

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΣΤ'

Πέμπτη 28 Φεβρουαρίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 5798
2. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ. Φ. Πατριανάκου και Κ. Σημίτη, σελ. 5748, 5768
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές, από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Καρύστου, το 10ο Δημοτικό Σχολείο Ιλίου, το 1ο Γενικό Λύκειο Νίκαιας, το 1ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Αρτάκης Εύβοιας, το 1ο Δημοτικό Σχολείο Διμηνίου, το 3ο Δημοτικό Σχολείο Σέσκουζο του Δήμου Αισωνίας Μαγνησίας και το Γενικό Λύκειο Γιαννούλης Λάρισας, σελ. 5746, 5742, 5763, 5772, 5782, 5789
4. Αναφορά συμπαράστασης και ευχές για ταχεία ανάρρωση στη κ. Μ. Γιαννάκου, σελ. 5745, 5746

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 5739
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 5740
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 29 Φεβρουαρίου 2008, σελ. 5766
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.
 - α) Προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με την επεκτατική και εθνικιστική πολιτική των Σκοπίων κατά της Ελλάδας κ.λπ., σελ. 5745
 - β) Προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών σχετικά με τις ανισότητες στην εφαρμογή των μέτρων για τους περσιόληκτους κ.λπ., σελ. 5746
 - γ) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη δημιουργία Κέντρου Υποδοχής Μεταναστών στην Εύβοια, σελ. 5748
 - δ) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ι) σχετικά με τη δημιουργία Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών στην Εγνατία Οδό, στα όρια του Δήμου Αμφίπολης του Νομού Σερρών κ.λπ., σελ. 5750 ιι) σχετικά με την αύξηση της τιμής των διοδίων στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, σελ. 5751
 - ε) Προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης για τον ΟΣΕ κ.λπ., σελ. 5752

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οδική βοήθεια οχημάτων», σελ. 5754
2. Κατάθεση Σχεδίου Νόμου
Οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις», σελ. 5785

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς:

- ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 5745
ΔΟΥΚΑΣ Π., σελ. 5745
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β., σελ. 5746

Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

- ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 5745, 5746
ΔΟΥΚΑΣ Π., σελ. 5745, 5746
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π., σελ. 5752
ΜΑΡΙΝΟΣ Γ., σελ. 5748, 5749
ΜΠΕΖΑΣ Α., σελ. 5746, 5747
ΝΑΚΟΣ Α., σελ. 5748, 5749
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Θ., σελ. 5750, 5751, 5752
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η., σελ. 5750
ΡΑΓΙΟΥ-ΜΕΤΖΕΛΟΠΟΥΛΟΥ Ν., σελ. 5751
ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ., σελ. 5747
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ., σελ. 5752, 5753

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

- ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 5782
ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β., σελ. 5785
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε., σελ. 5783
ΒΕΡΕΛΗΣ Χ., σελ. 5764
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ., σελ. 5771
ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ Κ., σελ. 5770
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α., σελ. 5789, 5790
ΚΑΝΤΕΡΕΣ Ν., σελ. 5769
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Ε., σελ. 5761, 5780, 5781
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β., σελ. 5768
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α., σελ. 5762, 5781, 5795
ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ Α., σελ. 5765
ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ Α., σελ. 5767, 5768
ΜΠΟΥΖΑΛΗ Π., σελ. 5791
ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α., σελ. 5754
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ., σελ. 5786
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ. 5778, 5779, 5780
ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α., σελ. 5782
ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ Α., σελ. 5792
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., σελ. 5763, 5795, 5796
ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ Δ., σελ. 5759, 5794
ΣΚΟΥΛΑΣ Ι., σελ. 5784
ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ Μ., σελ. 5788
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε., σελ. 5790
ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ Μ., σελ. 5760
ΤΣΙΟΚΑΣ Θ., σελ. 5787
ΦΩΤΙΑΔΗΣ Η., σελ. 5793
ΧΑΪΔΟΣ Χ., σελ. 5786
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ., σελ. 5754, 5760, 5761, 5762, 5765, 5772, 5776, 5778, 5779, 5780, 5781, 5782, 5786, 5790, 5796

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΣΤ'

Πέμπτη 28 Φεβρουαρίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 28 Φεβρουαρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.33' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΒΕΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Κωνσταντίνο Σπηλιόπουλο, Βουλευτή Αχαΐας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Γκίρμπα Μαρία ζητεί τη χορήγηση σύνταξης από τον Ο.Γ.Α..

2) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Μαρία Κανονίδου ζητεί να πληροφορηθεί σε ποιά φάση βρίσκεται η μετονομασία πολυτεχνικού τμήματος Βόλου κ.λ.π..

3) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Χρυσή Μεταλλίδου ζητεί να πληροφορηθεί σε ποιά φάση βρίσκεται η μετονομασία τμήματος του Πολυτεχνείου Βόλου

4) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Ιωάννα Ζαΐλιου ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού της προβλήματος.

5) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Χρήστος Πισολίνας, Μηχανολόγος Τεχνικής Σχολής ζητεί να του χορηγηθεί άδεια ασκήσεως επαγγέλματος.

6) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Μενιδίου Πέλλας ζητεί τη δημιουργία παιδικού σταθμού στο Δημοτικό Διαμέρισμα Καλλίπολης.

7) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Παντελής Καρασσαβίδης ζητεί να του χορηγηθεί άδεια περιπτέρου.

8) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Ιωσιφίδου Ζωγραφιά ζητεί τη

μετάταξή της σε δημόσια υπηρεσία.

9) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Ζηφκάκη Άννα ζητεί να ασφαλιστεί στον Ο.Γ.Α..

10) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Γιόσης Ιωάννης ζητεί την επίλυση φορολογικού του προβλήματος.

11) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία Δημιουργοί του Ελληνικού Τραγουδιού, ζητούν τη λήψη μέτρων από την πολιτεία για την προστασία και κατοχύρωση των πνευματικών δικαιωμάτων των δημιουργών του ελληνικού τραγουδιού.

12) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία επιτροπή κατοίκων Δήμου Ταύρου Πειραιώς, καταγγέλλει τη ρύπανση του περιβάλλοντος της περιοχής της, από την καύση καλωδίων και σκουπιδιών από τους Ρομά.

13) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Σωματείο Συμβασιούχων Εργαζομένων Πυροσβεστικού Σώματος των Νομών Αργολίδας και Αρκαδίας, ζητεί να του χορηγηθούν απαντήσεις σε συνδικαλιστικά αιτήματα και μέτρα ατομικής προστασίας.

14) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Ελευθέριος Ζημιανίτης καταγγέλλει καταστρατήγηση του ποσοστού μέσω Α.Σ.Ε.Π. και προϋπηρεσίας, στις προσλήψεις των εκπαιδευτικών.

15) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία συνθέτες και στιχουργοί του ελληνικού τραγουδιού, ζητούν τον έλεγχο των οικονομικών του Οργανισμού Πνευματικής Ιδιοκτησίας κ.λπ..

16) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία επιτροπή αγώνα κατά των επεκτάσεων των ΕΛ.ΠΕ. και των μονάδων ηλεκτροπαραγωγής της «ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ» διαμαρτύρεται, για την επέκταση του διυλιστηρίου της «ΠΕΤΡΟΛΑ» στην Ελευσίνα.

17) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Αταλάντης και Περιχώρων, ζητεί τη στελέχωση

του υποκαταστήματος Ι.Κ.Α. στην Αταλάντη.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1782/12.11.07 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Δήμου Κουμπούρη, Γεωργίου Μαυρίκου και Λιάνας Κανέλλη, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 146033/3.12.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 1782/12.11.07 ερώτηση που κατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Δ. Κουμπούρη, Γ. Μαυρίκο, και Λ. Κανέλλη, σχετικά με τη λειτουργία του ΟΠΑΔ, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σε ό,τι αφορά τα οικονομικά ζητήματα, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ν. 2768/99, ΦΕΚ 273, Α, 06-12-1999 (Ιδρυτικός νόμος), ο ΟΠΑΔ, για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του και για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του, διαχειρίζεται τους πόρους που διατίθενται από τον Τακτικό Προϋπολογισμό του Κράτους υπό την μορφή επιχορήγησης. Η επιχορήγηση βασίζεται στις εισφορές των ασφαλισμένων και τη διπλάσια συνεισφορά του Δημοσίου και από αυτήν αφαιρούνται οι δαπάνες διοίκησης του συστήματος που βαρύνουν άμεσα τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Ως προς το ζήτημα έλλειψης μόνιμου προσωπικού, ο Οργανισμός ολοκλήρωσε ήδη τη διαδικασία πρόσληψης μόνιμου προσωπικού όλων των ειδικοτήτων μέσω Α.Σ.Ε.Π., η οποία, αφού εγκρίθηκε από τα συναρμόδια Υπουργεία για τον ορισμό του ποσοστού που αντιστοιχεί για πρόσληψη Ατόμων με Ειδικές Δεξιότητες, βρίσκεται ήδη στο Α.Σ.Ε.Π., μέσω του οποίου έχουν προκηρυχθεί 245 οργανικές θέσεις για κάλυψη σε πανελλαδικό επίπεδο. Παράλληλα, θα προκηρυχθούν 179 θέσεις ελεγκτών ιατρών διαφόρων ειδικοτήτων με τριετή θητεία.

Σε ό,τι αφορά τους συμβασιούχους, ορίζεται ότι, ο Ο.Π.Α.Δ. μπορεί να προσλαμβάνει με αποφάσεις του ΔΣ. Ιατρούς, Οδοντίατρους, Φαρμακοποιούς και Χειριστές Η/Υ με σύμβαση έργου.

Η Πολιτεία με το Π.Δ. 164 /2004 προέβη σε ρυθμίσεις για τους εργαζομένους με συμβάσεις ορισμένου χρόνου στο Δημόσιο Τομέα και για όσους έχουν συνάψει συμβάσεις έργου. Η πλειοψηφία των συμβασιούχων που συνήψαν συμβάσεις έργου με τον Ο.Π.Α.Δ. υπέβαλαν αιτήσεις για την μετατροπή των συμβάσεών τους σε ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και απορρίφθηκαν από το Α.Σ.Ε.Π. στο σύνολό τους.

Όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό και την βελτίωση της παροχής των υπηρεσιών Υγείας στον Ο.Π.Α.Δ., έχουν γίνει και συνεχίζουν να γίνονται σημαντικά βήματα. Στην προσπάθεια βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας έχουν ληφθεί τα εξής μέτρα: α) η πρόσληψη προσωπικού η οποία θα συμβάλει στην αναβάθμιση των υπηρεσιών, β) άρχισε προ διατίθας και συνεχίζεται σταδιακά η παροχή, στους ασφαλισμένους καινούριων βιβλιαρίων, γ) ο εκσυγχρονισμός του μηχανογραφικού συστήματος, δ) η κωδικοποίηση της νομοθεσίας περίθαλψης και ε) η τροποποίηση του Κανονισμού Παροχών του Οργανισμού, επίσης, σε ό,τι αφορά τον ηλεκτρονικό εκσυγχρονισμό φαρμάκων, ο ΟΠΑΔ, έχει ήδη ξεκινήσει την χορήγηση συνταγολογίων με Γραμμωτό Κώδικα (Bar Code). Σε εξέλιξη βρίσκεται πρόγραμμα ηλεκτρονικής καταγραφής των φαρμακευτικών συνταγών.

Στόχος του Οργανισμού είναι η ηλεκτρονική υποβολή των φακέλων των συμβεβλημένων φαρμακοποιών και στο πλαίσιο αυτό, έχει γίνει ήδη η επεξεργασία της σχετικής εφαρμογής λογισμικού.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ»

2. Στην με αριθμό 1864/13.11.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1115808/237/21.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ.πρωτ.1864/13.11.2007 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μανώλης Στρατάκης, σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Τον Ιούλιο του 2005 η Επιτροπή υπέβαλε Πρόταση για Οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών

αυτοκινήτων με διπλό στόχο: τη βελτίωση της λειτουργίας της Κοινής Αγοράς και τη θέση σε εφαρμογή της κοινοτικής στρατηγικής μείωσης των ρύπων από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Για την επίτευξη των στόχων της Οδηγίας προτάθηκε, μεταξύ άλλων, ο υπολογισμός του τέλους ταξινόμησης με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και η σύνδεση των τελών κυκλοφορίας των επιβατικών ι.χ. οχημάτων με τους ρύπους που εκπέμπονται από αυτά. Έκτοτε, η Πρόταση Οδηγίας αναθεωρήθηκε, τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε, κατόπιν συζήτησεων που προηγήθηκαν σε Ομάδες Εργασίας. Στην παρούσα φάση, η συμβιβαστική πρόταση Οδηγίας δεν περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα ως προς το ποσοστό συμμετοχής των εσόδων από τη φορολόγηση με βάση το διοξείδιο του άνθρακα.

Ορισμένα κράτη μέλη που εκφράζουν αρνητική στάση απέναντι στην Οδηγία, θεωρούν ότι μια ευρεία ποικιλία πολιτικών μπορεί να στοχεύσει στη μείωση των σχετικών με το φαινόμενο του θερμοκηπίου ρύπων από τα επιβατικά αυτοκίνητα, όπως η φορολόγηση των επιβατικών αυτοκινήτων με βάση, ολικώς ή μερικώς, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ή η χρήση εναλλακτικών μέτρων ως προς τις προδιαγραφές εκπομπών ρύπων.

Η χώρα, μας, ήδη, σύμφωνα με το ισχύον φορολογικό καθεστώς, επιβάλλει στα επιβατικά αυτοκίνητα τέλος ταξινόμησης, το οποίο συναρτάται από την αντιρρυπαντική τεχνολογία (εκπομπές ρύπων) των οχημάτων αυτών και τον κυλινδρισμό του κινητήρα τους.

Ο τρόπος υιοθέτησης της Οδηγίας, εφόσον ψηφιστεί, θα εξαρτηθεί από τα οριζόμενα μετά από την ολοκλήρωση των συζητήσεων και τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου, εντός του προβλεπόμενου από αυτή χρονικού διαστήματος εφαρμογής.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

3. Στην με αριθμό 382/8.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αναστασίου Κουράκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 60952/30.10.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 382/8-10-2007 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Αν. Κουράκης, καθώς και της υπ' αριθμ. 186/18-10-2007 ΠΑΒ, που κατέθεσε ο Βουλευτής Δημ. Βαρβαρίγος, αναφορικά με προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Κέντρα Πρόληψης κατά των Ναρκωτικών, σας γνωρίζουμε κατά λόγο αρμοδιότητάς μας, ότι το Υπουργείο Εσωτερικών, βάσει των εγγεγραμμένων στην Κ.Υ.Α. περί Κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων των Δήμων και Κοινοτήτων για το έτος 2007 πιστώσεων, η οποία εκδόθηκε ύστερα από πρόταση και συμφωνία με την ΚΕΔΚΕ και στο πλαίσιο της από 19-2-2004 Προγραμματικής Σύμβασης με το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, τον Ο.Κ.Α.Ν.Α. την Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. και την Ε.Ε.Τ.Α.Α. Α.Ε., για τη λειτουργία των Κέντρων Πρόληψης, έχει εγκαίρως, με σχετική απόφασή του αποδώσει στο ακέραιο το προβλεπόμενο ποσό, για την υλοποίηση σχετικών προγραμμάτων πρωτογενούς πρόληψης κατά των ναρκωτικών.

Επισημαίνεται ότι, το Υπουργείο μας θα προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες προς διάθεση 1,2 εκατομμυρίων ευρώ από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους, ευθύς ως ο Ο.Κ.Α.Ν.Α. εξοφλήσει τις υποχρεώσεις του, που απορρέουν από την Προγραμματική Σύμβαση και διαθέσει επιπλέον στο πλαίσιο αυτής, το αντίστοιχο ποσό του 1,2 εκ. ευρώ.

Όσον αφορά στην υπογραφή νέας Προγραμματικής Σύμβασης για την παράταση του χρόνου ισχύος της υφιστάμενης, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο Εσωτερικών θα προχωρήσει στη συνυπογραφή αυτής, εφόσον συναινέσουν τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη στη συνέχιση των σχετικών προγραμμάτων.

Κατά τα λοιπά, αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνεργαζόμενο Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, που έχει και την ευθύνη για τα θέματα αντιμετώπισης της μίστιγας των ναρκωτικών και της εξασφάλισης των απαιτούμενων κονδυλίων για το σκοπό αυτό.

Ο Υφυπουργός
ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΑΚΟΣ»

4. Στην με αριθμό 3615/20-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Τσετίν Μάντατζι δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7738/11-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Τ. Μάντατζι, σας γνωρίζουμε ότι οι αναφερόμενες σ' αυτή απαράδεκτες πράξεις των αγνώστων δραστών σε βάρος του τεμένου Τοξωτών Ξάνθης, τις οποίες καταδικάζουμε απερίφραστα, απασχολούν έντονα το Υπουργείο μας και η εξιχνίασή τους είναι καθήκον και ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για τις Υπηρεσίες μας, οι οποίες για το σκοπό αυτό συνεργάζονται με τις Υπηρεσίες των συναρμοδίων Υπουργείων και τους τοπικούς φορείς της μουσουλμανικής μειονότητας.

Ειδικότερα, για την πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στις 07-03-2004 στο εν λόγω τέμενος, διενεργήθηκε προανάκριση και σχηματίστηκε δικογραφία, από την Πυροσβεστική Υπηρεσία Ξάνθης, η οποία υπεβλήθη στον αρμόδιο Εισαγγελέα, χωρίς όμως να καρποφορήσουν οι έρευνες που έγιναν από κοινού με τις αστυνομικές Αρχές, για την ανακάλυψη και σύλληψη των αγνώστων δραστών. Από την πυρκαγιά αυτή κατεστράφη η κεραμοσκεπή και τα ξύλινα τμήματα του πετρόκτιστου τεμένου. Οι ζημιές αυτές αποκαταστάθηκαν στο σύνολό τους με δαπάνες της Νομαρχίας Ξάνθης και συνεισφορές ιδιωτών.

Αναφορικά με την πυρκαγιά στο ίδιο τέμενος που έλαβε χώρα την 02-11-2007, σας πληροφορούμε ότι διενεργείται προανάκριση από το Τμήμα Ασφαλείας Ξάνθης, υπό την εποπτεία του αρμοδίου Εισαγγελέα, σε συνεργασία και με την Πυροσβεστική Υπηρεσία, η οποία συνέταξε τη σχετική αυτοψία. Οι προκληθείσες φθορές, σύμφωνα με τον ιμάμη του τεμένου, ανέρχονται σε 2.000 ευρώ, περίπου.

Ωστόσο, με αφορμή τα προαναφερόμενα συμβάντα και με σκοπό την προστασία θρησκευτικών μνημείων, δόθηκαν εντολές και οδηγίες στις Υπηρεσίες μας, στην περιοχή των οποίων βρίσκονται τέτοια μνημεία, να λάβουν πρόσθετα μέτρα προστασίας με συνεχή επιτήρηση από πεζές και εποχούμενες περιπολίες, αφενός για την αποτροπή παρόμοιων περιστατικών και αφετέρου για τον εντοπισμό των αγνώστων δραστών, ώστε να εφαρμοστούν σε βάρος τους τα νόμιμα.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

5. Στην με αριθμό 2327/22-11-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 191/9-1-08 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και κατά το μέρος που εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Δικαιοσύνης, παρακαλώ να ενημερώσετε τον αξιότιμο κύριο συνάδελφο ότι τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα έχει να επιδείξει έναν ιδιαίτερα σημαντικό αριθμό νέων νομοθετημάτων για την επίλυση των προβλημάτων που αφορούν κυρίως στη διακίνηση, στην εμπορία και στην εκμετάλλευση παιδιών.

Με βάση αυτή τη λογική πρόσφατα ψηφίσθηκε στη Βουλή ο νόμος σχετικά με την «Κύρωση και εφαρμογή του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού σχετικά με την εμπορία παιδιών, την παιδική πορνεία, την παιδική πορνογραφία και άλλες διατάξεις».

Με τον νόμο αυτό τίθεται ως στόχος, κατ' αρχήν, η θωράκιση της ελληνικής κοινωνίας και η προστασία της νέας γενιάς απέναντι στα απειλητικά φαινόμενα της εκμετάλλευσης της εργασίας και της εμπορίας ανθρωπίνων οργάνων με θύματα παιδιά. Εισάγονται διατάξεις για την προστασία των παιδιών από κάθε σεξουαλική κακοποίηση και εκμετάλλευση. Επιπρόσθετα, με τον νόμο αυτό τροποποιείται το άρθρο 348 Α του Ποινικού Κώδικα και προβλέπεται ως αξιόποινη η παραγωγή, διανομή, δημοσίευση, επίδειξη, εισαγωγή στην ελληνική επικράτεια ή εξαγωγή από αυτή ή η μεταφορά, η προσφορά, η πώληση ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο διάθεση, η αγορά, προμήθεια, απόκτηση και κατοχή υλικού παιδικής πορνογραφίας καθώς και η διανομή και μετάδοση πληροφοριών για τις ως άνω πράξεις. Επίσης προβλέπονται ως επιβαρυντικές περιπτώσεις η τέλεση

των πράξεων αυτών μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή ή του διαδικτύου.

Η αναμόρφωση του αδικήματος της παιδικής πορνογραφίας ώστε να κολάζεται ο δράστης και όταν ο σκοπός του δεν είναι η αποκόμιση κέρδους, σκοπός που παραμένει ως ιδιαίτερα επιβαρυντική περίπτωση. Συγχρόνως προσδιορίζεται ως τιμωρητέο υλικό παιδικής πορνογραφίας η αναπαράσταση, ή πραγματική ή εικονική αποτύπωση σε ηλεκτρονικό ή άλλο φορέα: α) του σώματος ή μέρος του σώματος ανηλίκου με τρόπο που προδήλως προκαλεί γενετήσια διέγερση, β) πραγματικής ή εικονικής ασελγούς πράξης.

Ο αυτεπάγγελτος διορισμός συνηγόρου σε ανήλικα θύματα.

Η σύμπραξη κατά την ανάκριση παιδοψυχολόγου ή παιδοψυχιάτρου, που λειτουργεί με εχέγγυα πραγματογνώμονα.

Η καταχώριση της κατάθεσης ανηλίκου θύματος σε ηλεκτρονικό μέσο.

Η αποφυγή εμφάνισης του ανηλίκου θύματος σε ακροατήριο.

Η ψυχοδιαγνωστική εξέταση και θεραπεία ανηλίκου θύματος και του δράστη

των συγκεκριμένων εγκλημάτων.

Η απαγόρευση δημοσίευσης περιστατικών, που μπορεί να οδηγήσουν στην εξακρίβωση της ταυτότητας του ανηλίκου θύματος με την απειλή ανάλογων ποινικών κυρώσεων.

Η αναστολή της παραγραφής καθ' όλη τη διάρκεια της ανηλικότητας και μετά την ενηλικίωση του θύματος επί τρία έτη για τα κακουργήματα και επί ένα έτος για τα πλημμελήματα.

Η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων για τα εγκλήματα παιδικής πορνογραφίας και της διενέργειας ταξιδιών για την τέλεση συνουσίας ή άλλων ασελγών πράξεων σε βάρος ανηλίκου, που διαπράττονται από ημεδαπούς ή αλλοδαπούς -φαινόμενο γνωστό και διαδεδομένο ευρύτατα ως «σεξουαλικός τουρισμός».

Η καθιέρωση ευθύνης νομικών προσώπων με βαρύτερες διοικητικές κυρώσεις.

Η σύντομη εκδίκαση υποθέσεων σε όλους τους βαθμούς δικαιοδοσίας για τις συγκεκριμένες πράξεις που δεν μπορεί να υπερβεί τη διετία από την τέλεση ή διαπίστωση τους.

Παράλληλα, με το νέο αυτό νόμο, επιχειρείται να εναρμονιστεί η ελληνική νομοθεσία προς το περιεχόμενο του Διεθνούς Πρωτοκόλλου. Παράλληλα, εισάγονται διατάξεις, που συμπορεύονται και με τη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού και με την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την άσκηση των δικαιωμάτων του παιδιού, οι οποίες έχουν ήδη κυρωθεί με τους νόμους 2101/1992 και 2502/1997 αντίστοιχα. Ο νέος νόμος λαμβάνει υπόψη και την Απόφαση - Πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καταπολέμηση της σεξουαλικής εκμετάλλευσης παιδιών και της παιδικής πορνογραφίας.

Το ειδεχθές φαινόμενο της παιδικής πορνογραφίας στο διαδίκτυο έχει ήδη αντιμετωπισθεί δραστικά από το Υπουργείο Δικαιοσύνης με τη διάταξη του άρθρου 24 παρ. 4 του Νόμου 3500/2006 «Για την αντιμετώπιση της ενδοοικογενειακής βίας και άλλες διατάξεις». Συγκεκριμένα, τιμωρείται πλέον με φυλάκιση από ένα έως τρία έτη ο ενήλικος ο οποίος, μέσω διαδικτύου, αποκτά επαφή με ανήλικο και με προτάσεις ή εξιστόρηση, απεικόνιση ή παρουσίαση πράξεων προσβάλλει τη γενετήσια ζωή και την αιδώ του. Επίσης, στον νόμο αυτό προλαμβάνεται η αποφυγή οποιασδήποτε ατιμωρησίας, καθώς αναστέλλεται έως την ενηλικίωση του θύματος η έναρξη του χρόνου παραγραφής αδικήματος που σχετίζεται με τη διαδικτυακή παιδοφιλία.

Πρόσφατα υπέγραψα τη Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης για την προστασία παιδιών κατά της σεξουαλικής εκμετάλλευσης και κακομεταχείρισης και ήδη συγκροτείται ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή για την κατάρτιση του κυρωτικού νόμου της ανωτέρω Σύμβασης και προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις αυτής.

Επίσης, το Υπουργείο Δικαιοσύνης έχει επεξεργαστεί σχέδιο νόμου για τις Μονάδες Μέριμνας Νέων, το οποίο προτίθεται να καταθέσει στη Βουλή προς ψήφιση το συντομότερο δυνατό. Σκοπός των Μονάδων αυτών είναι η φιλοξενία ημεδαπών και αλλοδαπών ανηλίκων που εκούσια ή ακούσια έχουν εγκαταλείψει το οικογενειακό περιβάλλον ή αυτό αδυνατεί να επιδείξει

την απαιτούμενη μέριμνα, και ως εκ τούτου, διατρέχουν τον κίνδυνο να τελέσουν αξιόποινες πράξεις ή να καταστούν θύματα εγκληματικής συμπεριφοράς.

Τέλος, στο Υπουργείο Δικαιοσύνης έχουν συσταθεί ειδικές νομοπαρασκευαστικές επιτροπές για την αναμόρφωση του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, οι οποίες θα επανεξετάσουν το ποινικό καθεστώς των ανηλίκων καθώς και ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή με αντικείμενο την κατάρτιση σχεδίου νόμου για την ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην ασφάλεια των επικοινωνιών, η οποία παρέδωσε σχέδιο νόμου, στο οποίο με το άρθρο 14 συμπληρώνεται το άρθρο 4 παρ. 1 του νόμου 2225/2004, ώστε να είναι δυνατή η άρση του απορρήτου για την πάταξη της εγκληματικής συμπεριφοράς σε βάρος παιδιών.

Με τις παραπάνω νομοθετικές πρωτοβουλίες, το Υπουργείο Δικαιοσύνης αυστηροποιεί το νομικό πλαίσιο για την παιδική πορνογραφία και ποινικοποιεί τους νέους τρόπους τέλεσης των σχετικών αξιόποινων πράξεων μέσω του διαδικτύου, προστατεύοντας έτσι την ελληνική κοινωνία από ένα φαινόμενο που προσλαμβάνει διαστάσεις και χαρακτηριστικά οργανωμένου εγκλήματος.

Ο Υπουργός
ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ»

6. Στην με αριθμό 1618/7-11-07 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Αθανασίου Πλεύρη και Σπυρίδωνος Άδωνη Γεωργιάδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Α.Π.Φ21/129/ΑΣ/3266δς/30-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απάντηση στην υπ' αριθμ. 1618 από 7-11-07 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Α. Πλεύρη και Σπ. Α. Γεωργιάδη. Το θέμα είναι σοβαρό και αντιμετωπίζεται με τη δέουσα σοβαρότητα από την Κυβέρνηση.

Η Πρεσβεία μας στα Τίρανα και οι Προξενικές μας Αρχές Αργυροκάστρου και Κορυτσάς παρακολουθούν από κοντά και με συστηματικό τρόπο τις εξελίξεις, παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που συναντούν. Θέλω να τονίσω ότι η ελληνική πλευρά έχει τηρήσει ενήμερη με πολύ ξεκάθαρο τρόπο την αλβανική πλευρά για τη σημασία που αποδίδει στη νόμιμο, δικαία και άνευ διακρίσεων διευθέτηση των περιουσιακών ζητημάτων της μειονότητας. Η κατάσταση των ομογενών μας είναι και θα είναι βαρόμετρο των διμερών σχέσεων μας με την Αλβανία. Και το περιουσιακό ζήτημα μαζί με το ζήτημα της εκπαίδευσης της μειονότητας είναι καίριας σημασίας. Ο κ. Πρωθυπουργός είχε ρητώς θέσει το ζήτημα και όχι μόνο για τη Χειμάρρα στον Αλβανό Πρωθυπουργό κ. Berisha, κατά την επίσκεψη του τελευταίου στην Αθήνα πέρυσι (12-13 Σεπτεμβρίου 2006). Η χώρα μας, η Κυβέρνηση και εγώ προσωπικά έχουμε υποστηρίξει αδιάλειπτα την ευρωπαϊκή και ευρωατλαντική πορεία της γείτονος και είμεθα ευτυχής που η Αλβανία θέλει να κινηθεί σε αυτήν την κατεύθυνση. Όμως υπάρχουν προϋποθέσεις και κριτήρια που πρέπει να εκπληρωθούν και η ελληνική Κυβέρνηση παρακολουθεί στενά τις εν προκειμένω επιδόσεις της Αλβανίας.

Εξ άλλου, η τελευταία Έκθεση Προόδου για το 2007 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Αλβανία αναφέρεται στο πρόβλημα των «περιουσιακών δικαιωμάτων». Ομοίως, ο ΟΑΣΕ και το Συμβούλιο της Ευρώπης παρακολουθούν το θέμα στο πλαίσιο του ελέγχου της εφαρμογής των ανειλημμένων υποχρεώσεων της χώρας έναντι των Οργανισμών αυτών. Στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων κατατίθενται προσφυγές αλβανών πολιτών για το ζήτημα. Επιπλέον, κατά την πρόσφατη, στα τέλη Οκτωβρίου τ.ε., επίσκεψη του Επιτρόπου για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα του Συμβουλίου της Ευρώπης κ. Hammarberg στην Αλβανία, η Πρεσβεία μας προέβη σε εκτενή και λεπτομερή ενημέρωση του Επιτρόπου για το υπό συζήτηση θέμα.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω, ότι τόσο στο διμερές όσο και σε διεθνές επίπεδο η Κυβέρνηση πράττει και θα πράττει τα δέοντα.

Η Υπουργός
ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ»

7. Στην με αριθμό 3473/19-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Πλεύρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2006/9-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 3473/19-12-07 ερώτησης, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Αθ. Πλεύρης, αναφορικά με τη καθυστέρηση πληρωμών 45 σχολικών φυλάκων εργαζομένων στο Δ. Ιλίου Ν. Αττικής, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας, με βάση τις παρεχόμενες από τις κείμενες διατάξεις δυνατότητες, επιχορηγεί ΟΤΑ της χώρας από πιστώσεις που μεταβιβάζει το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό την οικονομική ενίσχυσή τους για τη καταβολή δαπανών μισθοδοσίας σχολικών φυλάκων των οποίων οι συμβάσεις μετατράπηκαν σε αορίστου χρόνου βάσει των διατάξεων του Π.Δ. 164/04 και κατετάγησαν σε θέσεις ΙΔΑΧ των ΟΤΑ. Απαραίτητη προϋπόθεση έκδοσης των αποφάσεων επιχορήγησης από μεταβιβασθείσες πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποτελεί η εγγραφή των απαιτούμενων πιστώσεων από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους στον Προϋπολογισμό του Υπουργείου μας.

