το άρθρο 14 του νομοσχεδίου ρυθμίζει τις κυρώσεις και τα σχετικά διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβάσεων των κανονισμών που αφορούν την οδική βοήθεια.

Παράλληλα, ρυθμίζει και τα αρμόδια όργανα -νομαρχία και επιτροπή εποπτείας- που επιβάλλουν τις κυρώσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο της συζήτησης του παρόντος νομοσχεδίου καταθέσαμε όλοι οι Βουλευτές του Νομού Ηρακλείου και Λασιθίου μια τροπολογία προκειμένου να

προστεθεί στο παρόν νομοσχέδιο. Αφορά το Κ.Τ.Ε.Λ. του νησιού μας. Συγκεκριμένα προτείνουμε την πλήρη συνένωση των Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου και Χανίων- Ρεθύμνης σ' ένα Κ.Τ.Ε.Λ., με ενιαία διοίκηση και την επωνυμία «Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης Α.Ε.». Το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης θα έχει ως αποστολή την παροχή όλου -το τονίζω- του συγκοινωνιακού έργου στο νησί, που μέχρι σήμερα προσέφεραν οι δύο εταιρείες, Κ.Τ.Ε.Λ. ανατολικής και Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης αντίστοιχα. Το προσωπικό των δύο Κ.Τ.Ε.Λ. καθώς και τα περιουσιακά τους στοιχεία μεταφέρονται αυτομάτως στο νέο, ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης.

Στόχος της προτεινόμενης διάταξης είναι να απαλειφθεί η διάσπαση των εταιρειών που επιτελούν το ίδιο έργο, να περιοριστεί το λειτουργικό κόστος προς όφελος της ποιότητας των υπηρεσιών, να βελτιωθεί περαιτέρω η παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, να ενισχυθεί η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, να υιοθετηθούν σύγχρονες μέθοδοι αποτελεσματικότερης και αποδοτικότερης παροχής υπηρεσιών.

Κύριε Υπουργέ, είμαι σίγουρος πως κι εσείς ως Κρητικός, αλλά και καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός της Κυβέρνησής μας θα κάνετε ό,τι είναι δυνατόν για την εξεύρεση μιας λογικής και εφαρμόσιμης πολιτικής λύσης στο ζήτημα που είχε προκύψει το τελευταίο διάστημα στο Κ.Τ.Ε.Λ..

Είμαστε έτοιμοι για να συζητήσουμε, να συνεργαστούμε και να κάνουμε το καλύτερο, αφ' ενός για τους ιδιοκτήτες και τους εργαζόμενους στο Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και αφ' ετέρου για τους κατοίκους και τους χιλιάδες τουρίστες που επισκέπτονται το νησί μας και επιλέγουν να μετακινηθούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Είμαστε έτοιμοι να δώσουμε μάχη, μάχη διαλόγου και συνεργασίας αν χρειαστεί, για το καλό του νησιού μας.

Κυρίες και κύριοι, πιστεύω ακράδαντα ότι η ρύθμιση αυτή που καταθέτω μαζί με τους άλλους συναδέλφους, ικανοποιεί το καθολικό αίτημα όλων των κατοίκων της Κρήτης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οδική βοήθεια οχημάτων».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οδική βοήθεια οχημάτων» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, σας έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της συνεδρίασης της Τετάρτης 13 Φεβρουαρίου 2008 και ερωτάται το Σώμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τετάρτης 13 Φεβρουαρίου 2008 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.32' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 28 Φεβρουαρίου 2008 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οδική βοήθεια οχημάτων», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