Στα πλαίσια των ανωτέρω, με τις υπ' αριθμ. 70081/21-12-06, 46345/16-8-07 και 47743/23-8-07 αποφάσεις μας, ο Δήμος Ιλίου έχει επιχορηγηθεί για τη καταβολή μισθοδοσίας έτους 2007, σαράντα πέντε (45) σχολικών φυλάκων, με 467.198,00 €. Επιπλέον, σας γνωρίζουμε ότι με σχετικά έγγραφά μας προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, έχει ζητηθεί επανειλημμένως η μεταφορά του συνόλου των απαιτούμενων πιστώσεων, για τη κάλυψη της ετήσιας δαπάνης μισθοδοσίας του προσωπικού αυτού, στον Προϋπολογισμό του Υπουργείου μας. Επίσης, προς άμεση κάλυψη επιτακτικών αναγκών του εν λόγω Δήμου, το Υπουργείο μας, με τις υπ' αριθμ. 34230/18-6-07 και 71188/20-12-07 αποφάσεις του χορήγησε έκτακτες οικονομικές ενισχύσεις σε αυτόν, ύψους 300.000,00 ευρώ.

Κατά τα λοιπά σας γνωρίζουμε ότι, η επιχορήγηση των ΟΤΑ πρώτου βαθμού της Χώρας από τους, Κεντρικούς, Αυτοτελείς, Πόρους, (ΚΑΠ), πραγματοποιείται με Κοινή Υπουργική Κατανομή αυτών κάθε έτος, η οποία εκδίδεται ύστερα από σχετική πρόταση της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (ΚΕΔΚΕ).

Τέλος, σας αποστέλλουμε φωτοαντίγραφο του υπ' αριθμ. 623/28-3-07 σχετικού εγγράφου της Δ/σης Οργάνωσης και Λειτουργίας ΟΤ Α του Υπουργείου μας, αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος, το οποίο έχει κοινοποιηθεί στους Γενικούς Γραμματείς των Περιφερειών της χώρας, προς αντιμετώπιση ανάλογων θεμάτων.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

8. Στην με αριθμό 1192/26-10-07 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Ντίνου Ρόβλια και Ιωάννου Διαμαντίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/31284/19-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την ερώτηση αριθμό πρωτ. 1192/26-10-07, που κατέθεσαν στη Βουλή οι βουλευτές κ.κ. Ντίνος Ρόβλιας και Γιάννης Διαμαντίδης, με θέμα «Ψήφισμα διαμαρτυρίας του Πανελληνίου Συνδέσμου Ιδιοκτητών Κέντρων Ξένων Γλωσσών», σας γνωρίζουμε ότι η Υπηρεσία μας διαβίβασε την Ερώτηση στο ΑΣΕΠ ως Ανεξάρτητη Αρχή, συνταγματικώς κατοχυρωμένη και σας επισυνάψαμε το έγγραφό του με αριθμ. πρωτ. 42000/15.11.2007.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ»

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

9. Στην με αριθμό 3296/14-12-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Σγουρίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7712/8-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βου-

λευτής κ. Π. Σγουρίδης, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, για την εξακρίβωση των συνθηκών υπό τις οποίες επήλθε ο θάνατος του εν λόγω αγροφύλακα, διατάχθηκε την 27-09-2007 από το Αρχηγείο Ελληνικής Αγροφυλακής η διενέργεια ένορκης διοικητικής εξέτασης, η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί.

Σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα κατάληψης της θέσεως του θανόντος αγροφύλακα από μέλος της οικογενείας του, σας πληροφορούμε ότι, στις διατάξεις του ν.3585/2007 «Προστασία περιβάλλοντος, αγροτική ασφάλεια και άλλες διατάξεις», με τον οποίο ιδρύθηκε η Ελληνική Αγροφυλακή, δεν υπάρχει τέτοια πρόβλεψη.

Τέλος στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών διαβιβάζουμε φωτοαντίγραφο της ερώτησης, προκειμένου να σας ενημερώσει σχετικά με τις δυνατότητες συνταξιοδότησης των μελών της οικογενείας του ανωτέρω θανόντος δημοσίου υπαλλήλου.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΩΦΩΤΗΣ»

10. Στην με αριθμό 3686/21-12-07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Θάλειας Δραγώνα δόθηκε με το υπ' αριθμ. οικ.672/08/11-1-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. 3686/21.12.07 ερώτησης που κατατέθηκε από την Βουλευτή, κ. Θ. Δραγώνα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 92 του ν. 3386/05, η αίτηση για τη χορήγηση και ανανέωση των αδειών διαμονής συνοδεύεται από παράβολο, εκτός από συγκεκριμένες κατηγορίες αδειών διαμονής (π.χ. σύζυγοι Ελλήνων, θύματα εμπορίας, ανθρωπιστικοί λόγοι, κλπ.), οι οποίες απαλλάσσονται από την καταβολή του. Το εν λόγω παράβολο είναι συνυφασμένο με την άσκηση του αιτήματος και όχι με την τελική έκβαση της υπόθεσης. Ειδικότερα, το παράβολο το οποίο καταβάλλεται κατά την υποβολή της αίτησης για την υπαγωγή στο καθεστώς του επί μακρόν διαμένοντος, ανέρχεται στο ποσό των εννιακοσίων (900) ευρώ, το οποίο υποβάλλεται εφάπαξ, χωρίς να απαιτείται η καταβολή οποιουδήποτε παραβόλου στις επόμενες ανανεώσεις. Προς τούτο, δεν προβλέπεται μείωσή του.

2. Σχετικά με την έκδοση του π.δ. 150/06 (ΦΕΚ Α' 160/31.7.06) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2003/109/ΕΚ της 25ης Νοεμβρίου 2003 σχετικά με το καθεστώς υπηκόων τρίτων χωρών οι οποίοι είναι επί μακρόν διαμένοντες» έχουν γίνει σχετικές ανακοινώσεις και εκδόθηκε σχετική εγκύκλιος (47/2006) με διευκρινιστικές οδηγίες προς τους Δήμους, τις Περιφέρειες και τις συναρμόδιες υπηρεσίες, η οποία έχει αναρτηθεί και στην ιστοσελίδα του Υπουργείου μας, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.yres.gr και στην επιλογή «Αλλοδαποί», ενώ παράλληλα η Υπηρεσία μας δέχεται καθημερινά κοινό για σχετική παροχή πληροφοριών ως προς τη δυνατότητα υπαγωγής στο καθεστώς του επί μακρόν διαμένοντος. Παράλληλα, σχεδιάστηκε ενημερωτικό φυλλάδιο σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των υπηκόων τρίτων χωρών, το οποίο σύντομα θα μεταφραστεί στις κυριότερες ξένες γλώσσες και θα διανεμηθεί στους Δήμους και τις Περιφέρειες, με στόχο την έγκυρη ενημέρωση των υπηκόων τρίτων χωρών.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την αύξηση των Κέντρων Εκπαίδευσης Ενηλίκων, καθώς και την αύξηση της δυναμικότητάς τους, αρμόδια είναι η Γενική Γραμματεία Εκπαίδευσης Ενηλίκων του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, στην οποία κοινοποιείται το παρόν.

Ο Υφυπουργός
ΑΘ. ΝΑΚΟΣ»

11. Στην με αριθμό 1155/25.10.07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Χρύσας Αράπογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 64336/15.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και στο πλαίσιο των

αρμοδιοτήτων μας, σας ενημερώνουμε ότι για την υποστήριξη των ΟΤΑ της Χώρας στην πραγματοποίηση επενδύσεων τοπικής ανάπτυξης, καθώς και για τη βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών με γνώμονα την αρμονική, ισόρροπη βιώσιμη ανάπτυξη καταρτίστηκε και υλοποιείται το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ».

Σύμφωνα με το Ν. 3274/04 «Οργάνωση και Λειτουργία των ΟΤΑ πρώτου και δεύτερου βαθμού» (Κεφάλαιο Β') καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι πόροι, το σύστημα διοίκησης και τα κριτήρια ένταξης έργων, μελετών και ενεργειών των ΟΤΑ στο πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ». Αναλυτικότερα σε κάθε Περιφέρεια συγκροτείται και λειτουργεί με Απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης του προγράμματος, η οποία εξειδικεύει τις αναπτυξιακές πολιτικές και προτεραιότητες σε επίπεδο Περιφέρειας, αξιολογεί και ιεραρχεί τα προτεινόμενα από τους ΟΤΑ έργα. Τα έργα των ΟΤΑ προτείνονται με απόφαση του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου και τη συνδρομή της Τεχνικής Υπηρεσίας του Νομού. Επίσης, η Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης προτείνει με απόφασή της, στην Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης του προγράμματος την προένταξη, και οριστική ένταξη των ανωτέρω έργων, ενεργειών και μελετών καθώς και κάθε αναγκαία τροποποίηση για την υλοποίησή τους. Την απόφαση της Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης εγκρίνει ή τροποποιεί η Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης. Τα κριτήρια κατανομής των πόρων του Προγράμματος για την πενταετία 2005-2009 εξειδικεύονται σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 4/4244/28-1-2005 Εγκύκλιο του Υπουργείου μας.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, ο Δήμος Θεσσαλονίκης κατάρτισε το πρόγραμμά του για την υλοποίηση δημοτικών έργων. Με τα κριτήρια της τυπικής και προγραμματικής κατανομής του Προγράμματος εγκρίθηκαν πιστώσεις ύψους 26,28 εκατ. ευρώ για τα έτη 2005-2009 και έως σήμερα έχουν προενταχθεί έργα και ενέργειες συνολικού προϋπολογισμού 26,27 εκατ. ευρώ, από τα οποία έργα συνολικού προϋπολογισμού 10,99 εκατ. ευρώ είναι οριστικά ενταγμένα.

Ειδικότερα για το έργο «ανακατασκευή πεζοδρόμου παλιάς παραλίας Θεσσαλονίκης από Λευκό Πύργο έως πλατεία Ελευθερίας», το οποίο εντάχθηκε οριστικά στο πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» με ποσό 467.199,99 ευρώ και σε συνέχεια του υπ' αριθμ. 2573/31-10-2007 εγγράφου του Δήμου, σας ενημερώνουμε ότι το έργο περιλαμβάνει μόνο επιφανειακές διαμορφώσεις στον πεζόδρομο της παλιάς παραλίας. Πρόκειται δηλαδή για εξωραϊστικό έργο που η ανάγκη πραγματοποίησής του προέκυψε τόσο από την κακή κατάσταση στην οποία βρίσκονταν το δάπεδο της παραλίας - από ποιοτικής και αισθητικής άποψης όσο και από την επιθυμία για ενιαία αισθητική αντιμετώπιση της παλιάς παραλίας με τον περιβάλλοντα χώρο του Λευκού Πύργου, του οποίου και αποτελεί συνέχεια.

Με δεδομένες δε τις μελλοντικές επεμβάσεις στο μέτωπο της παραλίας λόγω της υποθαλάσσιας οδού δεν κρίθηκε σκόπιμο από το Δήμο να γίνουν έργα μεγάλης κλίμακας και υψηλότερου προϋπολογισμού που θα είχαν ελάχιστο χρόνο ζωής.

Ωστόσο σε αναμονή μεγαλύτερων έργων και με δεδομένο το χρόνο των διαδικασιών, ο Δήμος θεωρεί ότι δεν είναι δυνατό να μην εκτελείται οποιαδήποτε έργο συμβάλλει στην αισθητική αναβάθμιση των υπαίθριων χώρων της πόλης και στη διευκόλυνση της ζωής των κατοίκων της.

Ειδικότερα για θέματα σχετικά με εκτέλεση λιμενικών έργων - αποκατάσταση των κρηπιδωμάτων, αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο οποίο διαβιβάζουμε αντίγραφο της ερώτησης.

Ο Υφυπουργός
Θ. ΝΑΚΟΣ»

12. Στην με αριθμό 1186/26.10.07 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Ελπίδας Πενταλάκη, Εύας Μελά και Βέρας Νικολαΐδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε/95 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 1186/26.10.07

ερώτησης των Βουλευτών κ.κ. Ελπίδας Παντελάκη, Εύας Μελά και Βέρας Νικολαΐδου, και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσε υπόψη μας η Εθνική Πινακοθήκη - Μουσείου Αλεξάνδρου Σούτζου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Το κοινωφελές ίδρυμα με την επωνυμία «Ίδρυμα Χρήστου και Σούλης Καπράλου» διαλύθηκε με το από 03-02-2006 Προεδρικό Διάταγμα το οποίο δημοσιεύθηκε στο με αριθμό 208/τ.Β/13-02-2006 Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Μετά τη διάλυση του ιδρύματος, η περιουσία του περιέρχεται αυτοδικαίως στο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Εθνική Πινακοθήκη και Μουσείο Αλεξάνδρου Σούτζου» (ΕΠΜΑΣ). Η περιουσία του ιδρύματος αποτελείται από ακίνητα, έργα τέχνης και άλλα αντικείμενα και καταθέσεις. Όσον αφορά στα ακίνητα, η ΕΠΜΑΣ, αμέσως μετά τη διάλυση του ιδρύματος ανέθεσε σε Τοπογράφο Μηχανικό, την μέτρηση και χαρτογράφηση των γηπέδων και κτισμάτων του Μουσείου, ο οποίος συνέταξε και παρέδωσε στην Εθνική Πινακοθήκη τα από Απριλίου και Μαΐου 2007 τοπογραφικά διαγράμματα των ακινήτων του Μουσείου.

2. Η ΕΠΜΑΣ, παράλληλα με το επιστημονικό προσωπικό της, απογράφει τα έργα τέχνης και τα άλλα αντικείμενα του Μουσείου. Λόγω του μεγάλου αριθμού τους, η εργασία απογραφής

δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Όσον αφορά στα χρήματα που είναι κατατεθειμένα σε λογαριασμό του ιδρύματος στην Εθνική Τράπεζα, έχουν γίνει όλες οι νόμιμες ενέργειες νομιμοποίησης της ΕΠΜΑΣ ως δικαιούχου.

3. Επειδή η ΕΠΜΑΣ δεν έχει νομιμοποιηθεί ακόμη ως δικαιούχος των καταθέσεων του διαλυθέντος ιδρύματος, είναι αυτόνομο ότι δεν μπορεί να προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια διαχείρισής των.

4. Εγκρίθηκε τροπολογία (Ν. 3559/ΦΕΚ 102/Τ.Α/14-05-2007), με την οποία έγινε η χωροθέτηση και ο καθορισμός των όρων δόμησης του Μουσείου Χρήστου Καπράλου στη θέση Πλακάκια, στην Αίγινα. Έτσι είναι δυνατή η ανέγερση νέας πτέρυγας σε όμορο ιδιόκτητο οικόπεδο, που θα πληροί όλες τις μουσειολογικές προδιαγραφές και θα λειτουργήσει ως Μουσείο παράλληλα με τα ήδη υπάρχοντα κτίρια.

5. Η μελέτη ανέγερσης του Νέου Μουσείου θα πληρωθεί από μέρος του ποσού που θα περιέλθει στην ΕΠΜΑΣ και στη συνέχεια μελετάται η ανέγερση να ενταχθεί σε κάποιο κοινοτικό πρόγραμμα (Δ'ΚΠΣ).

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα γίνει μια μικρή αλλαγή στη σειρά των ερωτήσεων, λόγω αντικειμενικών προβλημάτων που μας έθεσαν οι κύριοι Υπουργοί.

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

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Αϊβαλιώτη έχει ως εξής:

«Σύμφωνα με την Ανακοίνωση Τύπου που διένειμε η «Επιτροπή Μακεδονικού Αγώνα» (δημοσιοποιώντας και τις σχετικές φωτογραφίες), ο Πρωθυπουργός των Σκοπίων, καθώς και η πολιτική, στρατιωτική και θρησκευτική ηγεσία τίμησε τον εθνικιστή «ήρωα» των Σκοπιανών, Γκόντσε Ντέλτσεφ, στις 4/2/2008, καταθέτοντας στεφάνι στο τάφο του, που ήταν «στολισμένος» με προκλητικό χάρτη της «Ενιαίας Μεγάλης Μακεδονίας». Στο χάρτη περιλαμβάνονταν η Φλώρινα, η Καστοριά, η Κοζάνη, τα Γρεβενά, η Θεσσαλονίκη, η Χαλκιδική, το Άγιο Όρος, το Κιλίκι, οι Σέρρες, η Δράμα, η Καβάλα και η Θάσος!!!

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Πώς αντέδρασε η ελληνική Κυβέρνηση, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ποια μέτρα ζήτησε να ληφθούν κατά της Βαρνάσκα για την πρωτοφανή αυτή εθνικιστική πρόκληση της πολιτικής ηγεσίας των Σκοπίων, που δείχνει ότι η επεκτατική πολιτική έναντι της Ελλάδας αποτελεί επίσημη κρατική επιδίωξη;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. συνάδελφου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Πέτρος Δούκας.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κυρία Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, κατ' αρχάς να ευχηθώ στην αγαπητή μας Μαριέττα καλή δύναμη και καλή ανάρρωση. Παρακολουθούμε τον Γολγοθά της ανήμπορης να προσφέρουμε στιγμή, πέρα από τις ευχές μας και την αγάπη μας. Κουράγιο Μαριέττα.

Όσον αφορά το θέμα που αναφέρατε, κύριε συνάδελφε, η πρώτη απάντηση είναι: εάν το θέτουν, κακό του κεφαλιού τους. Ποιος να λυτρώσει ποιον από ποιον. Μπορεί κάποιος θερμοκέφαλος να ονειρεύονται ότι το μεγαλείο της Π.Γ.Δ.Μ. φθάνει μέχρι ποιος ξέρει πού. Και όμως, όσο εξωφρενικοί και παράλογοι και αστήριχτοι και να είναι τέτοιοι μεγαλοϊδεατισμοί, δεν τους παίρνουμε αψήφιστα, αλλά και δεν τους αφήνουμε να μας παρασύρουν, δεν τους αφήνουμε να εγκλωβίσουν την πολιτική μας. Εμείς είμαστε εδώ, η Κυβέρνηση, ο Κώστας Καραμανλής, η Υπουργός Εξωτερικών, οι άριστοι διπλωμάτες μας που χειρίζονται το θέμα αυτό, ο ελληνικός λαός. Η Ελλάδα είναι δύναμη ασφάλειας, δύναμη σταθερότητας και δύναμη σταθεροποίησης. Υπερασπιζόμαστε το συμφέρον της πατρίδας μας, όπως πρέπει.

Αγαπητέ συνάδελφε, η Π.Γ.Δ.Μ. πρέπει να αποδείξει πως είναι καλός γείτονας. Και αυτό μπορεί να το αποδείξει με δύο τρόπους: Πρώτον, ότι, πράγματι, προσπαθεί να βρει συμβιβαστική λύση στο θέμα της ονομασίας, λύση που να είναι αποδεκτή από την ελληνική πλευρά, από εμάς, και δεύτερον, ότι δεν έχει καμμία απολύτως αλυτρωτική διεκδίκηση ότι δεν είναι παράγοντας αποσταθεροποίησης. Αυτή η υποχρέωση της Π.Γ.Δ.Μ., να διατηρεί σχέσεις καλής γειτονίας, προβλέπεται και σε μια σειρά από βασικά κείμενα, που απαρτίζουν το πλέγμα της σχέσης Π.Γ.Δ.Μ. με Ευρωπαϊκή Ένωση. Για παράδειγμα, στα συμπεράσματα του Συμβουλίου Γενικών Υποθέσεων του Απριλίου 1997, αναφέρεται ρητά η υποχρέωση διατήρησης σχέσεων καλής γειτονίας και συνεργασίας των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων με τους γείτονές τους. Επίσης, στη Συμφωνία Σταθεροποίησης και Σύνδεσης Π.Γ.Δ.Μ.-Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ισχύει από 1-4-2004, διακηρύσσεται κατηγορηματικότητα η

δέσμευση των μερών για την πλήρη εφαρμογή των αρχών και των διατάξεων του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και της τελικής πράξης του Ελσίνκι.

Βάσει, λοιπόν, των διατάξεων αυτής της συμφωνίας σύνδεσης, έχει δεσμευθεί η Π.Γ.Δ.Μ. σε σχέσεις καλής γειτονίας με όλα τα κράτη της περιοχής. Δηλαδή τα διάφορα κείμενα, οι χάρτες ή οι ομιλίες, που εκφράζουν μεγάλες ή αλυτρωτικές ιδέες, δεν βοηθούν τους ίδιους τους γείτονές μας. Κακό τους κάνουν.

Είμαι βέβαιος ότι η μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών στη χώρα αυτή θέλει να ζήσει ειρηνικά, να προκόψει, να πάει μπροστά.

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

Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Η ελληνική Κυβέρνηση, έχει καταστήσει σαφές στους εταίρους της στην Ευρωπαϊκή Ένωση ότι δεν θα συγκατατεθεί στην πραγματοποίηση περαιτέρω βημάτων της Π.Γ.Δ.Μ. προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν δεν πληρωθεί στο ακέραιο το κριτήριο της καλής γειτονίας. Βασικός παράγοντας για το κριτήριο αυτό, αποτελεί και το θέμα του ονόματος. Όλα τα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο του Συμβουλίου όσο και της Επιτροπής που απευθύνονται στην Π.Γ.Δ.Μ. αναφέρουν ότι περαιτέρω βήματα της χώρας, δεν μπορεί να νοηθούν παρά μόνο υπό το φως της συμμόρφωσης προς αυτά τα κριτήρια και τα προαπαιτούμενα.

Επιπλέον, η χώρα μας πέτυχε σε μία σειρά από κοινοτικά κείμενα και σε σημεία, που αφορούν τις σχέσεις Π.Γ.Δ.Μ. και Ελλάδας να συμπεριλαμβάνονται προτροπές προς τη γειτονική χώρα, να «απέχει» από οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες στις σχέσεις καλής γειτονίας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε και τη δευτερολογία σας για να συνεχίσετε. Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Ολοκληρώνω σε πέντε δευτερόλεπτα, κυρία Πρόεδρε.

Έτσι έχουμε καταφέρει, σ' ένα σχετικά βραχύ χρονικό διάστημα, να επαναφέρουμε στο προσκήνιο ένα ζήτημα, που ήταν αποτελεσματικό επί σειρά ετών και έχουμε καταφέρει να αναδείξουμε στα μάτια των ξένων κυβερνήσεων και της διεθνούς κοινής γνώμης ότι οι πραγματικοί λόγοι που υποκρύπτονται πίσω από την αδιάλλακτη στάση των Σκοπίων να συναινέσουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση, μπορεί να είναι αλυτρωτικοί.

Θα έλεγα, λοιπόν, κύριε συνάδελφε, ότι τέτοιες ενέργειες από πλευράς διαφόρων Σκοπιανών, μόνο ζημιά κάνουν στους ίδιους.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Αϊβαλιώτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κι εγώ, κύριε Υπουργέ, θα ενώσω τη φωνή μου με τις δικές σας ευχές. Πριν δύο εβδομάδες, όταν ήταν η κ. Γιαννάκου στην πρώτη φάση της τρομερής περιπέτειας της υγείας της, είχα πει ότι της έχουμε ασκήσει αυστηρή και συνεπή κριτική για το θέμα του βιβλίου και για ένα σωρό άλλα θέματα, που έχουν να κάνουν με την παιδεία. Θέλουμε όμως να είναι καλά, να γυρίσει πίσω δυνατή και να ξεπεράσει αυτήν τη σκληρή περιπέτεια υγείας.

Κύριε Υφυπουργέ, μου απαντάτε πάντα με πληρότητα στις απαντήσεις που μου στέλνετε για την αναπτυξιακή βοήθεια. Εγώ επειδή δεν είμαι μηδενιστής, θέλω να λέω τα πράγματα όπως είναι. Μιλάμε τώρα για τα Σκόπια, τα οποία παίρνουν αναπτυξιακή βοήθεια και από μας και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Θα κάνω μία παρέκβαση. Μιας που βρίσκεστε εδώ, θα ήθελα να σας παρακαλέσω να με πληροφορήσετε, τι γίνεται με την έρευνα σχετικά με τη «διαρροή» του εγγράφου του κ. Νίμιτς διότι η κ. Μπακογιάννη ήλθε στην επιτροπή και μας είπε ότι άρχισε έρευνα για το ποιος έκανε τη «διαρροή». Έχουμε κάποιο

αποτέλεσμα; Ξέρουμε από πού έγινε η «διαρροή»; Οπωσδήποτε δίνουμε διεθνώς την εικόνα ενός κράτους σε αποσύνθεση.

Μίλησα για την αναπτυξιακή βοήθεια κι έχω εδώ δύο φακέλους, που μου στείλατε. Ζυγίζουν περίπου δύο κιλά. Είναι τα έργα που έχουμε χρηματοδοτήσει στην Αλβανία και στα Σκόπια, στη Βαρντάσκα. Αυτά τα έργα είναι πάρα πολλά. Έκανα την πρόσθεση και βρήκα ότι είναι 250.000.000 ευρώ από το 1997 μέχρι τώρα. Τους έχουμε δώσει πολλά χρήματα.

Τι εισπράξαμε; Εισπράξαμε πρόκληση, ρατσισμό κατά των Βορειοηπειρωτών για την Αλβανία και φυσικά για την περίπτωση των Σκοπίων, γνωρίζουμε όλοι τις προκλήσεις που δεχόμαστε από τους σκληρούς εθνικιστές της Βαρντάσκα.

Εμείς τώρα, έχουμε δώσει το «πράσινο φως» και έχουμε δώσει 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ από το 1992 ως τώρα ως Ευρωπαϊκή Ένωση προς τους Σκοπιανούς και έχουμε εισπράξει την πρόκληση με το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος», τα αγάλματα, τα σύμβολα, την προκλητικότητα με το όνομα. Τους βλέπετε ότι ενώ ξέρουν ότι δεν είναι Μακεδόνες, ότι είναι ψευτομακεδόνες, συνεχίζουν το γνωστό «βιολί», ενώ το επίσημο όνομά τους ήταν Βαρντάσκα.

Ήθελα να ρωτήσω, αν αυτό το θέαμα του Πρωθυπουργού των Σκοπίων ο οποίος πηγαίνει και πάνω στον τάφο βάζει το στεφάνι στο χάρτη που έχει τη Χαλκιδική, τη Δράμα, τις Σέρρες, τη Θάσο, είχε φτάσει στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα στους Ευρωβουλευτές του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος οι οποίοι προχθές, κατέθεσαν ένα σωρό τροπολογίες στην έκθεση του Ευρωβουλευτή κ. Μέγερ. Οι τροπολογίες αυτές, αναφέρουν ότι θα πρέπει το όνομα να μην αποτελεί εμπόδιο στην ένταξή τους στο ΝΑΤΟ. Επίσης αναφέρουν σωρηδόν τη φράση «Δημοκρατία της Μακεδονίας». Αν είχε φτάσει αυτό εδώ το πράγμα στους Ευρωβουλευτές του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, στους οποίους συμμετέχει και η Νέα Δημοκρατία με έντεκα Ευρωβουλευτές, δεν θα ήταν τα πράγματα ευκολότερα; Δεν θα είχαν καταλάβει κάποιοι Ευρωβουλευτές στο εξωτερικό ότι η πρόκληση έχει σπάσει πανευρωπαϊκό ρεκόρ, ότι έχουμε να κάνουμε με σκληρούς εθνικιστές, με ακραίους ανθρώπους, οι οποίοι κάνουν επίσημη κρατική προπαγάνδα τον αποχωρισμό ελληνικού εδάφους και ένταξής τους σ' αυτό το μόρφωμα...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε συνάδελφε, πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήσασταν αρκετά σαφής, αλλά θα θέσω ένα μικρό ερώτημα: Αυτό το 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ, που συνεχίζουν να δίνονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση κανονικά ως δωρεάν βοήθεια και ως δάνεια, θα σταματήσουν κάποια στιγμή να δίνονται, μέχρι να συμμορφωθούν οι Σκοπιανοί με κανόνες συμπεριφοράς, που αρμόζουν σ' ένα πολιτισμένο κράτος χωρίς εθνικιστικές «κορώνες»;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Οι ευχές για την κ. Γιαννάκου, εκφράζουν όλους μας και το Προεδρείο. Της ευχόμαστε ειλικρινά, να πάνε όλα καλά και καλή ανάρρωση.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε συνάδελφε, ρωτήσατε διάφορα πράγματα και δεν θα προφτάσω να απαντήσω στο κύριο σκέλος της επίσημης ερώτησης. Σήμερα στις δώδεκα η ώρα το μεσημέρι στο μέγαρο θα έχουμε μία πλήρη παρουσίαση όλων των θεμάτων, που αφορούν την οικονομική διπλωματία και την αναπτυξιακή βοήθεια, που δίνει η χώρα μας προς διάφορα κράτη.

Επανερχομαι: Κακό του κεφαλιού τους κάνουν μ' όλα αυτά τα οποία κάνουν. Αυτά δεν προάγουν ούτε το δικό τους το συμφέρον. Είπαμε ότι έχουμε καταφέρει να συμπεριλαμβανεται προτροπή προς τη γειτονική χώρα απ' όλα τα επίσημα έγγραφα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να απέχει από οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να έχει «αρνητικές» συνέπειες στις σχέσεις καλής γειτο-

νίας.

Αναφορικά με το συγκεκριμένο επεισόδιο που αναφέρατε και όλα τα άλλα παρεμφερή επεισόδια, αμέσως ενημερώνουμε τους εταίρους μας και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αλλού, ακριβώς, πάνω σ' αυτά τα σημεία. Να είστε βέβαιοι λοιπόν ότι οι Ευρωπαίοι εταίροι είναι απόλυτα ενήμεροι γι' αυτές τις ενέργειες των γειτόνων μας και δεν είναι καθόλου ευχαριστημένοι.

Από κει και πέρα, δεν είναι ανάγκη όλες οι ενέργειες της Κυβέρνησης –και νομίζω ότι όλοι μπορούμε να συμφωνήσουμε σ' αυτό– να γίνονται κάτω από το φως της δημοσιότητας. Κάθε ενέργεια που γίνεται μεταξύ μας και του ΝΑΤΟ ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν είναι ανάγκη να παίρνει το φως της δημοσιότητας. Όλα γίνονται όπως πρέπει να γίνονται και κυρίως μέσα από τη σωστή διπλωματική οδό.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι δύο μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί -δάσκαλοι από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Καρύστου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα συζητηθεί η δεύτερη 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..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές που έπληξαν την περιοχή της Αιγιάλειας εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 36579/Β. 1666/27-8-04 απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Δάνεια για κεφάλαια κίνησης και λοιπές πιστωτικές διευκολύνσεις σε επιχειρήσεις και επαγγελματίες, που επλήγησαν από τις πυρκαγιές του έτους 2007 στους Νομούς Μεσσηνίας, Ηλείας, Αρκαδίας, Λακωνίας, Ευβοίας, καθώς και στην περιοχή της Αιγιάλειας του Νομού Αχαΐας» η οποία καθόρισε τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση δανείων στις επιχειρήσεις και στους επαγγελματίες με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Μεταξύ των προϋποθέσεων, ορίστηκε ότι θα έπρεπε να προσκομισθεί βεβαίωση εγγραφής από τα οικεία επιμελητήρια. Μεταξύ, όμως, των ελεύθερων επαγγελματιών, υπάρχουν και επαγγελματίες που δεν είναι υποχρεωτική η εγγραφή τους στα επιμελητήρια, όπως γιατροί, δικηγόροι και φαρμακοποιοί, ενώ αντίθετα είναι γραμμένοι σε επιμελητήρια οι λογιστές και οι μηχανικοί.

Μετά την έκδοση των σχετικών εγκυκλίων, ενώ αρχικά είχε διευκρινισθεί ότι οι επαγγελματίες που δεν είναι γραμμένοι εκ του νόμου σε επιμελητήρια, θα προσκόμιζαν σχετική βεβαίωση εγγραφής των οικείων συλλόγων τους και βεβαίωση ενάρξεως επαγγέλματος των αρμοδίων Δ.Ο.Υ., αιφνιδιαστικά εκδόθηκε εγκύκλιος, που απαιτεί οπωσδήποτε την προσκόμιση βεβαιώσεως εγγραφής στα επιμελητήρια, με συνέπεια οι φαρμακοποιοί, γιατροί και δικηγόροι να αποκλείονται από την ανωτέρω ρύθμιση.

Κατόπιν αυτών ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Εάν για λόγους ισότητας και δικαιοσύνης, εκδώσει άμεσα ερμηνευτική εγκύκλιο για τη διόρθωση της αδικίας που αφορά περιορισμένο αριθμό επαγγελματιών στις πυρόπληκτες περιοχές».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Σπηλιόπουλου, θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Μπέζας.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, προκειμένου να αντιμετωπιστούν άμεσα και αποτελεσματικά τα προβλήματα τα οποία δημιουργήθηκαν στις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες από τις καταστροφικές πυρκαγιές του περασμένου καλοκαιριού, πράγματι εξέδωσε μεταξύ των άλλων και την απόφαση την οποία αναφέρετε στην ερώτησή σας.

Με την απόφαση αυτή, προβλέπονται ευνοϊκά μέτρα για τις

επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες, που βρίσκονται και λειτουργούν στους πυρόπληκτους Νομούς της Μεσσηνίας, της Ηλείας, της Αρκαδίας, της Λακωνίας, της Εύβοιας, σε συγκεκριμένους δήμους του Νομού Κεφαλληνίας και βέβαια στους Δήμους της Αιγιάλειας στο Νομό Αχαΐας.

Τα ευνοϊκά μέτρα, που προβλέπει αυτή η συγκεκριμένη απόφαση, είναι το πάγωμα όλων των ληξιπρόθεσμων και των μη ληξιπρόθεσμων οφειλών των συγκεκριμένων επιχειρήσεων προς τις τράπεζες έως τις 25 Αυγούστου, όπως επίσης και η χορήγηση νέων δανείων κεφαλαίων κίνησης από τις τράπεζες, στις επιχειρήσεις των πυρόπληκτων περιοχών με επιδότηση επιτοκίου και με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Πιο συγκεκριμένα, οι οφειλές –επαναλαμβάνω ληξιπρόθεσμες και μη- κεφαλαιοποιήθηκαν κι έγιναν ένα νέο δάνειο, με περίοδο χάριτος είκοσι οκτώ μηνών και συνολική διάρκεια δέκα έτη. Οι τόκοι του δανείου επιδοτούνται από το κράτος, με τους συνθήκες όρους, κατά 100% για την περίοδο χάριτος και κατά 50% για την υπόλοιπη διάρκεια του δανείου.

Όσον αφορά τη χορήγηση των κεφαλαίων κίνησης, η επιδότηση των τόκων είναι 100% για δάνεια μέχρι 5.000 ευρώ, 80% για δάνεια έως 20.000 ευρώ, 50% για δάνεια έως 60.000 ευρώ και 30% για δάνεια έως 90.000 ευρώ. Τα δάνεια αυτά, μπορούν να φτάσουν έως το 35% του τζίρου των επιχειρήσεων -του τζίρου του 2006- και είναι διάρκειας εξήντα μηνών.

Από όσα ανέφερα προηγουμένως, είναι ξεκάθαρο ότι η Κυβέρνηση κινήθηκε από την πρώτη στιγμή με αποτελεσματικότητα και με ιδιαίτερη ευαισθησία, για να στηρίξει τις επιχειρήσεις στις συγκεκριμένες περιοχές, περιοχές όπου, πράγματι, η εκτεταμένη σε εύρος και διάρκεια πυρκαγιά προκάλεσε πρωτοφανή καταστροφή και έπληξε την παραγωγική δραστηριότητα.

Προϋπόθεση, πράγματι, για την υπαγωγή στις διατάξεις αυτής της απόφασης, είναι οι επαγγελματίες και οι επιχειρήσεις, να είναι εγγεγραμμένες στα οικεία, στα αντίστοιχα επιμελητήρια.

Δεν εκδόθηκε, όμως, κύριε συνάδελφε, αιφνιδιασικά κάποια εγκύκλιος, η οποία να ανέτρεψε διευκρινίσεις, οι οποίες αρχικά είχαν δοθεί, όπως αναφέρετε στην ερώτησή σας. Τα μέτρα αυτά, σχεδιάστηκαν από την αρχή για επιχειρήσεις. Αφορούν, δηλαδή, εμπορικές, βιομηχανικές, βιοτεχνικές και αγροτικές επιχειρήσεις.

Ειδικά για τις κτηνοτροφικές επιχειρήσεις, προβλέπεται η χορήγηση της βεβαίωσης για έναρξη εργασιών από την αρμόδια Δ.Ο.Υ..

Τα μέτρα αυτά δεν αφορούν ελεύθερους επαγγελματίες, όπως είναι οι γιατροί, οι δικηγόροι ή οι φαρμακοποιοί. Και δεν αφορούν ελεύθερους επαγγελματίες, διότι αν και οπωσδήποτε επλήγη και σ' αυτούς η δραστηριότητά τους, σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις, δεν υπέστησαν άμεση απώλεια του εισοδήματός τους.

Επομένως δεν υπάρχει καμμία αδικία, δεν υπάρχει διαφορετική μεταχείριση και δεν υπάρχει ανάγκη έκδοσης διευκρινιστικής εγκυκλίου ή συμπληρωματικής εγκυκλίου, για να αποκατασταθεί η δικαιοσύνη, όπως λέτε στην ερώτησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Σπηλιόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, οι πυρόπληκτοι της περιοχής Αιγιάλειας, αλλά και των άλλων περιοχών, εμπαίζονται, γιατί οι υποσχέσεις, που είχατε δώσει προεκλογικά, δεν εφαρμόζονται. Εξαγγέλθηκαν μέτρα, όπως είπατε κι εσείς. Τα μέτρα αυτά ή είναι ελλιπή ή δεν έχουν εφαρμογή. Κι εξηγούμαι:

Εξεδόθη, πράγματι, αυτή η απόφαση, την οποία μνημονεύσατε, για τη δανειοδότηση με κεφάλαια κίνησης και λοιπές πιστωτικές διευκολύνσεις στις επιχειρήσεις και στους επαγγελματίες, που επλήγησαν από τις πυρκαγιές ή βρίσκονται εντός της πυρόπληκτης ζώνης. Δεν είναι μόνο όσοι επλήγησαν από την πυρκαγιά, που είχαν επιχείρηση, η οποία επλήγη, αλλά είναι και για την ευρύτερη περιοχή οι επαγγελματίες και οι επιχειρήσεις.

Μεταξύ, λοιπόν, των δικαιολογητικών που ζητάτε, όπως σωστά είπατε, είναι και η εγγραφή στο επιμελητήριο. Αρχικά δεν προεβλέπετο. Κι έλεγε η απόφαση ότι αρκούσε η εγγραφή στον οικείο σύλλογο, αν δεν υπήρχε επιμελητήριο. Διότι δεν υπάρχουν επιμελητήρια για όλες τις επιχειρήσεις. Και αυτό λέμε, ότι πρέπει για λόγους δικαιοσύνης και ισότητας, να υπάρχει αυτή η δυνατότητα. Και μάλιστα, για τις επιχειρήσεις που ήδη είχαν κάνει τις αιτήσεις. Δεν ζητούμε για καινούργιες επιχειρήσεις. Για λόγους ισότητας και δικαιοσύνης, να μπορέσουν και αυτοί να έχουν αυτές τις διευκολύνσεις.

Δεύτερον, μ' αυτήν την απόφαση, που μνημονεύσατε πριν από λίγο, ρυθμίζονται, πράγματι, υποχρεώσεις των όποιων επιχειρήσεων. Κι εδώ πρέπει να σας πω ότι οι επιχειρήσεις οι οποίες ασχολούνται με τον αγροτικό τομέα, που, κυρίως, επλήγησαν, δεν έχουν τα ιδιαίτερα ευεργετήματα, που θα έπρεπε να έχουν. Παρέχεται, λοιπόν, παρ' όλα αυτά, η δυνατότητα να ρυθμίσουν τις υποχρεώσεις τους για τα δύο πρώτα χρόνια, όπως είπατε, άτοκα και για τα υπόλοιπα οκτώ χρόνια με επιτόκιο 4%.

Όταν, όμως, οι επιχειρηματίες και οι επαγγελματίες πήγαν να κάνουν την εφαρμογή, είδαν την άρνηση του Υπουργείου. Έχουν αρχίσει κι έρχονται στα χέρια μου απορριπτικές αποφάσεις, αρνητικές απαντήσεις για επαγγελματίες, που κατέθεσαν τα δικαιολογητικά, έστειλαν τα χαρτιά τους και όλα αυτά τα οποία προβλέπει η απόφαση, αλλά παρ' όλα αυτά, τους απορρίπτει. Για ποια εφαρμογή μέτρων λέτε, λοιπόν, για τις πυρόπληκτες περιοχές;

Είναι λειψές οι αποφάσεις, κύριε Υπουργέ και κυρίως δεν εφαρμόζονται. Οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες στην περιοχή της Αιγιάλειας, είναι αγανακτισμένοι -και στις άλλες φαντάζομαι, σιγά-σιγά θα τα ακούσετε και από αυτούς- διότι δώσατε πολλές υποσχέσεις προεκλογικά. Καταλαβαίνουμε γιατί τις δώσατε, αλλά είναι υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα. Αυτό είναι το θέμα. Τις αποφάσεις που πήρατε, έστω και αυτές τις λειψές, να τις εφαρμόσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, ανέφερα με σαφήνεια, νομίζω, στην πρωτολογία μου ότι δεν υπάρχουν, ούτε ανισότητες, ούτε αδικίες, ούτε λειψά μέτρα για τους πυρόπληκτους. Όλα αυτά, θα μου επιτρέψετε να σας πω, είναι εκφράσεις υπερβολής, οι οποίες δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα.

Η συγκεκριμένη απόφαση για τη ρύθμιση των ληξιπρόθεσμων οφειλών και για τη χορήγηση δανείων, κεφαλαίων κίνησης αφορά μόνο επιχειρήσεις βιομηχανικές, βιοτεχνικές, γεωργικές και εμπορικές. Όχι ελεύθερους επαγγελματίες. Επομένως για την υπαγωγή στις διατάξεις, είναι απαραίτητο οι επιχειρήσεις αυτές, να είναι ενταγμένες στα αντίστοιχα επιμελητήρια. Απλά πράγματα. Και δεν μπορείτε σε καμμία περίπτωση, να μας εγκαλείτε για εμπαιγμό, διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι από την πρώτη στιγμή η Κυβέρνηση, πήρε σειρά από μέτρα, και για τους πολίτες, και για τους ιδιώτες, και για τις επιχειρήσεις –πρωτόγνωρα, θα έλεγα, μέτρα- για να στηρίξει ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις, στις περιοχές οι οποίες επλήγησαν από τις πυρκαγιές.

Να θυμίσω –γιατί πρέπει να τα θυμίσω- ότι για τους πολίτες, μεταξύ των μέτρων, είναι η χορήγηση του επιδόματος των 3.000 ευρώ, η αποζημίωση των 10.000 ευρώ για οικοσκευή και έξοδα επισκευής, η αναστολή για έξι μήνες της πληρωμής των ληξιπρόθεσμων χρεών προς το δημόσιο, προς τις εφορίες, η σύσταση του Ειδικού Ταμείου Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών, η αναστολή για έξι μήνες της καταβολής όλων των ασφαλιστικών εισφορών, η χορήγηση επιπλέον σύνταξης στους συνταξιούχους.

Και να θυμίσω επίσης ότι για τις επιχειρήσεις, πέρα από τα μέτρα τα οποία περιλαμβάνει η συγκεκριμένη απόφαση, χορηγήθηκε δωρεάν οικονομική ενίσχυση 5.000 ευρώ σ' όλες τις πυρόπληκτες επιχειρήσεις της χώρας, ανεστάλησαν για έξι μήνες οι πλειστηριασμοί, ανεστάλη για έξι μήνες η εκτέλεση εξωστικών δικαστικών αποφάσεων, χορηγούνται για όλες τις

επενδύσεις μικρομεσαίων επιχειρήσεων τα ανώτατα όρια, που προβλέπει ο επενδυτικός νόμος.

Πρέπει επίσης να τονίσω ότι μ' αυτά τα μέτρα, που πήρε η Κυβέρνηση, η οικονομική ενίσχυση στις πυρόπληκτες περιοχές της χώρας, φτάνει περίπου...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Για τις αρνητικές αποφάσεις...

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Αν δεν υπάγονται στις προϋποθέσεις...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Πώς δεν υπάγονται;
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Προφανώς υπάρχουν τέτοιες αποφάσεις, κύριε συνάδελφε. Ακούστε, όμως, αυτό που θα σας πω.

Η οικονομική ενίσχυση στις πυρόπληκτες περιοχές της χώρας, φτάνει περίπου στο ποσό των 300.000.000 ευρώ. Τόσα χρήματα δόθηκαν στις πυρόπληκτες περιοχές της χώρας από την Κυβέρνηση. Και από αυτήν την οικονομική ενίσχυση, βελτιώθηκαν οπωσδήποτε και τα εισοδήματα των κλάδων, όπως είναι οι δικηγόροι, οι φαρμακοποιοί ή άλλοι, τους οποίους επικαλείστε στην ερώτησή σας και λέτε ότι αδικούνται.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Η Βουλευτής κ. Φεβρωνία Πατριανάκου, ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Θα συζητηθεί τώρα η τρίτη 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.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Μαρίνου έχει ως εξής:

«Ο Νομός Εύβοιας δέχεται μεγάλο αριθμό μεταναστών-προσφύγων, που κυνηγημένοι από τη φτώχεια, τα αυταρχικά καθεστώτα, τις ιμπεριαλιστικές επεμβάσεις και τους πολέμους, πέφτουν στα χέρια του δουλεμπορικού κυκλώματος, το οποίο τους μεταφέρει και στη χώρα μας έναντι μεγάλης αμοιβής.

Οι χώροι διαμονής στο διάστημα που παραμένουν στην Εύβοια, είναι άθλιοι. Ενώ το τελευταίο διάστημα οι μετανάστες-πρόσφυγες μεταφέρονται στη Χαλκίδα, είναι κρατούμενοι και στοιβάζονται περικυκλωμένοι από συρματοπλέγματα σ' ένα χώρο, που η νομαρχία θεωρεί ως «χώρο υποδοχής», ο οποίος δεν πληροί στοιχειώδεις ανθρώπινους κανόνες διαβίωσης και υγιεινής.

Οι ευθύνες της Κυβέρνησης, αλλά και των προηγούμενων κυβερνήσεων, που διατηρούν αυτήν την κατάσταση είναι μεγάλες. Η λογική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα «στρατόπεδα μεταναστών», καταπατά κάθε έννοια ανθρώπινου δικαιώματος. Οι μετανάστες και οι πρόσφυγες έχουν δικαιώματα, έχουν ανάγκη από άδεια παραμονής και εργασίας, χορήγηση ταξιδιωτικών εγγράφων και πολιτικού ασύλου. Έχουν ανάγκη από χώρους υποδοχής με ανθρώπινες εγκαταστάσεις, υπηρεσίες καθαριότητας και σίτισης, συστηματική ιατρική φροντίδα και ειδικά μέτρα για τις γυναίκες, τις μητέρες και τα παιδιά.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση, για να σταματήσει η σημερινή απαράδεκτη κατάσταση και να δημιουργηθεί στην Εύβοια κέντρο υποδοχής με ανθρώπινες συνθήκες διαμονής, σίτισης, υγιεινής, ιατροφαρμακευτικής περιθαλψής, επικοινωνίας κ.α.;

Στην επίκαιρη ερώτησή του κ. Μαρίνου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Νάκος.

Κύριε Νάκο, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να διευκρινίσω από την αρχή ότι τα κέντρα διαμονής των λαθρομεταναστών, είναι αρμοδιότητα των νομαρχιών της χώρας. Στο συγκεκριμένο θέμα, σχετικά με τη διαμονή των λαθρομεταναστών στην Εύβοια, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση

Εύβοιας, έχει μισθώσει στη θέση Άγιος Στέφανος Χαλκίδας, ένα ακίνητο τριακοσίων τετραγωνικών μέτρων και έχουν τοποθετηθεί σ' αυτό εκατόν πενήντα κλίνες και δέκα χημικές τουαλέτες. Δαπανήθηκαν για τη χρηματοδότηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, για τη διαμονή και σίτισή τους το έτος 2007, 293.000 ευρώ και στο πρώτο δίμηνο του 2008, 84.000 ευρώ.

Επειδή, πράγματι, όμως, η κατάσταση δεν είναι αυτή που απαιτείται, από τα τέλη του 2004, το Υπουργείο βρίσκεται σε συνεργασία με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της Εύβοιας, για τη δημιουργία ενός σύγχρονου κέντρου υποδοχής και προσωρινής διαμονής των λαθρομεταναστών. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Εύβοιας, επέλεξε συγκεκριμένο χώρο δικής της ιδιοκτησίας κατά τη διαβεβαίωσή της στην περιοχή Αλιβέρι του Δήμου Χαλκιδαιών, τον οποίο και πρότεινε για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου. Για το έργο αυτό, συντάχθηκε μελέτη προϋπολογισμού 360.000 ευρώ και απεστάλη στο Υπουργείο Εσωτερικών για τη χρηματοδότηση, η οποία και, πράγματι, έγινε.

Το έργο δημοπρατήθηκε, δυστυχώς, με μεγάλη καθυστέρηση από τη νομαρχία τον Αύγουστο του 2006 και ανατέθηκε τον Οκτώβριο του 2006 σε κατασκευαστική εταιρεία η ανέγερση του κτηρίου. Κατά τη διάρκεια, όμως, κατασκευής του έργου, αμφισβητήθηκε με σχετική αίτηση ιδιωτών το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλαδή εάν, πράγματι, η συγκεκριμένη έκταση ανήκει στη Νομαρχία Εύβοιας. Ο εισαγγελέας Πρωτοδικών Χαλκίδας με την υπ' αριθμ. 3/2007 απόφασή του έκανε δεκτή την παραπάνω αίτηση των ιδιωτών και απαγόρευσε τη συνέχιση των εργασιών, ενώ διέταξε την επαναφορά του χώρου στην αρχική του κατάσταση υπέρ των ιδιωτών.

Η προτροπή μας προς τη νομαρχία, είναι να διευκρινιστεί άμεσα το ιδιοκτησιακό καθεστώς, όπως ισχυρίζεται η Νομαρχία Εύβοιας, ή να προχωρήσει στην εξεύρεση άλλης περιοχής, για τη δημιουργία σύγχρονου κέντρου, όπως προβλέπεται από τη μελέτη, που έχει χρηματοδοτηθεί από το Υπουργείο Εσωτερικών, αλλά και όπως προβλέπεται η χρηματοδότηση της κατασκευής.

Άρα στη συγκεκριμένη περίπτωση, έχουμε μια εμπλοκή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, η οποία δεν ξέρω πόσο θα προχωρήσει στα δικαστήρια, γιατί ξέρετε ότι όλες αυτές οι υποθέσεις, παίρνουν πολύ χρόνο.

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

Θα ήθελα, όμως, κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχει εξαντληθεί ο χρόνος σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Νόμιζα ότι ήταν τρία τα λεπτά της ομιλίας μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Από παράλειψη δεν σας μετρήσαμε το χρόνο από την αρχή. Θα τα πείτε τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ναι, θα τα πω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Μαρίνος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όταν μιλάμε για ανθρώπους και για ανθρώπινες ζωές, νομίζουμε ότι δεν έχουν καμμία θέση διαδικαστικά ζητήματα και δυσκολίες. Το πρόβλημα είναι συγκεκριμένο. Ενώ γνωρίζετε τις ανάγκες που υπάρχουν, ενώ γνωρίζετε ότι χιλιάδες μετανάστες και πρόσφυγες αναζητούν μια θέση στον ήλιο και χρειάζονται πολύ ιδιαίτερη φροντίδα, η μεταναστευτική πολιτική της Κυβέρνησης, όπως και των προηγούμενων κυβερνήσεων, και ιδιαίτερα η πολιτική σ' αυτό το συγκεκριμένο ζήτημα, αντιμετωπίζει τους μετανάστες, αντιμετωπίζει τους πρόσφυγες εχθρικά, σαν κακοποιούς.

Στη Χαλκίδα και σε πολλές άλλες πόλεις, οι λεγόμενοι «χώροι υποδοχής» δεν είναι χώροι για ανθρώπους. Είναι στρατόπεδα, είναι στάβλοι. Επισκεφθήκαμε αυτούς τους χώρους -επανειλημμένως έχουμε ενημέρωση- και πρόκειται, πράγματι, για κατάσταση ντροπής. Τα δικαιώματα των μεταναστών καταπατούνται. Η γνώμη μας είναι ότι δεν υπάρχει περιθώριο ούτε μέρας για τη διατήρηση αυτής της κατάστασης. Προχθές με

θερμοκρασία κάτω από το μηδέν, αυτοί οι άνθρωποι ζούσαν με ορισμένες ξυλόσομπες, χωρίς κλινοσκεπάσματα.

Η γνώμη του Κ.Κ.Ε., είναι να απελευθερωθούν άμεσα οι μετανάστες, να δοθεί πολιτικό άσυλο και ταξιδιωτικά έγγραφα σ' όσους τα έχουν ανάγκη. Να δοθεί άμεσα άδεια παραμονής και εργασίας και να διαμορφωθούν χώροι υποδοχής με ανθρώπινες εγκαταστάσεις, υπηρεσίες καθαριότητας, σίτισης, ιατρικής φροντίδας με ειδικά μέτρα για τις γυναίκες, τις μητέρες και τα παιδιά.

Τέλος, θέλουμε να θέσουμε ένα ζήτημα. Έχουμε πληροφορίες ότι μετά την ισοπέδωση των καταυλισμών των Ιρακινών και Αφγανών προσφύγων στην Πάτρα, έχει οργανωθεί μια πολύ επικίνδυνη μαζική επαναπροώθηση –έτσι λέγεται– στα σύνορα και οι πρόσφυγες οδηγούνται στο στόμα του λύκου. Σ' αυτήν την περίπτωση, η Κυβέρνηση έχει μεγάλες ευθύνες, γιατί κινδυνεύει η ζωή εκατοντάδων ανθρώπων, εκατοντάδων προσφύγων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Νάκος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι έχουμε να κάνουμε μ' ένα πάρα πολύ σημαντικό και δύσκολο επιλύσιμο θέμα. Δεν είναι σε καμμία περίπτωση αληθές, αυτό το οποίο ισχυρίστηκε ο κύριος συνάδελφος, δηλαδή ότι δεν έχει εφαρμοστεί πολιτική αυτά τα χρόνια, για μια κατάσταση την οποία παραλάβαμε. –το αφήνω στη δική σας κριτική και δεν θέλω να μπω σ' αυτό το θέμα.

Θέλω, όμως, να πω ότι από το 2005 με το ν. 3386, για πρώτη φορά η χώρα μας απέκτησε μεταναστευτική πολιτική, που διασφαλίζει εγγυήσεις για το σεβασμό των δικαιωμάτων του ανθρώπου, για τη νομιμότητα της παραμονής του μετανάστη, για την ομαλή κοινωνική ένταξη, για την ευρωπαϊκή και διεθνή συνεργασία, για την ορθολογική διαχείριση του φαινομένου της μετανάστευσης, για την ενίσχυση του αποκεντρωμένου χαρακτήρα της διαχείρισης της μετανάστευσης και για όλα αυτά τα οποία, αποτελούν τα συστατικά στοιχεία μιας ολοκληρωμένης και σύγχρονης μεταναστευτικής πολιτικής. Ιδρύθηκε η Γενική Διεύθυνση Μεταναστευτικής Πολιτικής και Κοινωνικής Ένταξης. Ιδρύθηκαν δύο νέα πρότυπα κέντρα υποδοχής, με προδιαγραφές της Ύπατης Αρμοστείας του Ο.Η.Ε. στο φυλάκιο Κυπρίνου του Νομού Έβρου και στο Βαθύ της Σάμου. Παράλληλα, ολοκληρώνεται ένα νέο κέντρο στη Λακωνία και ένα νέο κέντρο στην Κρήτη και προχωρούμε και στην αναβάθμιση των υπαρχόντων κέντρων, ώστε να καταστούν αυτά πρότυπα, σε αρμονική συνεργασία με την Αυτοδιοίκηση. Δημιουργήθηκαν έξι νέα τμήματα δίωξης της λαθρομετανάστευσης και συστήνονται διακόσιες νέες θέσεις συνοριοφυλάκων.

Η παράνομη μετανάστευση –το ξέρουμε όλοι– είναι ένα φαινόμενο, που διαρκώς εξελίσσεται, είναι ένα δυναμικό φαινόμενο και κάθε φορά εξαρτάται από δυναμικές παραμέτρους, οι οποίες μεταβάλλονται και δεν μπορούν να προβλεφθούν. Σε κάθε περίπτωση, ο ανθρωπισμός, η φιλοξενία, η νομιμότητα απέναντι στο μετανάστη, είναι αρχές τις οποίες η παρούσα Κυβέρνηση σέβεται. Υπάρχουν τόσα αποδεικτικά στοιχεία, που για πρώτη φορά αναγνωρίζεται από τους διεθνείς οργανισμούς ότι η χώρα μας έχει κάνει άλματα, όχι βήματα, στον τομέα αυτό.

Σε κάθε περίπτωση, είναι προς υπογραφή η κοινή υπουργική απόφαση, που προβλέπει τη δημιουργία ειδικών χώρων παραμονής των υπό απέλαση αλλοδαπών.

Γιατί, θα μου επιτρέψετε, κύριε συνάδελφε, να κάνω μια παρένθεση. Αυτά τα μέτρα και η πολιτική την οποία προτείνετε, σκεφτείτε μήπως αποτελεί προσκλητήριο προς τους απανταχού της γης...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Τώρα κινδυνολογείτε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ακούστε, αυτά που προτείνετε εσείς...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Και προμηθεύετε τους βιομήχανους με φτηνή εργατική δύναμη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): ... αποτε-

λούν προσκλητήριο προς οποιονδήποτε θέλει να έρθει στη χώρα μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Κινδυνολογείτε. Και μόνο αυτή η θέση, καταγράφει τον αντιλαϊκό χαρακτήρα της πολιτικής σας, κύριε Υπουργέ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Δεν κινδυνολογώ καθόλου. Είπατε άμεσα να βγουν από τα κέντρα υποδοχής, άμεσα να τους δοθεί πολιτικό άσυλο, άμεσα να τους δοθούν άδειες εργασίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Από πού αντλείτε το δικαίωμα να έχετε φυλακισμένους στη Χαλκίδα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Σας παρακαλώ! Τα είπατε αυτά ή δεν τα είπατε πριν; Ναι ή όχι;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Φυλακισμένους και πεταμένους σαν ζώα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Μίλησε κανείς για φυλακισμένους;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας παρακαλώ, κύριε Υφυπουργέ, ολοκληρώστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Μίλησε κανείς για φυλακισμένους; Έχετε πάει στη Λέσβο, κύριε συνάδελφε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Έχω πάει πολλές φορές.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Πήγατε στον Έβρο; Δεν είδατε τις τουαλέτες, τα ντους, τα κλινοσκεπάσματα, τα οργανωμένα αυτά κέντρα; Την ιατρική παρακολούθηση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Η ανεκτικότητα σας είναι πολύ χαμηλή. Δεν έχει σημασία αν έχουν ή όχι τουαλέτες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Σας παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

Πήρατε αφορμή από ένα θέμα που υπάρχει στην Εύβοια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ναι, αλλά πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Και στην Εύβοια υπήρξε μια δικαστική εμπλοκή, την οποία δεν μπορούμε να ξεπεράσουμε. Σας λέω και σας αναφέρω με αποδεικτικά στοιχεία, την πρόοδο που έχει σημειωθεί. Και αναγνωρίζεται αυτή η πρόοδος και από τους διεθνείς οργανισμούς σ' όλη την Ελλάδα πάνω σ' αυτόν τον τομέα.

Και από το παράθυρο βλέπετε άλλα θέματα, στα οποία θέματα διαφωνούμε. Συλλήβδην παροχή πολιτικού ασύλου, συλλήβδην παροχή άδειας παραμονής, στην πραγματικότητα είναι προσκλητήριο προς όλο τον κόσμο για να έρθουν καινούργιοι λαθρομετανάστες. Αυτή είναι η επιθυμία η δική σας; Αυτή δεν μπορεί να είναι μεταναστευτική πολιτική, είναι κάτι άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Είστε σαφής, κύριε Υφυπουργέ, αλλά πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ήδη πεντακόσια άτομα, μπορούν με συνθήκες πραγματικά όχι απλώς αξιοπρεπείς, αλλά κάτι παραπάνω, να φιλοξενηθούν στο Φυλάκιο Κυπρίνου και τριακόσια άτομα στη Σάμο.

Και μάλιστα η Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε., έχει πιστοποιήσει ότι ιδίως το της Σάμου, αποτελεί πρότυπο κέντρο με σύγχρονο εξοπλισμό, που ανταποκρίνεται πλήρως στις προδιαγραφές. Όλοι οι χώροι κράτησης και παραμονής αλλοδαπών είναι εφοδιασμένοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υφυπουργέ, ο χρόνος σας όμως έχει τελειώσει, σας παρακαλώ, σεβαστείτε το.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Είκοσι δευτερόλεπτα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Είκοσι δευτερόλεπτα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Είναι εφοδιασμένοι με έντυπα πληροφοριακών δελτίων σε δεκαπέντε γλώσσες, τα οποία τους ενημερώνουν για τα δικαιώματά τους. Μάλιστα τα εν λόγω έντυπα, διανέμονται με αποδεικτικά επίδοσης σ' όλους και στα κέντρα αυτά, έχουν τη δυνατότητα ακώλυτης πρόσβασης και συνδρομής και εκπρόσωποι των μη κυβερνητικών οργανώσεων, ασχολούμενοι με τα θέματα της μετανάστευσης και της λαθρομετανάστευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Η πρώτη 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., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Βουλευτή.

Η δεύτερη με αριθμό 665/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαραλάμπου Χαραλάμπους 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., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος των κυρίων Υπουργών.

Η τρίτη 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., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα γίνει ολιγόλεπτη διακοπή της συνεδρίασης, μέχρι να προσέλθουν οι κύριοι Υπουργοί.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνεται η διακοπή της συνεδρίασης.

Θα συζητηθεί η τέταρτη 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..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Σύμφωνα με δημοσιεύματα του Τύπου του Νομού Σερρών πολλές υποσχέσεις έχουν δοθεί κατά εποχές από ανώτατα στελέχη της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ Α.Ε.» για τη δημιουργία σταθμού εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αμφιπόλεως του Νομού Σερρών. Η δημιουργία του Σ.Ε.Α. στη συγκεκριμένη περιοχή, θα αποτελέσει οικονομική ανάσα, καθώς έχει μειωθεί κατά πολύ ο κύκλος εργασιών των καταστημάτων που δραστηριοποιούνται κατά μήκος της παλαιάς εθνικής οδού.

Σύμφωνα με το χάρτη που δημοσιεύεται στην σελίδα 1722 του ν. 3481/2006 ΦΕΚ 162 της 2/8/2006 και αναφέρεται στις παρόδεις εγκαταστάσεις της Εγνατίας Οδού, ο σταθμός εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) Αρ. 11 κείται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αγίου Γεωργίου του Νομού Θεσσαλονίκης. Στο Δήμο Αμφιπόλεως, δεν προβλέπεται η δημιουργία Σ.Ε.Α. παρά μόνο σταθμός ανεφοδιασμού. Ο Δήμος Αγίου Γεωργίου της Θεσσαλονίκης, είναι μια περιοχή με αξιολογή οικονομική και τουριστική ανάπτυξη σε αντίθεση με τον Δήμο Αμφιπόλεως.

Ερωτάται ο Υπουργός:

1. Είναι απολύτως δεσμευτική για την «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.» η δημιουργία του Σ.Ε.Α. στην θέση που εμφανίζεται στο χάρτη του ανωτέρω αναφερόμενου νόμου;

2. Ποιου φορέα αρμοδιότητα είναι ο ορισμός της ακριβούς θέσεως, αλλά και της σκοπιμότητας δημιουργίας των Σ.Ε.Α. κατά μήκος της Εγνατίας Οδού;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Πολατίδη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ο κ. Ξανθόπουλος.

Ορίστε, κύριε Ξανθόπουλε, έχετε το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, και σας ζητώ συγγνώμη για την καθυστέρηση.

Πράγματι, όπως σωστά επισημαίνεται, ένας σταθμός εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, είναι μία σημαντική παράμετρος ανά-

πτυξης για οποιαδήποτε περιοχή και πρέπει να προσέχεται ιδιαίτερα η τοποθέτησή του. Τρία είναι τα κριτήρια που το καθορίζουν αυτό διεθνώς.

Το πρώτο είναι να ισοκατανέμονται αυτοί οι σταθμοί στον αυτοκινητόδρομο, ώστε ο αυτοκινητιστής, που είναι ο πρώτος ο οποίος πληρώνει, να μπορεί ανά τριάντα ή σαράντα χιλιόμετρα, να έχει μία εξυπηρέτηση ισοκατανομημένη.

Το δεύτερο κριτήριο είναι, όπως είπατε σωστά, τα οικονομικά δεδομένα κάθε περιοχής, δηλαδή να τονώνονται οι ασθενέστερες οικονομικά περιοχές.

Το τρίτο κριτήριο, είναι φυσικά, η ασφαλής κυκλοφορία. Δηλαδή η θέση του σταθμού πρέπει να είναι τέτοια, που να επιτρέπει ασφαλή πρόσβαση και αποχώρηση, όπως παραδείγματός χάρις μακριά από σήραγγες, να υπάρχει χώρος στάθμευσης κ.λπ..

Με βάση αυτά τα κριτήρια, έχουν επιλεγεί μέχρι στιγμής πέντε σταθμοί στην Εγνατία Οδό και έγινε, μάλιστα, και η προκήρυξη για τη δημιουργία τους. Είναι οι σταθμοί Ελευθεροχωρίου στην Ήπειρο, Πλατάνου στην κεντρική Μακεδονία και Σώστη-Μάρκρης-Αδρανίου στη Θράκη. Ο υπ' όψιν σταθμός, σε όποια θέση και αν βρίσκεται, δεν έχει ακόμα οριστικοποιηθεί.

Ρωτάτε -και δικαίως- στο χάρτη που εμφανίζεται στο νόμο με κουκίδα, βεβαίως -έτσι δεν είναι;- εάν αυτό δημιουργεί μία δέσμευση. Επειδή η κουκίδα είναι αόριστη, προφανώς, βάσει της μελέτης και με τις παραμέτρους που προανέφερα, θα οριστικοποιηθεί η θέση.

Άρα δεν υπάρχει τίποτε οριστικό. Όλα αυτά τα δεδομένα λαμβάνονται υπ' όψιν και ελπίζουμε μέσα στο 2008, να μπορούν, πράγματι, και οι υπόλοιποι σταθμοί να οριστικοποιηθούν, οπότε και θα ληφθεί η απόφαση γι' αυτόν τον σταθμό. Η απόφαση αυτή λαμβάνεται από την «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.» και εγκρίνεται από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής, κ. Πολατίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, εάν αυτές οι κουκίδες, οι οποίες μπαίνουν σε χάρτες που συνοδεύουν νομοσχέδια, δεν είναι δεσμευτικές, τότε για ποιο λόγο κατατίθενται οι χάρτες; Η συγκεκριμένη κουκίδα, δεν καλύπτει ολόκληρη την περιοχή, δείχνει ξεκάθαρα ότι ο σταθμός, η θέση που προβλέπεται, είναι στα όρια του Δήμου Αγίου Γεωργίου. Δεν έχει καμμία σχέση με το δημοτικό διαμέρισμα Νέων Κερδυλίων του Δήμου Αμφιπόλεως.

Άρα, λοιπόν, εγώ ρώτησα εάν είναι δεσμευτική. Θα ήθελα να διευκρινίσετε στη δευτερολογία σας, εάν είναι δεσμευτική ή όχι η θέση. Δηλαδή μπορεί να γίνει; Θα το αποφασίσει η «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.» και θα το εγκρίνει ο Υπουργός, εάν κατάλαβα καλά; Μπορεί να γίνει ο σταθμός στο Δήμο Αμφιπόλης, ναι ή όχι; Θέλουμε μια ξεκάθαρη τοποθέτηση.

Το κριτήριο ότι δεν υπάρχουν κατάλληλες περιοχές σε ολόκληρο το δήμο, είναι μάλλον λανθασμένο. Περιοχές υπάρχουν και σας το λέω, επειδή γνωρίζω καλά την περιοχή. Υπάρχουν περιοχές, στις οποίες μπορεί να τοποθετηθεί ο σταθμός εντός των ορίων του Δήμου Αμφιπόλης, ο οποίος έχει πληγεί οικονομικά πάρα πολύ από την κατασκευή της «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.». Έχω μάλιστα και μία επιστολή από το δήμαρχο, την οποία θα καταθέσω στα Πρακτικά, η οποία δηλώνει ότι δόθηκε σαν αντιστάθμισμα όλου αυτού του φορτίου, που υπήρξε στην περιοχή, από πλευράς ενοχλήσεων για την κατασκευή του δρόμου, η υπόσχεση για τη δημιουργία σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών. Αυτό το πράγμα βλέπουμε τώρα να μη γίνεται και θέλω να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν σας, όπως είπατε, τις οικονομικές συνέπειες που έχει στην περιοχή και να μην κάνουμε τους πλούσιους πλουσιότερους και τους φτωχούς φτωχότερους, αλλά να προσπαθήσουμε να κάνουμε κάποια ισοκατανομή, ούτως ώστε να μη θεωρείται καμμία περιοχή ότι είναι αδικημένη. Είναι πολύ βασικό αυτό, θέλω να το λάβετε υπ' όψιν σας και θα ήθελα τη δική σας δέσμευση εδώ στη Βουλή.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ηλίας Πολατίδης, καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης

Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Είναι, πράγματι, γεγονός ότι αυτοί οι χάρτες, των οποίων η ενσωμάτωση σε σχέδιο νόμου και η νομοθέτηση είχε άλλο σκοπό, δείχνουν κάποια διαφορετική θέση, όπως το λέτε είναι. Η διευκρίνιση ίσως δεν έγινε κατανοητή στην πρωτολογία μου, ότι αυτό δεν δεσμεύει την τελική επιλογή. Διότι τα κριτήρια δεν είχαν ακόμη οριστικοποιηθεί, ούτε άλλωστε και σήμερα οριστικοποιήθηκαν, συνεπώς δεν είναι δεσμευτική αυτή η κουκίδα. Ο χάρτης δεσμεύει από πλευράς, κυρίως, γενικότερων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στο σύνολο του δρόμου και ρυθμίζει εκκρεμότητες μιας δεκαετίας. Άλλος ήταν ο σκοπός του, δεν ήταν αυτός. Ίσως κακώς μπήκαν οι κουκίδες μέσα. Θα μπορούσαν να μην είχαν μπει και καθόλου.

Το δεύτερο, σχετικά με την τελική επιλογή. Πράγματι, ο Δήμος Αμφίπολης ενδεχομένως έχει, όπως λέτε, κατάλληλες θέσεις για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων, προ και μετά τον Σ.Ε.Α.. Μπορεί να είναι έτσι, αλλά ακόμη αυτό δεν έχει οριστικοποιηθεί. Επαναλαμβάνω, μελετάται. Σας λέω με κάθε ειλικρίνεια ότι δεν υπάρχει καμία οριστική απόφαση. Δεσμεύομαι, όμως, ότι θα υπάρξει σύντομα, έτσι ώστε να ξεκαθαρίσει το πράγμα, λαμβάνοντας υπ' όψιν και το κριτήριο που είπατε. Δηλαδή, πρέπει οι φτωχές περιοχές να ενισχυθούν και όχι οι πλούσιες, οι οποίες είναι ήδη ενισχυμένες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Επανερχόμαστε στην πρώτη με αριθμό 648/25.2.2008 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου 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.

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Νατάσας Ράγιου-Μεντζελοπούλου έχει ως εξής:

«Από τις αρχές του 2008, τα διόδια στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αυξήθηκαν από τη «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.», με αποτέλεσμα να προκληθούν έντονες αντιδράσεις από τοπικούς φορείς, καθώς και τους απλούς πολίτες, που χρησιμοποιούν τη γέφυρα για τις μετακινήσεις τους. Η τιμή των διοδίων που ανακοινώθηκε, χαρακτηρίζεται πολύ ακριβή, ήτοι 11,20 ευρώ, για τα επιβατικά Ι.Χ. από 10,90 ευρώ, ενώ για τις μοτοσικλέτες, η απλή διέλευση αυξάνεται στο 1,80 ευρώ από 1,70 ευρώ. Η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, ανέλαβε ένα σχετικά μικρό κόστος για την κατασκευή του συγκεκριμένου έργου, αρκετά πιο μικρό, σε σύγκριση με άλλες σημαντικές υποδομές της χώρας. Παρά ταύτα, αξιοποιώντας τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση που έχει υπογράψει με το ελληνικό δημόσιο, χρεώνει τα διόδια με ένα ποσό, που κρίνεται ασύμφορο για τους οδηγούς των Ι.Χ., καθώς επίσης και τους επαγγελματίες που είναι αναγκασμένοι να διέρχονται συχνά από τη γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης».

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Αν μπορεί να διερευνήσει τη δυνατότητα σημαντικής έκπτωσης, έναντι παράτασης του χρόνου της σύμβασης παραχώρησης;

Και στην αντίθετη περίπτωση, ποια μέτρα σκοπεύει να πάρει το Υπουργείο για την αποτροπή περαιτέρω αύξησης των διοδίων;»

Στην επίκαιρη ερώτηση της κ. Ράγιου, θα απαντήσει ο Υφυπουργός κ. Ξανθόπουλος.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

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

Έχω και άλλη φορά απαντήσει στη Βουλή, ότι η σύμβαση του '96, που κυρώθηκε με το ν. 2395 και είναι βεβαίως νόμος του κράτους και διεθνής σύμβαση, προκαθορίζει, όχι μόνο το ανώτατο όριο τιμών των διοδίων, αλλά και την εξέλιξή του στο χρόνο. Δηλαδή, κάθε χρόνο βάσει ενός σαφούς τύπου, που ορί-

ζεται στο άρθρο 17.2 και 17.3, με απλούς μαθηματικούς υπολογισμούς, βγαίνει πόσο μπορεί να πάνε τα διόδια αυτά. Είναι υποχρεωμένο το δημόσιο, χωρίς καμμία διαπραγμάτευση να τα δεχθεί.

Δυστυχώς, λοιπόν, εμείς το μόνο που μπορούμε να κάνουμε, είναι να ελέγξουμε αν αυτοί οι υπολογισμοί είναι σωστοί –και βεβαίως είναι σωστοί, γιατί εύκολα ελέγχονται- και να το αποδεχούμε, διότι δεν έχουμε άλλη δυνατότητα. Είναι σωστό αυτό θα μου πείτε; Ενδεχομένως δεν είναι, αλλά αυτή η σύμβαση κυρώθηκε, ψηφίστηκε και αποτελεί νόμο του κράτους.

Θέτετε ένα κρίσιμο ερώτημα, για το εάν μπορεί κατά κάποιον τρόπο αυτό το σημείο της σύμβασης να αναθεωρηθεί. Η απάντηση είναι δυστυχώς όχι και πάντως όχι με πρωτοβουλία του δημοσίου. Υπάρχει μία πρόβλεψη γενικώς διαπραγμάτευσης, η οποία όμως, μπορεί να γίνει, μόνο εφόσον δεχθεί ο παραχωρησιούχος και δεν έχει κανένα λόγο να το δεχθεί. Επισημαίνω εδώ ότι αυτό που δεν έχει σύμβαση και, πράγματι, είναι επώδυνο για το χρήστη, είναι να καθορίζει ότι πέραν ενός ορισμένου ύψους διοδίου, ένα μέρος του κόστους διέλευσης γυρίζει στο δημόσιο. Δεν το έχει δυστυχώς. Αν το είχε, θα μπορούσε αυτό το μέρος του κόστους, πράγματι, να αφαιρεθεί από τα διόδια και το δημόσιο να πει ότι το κάνω για να μην ταλαιπωρήσω τους διερχόμενους. Σε αντίθεση με αυτή τη σύμβαση, με τις άλλες συμβάσεις που ακολούθησαν, με τη δεύτερη γενιά συμβάσεων, παραδείγματος χάριν Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, το 70% των ακαθαρσιών εσόδων των διοδίων, πηγαίνει στο ελληνικό δημόσιο, γυρίζει πίσω. Επαναλαμβάνω 9,3 δισεκατομμύρια ευρώ, εισπράττει το δημόσιο τα εικοσιπέντε χρόνια από το Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Δεν υπήρχε αυτό στις συμβάσεις αυτές δυστυχώς, όπως δεν υπάρχει και στην Αττική Οδό. Συνεπώς είμαστε λίγο-πολύ δεμένοι χειροπόδαροι και υποχρεωμένοι να το ακολουθήσουμε μέχρι το τέλος.

Από την άλλη μεριά, όμως, πρέπει να πω ότι το έργο ήταν σχετικά δύσκολο και παρά το ότι υπήρχε ένας μόνο υποψήφιος τελικά, μετά από κάποια διαδικασία, θεωρήθηκε ένα από τα ωραιότερα έργα, που έχουν γίνει στον τόπο, δηλαδή και δύσκολο και με κινδύνους. Πρέπει να δούμε βέβαια και την άλλη πλευρά του παραχωρησιούχου, ο οποίος κατά κάποιον τρόπο, όφειλε να πάρει κάποιες μεγάλες ευθύνες και ρίσκα και να λειτουργήσει με ασφάλεια μέχρι το τέλος και μάλιστα σε μια σεισμογενή περιοχή. Εν πάση περιπτώσει αυτή είναι η πραγματικότητα, αν έχετε άλλες απορίες στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ, κύριε Ξανθόπουλε.

Το λόγο έχει η κ. Ράγιου.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΡΑΓΙΟΥ-ΜΕΝΤΖΕΛΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, είμαστε πολύ περήφανοι όλοι για τη γέφυρα αυτή και για τα αναπτυξιακά έργα που γύρω της γίνονται και θα δώσουν πραγματικά μεγάλη ανάπτυξη στην περιοχή. Να είστε σίγουροι ότι εγώ δεν πρόκειται να έφερνα τέτοια ερώτηση, εάν δεν ήταν πραγματικά δύσκολο για τον κόσμο και ο ξεσηκωμός είναι πολύ μεγάλος. Μην ξεχνάτε ότι ο νομός μου υφίσταται ένα τρίπτυχο καταστροφής εδώ και χρόνια, αν ξεκινήσει κάποιος από την αποβιομηχάνιση, σεισμοί και φωτιές. Η κάθε αύξηση σε οποιαδήποτε μορφή τώρα των διοδίων, αποτελεί πραγματικά πρόβλημα για τους κατοίκους της περιοχής. Θέλω απλώς να σας επισημάνω ότι το ίδιο και μεγαλύτερο πρόβλημα, θα υπάρχει και με τα διόδια των εθνικών οδών, που φαντάζομαι θα το ξέρετε, γιατί και εκεί θα έχουμε προβλήματα και κυρίως της Π.Α.Θ.Ε., γιατί τα τέσσερα λεπτά ανά χιλιόμετρο, πάλι θα είναι δυσβάσταχτο κόστος, το οποίο θα αναπροσαρμόζεται κάθε χρόνο. Ξέρω ότι έχει ζητηθεί –το είπατε και εσείς- ένα μέρος των διοδίων που θα εισπράττει το δημόσιο από τα διόδια και είναι ένα 50% νομίζω, να πηγαίνει στον παραχωρησιούχο, για να μπορέσει να μειώσει τα διόδια. Δεν ξέρω τι δυνατότητα υπάρχει και σ' αυτό και πώς σκέπτεται να πράξει το Υπουργείο, ώστε να μην φθάσουμε σ' ένα σημείο, να είναι πραγματικά δυσβάσταχτα τα διόδια.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πράγματι, για τους διερχόμενους οδηγούς κυρίως τους τοπικούς, που είναι και οι πιο συχνόι, το κόστος και εγώ θεωρώ ότι είναι μεγάλο. Βέβαια, υπάρχει η δυνατότητα, όχι μόνο στη γέφυρα, αλλά και στην Π.Α.Θ.Ε. να πάρει κάποιος καλούς παράπλευρους δρόμους που αναβαθμίζονται, έτσι ώστε να αποφύγει την πληρωμή των διοδίων. Δηλαδή, υπάρχει μία δυνατότητα άλλης λύσης, χωρίς διόδια. Αυτό, όμως, δεν λύνει το πρόβλημα, όσων θέλουν να πάνε γρηγορότερα και ασφαλέστερα, διότι είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν. Τώρα, και το διόδιο 0,04 λεπτά, το οποίο είχε προ-καθοριστεί ορθώς από την προηγούμενη κυβέρνηση και το συνεχίσαμε και εμείς, ενδεχομένως για μερικούς να είναι, πράγματι, τσουχτερό, έτσι δεν είναι; Εκεί, όμως, έχοντας αυτήν τη δυνατότητα που σας είπα, δηλαδή, ότι όχι μόνο το 50%, αλλά το 70% επιστρέφει σαν έσοδο στο δημόσιο, μπορεί να έχουν μεγάλα αντισταθμιστικά οφέλη, που σημαίνει για την ακρίβεια ότι αυτό το μεγάλο ποσό χρημάτων, θα διατεθεί για τη βελτίωση της οδοποιίας της περιοχής που επλήγη. Δηλαδή, υποδομές, και όχι μόνο οδοποιίας, από επαρχιακούς μικρούς δρόμους, μέχρι γενικότερα τις υποδομές που αναβαθμίζουν όλη τη ζωή στην περιοχή. Αυτό είναι μία δίκαιη, αν θέλετε, επιστροφή μέρους των εσόδων του δημοσίου από τα διόδια και βεβαίως, μία επίσης, θα έλεγα, αναγκαστική επιλογή, σε περιπτώσεις όπως αυτή, που υπήρξε πρόσφατα και που όλοι γνωρίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-δασκαλοί από το 10ου Δημοτικό Σχολείο Ιλίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς η σημερινή συνεδρίαση πρέπει και πάλι να διακοπεί. Υπάρχουν αρκετά προβλήματα, λόγω καθυστέρησης προσέλευσης. Σε λίγα λεπτά θα συνεχίσουμε.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Επαναλαμβάνεται η διακοπή της συνεδρίασης.

Συνέχιση της συζήτησης των επικαίρων ερωτήσεων.

Θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 646/25-2-2008 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου 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..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λαφαζάνη έχει ως εξής:

«Ένα χρόνο μετά την εκκίνηση εφαρμογής των απαράδεκτων αποφάσεων για διάσπαση του Ο.Σ.Ε. σε τέσσερις εταιρείες, η Κυβέρνηση προχώρησε εξίσου απαράδεκτα και αυθαίρετα στη συνένωση των τριών μόνο εξ αυτών (Ο.Σ.Ε., ΕΔΙΣΥ, ΓΑΙΟΣΕ) και την αποκοπή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ταυτόχρονα, είδαν το φως της δημοσιότητας κυβερνητικοί σχεδιασμοί που έκαναν λόγο για χιλιάδες «εθελούσιες» εξόδους και υποχρεωτικές μετατάξεις εργαζομένων του Ο.Σ.Ε..

Επειδή οι αλλοπρόσαςσες πολιτικές και η αλληλοαναιρούμενοι κυβερνητικοί πειραματισμοί ταλαιπωρούν και θέτουν σε κίνδυνο το μέλλον του Ο.Σ.Ε., των εργαζομένων και των εργασιακών δικαιωμάτων τους

Επειδή η παρούσα κυβέρνηση καθώς και οι προηγούμενες είναι αποκλειστικά υπεύθυνες για τα προβλήματα του Ο.Σ.Ε. και όχι οι εργαζόμενοι

Επειδή η αποκοπή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον Ο.Σ.Ε. και η νέα αναδιάρθρωση οδηγεί στην περεταίρω υποβάθμιση του

Ο.Σ.Ε. και ανοίγει το δρόμο στην ιδιωτικοποίηση του μεταφορικού σιδηροδρομικού έργου.

Επειδή τα ενδεχόμενα σχέδια «εθελούσιες» εξόδου και υποχρεωτικών μετατάξεων του προσωπικού του Ο.Σ.Ε. κινδυνεύουν να δώσουν τη χαριστική βολή στον οργανισμό και τα δικαιώματα των εργαζομένων

Ερωτάται ο κ. Υπουργός

1. Γιατί η κυβέρνηση αποκόπτει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον όμιλο του Ο.Σ.Ε., αντί να προωθήσει ένα σχέδιο ανασυγκρότησης του Ο.Σ.Ε. ως ενιαίας δημόσιας επιχείρησης με κοινωνικό και αναπτυξιακό ρόλο;

2. Βρίσκεται στους σχεδιασμούς της κυβέρνησης αντί της πρόσληψης νέου προσωπικού, η «εθελούσια» έξοδος και οι υποχρεωτικές μετατάξεις σημαντικού μέρους των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε. και γιατί;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Λαφαζάνη θα απαντήσει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χατζηδάκης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω στον αγαπητό συνάδελφο κ. Λαφαζάνη ότι η βούλησή μας είναι να ενισχύσουμε τον Ο.Σ.Ε. και να θωρακίσουμε ιδιαίτερα την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενόψει της απελευθέρωσης των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και γενικότερα όλων των σιδηροδρομικών μεταφορών μέχρι το 2011. Όλα αυτά δε τα οποία κάνουμε, είναι περίπου αυτονόητα σ' όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμη δε περισσότερο, στο σύνολό τους σχεδόν είναι προς την κατεύθυνση των αιτημάτων της Π.Ο.Σ., της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών εδώ και πάρα πολλά χρόνια όπως είχα τη δυνατότητα, όταν τους είδα, να πω και στους ίδιους.

Κατ' αρχάς η λειτουργική ανεξαρτησία μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου, είναι επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμείς είχαμε μια μεταβατική διάταξη, η οποία έληξε φέτος με την ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας.

Δεύτερον, δεν υπάρχει κάποια σκέψη ιδιωτικοποίησης είτε του Ο.Σ.Ε. είτε της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ακόμα και να θέλαμε κύριε Λαφαζάνη, που δεν θέλουμε, δεν υπάρχει κάποιος επενδυτής, ο οποίος να ενδιαφέρεται για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Και αν πραγματικά βρισκόταν κάποιος, θα σκεπτόμουν πάρα πολύ σοβαρά, εάν σκέπτεται, πράγματι, επενδυτικά ή έχει κάποιο άλλο πρόβλημα, διότι πραγματικά τα προβλήματα που έχει διαχρονικά ο οργανισμός στην Ελλάδα είναι τεράστια.

Εν πάση περιπτώσει, με τον εταιρικό μετασχηματισμό του Ο.Σ.Ε., λαμβάνοντας υπ' όψιν και την κτηθείσα εμπειρία στο χρόνο που μεσολάβησε, περιορίζουμε τις εταιρείες του Ο.Σ.Ε. από πέντε σε τρεις. Διαχωρίζουμε πλήρως την υποδομή από το μεταφορικό έργο όπως είναι και υποχρέωσή μας από το Κοινοτικό Δίκαιο και μετά από διάλογο που κάναμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όπως σας είπα, επιχειρούμε να θωρακίσουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πώς; Μεταφέροντας τροχαίο υλικό από τον Ο.Σ.Ε. στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να έχει ενεργητικό στον ισολογισμό της. Δεύτερον, προχωρώντας σε λογιστικό διαχωρισμό των προαστιακών γραμμών στις οποίες επιτρέπεται η κρατική επιδότηση από τις υπόλοιπες γραμμές, που δεν επιτρέπεται. Μεταφέρουμε επίσης υπαλλήλους από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον Ο.Σ.Ε., χωρίς να θυγούν τα δικαιώματά τους για να περιοριστούν τα έξοδα της μισθοδοσίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην οποία αν δεν κάνουμε όλα αυτά που σας είπα, κινδυνεύουμε να έχουμε μια νέα Ολυμπιακή.

Επομένως όλες οι κινήσεις της Κυβέρνησης, είναι προς την κατεύθυνση της εφαρμογής του Κοινοτικού Δικαίου, προς την κατεύθυνση της θωράκισης του Ο.Σ.Ε., προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της εταιρείας, προς την κατεύθυνση ιδιαίτερα της προστασίας των συμφερόντων των εργαζομένων μέσα στον όμιλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο τώρα έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν κατά-

λαβα τίποτα για τους σχεδιασμούς και το μέλλον του Ο.Σ.Ε.. Φαίνεται ότι πολλά μάθατε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξαιρετικά ίσως, αλλά μάθατε και μια τέχνη, να μην απαντάτε στα ερωτήματα, αλλά να πηγαίνετε στην τακτική «άλλα λόγια ν' αγαπιόμαστε».

Σας ρώτησα πολύ συγκεκριμένα πράγματα. Και σας λέγω: Θα υπάρξουν στον Ο.Σ.Ε. εθελούσιες έξοδοι και μετατάξεις προσωπικού; Εσείς μου λέτε: Αποκόπτουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πράγμα απαράδεκτο, που δεν επιβάλλεται από καμιά ευρωπαϊκή οδηγία, δεν το επιβάλλει κανένας ευρωπαϊκός κανόνας. Εσείς το κάνετε, διότι έχετε στόχο την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να την παραδώσετε προοπτικά βεβαίως, βορά στα ιδιωτικά συμφέροντα και να βάλετε και άλλες ιδιωτικές εταιρείες στο μεταφορικό των σιδηροδρόμων. Όμως, δεν μας λέτε. Αυτό το προσωπικό, γιατί το διώχνετε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν το έχει ανάγκη; Αν το πάτε στις υπόλοιπες εταιρείες, τι θα γίνει εκεί; Θα παραμείνει με τα ίδια εργασιακά δικαιώματα; Και δεσμεύεστε από τώρα ότι και προοπτικά θα γίνει αυτό; Ή είναι μια προσωρινή λύση για να πάτε σε καταστάσεις τύπου Ο.Τ.Ε. και σαν αυτές τις απαράδεκτες καταστάσεις που βλέπουμε στα λιμάνια, όπου πάτε να πουλήσετε στην ουσία, να χαρίσετε, πληρώνοντας και από πάνω το δημόσιο;

Αυτά είναι τα προβλήματα στα οποία πρέπει να απαντήσετε. Γιατί υποβαθμίζετε συνεχώς το σιδηρόδρομο, γιατί η προοπτική του, αντί να είναι γενναία, αναπτυξιακή, με μεγάλους ορίζοντες στην Ελλάδα, συνεχώς έχει κολλήσει αυτή η υπόθεση.

Δεν ξέρω. Έχετε τη διάθεση να τιμωρήσετε αυτήν τη χώρα; Τι σας έχει κάνει αυτή η χώρα; Γιατί βλέπω συνεχώς εκποιήσεις, παντού εκποιήσεις. Τη Δ.Ε.Η. τη δένεται στην πολυεθνική RWE. Αναζητάτε στρατηγικό επενδυτή, πολυεθνική εταιρεία για τον Ο.Τ.Ε. Τα λιμάνια τα παραχωρείτε σε πολυεθνικά συμφέροντα. Ακόμα και το νερό, θέλετε να το παραχωρήσετε στη SUEZ. Και ερωτώ: Τι Ελλάδα πάτε να διαμορφώσετε; Μία μπανανία επιτέλους; Μία ευρωπαϊκή έκδοση μιας μπανανίας τύπου χωρών της Καραϊβικής; Αυτό είναι το μέλλον; Θέλω σαφείς απαντήσεις για το μέλλον των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε., κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο

Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χατζηδάκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Λαφαζάνη, είναι προφανές ότι είμαστε «κακοί» άνθρωποι, πάρα πολύ «κακοί» άνθρωποι, οι οποίοι θέλουμε να «καταστρέψουμε» τη χώρα και να τη μετατρέψουμε σε ζούγκλα! Αυτό είναι ολοφάνερο και νομίζω ότι έχει δείξει και ο λαός στις εκλογές και το 2004 και το 2007.

Από εκεί και πέρα για να μη σας τα πω ευρωπαϊκά και για να τα καταλάβετε, θέλω να σας πω ότι πρώτον, εμείς πιστεύουμε στους σιδηροδρόμους. Εγώ δε προσωπικά ακόμη περισσότερο, γιατί τους χρησιμοποιούσα και τόσα χρόνια όταν ήμουν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τους θεωρώ και μέσο του μέλλοντος, φιλικό στο περιβάλλον.

Δεύτερον, για εθελούσια έξοδο, συζήτηση δεν έχει γίνει. Τρίτον, οι μετατάξεις γίνονται για να θωρακίσουμε, επαναλαμβάνω, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία στους χίλιους εννιακόσιους περίπου υπαλλήλους έχει γύρω στους πεντακόσιους διοικητικούς υπαλλήλους, ενώ όλος ο υπόλοιπος όμιλος με πέντε χιλιάδες πεντακόσιους υπαλλήλους έχει μόνο διακόσιους διοικητικούς υπαλλήλους. Θέλουμε, λοιπόν, να μεταφέρουμε διοικητικούς υπαλλήλους από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον Ο.Σ.Ε., όπου στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, επαναλαμβάνω, δεν μπορούμε να δίνουμε επιδοτήσεις από φέτος και μετά και τούτο για να θωρακίσουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Τώρα, σ' όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό που κάνουμε εμείς, χωρίζοντας την υποδομή και τη λειτουργία, ισχύει. Τώρα αν πιστεύετε εσείς ότι δεν ισχύει, στην επόμενη συζήτηση, να μου φέρετε κάποιες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να μου δείξετε εδώ με στοιχεία, ότι ξέρω εγώ στη Βρετανία, στη Γαλλία, εδώ-εκεί, δεν ισχύει. Και επίσης επαναλαμβάνω ότι για ιδιωτικοποίηση δεν γίνεται λόγος, διότι και να θέλαμε να κάνουμε ιδιωτικοποίηση, στον Ο.Σ.Ε. δεν μπορούμε να κάνουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εθελούσια έξοδος θα γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οδική βοήθεια οχημάτων».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής στη χθεσινή συνεδρίαση. Στη σημερινή συνεδρίαση, θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου και η τροπολογία ως μία ενότητα.

Η διαδικασία έχει ως εξής: Θα ομιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορές επί των άρθρων. Θα ακολουθήσουν οι εναπομείναντες επτά ομιλητές επί της αρχής και τέλος θα ομιλήσουν όσοι τυχόν Βουλευτές εγγραφούν επί των άρθρων.

Το λόγο τώρα έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας Βουλευτής Μεσσηνίας κ. Δημήτρης Σαμπαζιώτης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε επί της διαδικασίας. Μπορεί ο κύριος Υπουργός να μας πει τι προτίθεται ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε συνάδελφε, με συγχωρείτε. Πρώτον, δεν έχετε το λόγο. Δεύτερον, δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργού να καθορίσει πώς θα γίνει η συζήτηση. Τρίτον, εάν ήσασταν λίγο προσεκτικός θα διαπιστώνατε ότι, ανέφερα πλήρως και πιστώ τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί. Θα ομιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορές επί των άρθρων, θα ακολουθήσουν οι εναπομείναντες επτά ομιλητές επί της αρχής, θα ομιλήσουν στη συνέχεια όσοι τυχόν Βουλευτές εγγραφούν επί των άρθρων και θα συζητηθούν όλα τα άρθρα μαζί με την τροπολογία σε μια ενότητα.

Δεν είναι, λοιπόν, αρμοδιότητα του κυρίου Υπουργού να απαντήσει στο ερώτημά σας. Σας παρακαλώ τελειώσαμε. Προχωρήστε, κύριε Σαμπαζιώτη.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Με την άδειά σας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τι θα πει με την άδεια. Την άδεια εγώ την παρέχω. Δεν προεξοφλείται η άδεια. Παρακαλώ καθίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, ο κ. Τιμοσίδης δεν ολοκλήρωσε τη φράση του. Επειδή γνωρίζω τον προβληματισμό μας, νομίζω ότι αναφέρεται σε μια υποχρέωση την οποία έχει ο κύριος Υπουργός και την οποία δεν έχει εκπληρώσει ακόμη προς το Σώμα. Να μας εξηγήσει ποιες είναι οι θέσεις του επί των τροπολογιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μια τροπολογία

υπάρχει. Κατεγράφη η παρατήρησή σας και ο κύριος Υπουργός όταν αγορεύσει θα απαντήσει επί του θέματος.

Ορίστε, κύριε Σαμπαζιώτη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μα θέλει να μιλήσει τώρα ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, είστε έτοιμος να απαντήσετε τώρα;

Πάντως, κύριε Παπουτσή, γίνεται εντελώς παράτυπα όλη αυτή η ιστορία, διότι, όταν υπάρχει ομιλητής στο Βήμα, δεν διακόπτεται. Είναι ιερό δικαίωμα του ομιλητή.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, αν είστε έτοιμος να απαντήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, εγώ είμαι έτοιμος να παρουσιάσω τις τροπολογίες, αλλά δεν ήξερα ποια είναι η διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν είναι της παρούσης στιγμής και δεν το καταλαβαίνω αυτό. Αυτό που θα πείτε, κύριε Υπουργέ, τι είναι; Είναι νομοτεχνικές βελτιώσεις;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι τροπολογίες του Υπουργείου, της Κυβέρνησης, τις οποίες θέλω να παρουσιάσω για να τις λάβουν υπόψη οι κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Έχουν διανεμηθεί οι τροπολογίες;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, έχω την εντύπωση ότι αυτές δεν είναι τροπολογίες αλλά νομοτεχνικές βελτιώσεις. Η τροπολογία είναι μια. Αυτό τουλάχιστον γνωρίζει το Προεδρείο. Έχετε κάτι άλλο καινούργιο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτές που σας στείλαμε χθες το βράδυ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ναι, είναι νομοτεχνικές βελτιώσεις αυτές, οι οποίες παρακαλώ να διανεμηθούν στους συναδέλφους, για να λάβουν πλήρη γνώση και να τοποθετηθούν. Αυτό θα γίνει αμέσως.

Παρακαλώ να διανεμηθούν οι νομοτεχνικές βελτιώσεις και αρχίστε επιτέλους, κύριε Σαμπαζιώτη, διότι σας διακόψαμε δυο-τρεις φορές.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

Άρθρο 1 παρ. 7

Αντικαθίσταται ο όρος «Σταθμοί οδικής βοήθειας» με «Σταθμοί παραμονής και μεταμόρφωσης».

Αντίστοιχη διόρθωση θα γίνει στην παρ'. 13 του άρθρου 2 και όπου αλλού αναφέρεται ο όρος στο κείμενο του νόμου.».)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο εμπεριέχει δέκα έξι άρθρα.

Στο άρθρο 1 αναφέρεται ο ορισμός της «οδικής βοήθειας οχημάτων» και ο ορισμός των «επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων». Μάλιστα, για τον ορισμό του κλάδου οδικής βοήθειας ακολουθήσαμε την υπόδειξη της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες: τις αυτόνομες πανελλαδικές, τις μεικτές πανελλαδικές και τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων. Επίσης, ορίζεται η έννοια των σταθμών βοήθειας οχημάτων και η έννοια του συνεργάτη οδικής βοήθειας.

Στο άρθρο 2 αναφέρονται οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων και κυρίως ότι πρέπει να λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο στην ηπειρωτική Ελλάδα και στην Εύβοια και όλες τις ημέρες του χρόνου, προσφέροντας άμεσα οδική βοήθεια. Στα υπόλοιπα νησιά, όπου δραστηριοποιούνται, οφείλουν να παρέχουν υπηρεσίες από τις 7 το πρωί έως τις 11 το βράδυ. Πρέπει να διαθέτουν το κατάλληλο προσωπικό και εξοπλισμό σε οχήματα και σε άλλα υλικά.

Επίσης, στο άρθρο 2 ορίζεται το ελάχιστο τεχνικό προσωπικό που οφείλουν να απασχολούν οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, πώς κατανέμεται αυτό καθώς και τα προσόντα του προσωπικού, που απαιτούνται.

Επιβάλλεται επίσης στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να λειτουργούν σταθμούς οδικής βοήθειας. Όλες, λοιπόν, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να έχουν ένα σταθμό οδικής βοήθειας σε κάθε νομό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού, αλλά και η ασφαλέστερη προσφορά οδικής βοήθειας από τους εργαζόμενους στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις. Η χρησιμότητα, κύριοι συνάδελφοι, 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 το ταξίδι τους. Το να επισκευάζονται αυτές οι βλάβες μέσα στο δρόμο είναι επικίνδυνο τόσο για τον εργαζόμενο, όπως αντιλαμβάνεστε όσο και για τους επιβάτες.

Ένας κύριος παράγοντας επίσης είναι ότι, για να διορθωθεί μια απλή βλάβη στο δρόμο, όπως παραδείγματος χάριν η μίζα ενός συμπλέκτη, σπαταλάμε πολλή ώρα, δημιουργούνται κίνδυνοι – και το αντιλαμβάνεστε όλοι – και το αποτέλεσμα είναι αβέβαιο. Η ίδια όμως συγκεκριμένη δουλειά του παραδείγματος, που σας περιέγραψα, σ' έναν σταθμό οδικής βοήθειας που διαθέτει ράμπα και ανυψωτικό μηχανήμα, μπορεί να ολοκληρωθεί σε ελάχιστα λεπτά.

Επίσης, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι είναι εξίσου σημαντικό το γεγονός ότι ένας οδηγός κατά το ταξίδι του διαπιστώνει μικροβλάβη η οποία βεβαίως δεν τον ακινητοποιεί, αλλά οσονούπω θα τον ακινητοποιήσει. Γνωρίζοντας ότι υπάρχει ο συγκεκριμένος σταθμός οδικής βοήθειας, μπορεί να προσφύγει στο συγκεκριμένο σταθμό, να διορθώσει το μικροπρόβλημα και να συνεχίσει κανονικά το ταξίδι του.

Το άρθρο αυτό κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μας προβληματίσε πάρα πολύ. Το θέσαμε υπόψη των φορέων, το συζητήσαμε με όλους και καταλήξαμε σε αυτήν την ισορροπία που καλύπτει κατά κάποιον τρόπο και τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Προφανώς, έπρεπε να λάβουμε υπόψη μας ότι σήμερα στην Αθήνα υπάρχουν και κυκλοφορούν δύο εκατομμύρια διακόσιες χιλιάδες οχήματα, σε αντίθεση με το 1996, που ο αριθμός αυτών των οχημάτων που κυκλοφορούσαν ήταν ένα εκατομμύριο αυτοκίνητα. Άρα, είναι εμφανές ότι θα πρέπει οι επιχειρήσεις αυτές να είναι στοιχειωδώς αξιόπιστες.

Όπως καταλαβαίνετε, εδώ έγινε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια, γιατί έπρεπε να συμβιβαστεί τα συμφέροντα των μεγάλων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας με τα συμφέροντα των μικρών

επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, γενικά τα συμφέροντα των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας με τα συμφέροντα των επιχειρήσεων ασφάλισης και μετά βεβαίως έπρεπε να λάβεις υπόψη σου τα συμφέροντα των εργαζομένων και προφανώς τα συμφέροντα των καταναλωτών. Νομίζω όμως ότι, έτσι όπως κατέληξε να δομηθεί το άρθρο, καταφέραμε, όλα αυτά να τα ισορροπήσουμε σ' έναν καλό βαθμό.

Στο άρθρο 3, κύριοι συνάδελφοι, αναφέρεται πώς όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο της οδικής βοήθειας και καθορίζεται σαφώς ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να λειτουργούν είτε ως αυτόνομες πανελλαδικές είτε ως μεικτές πανελλαδικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας είτε χρησιμοποιώντας άλλες αυτόνομες ή μεικτές επιχειρήσεις, ασφαλιστικές ή μη. Επίσης, καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες, χωρίς ίδια μέσα μπορούν να εξυπηρετούν οχήματα πελατών αλλοδαπών εταιρειών με τις οποίες έχουν συνάψει συμβάσεις αλληλοεξυπηρέτησης.

Στο άρθρο 4 ορίζονται οι διατάξεις για τις αυτόνομες πανελλαδικές επιχειρήσεις και η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την έκδοση της σχετικής άδειας λειτουργίας.

Στο άρθρο 5 δίνεται ο ορισμός των μεικτών πανελλαδικών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και αναφέρεται σαφώς ότι οι μεικτές αυτές επιχειρήσεις υποχρεούνται να δραστηριοποιούνται, τουλάχιστον στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, προβλέπονται τα έγγραφα και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την έκδοση της άδειας λειτουργίας και ορίζεται επίσης εξάμηνη προθεσμία συμμόρφωσης τους προς τον παρόντα νόμο.

Με το άρθρο 6 προβλέπεται η υποχρέωση των συνεργατών να διαθέτουν οι ίδιοι την απαραίτητη οργάνωση και τον εξοπλισμό, ορίζονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την έκδοση άδειας λειτουργίας συνεργάτη και ορίζεται επίσης ότι η παροχή οδικής βοήθειας από συνεργάτη καθίσταται επιτρεπτή μόνο για λογαριασμό της μεικτής πανελλαδικής επιχείρησης, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογραφεί ανάμεσα στον συνεργάτη και στη μεικτή πανελλαδική εταιρεία.

Με το άρθρο 7 θεσπίζονται οι ειδικοί κανόνες για την οργάνωση και λειτουργία επιχειρήσεων οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων, που παρέχουν οδική βοήθεια αποκλειστικά και μόνον σε βαρέα οχήματα όπως φορτηγά, λεωφορεία κ.λπ.

Στο άρθρο 8 αναφέρεται πως απαγορεύεται η διάγνωση και αποκατάσταση βλάβης στους αυτοκινητόδρομους και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και ρυθμίζονται τα μέτρα, που υποχρεωτικά πρέπει να λαμβάνονται για την αποφυγή τέτοιων ατυχημάτων. Σε σχέση με την επί τόπου επισκευή ακολουθούμε την ορολογία της Οδηγίας 641/84, αλλά για το σταθμό η ορολογία που έχουμε δεν είναι «σταθμός επισκευής» αλλά «σταθμός παροχής οδικής βοήθειας». Καθιερώνεται η υποχρέωση εξυπηρέτησης οχημάτων που δεν έχουν σύμβαση οδικής βοήθειας, μόνο από τις μη ασφαλιστικές εταιρείες. Επίσης ορίζεται ότι τα οχήματα με πινακίδες άλλων κρατών εξυπηρετούνται από τις μη ασφαλιστικές εταιρείες, χωρίς την υποχρέωση σύναψης σύμβασης οδικής βοήθειας.

Με το άρθρο 9, κύριοι συνάδελφοι, δίνεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να παρέχουν βοήθεια εκτός Ελλάδος είτε οι ίδιες, μεταβαίνοντας στο αλλοδαπό κράτος, όπου έχει ακινητοποιηθεί το όχημα είτε συνάπτοντας συμβάσεις αμοιβαιότητας με αντίστοιχες επιχειρήσεις του εξωτερικού.

Στο άρθρο 10 ορίζεται ότι το ύψος του ασφαλιστρού της οδικής βοήθειας είναι μεν ελεύθερο, αλλά θα πρέπει να είναι ανάλογο με τα λειτουργικά έξοδα του κλάδου της οδικής βοήθειας και δεν πρέπει να δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός προς άλλες επιχειρήσεις οδικής βοήθειας. Το νομοσχέδιο υπαγορεύει τους λόγους αποφυγής αθέμιτου ανταγωνισμού, δωρεάν οδική βοήθεια από εταιρείες οδικής βοήθειας. Όμως αν υπάρχει μια εταιρεία αυτοκινήτων, η οποία πληρώνει την εταιρεία οδικής βοήθειας, τότε αυτό δεν απαγορεύεται.

Με το άρθρο 11 καθορίζονται τα στοιχεία που πρέπει κατ' ελάχιστον να περιλαμβάνουν οι συμβάσεις οδικής βοήθειας, οι οποίες πρέπει για λόγους διαφάνειας να περιέχουν τα πλήρη

στοιχεία του συνεργάτη, που εισέπραξε το ποσό της συνδρομής και του οποίου ο πελάτης είναι συνδρομητής. Σε περίπτωση ανάθεσης της παροχής οδικής βοήθειας σε άλλη επιχείρηση οδικής βοήθειας ή συνεργάτη εντός Ελλάδος απαγορεύεται να αμειβείται η άλλη επιχείρηση ή ο συνεργάτης κατά περίπτωση και αφού συμβεί το περιστατικό.

Εδώ πιστεύω, ότι καταλήξαμε σε μια συμβιβαστική λύση, αφού η αρχική διατύπωση προέβλεπε ετήσια συμβόλαια. Αυτό όμως προκάλεσε τη διαμαρτυρία των ασφαλιστικών εταιρειών, λέγοντας ότι μέχρι τώρα είχαν ad hoc συμβόλαια με τους συνεργάτες και αν αυτά μετατραπούν σε ετήσια θα ανέβει το κόστος. Γι' αυτό και καταλήξαμε στη μέση λύση, ορίζοντας πως η προσυμφωνηθείσα πληρωμή μπορεί να πραγματοποιείται εφάπαξ ή με τμηματικές καταβολές, προκειμένου και να ελεγχεται και να διασφαλίζεται η φερεγγυότητα της άλλης επιχείρησης ή του συνεργάτη.

Με το άρθρο 12, επιτρέπεται στις επιχειρήσεις της οδικής βοήθειας να παρέχουν βοήθεια σε στόλους οχημάτων νομικών προσώπων καλύπτοντάς τους ομαδικά. Με το άρθρο 13, ορίζεται ότι οι άδειες κυκλοφορίας οχημάτων οδικής βοήθειας χορηγούνται στις επιχειρήσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες των νομαρχιακών επιχειρήσεων, καθώς επίσης και από τις υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών. Με το άρθρο 14, ορίζονται οι κυρώσεις για τους παραβάτες των παραπάνω νόμου. Συγκεκριμένα, ο νομάρχης και η επιτροπή εποπτείας οδικής ασφάλισης κατά περίπτωση καθίστανται αρμόδιοι για την επιβολή προστίμων που το ύψος του κυμαίνεται από 5.000 έως 50.000 ευρώ, ανάλογα με το είδος της παράβασης το οποίο διαπράττεται. Αυτά τα διοικητικά πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

Με το άρθρο 15, καταργείται η προηγούμενη υπουργική απόφαση και εξουσιοδοτούνται οι αρμόδιοι υπουργοί για έκδοση νέας, που θα καθορίζει τα όργανα και τις διαδικασίες ελέγχου των ελληνικών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων. Τέλος, το νομοσχέδιο ολοκληρώνεται με το ακροτελεύτιο άρθρο 16 που ορίζει ότι ο νόμος ισχύει από τη δημοσίευσή του στο αντίστοιχο Φ.Ε.Κ..

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Από τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνσπισμού Ριζοσπαστικής Αναφοράς κ. Αλέξανδρο Αλαβάνο πήραμε επιστολή με την οποία μας δηλώνει ότι ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου το Βουλευτή Νομού Αττικής κ. Αθανάσιο Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Τιμοσίδης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες υπήρχε μια ευκαιρία στη συζήτηση επί της αρχής να βρίσκαμε όλοι μια κοινή συνισταμένη και να ψηφίζαμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει ανάγκη η χώρα. Είναι απαραίτητο η Βουλή να καλύψει αυτήν την αναγκαιότητα και να συμπεριλάβει αυτές τις ρυθμίσεις που αφορούν τη λειτουργία όλων των φορέων παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας, αλλά και των εργαζομένων σε αυτές, κυρίως όμως, να έχει τέτοιες ρυθμίσεις που να διασφαλίζουν και την ποιότητα παροχής οδικής βοήθειας και ασφάλειας των οχημάτων.

Από την άλλη, θα πρέπει να λαμβάνουν πρόνοια και φροντίδα και για τον ίδιο τον πολίτη, ώστε και η παροχή υπηρεσιών να είναι ποιοτική, να υπάρχει ποσοτική επάρκεια και κυρίως να μην επιβαρύνεται ο ίδιος ο πολίτης. Εκτιμήσαμε λοιπόν, με βάση τα όσα συζητήσαμε χθες, ότι όλες αυτές οι προϋποθέσεις δεν καλύπτονται και γι' αυτό διατηρήσαμε επιφυλάξεις και αρνηθήκαμε να ψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας παρακαλέσω, πριν προχωρήσουμε στην κατ' άρθρον ανάλυση του νομοσχεδίου και για να διευκολυνθεί η συζήτηση, να μας κάνετε γνωστή την πρόθεσή σας στο Σώμα, σε σχέση με την τροπολογία. Καλό είναι να γνωρίζουμε, για να ξέρει ο καθένας και εάν προκύψει ζήτημα να τοποθετηθεί επί της τροπολογίας. Πιστεύω ότι θα ανταποκριθείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Σε ποια τροπολογία αναφέρεστε;

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Είναι κατατεθειμένη και υπάρχει ανησυχία. Όλοι περιμένουμε τι θα γίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Για την Κρήτη;

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Ναι, αυτή η τροπολογία.

Έρχομαι στην κατ' άρθρον συζήτηση. Στη χθεσινή συζήτηση, κύριε Υπουργέ, είχατε αναρωτηθεί μόνος σας και είπατε: δηλαδή η Νέα Δημοκρατία είναι η χειρότερη Κυβέρνηση του τόπου και θέλει το κακό; Εσείς το λέτε, κύριε Υπουργέ. Βλέπετε τι γίνεται έξω από τη Βουλή. Αν στήσετε το αυτί και δείτε τι γίνεται έξω, θα διαπιστώσετε πόσο ευχαριστημένος είναι ο κόσμος. Δείτε λίγο τις μετρήσεις και θα καταλάβετε γιατί αναρωτηθήκατε.

Επίσης, θέλω να σας πω, ότι ξεκινήσατε με μια διάθεση θα έλεγα συναίνεσης αλλά στην τοποθέτησή σας διακρίνω μια ιδιαίτερα σκληρή άποψη, η οποία δεν σηκώνει και πάρα πολλά πράγματα, αλλά μας ξεγελάτε λιγάκι με το ύφος που δείχνετε, τουλάχιστον σε πρώτη φάση.

Στο άρθρο 1, έχουμε συμφωνήσει. Είναι το άρθρο που ορίζει τα της οδικής βοήθειας.

Στο άρθρο 2, παρά τις βελτιώσεις που έχουν γίνει από την πλευρά σας και παρά τα όσα είπατε, σας λέω ότι εμείς έχουμε αντίρρηση, γιατί όπως είχαμε επισημάνει, δεν έγιναν μελέτες που να καθορίζουν τα πραγματικά δεδομένα και τα στοιχεία βάσει των οποίων μπορεί κάποιος να πει ότι σε αυτήν την περιοχή χρειάζονται αυτά τα αυτοκίνητα και ότι αυτά, μαζί με τις συνεργασίες που λέτε πανελλαδικά, θα μπορέσουν να ανταποκριθούν. Η αγωνία μας είναι, ότι μάλλον ο αριθμός είναι υπερβολικός. Θα ήθελα να κάνω έκκληση, εάν είναι δυνατόν, να μειωθεί περισσότερο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Είδατε τις βελτιώσεις;

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Τις έχετε κάνει είκοσι νομίζω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Δέκα οκτώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Εμείς θεωρούμε ότι είναι μια καλή κίνηση, αλλά μπορεί να είναι λιγότερο. Θα σας πω το σκεπτικό μας. Έχουμε εκφράσει τη μεγάλη μας ανησυχία για το εξής. Φοβόμαστε την παρουσία πολύ λίγων επιχειρήσεων που θα ασχοληθούν με την οδική βοήθεια. Αυτό, δεν θα διευκολύνει τον ανταγωνισμό και το να έχει ο πολίτης πολύ ολιγότερες επιβαρύνσεις για την οδική βοήθεια. Φοβόμαστε ότι θα υπάρξει διπλασιασμός και τριπλασιασμός των ασφαλιστών, κάτι που θα το πληρώσει ο ίδιος ο πολίτης. Ζητάμε, λοιπόν, να γίνει.

Επίσης, σας παρακαλώ ιδιαίτερα σ' αυτό το άρθρο να τηρηθεί αυτό που οι ίδιοι οι εργαζόμενοι επεσήμαναν στην επιτροπή και εμείς χθες. Είναι αυτή η αναλογία του 1,6 που ισχύει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία. Όπως ξέρετε, η υπηρεσία οδικής βοήθειας, είναι μια υπηρεσία πυράς, όπως λέγεται. Θα πρέπει να υπάρξει αυτή η ανταπόκριση. Βέβαια, υπάρχει βελτίωση και με το 18 το πλησιάζουμε. Θα ήθελα όμως τη δική σας δέσμευση να γίνει από την πλευράς δημοσίων η δέσμευση ότι θα τηρήσετε αυτήν την αναλογία.

Στην παράγραφο 12, εκεί που αναφέρετε τις σχέσεις εργασίας, δημιουργείται σε εμάς η εντύπωση ότι θα υπάρχει εργασιακή ανασφάλεια με την πολυπλοκότητα των σχέσεων που καθορίζεται σ' εκείνο το σημείο. Παρ' όλα αυτά εμείς, λέμε όχι στο άρθρο 12.

Στο άρθρο 3, συμφωνούμε με τις βελτιώσεις που έγιναν. Θα ήθελα όμως στην παράγραφο 3, επειδή δεν πρόλαβα να δω αν έχει αλλάξει ακόμα κάτι εκεί που μιλάει για το εξάμηνο, να ρωτήσω αν έχει παραταθεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Έγινε εννέα μήνες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Και τρεις που διανύουμε, δώδεκα.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Είχε ζητηθεί από πολλούς το δώδεκα. Εντάξει. Γι' αυτό σας είπα ότι με τη βελτίωση είπαμε να.

Επίσης, συμφωνούμε με το άρθρο 4. Όμως, με το άρθρο 5, κύριε Υπουργέ, δεν συμφωνούμε. Η λογική μας είναι ότι οι μει-

κτές επιχειρήσεις είναι αυτές που θα κηδεμονεύσουν τις μικρές και στο άρθρο 6 που αφορά τους συνεργάτες. Εκεί δημιουργείται το μεγάλο πρόβλημα με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που εμείς εκτιμάμε ότι στο τέλος θα κλείσουν. Γι' αυτό, αρνούμεθα να συμφωνήσουμε με αυτές τις δύο παραγράφους. Επίσης, συμφωνούμε να είναι η έδρα στην Αττική ή στη Θεσσαλονίκη και να μην είναι υποχρεωτική η έδρα των δύο. Να διευκρινιστεί αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με την άδειά σας, δεν είναι δύο οι έδρες. **ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ:** Αυτό θέλω να ξεκαθαριστεί, κύριε Υπουργέ. Καλά κάνατε και με διακόψατε. Θέλουμε να διευκρινιστεί, γιατί υπάρχει ακόμη η εντύπωση σε πολλούς. Όποιος το διαβάσει, δεν το καταλαβαίνει τόσο καθαρά.

Στο άρθρο 9 είπαμε ναι.

Αρνούμαστε να ψηφίσουμε το άρθρο 10. Μάλιστα, θέλω να επισημάνω κάτι που και η Επιστημονική Επιτροπή παρατηρεί, κύριε Υπουργέ. Στο άρθρο 10, στην παράγραφο 3 για την τήρηση των όρων του παρόντος άρθρου αρμόδια να αποφασίσει είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Το τροποποιείτε και εσείς αυτό και έτσι αίρεται αυτό. Είναι καλή η αλλαγή που κάνατε.

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

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω σ' ένα λεπτό. Είμαι ήδη στο τέλος της παρέμβασής μου.

Στα άρθρα 10, 11 και 12, κύριε Υπουργέ, εμείς είμαστε αρνητικοί. Θέλω να κάνω μια παρατήρηση για το άρθρο 12.

Στο άρθρο 12, εκεί που λέμε για τη σύναψη παροχής σε στόλο οχημάτων, ενώ δίνεται η δυνατότητα να γίνει με παροχή, στους ιδιώτες είναι υποχρεωτική η σύμβαση. Αυτό είναι κάτι που είχε παρατηρήσει και ο κ. Τσιόκας εδώ στη Βουλή.

Στα άρθρα 14 και 15 συμφωνούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προσπαθήσαμε να είμαστε όσο γινόταν συνεργάσιμοι σ' αυτή τη διαδικασία. Κάναμε τις παρατηρήσεις μας. Για εμάς κάποια πράγματα ήταν θέματα αρχής και επιμείναμε και στην αρχή, αλλά και στη σημερινή συζήτηση, τη συζήτηση κατ' άρθρον. Νομίζω ότι θα δοθεί η δυνατότητα και από τους άλλους συναδέλφους να τονίσουν ιδιαίτερα τα σημεία στα οποία εμείς είχαμε διαφωνία.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Λίλα Καφαντάρη.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς τα είπαμε και χθες. Είναι ακόμη ένα νομοσχέδιο που στοχεύει στο να διαμορφώσει τους όρους και τους κανόνες λειτουργίας των επιχειρήσεων. Αυτοί οι κανόνες κινούνται στην κατεύθυνση ενίσχυσης των ομίλων, των ασφαλιστικών εταιρειών και των εταιρειών οδικής βοήθειας, στα πλαίσια της κερδοφορίας τους -είναι σαφές- και σε καμμία περίπτωση στην κατεύθυνση κατοχύρωσης, διασφάλισης, κάλυψης των πολιτών, των εργαζομένων και των μικρών εταιρειών.

Εμείς είμαστε αντίθετοι σε οποιαδήποτε λογική εμπορευματοποίησης της κάλυψης των αναγκών του λαού είτε πρόκειται για την αγορά, επισκευή, ασφάλιση, οδική βοήθεια, οδική ασφάλεια, που οδηγεί στην αύξηση του κόστους των υπηρεσιών αυτών και επίσης, στην υποβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών. Για εμάς η οδική βοήθεια οφείλει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα.

Τώρα, όσον αφορά τα άρθρα, τι να πει κανείς; Στο άρθρο 2, οδηγείτε τους εργαζόμενους σε δεδομένη καταπάτηση των δικαιωμάτων τους -αυτό που λέγαμε και χθες- από τη στιγμή που αρνείστε τη μίνιμουμ αναλογία του 1,6 ανά όχημα το οχτάωρο, που ζητούν οι άνθρωποι αναλύοντάς το τεκμηριωμένα.

Σας λένε ότι αν είναι λιγότερο από 1,6 οδηγοί ανά όχημα το οχτάωρο, αναγκαστικά θα καταπατούνται τα εργασιακά τους δικαιώματα. Και εσείς από 1, το κάνατε 1,3. Δηλαδή, με το 1,3, από τη στιγμή που το μίνιμουμ είναι το 1,6, δεν θα καταπατού-

νται; Φυσικά και θα καταπατούνται, πόσο μάλλον όταν στην παράγραφο 11 φροντίζετε να έχουν και οποιαδήποτε μορφή εργασίας, δηλαδή έρμαιο των εργοδοτών τους. Μερική απασχόληση, ελαστικά ωράρια και όλα αυτά τα «υπέροχα» που θεσμοθετείτε εις βάρος των εργαζομένων.

Στην παράγραφο 12, οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να απασχολούν το ελάχιστο τεχνικό προσωπικό, όπως πριν το ορίσετε εσείς, άσχετα με τον αριθμό των συμβολαίων που έχουν. Καταλαβαίνουμε όλοι τι περιθώρια εκμετάλλευσης των εργαζομένων αφήνετε, όπως και στο άρθρο 3, παράγραφος 6, εδάφιο γ'. Δεν ζητάτε καν από τις επιχειρήσεις να καταθέτουν αντίγραφα συμβάσεων με τους εργαζόμενους, απόλυτη δηλαδή μονομέρεια και ασυδοσία.

Στο άρθρο 8, στην παράγραφο 5, εδώ και εάν γίνεται το «έλα να δεις». Εδώ είναι ο εκβιασμός στον οδηγό που έχει βλάβη το αυτοκίνητό του και δεν είναι συνδρομητής. Και πρέπει να γίνει συνδρομητής τουλάχιστον για ένα χρόνο και να πληρώνει εφάπαξ ποσό, το ύψος του οποίου φυσικά είναι στη διάθεση της εταιρείας, αλλιώς μεταφορά του αυτοκινήτου θα γίνει από γερανό δημοσίας χρήσης, που το ίδιο το νομοσχέδιο αναγνωρίζει ως ανεπαρκή ως προς τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πολιτών.

Η παράγραφος 7, για όσους δεν κατάλαβαν, διευκρινίζει ότι τα χρηματικά ποσά για την παροχή βοήθειας αυτού του είδους, καθορίζονται ελεύθερα. Πρέπει, όμως, να είναι σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς, με το κόστος λειτουργίας κ.λπ.. «Πιάσ' τα' αβγό και κούρευ' το!».

Και βέβαια να πώς οι τιμές των ασφαλιστών και των συνδρομών θα ανέβουν τουλάχιστον τρεις φορές επάνω, αυτό για το οποίο ήδη μας έχει ενημερώσει ότι θα κάνει, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών.

Ερχόμαστε στο άρθρο 10, που «δένει τη μαγιά». Βάζει προϋποθέσεις, υποτίθεται, στο ύψος του ασφάλιστρου. Τι προϋποθέσεις; Το ασφάλιστρο, λέει, πρέπει να είναι τουλάχιστον ανάλογο με τα λειτουργικά έξοδα του κλάδου της οδικής βοήθειας. Και δεν πρέπει να δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός προς άλλες επιχειρήσεις οδικής βοήθειας. Να τα καρτέλ, όταν ήδη η Ε.Λ.Π.Α., που υποτίθεται ότι είναι μη κερδοσκοπική εταιρεία, έχει την ίδια συνδρομή με τις άλλες εταιρείες που είναι κερδοσκοπικές. Είναι δυνατόν να μην ακολουθήσουν στην άνοδο των τιμών που θα επιβάλλουν οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι εταιρείες οδικής βοήθειας; Πάλι ο λαός θα χρυσοπληρώσει και αυτό το νομοσχέδιο, κύριοι συνάδελφοι.

Πάμε στο άρθρο 14. Δεν διάβασα τις τροποποιήσεις, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει τελικά αυτή η τροποποίηση στις κυρώσεις;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν διαβάσετε το εδάφιο στ', θα δείτε...

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Γιατί δεν πρόλαβα να το διαβάσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ενσωματώθηκε προφανώς η τροπολογία που έγινε δεκτή στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Εκεί που προσθέσατε ότι θα πληρώνουν πρόστιμο 5.000 έως 20.000 ευρώ, όταν λειτουργούν με πλημμελή τρόπο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όταν λειτουργούν με πλημμελή τρόπο και δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στους καταναλωτές.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ που μου απαντήσατε. Ορίζεται όμως;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι υποχρεώσεις τους ορίζονται στο άρθρο 2, επομένως συνδυαστικά προκύπτει.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Συνδυαστικά δεν προκύπτει...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εσείς θεωρείτε ότι δεν προκύπτει...

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Θεωρείτε εσείς ότι προκύπτει. Σας ευχαριστώ, πάντως, που μου απαντήσατε.

Ορίζεται ακριβώς τι θεωρείτε πλημμελή τρόπο; Όχι. Έφερα και χθες το παράδειγμα. Είπατε δηλαδή χθες ότι υπάρχουν τα δικαστήρια. Και εγώ ερωτώ: Ένας άνθρωπος που έχει μείνει

στην ερημιά και περιμένει έξι ώρες να έρθει η οδική βοήθεια και δεν έχει έρθει, ο μόνος τρόπος να διεκδικήσει το δικαίωμά του να έχει σωστή παροχή βοήθειας και να αποζημιωθεί για την ταλαιπωρία του, είναι να πάει στα δικαστήρια; Δηλαδή άλλη μια ταλαιπωρία, πολύ μεγαλύτερη, πολύ πιο χρονοβόρα και με πολύ μεγάλο κόστος;

Βάσει των νομοσχεδίων που γενικά ψηφίζετε, που καταπατούν κατά κόρον τα δικαιώματα των εργαζομένων, θα έπρεπε όλοι μας –οι πολίτες εννοώ– από το πρωί ως το βράδυ να τρέχουμε να καταθέτουμε αγωγές. Καμμία διασφάλιση των δικαιούχων, ανεβάζοντας μάλιστα και τα ασφάλιστρα. Καμμία διασφάλιση των εργαζομένων και βέβαια κλείσιμο των μικρών εταιρειών. Όλα τα προνόμια στο κεφάλαιο για μια ακόμη φορά. Αυτό είναι το νομοσχέδιό σας και εμείς ασφαλώς το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε και γιατί εξοικονομήσαμε χρόνο.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα σας αναφέρω μια προσωπική περίπτωση. Είμαι συνδρομητής σε μια από τις μεγάλες οδικές εταιρείες. Στην ανηφόρα της Τρίπολης προς τη Σπάρτη έμεινα, Μεγάλη Πέμπτη, στις 4 το απόγευμα. Προσπάθησα να τηλεφωνήσω, αδύνατο να πιάσω γραμμή επί ώρες. Περιμένοντας εκεί, κάποια στιγμή είδα την άλλη εταιρεία της οποίας περνούσε ένα όχημα. Σταμάτησα κάποιον και είπα «Δεν μπορείτε να βοηθήσετε και εμένα;». «Όχι. Είστε συνδρομητής;». «Όχι. Τι να κάνω;». «Πρέπει να γραφτείτε συνδρομητής;». «Πού;». «Στην Τρίπολη».

Ύστερα από ώρες, κατάφερα να τους πείσω να με μεταφέρουν και ας μην ήμουν συνδρομητής, μέχρι την Τρίπολη για να γραφτώ, αφού πλήρωσα και τα μεταφορικά και την ετήσια συνδρομή στην άλλη εταιρεία. Και εγώ σας ερωτώ: αυτό πώς θα κατοχυρωθεί για να μην το πάθει αύριο οποιοσδήποτε πολίτης;

Ήταν Μεγάλη Πέμπτη και μου είπαν ότι «παίρνετε λάθος νούμερο». Το πανελλήνιο νούμερο της εταιρείας εκεί δεν ίσχυε, έπρεπε να πάρω το νούμερο της Τρίπολης. Τους είπα: «δώστε μου αυτό το τηλέφωνο». Πήρα εκείνη την ώρα το τηλέφωνο της Τρίπολης και επίσης δεν λειτουργούσε. Επομένως, εδώ ποια κατοχύρωση θα έχει ο πολίτης για να μην του ξανασυμβεί αυτό το πράγμα; Δεν νομίζω ότι το νομοσχέδιο λύνει αυτό το πρόβλημα. Το είπαμε και επί της αρχής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό που πάθατε πάντως, το πάθατε πριν ψηφιστεί το νομοσχέδιο! Δεν έχει ψηφιστεί ακόμα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Μα, και τώρα, κύριε Υπουργέ, δεν διορθώνεται. Εσείς επικαλείστε ότι το κάνετε για να διορθωθεί τα κακώς κείμενα, αλλά δεν το βλέπω εδώ. Μ' αυτό το νομοσχέδιο λύνεται το πρόβλημα; Θα μπορέσω αύριο να το αποφύγω; Δεν με πείθετε καθόλου με όσα έχουν γραφτεί και όσα έχουμε ακούσει αυτές τις μέρες.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι αυτό το νομοσχέδιο ενισχύει λίγες μεγάλες εταιρείες, αφανίζει τις μικρές, δεν εξασφαλίζει τα συμφέροντα των καταναλωτών, απεναντίας θα διπλασιαστούν τα ασφάλιστρα και ασφαλώς δεν κατοχυρώνει και τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στο χώρο, εκτός του ότι θα μείνουν πολλές χιλιάδες στο δρόμο με το κλείσιμο των μικρών εταιρειών.

Τώρα επί των άρθρων. Εμείς καταψηφίζουμε όλα τα άρθρα. Είχαμε μερικές επιφυλάξεις επί ορισμένων άρθρων, αλλά η τελική διατύπωση δεν μας ικανοποιεί και έτσι τα καταψηφίζουμε.

Στο άρθρο 1 είπαμε ότι η επιτόπου επισκευή του οχήματος δεν μπορεί να γίνει, είναι επικίνδυνη, δεν πρέπει να γίνει. Οι επιχειρήσεις στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 πρέπει να είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για μας. Οι σταθμοί οδικής βοήθειας θα υποκαθιστούν τα συνεργεία οχημάτων; Και αν ναι, με τι μέσα που δεν προβλέπονται από καμία διάταξη του παρόντος νομοσχεδίου;

Το άρθρο 2 έχει μία σειρά από υποπαραγράφους. Είπαμε

στην παράγραφο 1 ότι πρέπει οι επιχειρήσεις να λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο κατά την τουριστική περίοδο στα νησιά. Δεν είναι δυνατόν η Ρόδος, ή κάποιο άλλο νησί, να μην έχει κάλυψη όλο το εικοσιτετράωρο. Στην παράγραφο 2 παρέχουν άμεση και ποιοτική βοήθεια. Πώς καθορίζεται η ποιότητα; Έχουν προσδιοριστεί τα στάνταρ τους; Ποιος θεωρείται ο μέγιστος χρόνος αναμονής του πελάτη, ανάλογα και με την περιοχή που βρίσκεται; Είναι αναγκαία εδώ η συνεργασία, τόσο με ενώσεις καταναλωτών, όσο και με εταιρείες οδικής βοήθειας. Στην παράγραφο 4 για τον ελάχιστο αριθμό φορτηγών οχημάτων που πρέπει να διαθέτουν κατά περιοχή, είναι σκόπιμο να παρθούν υπ' όψιν τα πληθυσμιακά στοιχεία και η γεωγραφική μορφολογία του κάθε νομού. Στην παράγραφο 4 εδάφιο ζ μπορεί ένας συνεργάτης να συνάψει σχέσεις συνεργασίας με περισσότερες από μία εταιρείες οδικής βοήθειας. Διότι αν δεν μπορεί, τότε στα μικρά μέρη, και ιδιαίτερα στα νησιά που ούτε πολλοί διαθέσιμοι συνεργάτες υπάρχουν, ούτε η αγορά χωράει πολλούς, θα επιτραπούν μία ή το πολύ δύο πανελλαδικές μικτές εταιρείες και έτσι πάλι ευνοούνται τα ολιγοπώλια.

Στην παράγραφο 10, που αφορά το απασχολούμενο τεχνικό προσωπικό, πρέπει να προβλεφθεί περισσότερο προσωπικό, ώστε να καλύπτονται οι κανονικές άδειες, τα ρεπό και οι άδειες ασθενείας. Τα ανέφερε και η κυρία Καφαντάρη και ασφαλώς υπήρξε μία μικρή βελτίωση, αλλά δεν είναι αρκετή για να καλύψει αυτές τις ανάγκες.

Στην παράγραφο 11 για τις σχέσεις εργασίας οδικών τεχνικών με την επιχείρηση, επιβάλλεται να έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας με την επιχείρηση και όχι αόριστα με οποιαδήποτε μορφή, όπως λέτε, και το προσωπικό πρέπει να συνάπτει συμβάσεις πλήρους και όχι μερικής απασχόλησης.

Στην παράγραφο 13 αναφέρεται ότι πρέπει να υπάρχει ένας σταθμός ανά νομό. Οι σταθμοί θα είναι της εταιρείας, ή μπορεί να είναι και των συνεργατών της; Δεν μπορεί ένας συνεργάτης που έχει ένα συνεργείο οχημάτων να χρησιμοποιεί αυτό και σε σταθμό της συνεργαζόμενης εταιρείας οδικής βοήθειας; Εφόσον οι επιχειρήσεις υπόσχονται με τις συμβάσεις τους οδική βοήθεια και σε άλλα νησιά, εκτός από τα υποχρεωτικά οχήματα της προηγούμενης παραγράφου, υποχρεούνται να διαθέτουν τουλάχιστον ένα σταθμό βοήθειας και τουλάχιστον δύο οχήματα σε κάθε νησί που δραστηριοποιούνται. Αυτό είναι υπερβολή. Δηλαδή σ' ένα μικρό νησί, για παράδειγμα στην Πάτμο, θα έχει κάποια εταιρεία συνεργάτη σ' ένα σταθμό και δύο οχήματα και τέσσερις οδηγούς; Φανταστείτε πού μπορεί να οδηγήσει αυτό. Καμμία απ' αυτές τις μικρές εταιρείες, που οδηγούνται σε διάλυση, δεν μπορεί να το αντέξει αυτό. Είναι λεόντειος η συμφωνία, κύριε Υπουργέ και αν έχω χρόνο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Λεβέντη, έδατε καμμία ρύθμιση για την Πάτμο; Πού είδατε αυτή τη ρύθμιση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ως παράδειγμα έφερα την Πάτμο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, αλλά το παράδειγμα είναι ατυχές.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, λέω για τα μικρά νησιά και φέρνω σαν παράδειγμα την Πάτμο, που μπορεί να είναι και οποιοδήποτε άλλο νησί. Μήπως όλα αυτά τελικά αποσκοπούν στην επικράτηση μιας εταιρείας πανελλαδικά; Εκτός των οριζόμενων, ελαχίστων, προδιαγραφών υποδομής που πρέπει να διαθέτουν οι σταθμοί οδικής βοήθειας, άλλος μηχανολογικός και λοιπός εξοπλισμός δεν πρέπει να περιγραφεί;

Στο άρθρο 3 λέτε για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που παρέχουν οδική βοήθεια. Εμείς λέμε ότι δεν μπορεί να είναι κερδοσκοπικού χαρακτήρα αυτές οι επιχειρήσεις, γιατί θα οδηγηθούμε σε φαινόμενα, σαν αυτά που φοβόμαστε ότι θα συμβούν με κάθετη αύξηση των ασφαλιστρών.

Στο άρθρο 5 τα ασφαλιστήρια αστικής ευθύνης που αναφέρονται παραπάνω, θα πρέπει να είναι με τους ίδιους όρους και ελάχιστα απαιτούμενα κεφάλαια για όλες τις εταιρείες, ώστε να υπάρχει η ελάχιστη απαιτούμενη, κατά την κοινή λογική, εξασφάλιση των πελατών δικαιούχων της οδικής βοήθειας.

Με τα άρθρα 6 και 7 επίσης διαφωνούμε και τα καταψηφί-

ζουμε.

Στην παράγραφο 7 του άρθρου 8 λέτε ότι πρέπει να υπάρχει κανόνας μίσξιμου χρέωσης, ώστε να προστατεύονται οι καταναλωτές είτε Έλληνες είτε ξένοι. Οι αλλοδαποί, λέει, καταβάλουν εφάπαξ ποσό, χωρίς σύναψη σύμβασης. Δεν ξέρω πώς αυτό θα εξασφαλίζεται.

Στο άρθρο 10 το ύψος του ασφαλιστρού διαμορφώνεται ανάλογα με το κόστος λειτουργίας της επιχείρησης οδικής βοήθειας; Δεν ξέρω αν αυτό θα εξυπηρετεί τους καταναλωτές ή την εταιρεία.

Το άρθρο 11 το καταψηφίζουμε, όπως και τα άλλα άρθρα, γιατί πιστεύουμε ότι δεν θα προσφέρουν κάτι το καλό στους καταναλωτές. Απεναντίας θα ευνοήσουν ορισμένα μεγάλα συμφέροντα, τα οποία είναι γνωστά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, είκοσι οκτώ μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί-καθηγητές του Α' Γενικού Λυκείου Νίκαιας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Θα παρακαλέσω να μου επιτρέψετε να εκφράσω την προσωπική μου συγκίνηση, γιατί το γυμνάσιο Νίκαιας τελείωσα κι εγώ. Τότε ήταν μόνο ένα. Στη Νίκαια γεννήθηκα, στη Νίκαια κατοικώ και τη Νίκαια εκπροσωπώ μαζί με άλλους δήμους στο Κοινοβούλιο. Εύχομαι κάποιοι από σας να αξιωθούν να εκπροσωπήσουν την περιφέρειά μας σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, που αποτελεί το τέμενος της δημοκρατίας. Και πάλι, να έχετε πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Κατόπιν της επιστολής που μας απέστειλε ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός, ο ειδικός αγορητής του κ. Ροντούλης, Βουλευτής Λάρισας, έχει το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είδα ότι με τις ρυθμίσεις που κάνατε ήδη έχετε επιφέρει αλλαγές όσον αφορά και τον αριθμό των οχημάτων, αλλά και τον αριθμό των εργαζομένων. Άρα, σας ερωτώ: Γιατί δεκαοκτώ και όχι είκοσι, γιατί είκοσι και όχι είκοσι δύο και γιατί δεκαοκτώ στο Νομό Αττικής τα οχήματα και όχι δεκαπέντε; Άρα, λοιπόν, και μόνο οι αριθμητικές μεταβολές που κάνατε δείχνουν ότι κινηθήκατε με μεγάλη προχειρότητα τουλάχιστον, για να μη χρησιμοποιήσω βαρύτερη έκφραση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να τις πάρω πίσω τότε. Εσείς το ζητήσατε χθες.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ναι, το ζητήσαμε, αλλά δεν ζητήσαμε αριθμητικά δεδομένα. Εμείς ζητήσαμε με σοβαρότητα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Γείτονα, παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Σε μένα κάνετε παρατήρηση; Στον Υπουργό να την κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεχίστε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προστατεύστε με, γιατί πρέπει να συνεχίσω. Και εμείς μιλάμε άνευ χειρογράφων...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Δεν είναι δυνατόν να διακόπτεται έτσι ο ομιλητής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Γείτονα, εσείς έχετε περάσει από το Προεδρείο. Μη με υποχρεώνετε τώρα να παρατηρώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Εγώ θέλω να προστατεύετε τον ομιλητή. Γι' αυτό μίλησα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μα, δεν έχετε το λόγο. Καθήστε κάτω.

Συνεχίστε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, για να μην διαστρεβλώνετε τα λεχθέντα, τουλάχιστον από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό, θα σας πω ότι εμείς είπαμε, η διοίκηση της κάθε

επιχείρησης να διευθετεί το ζήτημα αυτό. Δεν είπαμε συγκεκριμένους αριθμούς, τους οποίους και ικανοποιήσατε. Είπαμε ότι η αγορά μόνη της θα καθορίσει και τον αριθμό των οχημάτων και τον αριθμό των εργαζομένων, που πρέπει να απασχολεί μία επιχείρηση, δηλαδή το πελατολόγιό της θα καθορίσει τα πράγματα αυτά. Αυτό είπαμε προς αποφυγή παρεξηγήσεων. Δεν λέω ότι σκοπίμως το κάνατε, αλλά πρέπει να αναφέρω την πραγματικότητα.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, βλέπω ότι στις τελικές υπογραφές λείπει ένα Υπουργείο που θα πρέπει να είναι συναρμόδιο τουλάχιστον, το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, διότι εμείς δεν λέμε «οδική βοήθεια» και ξέρετε καλά γιατί λέμε «τουριστική βοήθεια» ή «βοήθεια κατά τη μετακίνηση». Τουλάχιστον εσείς που θητεύσατε στην Ευρωπαϊκή Ένωση το γνωρίζετε καλά. Θα πρέπει να υπάρχει και το συναρμόδιο Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, η υπογραφή του κ. Αβραμόπουλου.

Τελικά, ενδιαφερόμαστε μόνο για τις λαμαρίνες και για τα σίδερα; Η βοήθεια δεν συμπεριλαμβάνει ανθρώπους που έπαθαν ένα ατύχημα και που θα πρέπει άμεσα να μεταφερθούν σ' ένα νοσοκομείο; Θα μου πείτε ότι αυτό είναι θέμα του Ε.Κ.Α.Β.. Ναι, αλλά ξέρουμε όλοι τι συμβαίνει με τις καθυστερήσεις και ξέρουμε όλοι ότι χρειάζεται άμεση επέμβαση. Άρα, λοιπόν, γιατί δεν υπάρχει η υπογραφή του συναρμόδιου για μας Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης;

Στο άρθρο 15, κύριε Υπουργέ, μιλάτε για ελληνικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων. Εδώ μάλλον θα πρέπει να εννοείτε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί ελληνικού εδάφους. Θα πρέπει να το αλλάξετε, διότι αν διατηρήσετε τον όρο «ελληνικές», με τις αλλοδαπές τι θα γίνει; Εννοείτε προφανώς επί ελληνικού εδάφους.

Έρχομαι σε δύο άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία θα πρέπει να δείτε με μεγάλη προσοχή. Θέμα πρώτο: Άρθρο 8, παράγραφος 5. Πρόκειται για μία «αμαρτωλή» παράγραφο, κύριε Υπουργέ, και θα σας πω γιατί. Εγώ ξέρω ότι με βάση το άρθρο 4, παράγραφος 1 του Συντάγματος όλοι οι Έλληνες είναι ίσοι μεταξύ τους. Εσείς τώρα εδώ εισάγετε κενά δαιμόνια. Λέτε δηλαδή ότι στην περίπτωση που ένα όχημα ακινητοποιηθεί και δεν έχει σύμβαση ή δεν έχει ασφάλιση, θα πρέπει να περισυλλέγεται μόνο από τις μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Γιατί εισάγετε αυτήν τη διάκριση; Γιατί υποτιμάτε τον κόσμο των ασφαλιστικών εταιρειών; Με ποια λογική απαγορεύετε στις ασφαλιστικές να μεταφέρουν το ακινητοποιηθέν όχημα; Νομίζω ότι μ' αυτό θα αντιμετωπίσετε και νομικής φύσεως προβλήματα επί αυτού του άρθρου.

Παραμένω στο άρθρο 8, στην ίδια παράγραφο, κύριε Υπουργέ, όπου υπάρχει το εξής ακατανόητο: Σε περίπτωση που ακινητοποιηθεί κάποιο όχημα και δεν έχει ασφάλιση ή σύμβαση, τότε προσέξτε, αγαπητοί συνάδελφοι, τι γίνεται. Ενεργοποιείται ο εξής μηχανισμός: Θα πρέπει να πάει εκεί η μία ασφαλιστική εταιρεία και «υποχρεώνεται» ο οδηγός –γιατί αυτό θα γίνει στην πράξη, διότι ο άνθρωπος επείγεται εκείνη, τη στιγμή που είναι σταματημένος στο δρόμο με την οικογένειά του- να συνάψει εξαμηνιαία σύμβαση με τη μία ασφαλιστική και επιπροσθέτως να πληρώσει και ένα εφάπαξ ποσό.

Σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ: Αυτή είναι η συνδρομή του Υπουργείου σας όσον αφορά την καταπολέμηση της ακρίβειας; Να το πω και διαφορετικά. Με ποια λογική τη στιγμή που με «εξαναγκάζεις» να γίνω συνδρομητής, μου βάζεις και ως «καπέλο» αυτό το εφάπαξ ποσό; Αυτό το εφάπαξ ποσό σε άλλο τμήμα του νομοσχεδίου το χαρακτηρίζετε ως κόμιστρο και ξέρετε πολύ καλά ότι όταν χαρακτηρίζεται κάτι ως κόμιστρο, απαγορεύεται από τις κείμενες διατάξεις. Επομένως, δεν το καταλαβαίνω. Θα μπορούσα να καταλάβω ότι εφόσον το όχημα είναι ανασφάλιστο ή δεν υπάρχει κάποια σύμβαση, θα βάλετε κάποιο ποσό την ώρα που πάει κάποιος και παρέχει τη συνδρομή αυτή. Εσείς τι κάνετε; Και εφάπαξ ποσό και εξαμηνιαία συνδρομή. Αυτό επιβαρύνει τον καταναλωτή ή δεν τον επιβαρύνει; Πρέπει να ξέρουμε για τι πράγμα μιλάμε και για τι επιβαρύνσεις μιλάμε.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α'

Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ**)

Έρχομαι τώρα στο εξής κομβικό για μας ζήτημα, κύριε Υπουργέ: Εδώ δημιουργείται ένα νομοθετικό πλαίσιο δύο επιπέδων. Να σας πω γιατί. Ξέρετε ότι υπάρχει το ν.δ. 400/70 και υπάρχει και το π.δ. 103/90. Αυτά τα καταργείτε, κύριε Υπουργέ; Κοίταξα τις διατάξεις που καταργούνται και δεν τα καταργείτε. Δηλαδή εδώ τώρα τι θα έχουμε; Θα έχουμε το παλιό νομοθετικό καθεστώς-πλαίσιο το οποίο γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι σύμφωνο με τις κοινοτικές οδηγίες και δημιουργείται τώρα ένα άλλο με το παρόν νομοσχέδιο, το σύννομο του οποίου –για να μην χρησιμοποιήσω άλλες εκφράσεις- τουλάχιστον αμφισβητείται. Γιατί δεν το λιάμε να καταργήσετε το παλιό; Διότι ξέρετε ότι είστε εκτεθειμένοι από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έρχομαι στους ορισμούς, στο άρθρο 1, παράγραφος 2 εδάφιο α'. Δίδεται μία ονομασία, ένας νεολογισμός, «αυτόνομες πανελλαδικές». Εγώ θα σας ρωτήσω εν τη απουσία μου γιατί όχι και αυτόνομες περιφερειακές.

Κύριε Υπουργέ, εσείς που θητεύσατε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γνωρίζετε καλύτερα από τον καθένα τις κείμενες κοινοτικές διατάξεις, είναι δυνατόν εν έτει 2008 και με σας «στο τιμόνι» του Υπουργείου να γίνεται λόγος για πανελλαδικές τη στιγμή που αυτές οι επιχειρήσεις –το γνωρίζετε κι εσείς και μπορώ να σας δείξω παρακάτω- δραστηριοποιούνται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο; Δηλαδή ποια η σημασία του όρου «πανελλαδικές», τη στιγμή που μιλάμε για πανευρωπαϊκή διάσταση των επιχειρήσεων αυτών; Αυτό επιτάσσουν οι κείμενες κοινοτικές διατάξεις. Άρα, λοιπόν, υπάρχει και σ' αυτό το σημείο ένα μεγάλο πρόβλημα.

Καταλήγοντας, κύριε Υπουργέ, θα πω ότι εμείς διαφωνούμε στο εξής: Θεωρούμε ότι ο όρος «οδική βοήθεια» που χρησιμοποιείτε είναι εν τη γενέσει του λανθασμένος. Ο σωστός όρος θα ήταν «βοήθεια κατά τη μετακίνηση» ή, αν θέλετε, «τουριστική βοήθεια». Εσκεμμένα το αποφεύγετε αυτό το πράγμα και το τόνισα και χτες και δεν έλαβα απάντηση.

Θα πρέπει να σας πω το εξής: Ο ευρύτερος όρος που χρησιμοποιούμε εμείς και όχι αυτός της οδικής βοήθειας που λέτε εσείς έχει υποκλάδους. Είναι η οικονομική συνδρομή, είναι η ιατρική συνδρομή και είναι και η οδική συνδρομή. Θα πρέπει να το δείτε και αυτό.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Ροντούλη. Τώρα έχετε τα φιλολογικά σας, προφανώς.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Είναι ζητήματα νομικής ουσίας, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε.

Για να καταλήξω, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να θέσω σ' ένα λεπτό το ζήτημα των συνεργατών. Οι άνθρωποι αυτοί που δραστηριοποιούνται σε νομαρχιακό επίπεδο, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, θα πάθουν «ολοκαύτωμα» και θα σας πω γιατί. Πρώτον, πώς θα πληρώσουν σε μηνιαία βάση το προσωπικό το οποίο εσείς τους επιβάλλετε να έχουν; Έχετε ρωτήσει τους ανθρώπους αυτούς; Εγώ τους ρώτησα στην περιοχή μου, τη Λάρισα. Δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στα έξοδα, άρα θα κλείσουν. Λέτε να συνεργαστούν. Μα, είναι καταπληκτικό φαινόμενο από έναν φιλελεύθερο Υπουργό να ακούμε δι' άνωθεν επιβολή κοινοπραξίας. Είναι παγκόσμια πρωτοτυπία αυτό το πράγμα. Αν θέλουμε να συνεργαστούμε, θα συνεργαστούμε μόνοι μας, δεν θα μας επιβάλει κάποιος κρατικός φορέας να συνεργαστούμε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Γιατί αφαιρείτε τη δυνατότητα απ' αυτούς τους ανθρώπους που δραστηριοποιούνται σε νομαρχιακό επίπεδο να λειτουργήσουν ανεξάρτητα; Γιατί τους προσκολλάτε σε μία μικτή και το πελατολόγιο των ανθρώπων αυτών πηγαίνει απευθείας στη μικτή; Αυτό δεν θα επιβαρύνει το ασφάλιστρο; Δεν θα επιβαρύνει το κόστος; Υποχρεωτικά θα το επιβαρύνει.

Κύριε Υπουργέ, δεν περίμενα από σας, έναν άνθρωπο που

θήτευσε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που έχει την αντίληψη περί οικονομίας που εσείς έχετε, να προχωρήσει σ' ένα τέτοιο νομοσχέδιο κρατικίστικης νοοτροπίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών.

Το λόγο έχει ο κ. Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αρχίσω την ομιλία μου από ένα θέμα το οποίο δεν έχει σχέση με το νομοσχέδιο, αλλά θεωρώ ότι πρέπει να έρθει άμεσα, επείγοντως στο Βήμα της Βουλής. Και είναι το θέμα της εξαγοράς της αλυσίδας «ΓΕΡΜΑΝΟΣ» από την εταιρεία «COSMOTE».

Επί δύο χρόνια επιχειρείται μία συγκάλυψη στο θέμα αυτό και για πρώτη φορά αρχίζει να ρίχνεται φως στην ιστορία. Για πρώτη φορά υπάρχουν σαφέστατες ενδείξεις ότι υπήρξε χειραγώγηση της μετοχής, η οποία και καθόρισε το υπερβολικό, εξωφρενικό, απαράδεκτο και σκανδαλώδες ύψος του τιμήματος, το οποίο έφτασε στα 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ, 1,5% του Α.Ε.Π..

Αυτή η ιστορία στη φάση που βρίσκεται, που απασχολεί επιτέλους πλήρως την ελληνική δικαιοσύνη, όπου εξετάζονται ανωμοτί μάρτυρες, έχει βρει προσχώματα. Το πρόσχωμα εδράζεται πρώτα απ' όλα στις κινήσεις της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς –στους οποίους έχω απευθύνει και έγγραφο για να προσωποποιήσω και τη δική τους ευθύνη- που ενώ έχουν στα χέρια τους το πόρισμα των ελεγκτών, που καταδεικνύει την ευθύνη για τη χειραγώγηση, προσπαθούν να κερδίσουν χρόνο –άραγε υπέρ ποίου να κερδίσουν χρόνο;- αποστέλλοντας το πόρισμα αυτό και ερωτήματα –δεν ξέρω τι είδους ερωτήματα- προς την Ευρωπαϊκή, λέει, Ένωση των Επιτροπών Κεφαλαιαγοράς.

Το δεύτερο είναι ότι μέσα στην ίδια την επιτροπή διακόπτονται συνεδριάσεις, προκειμένου να αρθρώσουν τις απόψεις τους άνθρωποι, οι οποίοι ευθέως εκπροσωπούν εμπλεκόμενους στην υπόθεση αυτή.

Τρίτον, η Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία μετέχει δι εκπροσώπου της στην επιτροπή, οφείλει άμεσα –και απηύχθηνα έγγραφο στον κ. Γκαργκάνη, το Διοικητή της Τραπεζής- από τη στιγμή που κατέχει ο εκπρόσωπος αυτός το πόρισμα, να το δώσει στη δημοσιότητα, για να εκπληρώσει το ρόλο της, που είναι η διαφάνεια και το δημόσιο συμφέρον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα είναι τεράστιας σημασίας. Πιστεύω δε, ότι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ο οποίος επανειλημμένα αρέσκειται να χρησιμοποιεί τις φράσεις «άπλετο φως», «το μαχαίρι στο κόκαλο», έχει μία ευκαιρία να δώσει εντολή στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας να φέρει την έκθεση αυτή στη δημοσιότητα και αμελητί να την παραδώσει στη δικαιοσύνη.

Έρχομαι στο σχέδιο νόμου.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά θα ψήφιζα αυτό το σχέδιο νόμου. Είναι μία προσπάθεια ειλικρινής. Έχω, όμως, δύο θέματα, τα οποία είναι σημαντικά και εδράζονται περισσότερο στη λογική παρά στα τεχνικά στοιχεία.

Ξέρετε, τα σχέδια νόμου αν δεν διέπονται από μία λογική, ενδεχομένως όση προσπάθεια και να κάνουμε, τότε τα τεχνικά στοιχεία δεν μπορούν να λύσουν θέματα. Και γίνονται συγκεκριμένος:

Ποιος είναι ο στόχος της οδικής βοήθειας και γιατί προσπαθούμε να την οργανώσουμε με νομοθεσία; Είναι η εξυπηρέτηση των πολιτών, αυτών που βρίσκονται στους δρόμους και έρχονται κάποια στιγμή σε μία ανάγκη να χρησιμοποιήσουν μία τέτοια βοήθεια. Υπάρχει δυνατότητα να θωρακίσουμε την υποχρέωση ενός ολόκληρου συστήματος, ενός κλάδου της οικονομίας να δώσει ουσιαστική, έγκαιρη βοήθεια, η οποία να μην έχει μέσα στοιχεία εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης στην αγορά, εκμετάλλευσης μιας σειράς παραγόντων και ιδιαίτερα της ανάγκης και της αδυναμίας που βρίσκεται κάποιος ο οποίος είναι σε μία ερημιά και έχει ένα αυτοκίνητο χαλασμένο; Μόνο ένας είναι ο τρόπος και είναι ο εξής: Αν υπάρχουν σαφείς, απο-

λύτως επαρκώς προσδιορισμένες υποχρεώσεις όλου αυτού του κλάδου της αγοράς απέναντι στους χρήστες της οδικής βοήθειας.

Τι θα βοηθήσει, αν πούμε ότι μία εταιρεία έχει είκοσι αυτοκίνητα ή δέκα ή τριάντα εάν αυτά τα είκοσι ή τα δέκα ή τα τριάντα κατά 95% είναι χαλασμένα, για παράδειγμα και υφίστανται μόνο στην άδεια; Τι θα βοηθήσει αν είναι 1,3 οι οδηγοί ή 1,6 ή 10 ανά όχημα εάν όλοι αυτοί δεν κάνουν σωστά τη δουλειά τους; Τι θα βοηθήσει εάν δεν έχουμε αυτό το οποίο θα επεδίωκε κανονικά –και πιστεύω ότι επιδιώκεται– μία πυκνότητα δικτύου τέτοια, η οποία πραγματικά να προσφέρει υπηρεσία; Με τον τρόπο αυτό δεν λύνεται το θέμα.

Και δεν λύνεται, διότι εδώ είναι σαφές ότι είμαστε ανάμεσα σε δύο πυλώνες, σε δύο βάρκες. Και τελικά, μέσα στο νερό θα πέσουν. Η μία βάρκα είναι οι μεγάλες εταιρείες, οι οποίες θέλουν με τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθεί η νομοθεσία να βγάλουν έξω από το παιχνίδι τις μικρές εταιρείες και οι μικρές εταιρείες θέλουν να επιβιώσουν, χωρίς όμως να έχουν και αυτές ιδιαίτερα σκληρούς κανόνες λειτουργίας.

Πώς μπορούμε να παντρέψουμε αυτά τα δύο; Μόνο μ' ένα τρόπο: Εάν έχουμε τη δυνατότητα –και πιστεύω ότι έχουμε τη δυνατότητα και θα έχετε στήριξη σε αυτό– να επιβληθούν σαφείς κανόνες λειτουργίας και υποχρεώσεις.

Σας λέω ένα παράδειγμα: Υπάρχει μία εταιρεία στη χώρα, η οποία έχει πεντακόσια αυτοκίνητα, αλλά εσείς περιμένετε πεντακόσιες ώρες μέχρι να έρθει το αυτοκίνητο. Δεν θα πρέπει η νομοθεσία να έχει επιβάλει την ύπαρξη ενός εμπορικού δικτύου, το οποίο αυτομάτως περιπίπτει σε άλλη εταιρεία με υποχρέωση των ιδίων, στους οποίους υπάρχει η συνδρομή, να δώσουν τη βοήθεια μέσω τρίτου; Πώς θα γίνει αυτό, αν δεν το περιγράψουμε εμείς;

Χρειάζεται, λοιπόν, πάρα πολύ απλά να αναπτυχθεί η έννοια του εμπορικού δικτύου και οι υποχρεώσεις έγκαιρης παροχής οδικής βοήθειας. Όλα τα άλλα, δίνουν μία θεωρητική βάση στην όλη προσπάθεια, η οποία είμαι απολύτως βέβαιος ότι δεν πρόκειται να τηρηθεί.

Κι ένα δεύτερο σχόλιο, το οποίο θέλω να κάνω. Βλέπω ότι έχουν έρθει δύο τροπολογίες που αφορούν το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης. Κάναμε μία νομοθεσία εδώ το 2003. Η νομοθεσία αυτή προσέκρουσε στη λυσσώδη αντίδραση διαφόρων πολιτικών παραγόντων και ιδιαίτερα του τέως Πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη. Προσέκρουσε εκεί, διότι υπήρχε μία αντίληψη ότι θα πρέπει να έχει ο καθένας από εμάς διάφορα «δοβλέτια». Εδώ είναι το Ελληνικό Κοινοβούλιο. Δεν μπορούν να υπάρχουν δοβλέτια. Δεν μπορεί να υπάρχει η αίσθηση ότι εγώ έχω δικούς μου τους τάδε και οι άλλοι δεν είναι δικοί μου και αυτοί που δεν είναι δικοί μου, να πάνε να «κόψουν το λαμό τους».

Συμφώνησε η Βουλή κάτι. Και ακούω σήμερα ότι είναι ανάγκη να προχωρήσουμε σε αλλαγές, διότι δεν εφαρμόζεται ο νόμος. Ποιος ευθύνεται που δεν εφαρμόζεται ο νόμος; Ευθύνονται όλοι αυτοί, τους οποίους ρίχνουμε σ' ένα σπαραγμό; Θα γίνει η Ελλάδα νοοτροπίας Κοσόβου: όποιος έχει πέντε φλόμπερ τραβάει ένα δίχτυ και περικλείει μία χώρα και εκδίδει διαβατήρια;

Η Ελλάδα έχει έννομη τάξη και οφείλετε κι εσείς και οι αρμόδιοι Υπουργοί να την υπερασπιστούν! Τέτοια διαδικασία είναι απαράδεκτη!

Είμαι βέβαιος, κύριε Υπουργέ, ότι δεν θα δεχθείτε να υπάρξει αυτή η αλλαγή.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Η συνάδελφος κ. Μερεντίτη έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι συμφωνούμε εδώ μέσα ότι η οδική βοήθεια χρειάζεται ένα σύγχρονο και ισχυρό νομοθετικό πλαίσιο που να εξασφαλίζει ποιότητα για τον Έλληνα καταναλωτή, που να μπορεί να βάλει τάξη στην όλη ιστορία, να μπορεί να ρυθμίσει την αγορά. Συμφωνούμε όλοι ότι ο πολίτης ως καταναλωτής των υπηρεσιών οδικής ασφάλειας θα πρέπει να προστατεύεται και να εξυπηρετείται.

Είναι, όμως, επίσης αναγκαίο να υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για έναν υγιή ανταγωνισμό, για να λειτουργήσει και αυτός ο τομέας της επιχειρηματικής δραστηριότητας σωστά για όποιον θέλει να δραστηριοποιηθεί σε αυτή τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Πρέπει επιτέλους να μπου κανόνες στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών στον κλάδο της οδικής βοήθειας, να θεσπιστούν ρυθμίσεις που να θωρακίζουν τα δικαιώματα των καταναλωτών, να διευκολύνουν τη διεκδίκηση αξιώσεων, ικανοποίηση σε περίπτωση αθέτησης υποσχέσεων και πλημμελούς παροχής υπηρεσιών, να εναρμονίζονται με τους νόμους και την προστασία των καταναλωτών και να υπάρχουν οι αντίστοιχες προβλέψεις για την υποβολή διοικητικών κυρώσεων στους παρανομούντες.

Είπε και ο συνάδελφος Βερελής προηγουμένως, ότι τίποτε μα τίποτε δεν εξασφαλίζεται από το σοβαρό νομοσχέδιο.

Εμείς πιστεύουμε ότι η οδική βοήθεια πρέπει να έχει κοινωνικό χαρακτήρα. Δυστυχώς, η Κυβέρνησή σας για άλλη μία φορά αντί να προσάψει τα συμφέροντα των πολιτών, προσφέρει την αρωγή και την αμέριστη συμπαράστασή της στους φυσικούς της συμμάχους, δηλαδή τις μεγάλες επιχειρήσεις και τα ολιγοπώλια.

Έρχεται στη Βουλή μ' ένα σχέδιο νόμου που διαμορφώνει ένα ιδιότυπο ολιγοπώλιο στην αγορά και οδηγεί σε κλείσιμο τις μικρές εταιρείες.

Καθιερώνει το νομοσχέδιο ποσοτικά κριτήρια, προκειμένου οι εταιρείες να μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην οδική βοήθεια, τόσο σε τοπική, όσο και σε πανελλαδική κλίμακα. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους, όμως, των επιχειρηματιών οδικής βοήθειας, τα κριτήρια αυτά είναι εξαντλητικά. Απ' ό,τι φάνηκε και στη συνάντησή με τους φορείς στην επιτροπή, περίπου τρεις χιλιάδες εργαζόμενοι θα βρεθούν χωρίς δουλειά, γιατί θα κλείσουν, με τα κριτήρια που βάζετε.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, πολύ απλά ήθελα να σας ρωτήσω και το εξής: Την Τρίτη το απόγευμα στις 18.00' η Ν.Ε.Τ. μετέδωσε ότι συναντήθηκαν οι επιχειρηματίες που απεργούν έξω από το Υπουργείο σας με το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου σας, διότι δεν συνάντησαν εσάς και δεσμεύθηκε ο Γενικός Γραμματέας ότι θα ικανοποιήσει τα αιτήματά τους, δηλαδή, τα είκοσι οχήματα, τους οδηγούς κ.λπ..

Και αναρωτιέμαι –θα ήθελα να μου το πείτε στα ελληνικά, μιας και αυτά καταλαβαίνω, γιατί σας άκουσα πριν να δυσανασχετείτε που είστε υποχρεωμένος ελληνικά να μας εξηγήτε και όχι ευρωπαϊκά εδώ μέσα– εάν έχετε σκοπό να αλλάξετε, γιατί τότε περνάτε το νομοσχέδιο σήμερα; Ποιους εμπαίζετε; Αυτούς που συναντήσατε –όχι εσείς, ο Γενικός Γραμματέας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν καταλάβατε, κυρία συνάδελφε, ότι έχω καταθέσει αλλαγές; Τις μοιράσαμε. Τι λέτε τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, μη διακόπτετε την κυρία συνάδελφο. Να ζητάτε την άδεια από το Προεδρείο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Διαβάστε τις αλλαγές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, μη διακόπτετε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Μην εκνευρίζετε τόσο πολύ. Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να δείχνετε λίγο περισσότερο σεβασμό σε μας που μιλάμε και να μην δείχνετε τόσο εκνευρισμένο, απαξίωτικό ως προς τα ερωτήματα που σας θέτουμε.

Ήμουν σαφής. Απαντήστε. Αυτούς που συνάντησε ο Γενικός Γραμματέας εμπαίζετε, ή εμάς εδώ μέσα που νομοθετούμε και μετά από λίγο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτά που δεσμεύθηκε ο Γενικός Γραμματέας τα έχουμε συμπεριλάβει στις τροπολογίες, τις οποίες προφανώς δεν διαβάσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, δεν πρέπει να διακόπτετε τη συνάδελφο. Πάρτε το λόγο μετά την αγόρευσή της ή εάν σας επιτρέπει η ίδια, να παρέμβετε.

Συνεχίστε, κυρία Μερεντίτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος σας, λειτουργούν ως αντικίνητρο για την έναρξη μιας τέτοιας επιχειρηματικής δραστηριότητας και ανεβάζουν πάρα πολύ το κόστος της έναρξης, αλλά και της λειτουργίας μιας τέτοιας επιχείρησης. Θα θέλαμε να μας πείτε με ποια λογική, μετά από ποια πορίσματα ποιας μελέτης βάζετε αυτές τις προϋποθέσεις: τα οχήματα, τους οδηγούς κ.λπ.. Από πού προκύπτουν; Υπάρχει συγκεκριμένο σκεπτικό με το οποίο μπήκαν; Διότι δύο τινά μπορεί να συμβαίνουν: ή πρέπει να πιστέψουμε ότι τα κριτήρια έχουν βγει «στο πόδι» ή ότι εξυπηρετούν άλλες καταστάσεις.

Η σύγχυση που επικρατεί με το διαχωρισμό των επιχειρήσεων σε αυτόνομες πανελλαδικές και μεικτές πανελλαδικές, ενισχύει επίσης την εντύπωση που διαχέεται ότι προς κάπου αλλού, προς κάποια συγκεκριμένη κατεύθυνση οδηγείται η ιστορία, για να εξυπηρετηθούν συγκεκριμένες επιχειρήσεις του κλάδου. Ουσιαστικά, οι τοπικές επιχειρήσεις τίθενται εκβιαστικά υπό την κηδεμονία των μικτών πανελλαδικών ή κλείνουν. Ο τοπικός επιχειρηματίας –πάροχος υπηρεσιών τοπικής βοήθειας βάσει των διατάξεων του νόμου σας, δεν θα μπορεί πλέον να ασκήσει αυτόνομα τη δραστηριότητά του, αλλά θα υποχρεούται να συνεργαστεί με τις μικτές πανελλαδικές. Ούτε καν σύμβαση με τους ήδη υπάρχοντες πελάτες του δεν μπορεί να υπογράψει, παρά μόνο διαμέσου των μικτών πανελλαδικών. Όλα αυτά σημαίνουν και αύξηση του κόστους για το συνδρομητή-καταναλωτή.

Μ' αυτόν τον τρόπο καθιερώνεται μονοπώλιο των επιχειρήσεων Αττικής και Θεσσαλονίκης, γιατί χωρίς αυτές δεν θα είναι εφικτή η συνεργασία των μικρών ανεξάρτητων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας της περιφέρειας. Ακόμη και αν συμφωνήσουν επιχειρήσεις δύο ή τριών νομών –εάν γίνει αυτό εφικτό- εάν δεν συμμετάσχουν οι επιχειρήσεις Αττικής και Θεσσαλονίκης, αυτό πέφτει στο κενό.

Επίσης, δεν διευκρινίζετε ποιος χορηγεί και εποπτεύει τις άδειες λειτουργίας. Οι διευθύνσεις των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων ή η Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης; Η εμπειρία μας από τα μονοπώλια καταδεικνύει ότι τελικά καταλήγουν εις βάρος του καταναλωτή.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιχειρείται μια μεγάλη αδικία για τον καταναλωτή. Το πολυθρόνητο ξεκαθάρισμα στο χώρο της οδικής βοήθειας λειτουργεί αποκλειστικά και μόνο προς όφελος των μεγάλων επιχειρήσεων, που ειδικεύονται στο χώρο της οδικής βοήθειας και στο τέλος πολύ φοβούμαι ότι θα κληθεί να πληρώσει περισσότερα ο καταναλωτής για τις ίδιες ακριβώς υπηρεσίες. Σήμερα, το κόστος διαμορφώνεται στα 150 ευρώ και όπως είπε ο Πρόεδρος της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών κατά την ακρόαση φορέων, μπορεί να φτάσουμε και στο τριπλάσιο.

Δυστυχώς, εκτός από κάποιες αόριστες αναφορές για καλή και ποιοτική εξυπηρέτηση, πουθενά δεν φαίνεται να υπάρχει μέριμνα προστασίας του συνδρομητή-χρήστη. Πουθενά δεν αναφέρεται πώς θα προστατεύονται. Οι όποιες κυρώσεις που θέσπιζε ο νόμος, αφορούν τις άδειες και τις προδιαγραφές που πρέπει τελικά να διευκολύνουν τη δημιουργία καρτέλ.

Και εγώ σας ερωτώ -ειπώθηκε και πριν: Τι θα γίνει εάν δεν υπάρχει σωστή, αλλά πλημμελής εξυπηρέτηση; Πώς και πού θα ζητήσει τη δικαίωσή του ο καταναλωτής; Θα έπρεπε, νομίζω, να υπάρχουν σαφέστερες ποινικές ρήτρες, ίσως και η αφαίρεση της άδειας, εάν υπάρξουν θύματα ως προς την εξυπηρέτηση, γιατί τώρα δεν φαίνεται πουθενά ότι μπορεί να προσφύγει για να βρει το δικίο του.

Τέλος, είδα στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους να αναφέρεται ότι θα αυξηθούν και οι θέσεις εργασίας. Από πού προκύπτει αυτό; Από τον αφανισμό των μικρών επιχειρήσεων;

Θέλω εδώ, για να προλάβω την κριτική σας, να σας πω ότι εμείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. είμαστε οι πρώτοι που θέλουμε να μπουν κανόνες και στις μικρές και στις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου. Όμως, μ' αυτόν τον βίαιο τρόπο που το επιχειρείτε, χωρίς ουσιαστικά περίοδο προσαρμογής, χωρίς κίνητρα τους αναγκάζετε ή να μπουν κάτω από τους δύο, τρεις μεγάλους ή να οδηγηθούν στο κλείσιμο. Πάντως, με κανένα τρόπο δεν τους

προστατεύετε και από πουθενά δεν απορρέει ότι προστατεύετε τον καταναλωτή και την ποιότητα παροχής υπηρεσιών.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε την κα Μερεντίτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Παρασκευής 29 Φεβρουαρίου 2008.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 129 παράγραφος 2 και 3, 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 666/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κυριάκου Μητσότακη προς τους Υπουργούς Πολιτισμού και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την απαγόρευση λειτουργίας των γυμναστηρίων τις Κυριακές.

2. Η με αριθμό 670/42/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Παπανδρέου προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η δημόσια Πρωτοβάθμια Δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

3. Η με αριθμό 685/44/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση της Προέδρου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αλέκας Παπαρήγα προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τα αεροδρόμια της χώρας μας κ.λπ..

4. Η με αριθμό 671/43/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με τη θητεία του Πρωθυπουργού ως Υπουργού Πολιτισμού κ.λπ..

5. Η με αριθμό 669/41/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την ονομασία των Σκοπίων και την ένταξή τους στο ΝΑΤΟ.

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

1. Η με αριθμό 668/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολου Κατσιφάρα προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τις καθυστερήσεις στις εργασίες του νέου Αρχαιολογικού Μουσείου της Πάτρας κ.λπ..

2. Η με αριθμό 686/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Καραθανασόπουλου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αντισεισμική θωράκιση των σχολείων της Μεσσηνίας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 677/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Δραγασάκη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη φοροδιαφυγή που πραγματοποιείται μέσω των «φορολογικών παραδείσων» κ.λπ..

4. Η με αριθμό 672/26.2.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Βαΐση Αποστολάτου προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά κ.λπ..

Το λόγο έχει ο κ. Μπαντουβάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε απόψε, αποτελεί μία προσπάθεια του Υπουργείου Μεταφορών να διαμορφώσει επιτέλους ένα βιώσιμο δίκτυο παροχής οδικής βοήθειας σε όλους τους πολίτες της χώρας, αλλά και σε οποιοδήποτε σημείο της χώρας.

Έρχεται, λοιπόν, να καταστήσει σαφείς τις προϋποθέσεις ίδρυσης, λειτουργίας και εποπτείας των εταιρειών παροχής οδικής βοήθειας. Μέσα στο πλαίσιο αυτό ορίζει τα σύνολα των ελάχιστων μονάδων σε ανθρώπινο, αλλά και σε τεχνικό δυναμικό, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε περιοχής της χώρας, ώστε

όλες ανεξαιρέτως να έχουν την ίδια εξυπηρέτηση στον τομέα της οδικής βοήθειας και μάλιστα σε εικοσιτετράωρη βάση. Ταυτόχρονα, ενοποιεί το σύνολο του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδος, επιτρέποντας για πρώτη φορά ακόμη και σε μη ασφαλιστικές εταιρείες να ασκούν τη δραστηριότητα αυτή σε πανελλαδικό επίπεδο, εφόσον βέβαια πιστοποιημένα πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις.

Παράλληλα, προσδιορίζει με διαφάνεια και σαφήνεια και εξασφαλίζει την τήρηση στο απόλυτο των δικαιωμάτων των συμβαλλομένων πλευρών, ώστε να μπορούν τόσο οι επιχειρηματίες, όσο και οι πολίτες να δέχονται τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας και να αισθάνονται κατοχυρωμένοι.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ενδεχομένως όλα αυτά να φαίνονται μικρότερης σημασίας και ακούγοντας κάποιους τους ομιλητές της Αντιπολίτευσης θα σχηματίσει μάλλον την εντύπωση ότι ελάχιστα ανταποκρίνεται το παρόν σχέδιο νόμου στις πραγματικές ανάγκες, καθώς και στις θεσμικές ελλείψεις που αντιμετωπίζουν τα εκατομμύρια των Ελλήνων οδηγών.

Ωστόσο, το σημερινό τοπίο της παροχής οδικής βοήθειας, όπως άλλωστε εκφράστηκε και από αρκετούς φορείς που συμμετείχαν και στη Διαρκή Επιτροπή, χαρακτηρίζεται από έντονο ερασιτεχνισμό. Με εξαίρεση τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, που είναι οι μόνες επί του παρόντος που μπορούν να παράσχουν υπηρεσίες σε πανελλαδικό επίπεδο, το μεγαλύτερο μέρος των εταιρειών που δραστηριοποιούνται τοπικά στον τομέα αυτό είναι μικρού μεγέθους και περιορισμένων δυνατοτήτων.

Και δεν είναι λίγες οι αρνητικές συνέπειες αυτού του ανελαστικού καθεστώτος. Οι επιχειρήσεις τοπικού χαρακτήρα λειτουργούν δίχως τα απαραίτητα εχέγγυα τόσο για την κάλυψη των αναγκών των καταναλωτών, όσο και για την εξασφάλιση της προστασίας και της ασφάλειας αυτών. Επίσης είναι κοινό μυστικό ότι κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που οι πολίτες γίνονται θύματα, καθώς οι εταιρείες αυτές εισπράττουν κόμιστρα, δίχως να έχουν κατατίσει δεδομένους τιμοκαταλόγους.

Έχω την αίσθηση, επειδή έγινε λόγος για σχέδιο νόμου που δημιουργεί τη βάση της δημιουργίας μονοπωλίου στον τομέα της παροχής οδικής βοήθειας, ότι παραγνωρίζονται ορισμένα γεγονότα. Διότι οι μικρές επιχειρήσεις, με τον περιορισμό που έχουν να λειτουργούν μονάχα σε τοπικό επίπεδο, δεν είναι μια κατάσταση που ευνοεί τις μεγάλες εταιρείες.

Και ερωτώ, αγαπητοί συνάδελφοι: δεν πρόκειται για καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού; Δεν είναι αυτό ακριβώς το καθεστώς που αφήνει περιθώρια, αλλά και εξωθεί τις μικρές εταιρείες και τους ελεύθερους επαγγελματίες στο να ρίχνουν τις τιμές και κατά συνέπεια την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, με μοναδικό στόχο να γίνουν ελκυστικές οι τιμές στους καταναλωτές;

Η μήπως δεν είναι εις βάρος των καταναλωτών να επικρατεί αναρχία στη νομοθεσία που αφορά τις εταιρείες αυτές, με αποτέλεσμα την έλλειψη κάθε είδους ελέγχου με δικαιολογία τη δήθεν παρεμβατικότητα του κράτους, σε ζητήματα που οι ίδιες οι εταιρείες δεν μπορούσαν να ρυθμίσουν, όπως ακούστηκε από προηγούμενο ομιλητή;

Ας μην λαϊκίζουμε άλλο πια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Άλλο πράγμα είναι η παραγωγή νομοθετικού και θεσμικού έργου και άλλο η αυθαίρετη παρεμβατικότητα. Η λογική των ρυθμίσεων που φέρνει το εν λόγω σχέδιο νόμου είναι απλή, δεδομένη, εξορθολογιστική και κυρίως προς όφελος των άμεσα ενδιαφερομένων οδηγών καταναλωτών, αλλά και των επιχειρηματιών.

Από τη μια πλευρά επιδιώκεται η αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται ελάχιστος αριθμός οχημάτων και απασχολούμενων οδηγών και τεχνητών από τις εταιρείες, καθώς και η τεκμηριωμένη επαγγελματική κατάρτιση αυτών, αλλά και η δημιουργία σύγχρονων σταθμών οδικής βοήθειας, ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και υψηλών προδιαγραφών.

Παράλληλα δίδεται και στις ασφαλιστικές εταιρείες το δικαί-

ωμα να ασκούν τη δραστηριότητα και σε τοπικό, αλλά και σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό να καθιερωθεί η εξυπηρέτηση ολόκληρης της χώρας, ηπειρωτικής και νησιωτικής, σε εικοσιτετράωρη βάση.

Από την άλλη πλευρά, το νομοσχέδιο αυτό μεριμνά για την ομαλότερη λειτουργία της αγοράς παροχής οδικής βοήθειας. Καθορίζεται έτσι το πλαίσιο στο οποίο θα κινούνται τα ασφάλιστρα, με σκοπό τη λειτουργία του υγιούς ανταγωνισμού. Ορίζονται επίσης ξεκάθαρα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων και καθιερώνονται διοικητικές κυρώσεις, δηλαδή έλεγχος και διαφάνεια, σε περίπτωση αθέτησης των όποιων υποχρεώσεων απορρέουν από συμβάσεις των καταναλωτών με τις εταιρείες.

Και πρέπει να σας πω ότι όλα αυτά προωθούνται έξω από τη λογική μιας μονοπωλιακής ή олиγοπωλιακής πολιτικής, σε αντίθεση με όσα ισχυρίστηκαν κάποιοι συνάδελφοι. Διότι προωθούνται οι κοινοπραξίες μεταξύ των μικρών εταιρειών και αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν περισσότερες μεγάλες εταιρείες, χωρίς να απειλείται σε καμία περίπτωση η ποιότητα των προσφερομένων εταιρειών μέσα από τη συνένωση των ήδη υπάρχουσών εταιρειών και όχι στον οικονομικό αφανισμό τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό που πρέπει να κατανοήσετε είναι τι ακριβώς εξυπηρετεί αυτό το σχέδιο νόμου. Και αυτό είναι να εξασφαλιστεί η υψηλότερη δυνατή ποιότητα και η συνεχής παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας.

Για τους λόγους αυτούς, λοιπόν, σας καλώ να ψηφίσουμε το παρόν σχέδιο νόμου, ώστε να ξεκαθαρίσει επιτέλους το τοπίο στον τομέα αυτό.

Και τώρα, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας πω ότι στις 22 Φεβρουαρίου ταξίδεψα με τις «Ολυμπιακές Αερογραμμές» από Αθήνα προς Ηράκλειο με την πτήση 510 και ώρα 15.30' και καθόμουν στη θέση 2F. Τα λέω αυτά σε περίπτωση που θέλετε να ελέγξετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν ο κυβερνήτης έκανε καθ' οδόν τη συνηθισμένη αναφορά στους επιβάτες, άρχισε από μικροφώνου να επιτίθεται φραστικά στον Υπουργό Μεταφορών με υποτιμητικές και προσβλητικές φράσεις και λέξεις, τονίζοντας ότι η φραστική αυτή επίθεση είναι απόφαση του συνδικαλιστικού οργάνου των πιλότων. Παρά τις έντονες διαμαρτυρίες μου στην υπεύθυνη καμπίνα αεροσυνοδού, ο πιλότος συνέχισε και μάλιστα τα ίδια λόγια είπε εν συνεχεία και εις την αγγλική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενδιαφέρουν τους επιβάτες οι όποιες συνδικαλιστικές απαιτήσεις ή διαφορές των πιλότων με την εργοδοσία; Ξέρετε ότι ο έστω και λίγο εκνευρισμένος πιλότος απαγορεύεται να πετάξει, διότι θεωρείται επικίνδυνος; Αντιλαμβάνεστε την εντύπωση των ξένων επιβατών, όταν ακούν όλες αυτές τις βαρβαρότητες;

Μα, προς Θεού, πού ζούμε επιτέλους; Σε δημοκρατική χώρα, σε πολιτισμένη χώρα ή στη ζούγκλα; Με ποιας πολιτικής παράταξης τα φτερά πετούν αυτοί οι κύριοι; Και ποιος τους ανέχεται; Πώς τους ανέχεται το επίσημο κράτος να προβαίνουν σε αυτά τα έκτροπα; Ντροπή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι! Από ποια δημοκρατία αντλούν αυτό το δικαίωμα;

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

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

Κύριε Υπουργέ, οι Βουλευτές Χανίων σας κατέθεσαν μία τροπολογία σχετικά με το υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης, που στην ουσία διαλύει τις υπεραστικές συγκοινωνίες του νησιού μας και την οποία, προς τιμήν σας, όπως μου είπατε, δεν κάνετε αποδεκτή.

Κύριε Υπουργέ, το 2003 μετά από φοβερά έκτροπα, προηλακισμούς επιβατών, βρισιές, επιθέσεις σε λεωφορεία, η τότε πολιτική ηγεσία του λεωφορείου σας δια νόμου δημιούργησε την «Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.», με σκοπό τη συνεκμετάλλευση της γραμμής του βορείου οδικού άξονα Κρήτης από το Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης και Ηρακλείου-Λασιθίου, με τη σύμφωνη γνώμη όλων των Βουλευτών της δυτικής Κρήτης, οι οποίοι αντικατέστησαν τα λεωφορεία τους, με αποτέλεσμα...

Έχω μεπρεδέψει τα χαρτιά μου και σας ζητώ συγγνώμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Πάντως, όταν μιλάτε

εκτός κειμένου, είστε καλύτερος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ναι, θα ήταν καλύτερα όμως.

Εν πάση περιπτώσει, θέλω να πω, κύριε Υπουργέ, ότι δημιουργώντας αυτό το σχήμα, το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης έλαβε περίπου 50% κρατική ενίσχυση, 5% περισσότερο απ' ό,τι έλαβαν οι υπόλοιποι φορείς υπεραστικών συγκοινωνιών της Ελλάδος. Αφού, λοιπόν, έλαβαν αυτήν την οικονομική ενίσχυση, αντικατέστησαν τα λεωφορεία τους, με αποτέλεσμα η «Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.» να έχει υπερσύγχρονα μοντέρνα υπεραστικά λεωφορεία, αυτά που αρμόζουν σ' έναν τόπο, που όλοι οι κρατικοί φορείς αποκαλούν ναυαρχίδα του τουρισμού της Ελλάδος, δηλαδή την Κρήτη.

Δυστυχώς, αμέσως μετά την ανάληψη, κύριε Υπουργέ, της διακυβέρνησης της χώρας από τη δική μας παράταξη και αφού είχαν εισπράξει την επιχορήγηση, άρχισε το προεδρείο του Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης τον αγώνα, με τη βοήθεια των πολιτικών φορέων της περιοχής του, για να διαλύσει αυτό το σχήμα που είχε δημιουργηθεί, το οποίο ήταν προς όφελος της οικονομίας της Κρήτης, προς όφελος του τουρισμού της Κρήτης, μα πάνω απ' όλα προς όφελος του επιβατικού κοινού της Κρήτης.

Έτσι, οι Βουλευτές της δυτικής Κρήτης κατέθεσαν σχετική τροπολογία τον Ιανουάριο του 2007, που ο προκάτοχός σας προς τιμή του δεν έκανε αποδεκτή. Τώρα, σε αυτό το νομοσχέδιο έχουν ξανά καταθέσει τροπολογία σχετική οι συνάδελφοι Βουλευτές Χανίων και παράλληλα καταθέσαμε κι εμείς, όλοι οι Βουλευτές της ανατολικής Κρήτης τροπολογία, με την οποία προτείνουμε τι συγχώνευση όλων των υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. της Κρήτης σε ένα, υπό ενιαία διοίκηση και με την επωνυμία «Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης Α.Ε.», την οποία τροπολογία και καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Κύριε Υπουργέ, αν κάνετε αποδεκτή την τροπολογία μας, αυτή που κατέθεσα ήδη στα Πρακτικά, θα παραμείνετε στη συνείδηση του επιβατικού κοινού της Κρήτης ως ο αναμορφωτής των υπεραστικών συγκοινωνιών του νησιού μας, από το οποίο έλκετε κι εσείς την καταγωγή σας, και θα ικανοποιήσετε και το περί συγκρητισμού κοινό αίσθημα που όλοι οι φορείς της Κρήτης επιδιώκουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας ενημερώσω ότι ο επιπλέον χρόνος που είναι από το Προεδρείο οφείλεται στο γεγονός ότι οι συνάδελφοι κύριοι Κεγκερόγλου, Καντερές, Γκιουλέκας και Παυλίδης δεν μίλησαν χθες και επομένως, μιλούν και επί της αρχής και επί των άρθρων. Γι' αυτόν το λόγο, λοιπόν, υπάρχει και μια ανοχή στο χρόνο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος κ. Σημίτης ζητά ολιγόμηρη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Το λόγο έχει ο κ. Κεγκερόγλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Κυβέρνηση φέρνει ένα νομοσχέδιο για την οδική βοήθεια, ένα νομοσχέδιο που έρχεται να καλύψει, υποτίθεται, το κενό που υπάρχει ως προς τη θέσπιση κανόνων για τη λειτουργία της αγοράς στο συγκεκριμένο χώρο.

Όμως, μελετώντας το νομοσχέδιο τόσες ημέρες και στην Επιτροπή και εδώ, στην Ολομέλεια της Βουλής, διαπιστώνουμε ότι δεν είναι εκείνο το νομικό πλαίσιο που έχει ανάγκη ο τόπος, δεν είναι το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που μπορεί πραγματικά να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Και αυτό για τον απλούστατο λόγο ότι δεν θέτει ποσοτικά κριτήρια ως προς τη λειτουργία των εταιρειών, αλλά μόνο ποσοτικά, μόνο αριθμούς. Δεν υπάρχει αρχή πιστοποίησης της

ποιότητας των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών. Το αποτέλεσμα θα είναι πραγματικά να μην υπάρξει καμμία βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν αυτές οι εταιρείες.

Αναφέρθηκε –και πολύ σωστά– από κάποιο συνάδελφο το ζήτημα του ενιαίου αριθμού κλήσης που θα αφορά μια ενιαία εταιρεία, μία αυτόνομη ή μεικτή εταιρεία, σε όλη την Ελλάδα. Αυτό το απλό πράγμα το νομοσχέδιο δεν το θεσμοθετεί και έτσι είναι υποχρεωμένος ένας ταξιδιώτης, που θα γυρίσει διάφορες περιοχές της χώρας ή θα πάει στα νησιά, να γνωρίζει σε κάθε τόπο ποιος είναι ο αριθμός κλήσης του τοπικού συνεργάτη, εάν αυτός υπάρχει.

Επομένως βλέπουμε ότι απλά πράγματα που έπρεπε να θεσμοθετήσει δεν το κάνει. Αντίθετα περιορίζει το πεδίο του ανταγωνισμού, δημιουργώντας ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Έτσι, πλήττει τις μικρές τοπικές και περιφερειακές επιχειρήσεις, οι οποίες δεν κατοχυρώνονται μέσα από το νέο σύστημα. Προιονίζεται η επιχειρηματικότητα στην ελληνική ύπαιθρο.

Το αποτέλεσμα, βέβαια, όλων αυτών θα είναι να υπάρχει αύξηση από τη μια μεριά των ασφαλιστρών, των χρημάτων που πληρώνει ο Έλληνας πολίτης, προκειμένου να έχει την οδική βοήθεια, χωρίς ταυτόχρονα να του κατοχυρώνει κανένας ότι θα βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι έστω και τώρα θα πρέπει να θεσμοθετηθεί μέσα από τις διατάξεις του νομοσχεδίου εκείνη η αρχή, η οποία θα πιστοποιήσει την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, την ποιότητα των υποδομών και εκείνη θα δίνει πράγματι το «καλώς έχει» στις εταιρείες οι οποίες θέλουν να λέγονται είτε πανελλαδικές είτε αυτόνομες και μεικτές ή όπως αλλιώς τις ονομάζει το νομοσχέδιο. Σε καμμία περίπτωση ο ποσοτικός προσδιορισμός δεν καλύπτει αυτό που έχει ανάγκη σήμερα η αγορά.

Επειδή ακριβώς ο εισηγητής μας, κύριε Υπουργέ, κάλυψε το θέμα με πάρα πολλή επάρκεια, αναφερόμενος και στις διατάξεις και στις προτάσεις μας, αλλά και σε αυτές που δεν δεχόμαστε γιατί δεν θεωρούμε ότι πάνε μπροστά το ζήτημα της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, εγώ δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στα άρθρα. Όμως, θα αναφερθώ στο ζήτημα που έχει προκύψει σε σχέση με το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης. Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω κατ' αρχάς μια αναφορά στο ζήτημα της ανάπτυξης και πώς αυτές οι παρεμβάσεις συνδέονται με τη γενικότερη αντίληψη που έχουμε για την ανάπτυξη.

Θα ήθελα να πω δυο λόγια, κύριε Πρόεδρε, γιατί θα δώσουν τη δυνατότητα σε όλους όσοι είναι εκτός Κρήτης να καταλάβουν ποια είναι, επιτέλους, εκείνη η διαφορά που υπάρχει. Είναι μια τοπικιστική αντίθεση; Είναι ένα ζήτημα που τραβά από μακριά και έχει να κάνει με την πόλωση δυο τοπικών κοινωνιών; Είναι κάποιοι πολιτικοί παράγοντες που σκέπτονται αναχρονιστικά ένα υποκινούν αυτό το ζήτημα ή είναι μια διαφορετική θεώρηση των πραγμάτων σε σχέση συνολικά με την ανάπτυξη;

Ξεκινώντας, λοιπόν, από το ζήτημα της ανάπτυξης, θα ήθελα να πω ότι υπάρχουν δυο κύριες αντιλήψεις σε σχέση με την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας και συγκεκριμένα της Κρήτης.

Η πρώτη αντίληψη, η οποία εκφράζεται και μέσα από το εθνικό χωροταξικό σχέδιο –το οποίο σημειώνω ότι καταψηφίστηκε από συνεδρίαση του περιφερειακού συμβουλίου Κρήτης– μιλάει για το αναπτυξιακό δίπολο Ηρακλείου-Χανίων, παραγνωρίζοντας την ανάγκη να μιλήσει και να ωθήσει μπροστά στην ανάπτυξη και το Ρέθυμνο και το Λασίθι, αφήνοντας εκτός τροχιάς, εκτός πρώτης προτεραιότητας, τους δυο άλλους νομούς. Αυτή είναι η μια αντίληψη.

Η δεύτερη αντίληψη μιλάει για την αειφόρο παγκρήτια ανάπτυξη, που περνά μέσα από την ανάδειξη των προτεραιοτήτων και στους τέσσερις νομούς της Κρήτης, μέσα από την ολοκληρωμένη θεώρηση της ανάπτυξης από το βορρά, το νότο και την ενδοχώρα.

Έτσι, λοιπόν, αυτό που σήμερα και μέσα από αυτές τις δυο τροπολογίες που έχουν κατατεθεί εκφράζεται, είναι οι διαφορετικές αντιλήψεις που έχουμε για την ανάπτυξη της Κρήτης. Εμείς πιστεύουμε στη δεύτερη αντίληψη, στην αειφόρο παγκρήτια ανάπτυξη, η οποία σε όλους τους τομείς μπορεί να

στηρίζει την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιού για τα επόμενα χρόνια στο έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί.

Η ενιαία λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης, όπως θεσπίστηκε και λειτούργησε όλο το προηγούμενο διάστημα, απέδειξε ότι η ποιότητα των υπηρεσιών βελτιώθηκε, ότι πραγματικά η εξυπηρέτηση πέρασε σ' ένα άλλο επίπεδο και αυτό είναι που θέλουμε να διατηρήσουμε, αυτό το κεκτημένο για την ανάπτυξη της Κρήτης.

Από την άλλη μεριά, υπήρξαν πιθανόν και ζητήματα που είχαν να κάνουν με οικονομικές διαφορές, ανάλογα με το πού ήταν μέτοχος ο καθένας ιδιοκτήτης λεωφορείου, εάν ήταν από τον ένα νομό ή τον άλλον.

Εμείς λέμε να διατηρήσουμε και να βελτιώσουμε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών για το καλό της ανάπτυξης, για το καλό του τουρισμού, όχι μόνο διατηρώντας τη σημερινή ενιαία λειτουργία, αλλά περνώντας σ' ένα δεύτερο στάδιο πραγματικής και ουσιαστικής συγχώνευσης των δυο Κ.Τ.Ε.Λ., ούτως ώστε να μην υπάρχει διαφοροποίηση ανάμεσα στους μετόχους ανατολής και δύσης, Βορράς και νότου. Μία διοίκηση, μία εταιρεία, όλοι μέτοχοι της ίδιας εταιρείας, με τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις. Αυτή είναι η δική μας αντίληψη.

Αυτοί που θέλουν να επαναφέρουν και να χωρίσουν το νησί σε ανατολή και δύση, προκειμένου πιθανόν να εξυπηρετηθούν τοπικιστικά ζητήματα ή διάφορα οικονομικά συμφέροντα που δεν έχουν σχέση όμως με τους μετόχους, θεωρώ ότι δεν προσφέρουν καλές υπηρεσίες. Σήμερα, η Βουλή εάν ήθελε –και χαίρομαι που ακούω την τοποθέτησή σας– να υιοθετήσει την τροπολογία που κατέθεσαν οι συνάδελφοι από τα Χανιά, θα είχε υποπέσει στο σφάλμα να παρέμβει σ' ένα ιδιωτικό συμφωνητικό το οποίο υπάρχει ανάμεσα στα δυο Κ.Τ.Ε.Λ. και μιλά για την ενιαία λειτουργία. Επειδή πολλές είναι εκείνες οι δικαστικές αποφάσεις που πραγματικά έχουν μιλήσει γι' αυτήν τη συμφωνία, η Βουλή θα ερχόταν να παρέμβει σ' ένα ιδιωτικό συμφωνητικό και να νομοθετήσει υπέρ του ενός ή υπέρ του άλλου.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, σας καλώ, και εσάς και όλη την Κυβέρνηση, να δείτε συνολικά το θέμα προς την κατεύθυνση που ήδη ο νόμος λέει περί συγχώνευσης των δυο Κ.Τ.Ε.Λ. που υπάρχουν, προκειμένου να πάμε σ' ένα καλύτερο επίπεδο παροχής υπηρεσιών, με την εξάλειψη των οικονομικών αντιθέσεων που τυχόν υπάρχουν. Ταυτόχρονα, νομίζω ότι λύνονται όλα εκείνα τα ζητήματα που υπήρξαν ως προσκόμματα ή που αναφέρθηκαν ως προσκόμματα από τον οποιονδήποτε. Έτσι μόνο θα δείξουμε ότι κοιτάζουμε μπροστά και όχι πίσω, έτσι μόνο θα συγχρονιστούμε με τις ανάγκες της εποχής, με τις ανάγκες που έχει η προοπτική της ανάπτυξης του νησιού και δεν θα οπισθοδρομήσουμε.

Ευχαριστώ.

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

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

Το λόγο έχει ο κ. Καντερές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΤΕΡΕΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς θέλω να αναφερθώ σε αυτό το επεισόδιο που ανέφερε ο κ. Μπαντουβάς προηγούμενα και που με έκπληξη άκουσα. Είναι ανεπίτρεπτο πιλότος εν πτήση, αλλά ακόμη και όταν το αεροσκάφος βρίσκεται σε έδαφος, να κάνει οποιαδήποτε κριτική. Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό δεν πρέπει να επαναληφθεί για πολλούς και διαφόρους λόγους.

Στο θέμα. Με το παρόν σχέδιο νόμου, δημιουργείται ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την παροχή οδικής βοήθειας οχημάτων, καθώς μέχρι σήμερα το νομοθετικό πλαίσιο απεδείχθη ανεπαρκές και αυτό έρχεται να το συμπληρώσει, αν όχι στο 100%, υπάρχει άλλωστε δυνατότητα και αργότερα να συμπληρωθεί ακόμη περισσότερο. Το εν λόγω νομοσχέδιο ρυθμίζει τις προϋποθέσεις ίδρυσης, λειτουργίας και εποπτείας των εταιρειών παροχής οδικής βοήθειας, με στόχο τη διασφάλιση των συμφερόντων του καταναλωτή, με καθορισμένες ποιοτικές υπηρεσίες, ανά την επικράτεια, αλλά και εκτός της Ελλάδας. Μέχρι σήμερα στη χώρα μας απαγορευόταν να λειτουργούν επιχειρή-

σεις οδικής βοήθειας που δεν ήταν και ασφαλιστικές, ενώ όσες ήταν τοπικού χαρακτήρα, λειτουργούσαν, χωρίς τα απαραίτητα εγγύηνα για την προστασία του καταναλωτή, με ελλιπέστατη κάλυψη των σχετικών αναγκών, εισπράττοντας μάλιστα κόμιστρα, κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων και χωρίς δεδομένο τιμοκατάλογο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παροχή οδικής βοήθειας, όσες φορές τη χρειαζόμαστε, πρέπει να είναι άμεση και χωρίς καθυστέρηση. Με το νέο νομοσχέδιο προβλέπεται ότι την οδική βοήθεια οχημάτων παρέχουν οι παρακάτω επιχειρήσεις:

Πρώτον, οι αυτόνομες πανελλαδικές, το να λέγονται περιφερειακές, θα είναι επτά, θα είναι δέκα τρεις, δε νομίζω ότι έχει και τόση σημασία, είναι εκείνες που προσφέρουν οδική βοήθεια αποκλειστικά και μόνο με ίδια μέσα σε όλη την Ελλάδα.

Δεύτερον, οι μεικτές οι οποίες παρέχουν οδική βοήθεια τουλάχιστον στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη, είτε με δικά τους μέσα, είτε συμβαλλόμενες με συνεργάτες, δηλαδή με άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες σε νομαρχιακό επίπεδο, διαθέτουν τουλάχιστον δυο αυτοκίνητα γι' αυτόν το σκοπό.

Τρίτον, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας βαρέων οχημάτων.

Οι προαναφερθείσες επιχειρήσεις, μπορούν να δραστηριοποιούνται σε όλη την ελληνική επικράτεια. Βασική καινοτομία αποτελεί η δυνατότητα πλέον των επιχειρήσεων, που δεν είναι ασφαλιστικές, να προσφέρουν οδική βοήθεια οχημάτων, τόσο σε εθνικό, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Κάτω από το ισχύον νομικό καθεστώς επιτρεπόταν μόνο στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις η έκδοση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων, για παροχή οδικής βοήθειας σε εθνικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις είχαν εκ του νόμου τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται μόνο σε τοπικό επίπεδο, να ασκούν το συγκεκριμένο επάγγελμα αποκλειστικά και να ταξινομούν φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως, με προσωρινές άδειες και περιορισμό στην κυκλοφορία, εντός των ορίων του νομού. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αίρονται οι ανελαστικοί αυτοί περιορισμοί και παρέχονται ίσες ευκαιρίες, τόσο στις ασφαλιστικές, όσο και στις μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις, για την παροχή οδικής βοήθειας οχημάτων, εξασφαλίζοντας συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις προβλέπουν:

Πρώτον, βασικούς κανόνες για τον τρόπο άσκησης της δραστηριότητας, ήτοι το είδος των επιχειρήσεων, το περιγράμμα μέσα στο οποίο πρέπει να κινείται το ασφάλιστρο στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, την οργάνωση και τη λειτουργία τους, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων.

Δεύτερον, την άσκηση της δραστηριότητας σε πανελλαδικό και τοπικό επίπεδο από επιχειρήσεις μη ασφαλιστικές, οι οποίες θα αδειοδοτούνται, εφόσον πληρούν τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

Τρίτον, προβλέπει ακόμη ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια για την άσκηση αυτής της δραστηριότητας. Ισχύει για όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην οδική βοήθεια οχημάτων, όπως ελάχιστο αριθμό αυτοκινήτων, ενδεικτικά με την τροποποίηση στο Νομό Αττικής, δεκαοκτώ οχήματα, στο Νομό Θεσσαλονίκης επτά οχήματα, ελάχιστο αριθμό απασχολούμενων οδηγών με την τροποποίηση εβδομήντα στην Αττική και είκοσι επτά στη Θεσσαλονίκη.

Τέταρτον, κύριοι συνάδελφοι, προβλέπει ακόμη υποχρεωτική κάλυψη όλης της επικράτειας, τόσο της ηπειρωτικής, όσο και της νησιωτικής Ελλάδας.

Πέμπτον, εικοσιπεντάωρη και για όλο το χρόνο κάλυψη των συνδρομητών ασφαλισμένων.

Έκτον, ασφάλιση για αστική ευθύνη, έναντι των δικαιούχων οδικής βοήθειας ως προς τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες που τυχόν προκληθούν, κατά την παροχή σχετικών υπηρεσιών.

Έβδομον, διοικητικές κυρώσεις για αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων και άλλες παραβάσεις.

Όγδοον, προβλέπει δυνατότητα άσκησης της δραστηριότητας με μέσα τρίτων. Δηλαδή δίνεται η δυνατότητα συνεργασίας ασφαλιστικών ή πανελλαδικών εταιρειών, με εταιρείες τοπικού χαρακτήρα ή δημόσιας χρήσης γερανοφόρα, ώστε να καλύ-

πουν τους ασφαλισμένους κάποιας συγκεκριμένης περιοχής.

Τώρα, βέβαια, αν αυτές οι επιχειρήσεις έχουν πέντε ή δέκα αυτοκίνητα και αναφέρονται ότι αυτά είναι ζημιά, πόσω μάλλον όταν έχουν ένα μόνο όχημα. Το θέμα είναι ότι πρέπει όλοι να λειτουργούμε συνειδητά και θα πρέπει να έχουμε σα σκέψη μας οι ενδιαφερόμενοι, ότι πρέπει να εξυπηρετείται πάνω απ' όλα ο πολίτης.

Ένατον, δημιουργούνται σταθμοί οδικής βοήθειας.

Το παρόν σχέδιο νόμου πρέπει να ψηφιστεί, καθ' όσον αφ' ενός μπαίνει τάξη στο συγκεκριμένο χώρο της αγοράς, όπου πολλές φορές οι πολίτες έπεφταν θύματα εκμετάλλευσης και αφ' ετέρου εξασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου.

Επιπρόσθετα με το εν λόγω σχέδιο νόμου, συνεχίζεται η προσπάθεια για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, μετά την αναθεώρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, προςλλαπλό όφελος των καταναλωτών οδηγών, οι οποίοι πλέον αποκτούν δικαιώματα και εξασφαλίζουν σταθερές υπηρεσίες οδικής βοήθειας υψηλού επιπέδου, χωρίς οικονομική επιβάρυνσή τους όλο το εικοσιτετράωρο και σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Και μια παρατήρηση, αν μου επιτρέπετε. Είμαι πεντέμισι μήνες στο Εθνικό Κοινοβούλιο, είμαι σε όλες τις συνεδριάσεις παρών και το έχω καμωμένο ένα σχέδιο νόμου να έχει στην ολότητά την υπερψήφισή του.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο κ. Γκιουλέκας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο, το οποίο επιχειρεί ουσιαστικά σ' ένα άναρχο τοπίο που επικρατούσε έως σήμερα στην πατρίδα μας, να βάλει κάποια τάξη και έρχεται ένα νομοσχέδιο που πράγματι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, ενσωματώνοντας όλες τις ευρωπαϊκές οδηγίες που έχουν εκδοθεί κατά καιρούς για το ζήτημα αυτό, αλλά και το πνεύμα των ελληνικών δικαστηρίων, όπως αυτά ερμήνευσαν τις διάφορες ευρωπαϊκές οδηγίες. Εδώ πρέπει να δεχτούμε ότι κινούμεθα σε κάποιους άγνωστους συγκεκριμένους. Πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας κάποιες παραμέτρους. Το πρώτο είναι τι επικρατούσε, έως σήμερα, το δεύτερο είναι τι επιδιώκουμε και το τρίτο πώς μπορούμε να το καταφέρουμε στο βέλτιστο βαθμό με την αναβάθμιση αυτού του πεδίου.

Όσον αφορά στο τι υπήρχε ως σήμερα, υπάρχουν πολλές καταδικαστικές αποφάσεις, διότι αποδείχθηκε ότι πολλές εταιρείες, οι οποίες επιχειρήσαν να προσφέρουν οδική βοήθεια, δεν το έκαναν, όπως είπαν τα ελληνικά δικαστήρια, κύριε Πρόεδρε, με τον προσήκοντα τρόπο και αυτό πράγματι δημιούργησε διάφορα προβλήματα. Ανέτρεξα, κύριε Υπουργέ, στις διάφορα αρχεία, προκειμένου να στοιχειοθετήσω την σημερινή μου τοποθέτηση και μάλιστα οφείλω να πω ότι μετά την προχθεσινή επίσκεψή μου στο γραφείο σας για θέματα επιχειρησιακού χαρακτήρα, είχα μια τυχαία συνάντηση με κάποιους που εμπλέκονται στο θέμα της οδικής βοήθειας, επαγγελματίες, που μου έδωσαν τη δική τους οπτική γωνία. Το πρώτο, λοιπόν, είναι αυτό.

Το δεύτερο, είναι πώς θα εξασφαλίσουμε τις συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού και όχι του αθέμιτου.

Και το τρίτο, βεβαίως, πώς θα αναβαθμίσουμε γενικότερα αυτόν τον χώρο.

Ανέτρεξα στις κοινοτικές οδηγίες, σε κάποιες τουλάχιστον απ' αυτές, για να δω τι είναι αυτά τα οποία ισχύουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο σε άλλες χώρες που έχουν εναρμονίσει τη δική τους έννομη τάξη με όλα αυτά τα οποία συζητούμε εμείς σήμερα.

Οι οδηγίες αυτές επιβάλλουν κάποιες προϋποθέσεις, ως ελάχιστα αναγκαίες. Μια επιχείρηση, λοιπόν, που προτείνει συμβάσεις βοήθειας, πρέπει να διαθέτει, όπως λέει η σχετική οδηγία, τα μέσα που της επιτρέπουν, να παρέχει μέσα σε εύλογες προθεσμίες τις παροχές σε είδος που προσφέρει. Επίσης -είναι η οδηγία 641/84- συνιστάται στην ανάληψη έναντι προηγούμενης

καταβολής ασφαλιστρών, την υποχρέωση άμεσης σύμβασης βοήθειας στο δικαιούχο, όταν αυτός περιέρχεται σε δυσχερή θέση.

Τα κράτη μέλη -και εδώ είναι κάτι πολύ σημαντικό- ελέγχουν το προσωπικό και το υλικό που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις βοήθειας, καθώς και την ποιότητα του εξοπλισμού τους. Και εδώ θα ήθελα να σταθώ, κύριε Υπουργέ. Όταν μιλάμε για αναβάθμιση, θα πρέπει κατ' αρχάς να σκεφθούμε ότι μέχρι τώρα ο καταναλωτής, δηλαδή ο Έλληνας πολίτης, ο Έλληνας οδηγός εν προκειμένω, ο οποίος αναζητεί οδική βοήθεια όταν βρίσκεται σε μια δυσχερή θέση, λόγω ατυχήματος, λόγω βλάβης, είναι βέβαιο ότι δεν μπορεί να συνεκτιμήσει και από εκεί και πέρα να συναγάγει ένα ασφαλές συμπέρασμα, για το ποιες είναι εκείνες οι εταιρείες που του παρέχουν ουσιαστική οδική βοήθεια, πραγματική οδική βοήθεια, ακριβώς διότι υπάρχει ένα πλήθος πληροφοριών, το οποίο δεν μπορεί να το συνεκτιμήσει και να το αξιολογήσει.

Γι' αυτόν το λόγο η οδηγία 9249 προβλέπει ότι τα κράτη ελέγχουν, πέρα από τις τυπικές προϋποθέσεις, και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών αυτών των εταιρειών, οι οποίες ασκούν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα πάνω στον τομέα της οδικής βοήθειας.

Άρα, λοιπόν, ένα άλλο ζητούμενο είναι πώς θα αναβαθμίσουμε ποιοτικά αυτές τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Εδώ λοιπόν, πρέπει να συνεκτιμήσουμε αυτό το οποίο υπήρχε, το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα με το παρόν νομοσχέδιο και βεβαίως την κοινωνική διάσταση η οποία υπάρχει. Και ακριβώς επειδή, όπως σας είπα, είχα μία τυχαία συνάντηση που ήταν το έναυσμα για να προχωρήσω λίγο περισσότερο στην έρευνά μου, ανέτρεξα και στη Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας, η οποία είδα ότι σε ομοφωνία με την Ομοσπονδία Συνδικάτων Μέσων Μεταφοράς, έρχεται κύριε Υπουργέ, και λέει να προστατέψουμε πρώτον, ουσιαστικά τον κλάδο. Δεν θα ήθελα να μιλήσω για τα κερτιμένα του εργατικού δικαίου, δεκαετίες ολόκληρες οι εργαζόμενοι και στην πατρίδα μας αλλά και διεθνώς έδωσαν αγώνες για να κατακτήσουν ορισμένα δικαιώματα, όπως είναι το δικαίωμα του οκταώρου, του πενθημέρου, το δικαίωμα των νυκτερινών, των εξαιρέσιμων δηλαδή, των αργιών, των Σαββατοκρινικών κ.λπ..

Άρα, λοιπόν, εδώ προσπαθώντας να δω μέσα από το νομοσχέδιο που οδηγούμαστε, βλέπω, κύριε Υπουργέ, και σας καλώ μάλιστα από το Βήμα αυτό ως Βουλευτή της Συμπολίτευσης, να μην κάνετε καμμία απολύτως έκπτωση σε ό,τι αφορά στα κριτήρια εκείνα, τα οποία θα αναβαθμίσουν ουσιαστικά και ποιοτικά τις παρεχόμενες υπηρεσίες από τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Διότι αν πρόκειται, προσπαθώντας να θεραπεύσουμε ένα τοπίο που το χαρακτήρισα προηγουμένως άναρχο, να επιτρέψουμε ουσιαστικά να συνεχίζονται κάποια πράγματα που όλοι καταδικάζουμε σε αυτήν την Αίθουσα, τότε είναι βέβαιο ότι δεν θα κάνουμε κάτι το ουσιαστικό και το σημαντικό, αλλά θα προχωρήσουμε μέσω μίας οδού συμβιβασμών. Και βεβαίως θα πρέπει να γίνουν κάποιοι συμβιβασμοί, γι' αυτό μίλησα προηγουμένως για την κοινωνική διάσταση του θέματος. Αυτοί οι επαγγελματίες, οι οποίοι σήμερα συμβάλλονται με τις διάφορες εταιρείες, πρέπει βεβαίως να αντιμετωπιστούν θετικά από την πολιτεία, από την άλλη πλευρά όμως, η οποιαδήποτε έκπτωση δεν θα πρέπει να οδηγεί εις βάρος του καταναλωτή, ο οποίος θα δέχεται υπηρεσίες είτε από μη εξειδικευμένο προσωπικό, είτε από προσωπικό το οποίο δεν θα του παρέχει πραγματικά ποιοτικές υπηρεσίες. Τι εννοώ εξειδικευμένο, κύριε Υπουργέ; Δεν μπορεί να βαφτίσουμε τον οδηγό, μηχανοτεχνίτη.

Θα πρέπει, λοιπόν, να ξεκαθαρίσουμε: Απαιτείται η κάθε εταιρεία να έχει εξειδικευμένο προσωπικό για ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει; Άρα, λοιπόν, πρέπει να προβλέπεται ένας αριθμός οδηγών και ένας αριθμός ειδικευμένων τεχνιτών για να μπορέσει πραγματικά να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες που τουλάχιστον η κάθε εταιρεία που ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα αυτό, διαφημίζει και προβάλλει.

Το δεύτερο είναι ότι σαφώς δεν θα πρέπει με την οποιαδήποτε συμβιβαστική λύση ακολουθήσουμε, να φαλκιδεύσουμε τα βασικά, τα θεμελιώδη δικαιώματα του εργατικού δικαίου. Διότι

είναι γνωστό ότι πολλές φορές τα δικαιώματα του εργαζομένου καταπατώνται και καταπατώνται βαναύσως, διότι πολλές φορές ο εργοδότης, που είναι η ισχυρή πλευρά σε αυτήν τη διμερή σχέση της εργασίας, έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει εκείνα τα οποία θέλει σ' έναν εργαζόμενο ο οποίος, φοβούμενος μη χάσει την εργασία του, δέχεται πολλές φορές τις παραβιάσεις αυτής της εργατικής νομοθεσίας.

Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, θεωρώ -και με βάση κάποιους τύπους που μου έδωσαν και από την Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών- ότι η σχέση 1,6 προς κάθε όχημα, σύμφωνα με τον τύπο αυτό, δηλαδή τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες το χρόνο, εάν εξαιρέσουμε τα Σαββατοκύριακα που κάποιος δεν εργάζεται γιατί εργάζεται πενήντημερο, εάν εξαιρέσουμε την κανονική του άδεια που είναι είκοσι πέντε ημέρες, εάν εξαιρέσουμε τις έξι βασικές αργίες του έτους και αν εξαιρέσουμε ενδεχομένως και τρεις-τέσσερις ημέρες που λόγοι έκτακτης ανάγκης θα τον οδηγήσουν να μην προσέλθει στην εργασία του, δεν μπορεί αυτή η σχέση να πιεστεί προς τα κάτω περισσότερο, διότι ακριβώς θα οδηγηθούμε στη μη ποιοτική αναβάθμιση αυτού του χώρου.

Το πρώτο λοιπόν, κύριε Υπουργέ, για μένα και το πιο σημαντικό, είναι ότι θα πρέπει στο σημείο αυτό πραγματικά να κάνετε αυτήν την τομή και να πείτε ότι από τούδε και στο εξής η πατρίδα μας εκσυγχρονίζει το νομοθετικό της πλαίσιο σε αυτόν τον ευαίσθητο χώρο της παροχής οδικής βοήθειας στους καταναλωτές, προσπαθώντας πάντοτε βεβαίως να κρατήσουμε τις συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού. Και βεβαίως μέσα στο νομοσχέδιο προκύπτει αβίαστα ότι μπορεί ο καθένας να αναπτύξει αυτήν τη δραστηριότητα, κάτω όμως από τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

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

Τελειώνω σε μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ. Επειδή νομοθετούμε σε αυτήν την Αίθουσα και επειδή είμαι από εκείνους που πιστεύω, όχι διότι δεν διετέλεσα Υπουργός, αλλά απλώς διότι επί χρόνια διακονώ τη νομική επιστήμη ως μαχόμενος δικηγόρος, ότι το νομοθετικό Σώμα πρέπει να βρίσκεται -δεν κάνω τώρα παραβίαση της διακρίσισης των εξουσιών- πολύ υψηλά σε σχέση με την εκτελεστική εξουσία και να ελέγχει και την εκτελεστική εξουσία, πρέπει να νομοθετήσουμε σήμερα εδώ. Άρα, λοιπόν, πρέπει να βάλουμε ένα φρένο στο φαύλο καθεστώς.

Κάθε καθυστέρηση στην εφαρμογή αυτού του νομοθετήματος, κύριε Υπουργέ, θα φέρει τα αντίθετα από τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα που γνωρίζω πολύ καλά ότι πρόθεσή σας είναι να έλθουν πολύ γρήγορα στην ελληνική αγορά, γιατί έχετε και μία πολύ υψηλή ευρωπαϊκή παιδεία, λόγω της μακρόχρονης θητείας σας στο Ευρωκοινοβούλιο. Άρα, λοιπόν, κάθε καθυστέρηση, κάθε ελαστικότητα οδηγεί ουσιαστικά στην φαλκίδευση εκείνων τα οποία σήμερα νομοθετούμε.

Έτσι, λοιπόν, ποιούμε έκκληση προς εσάς και σας καλώ, κύριε Υπουργέ, να μη δεχθείτε περισσότερες χρονικές παρεκτάσεις από αυτές που ήδη προβλέπονται, για να μπορέσει επιτέλους να μπει μία έννομη τάξη σε αυτό το άναρχο πράγματι πεδίο.

Δεν έχω άλλο χρόνο για να αναπτύξω τις απόψεις μου και ευχαριστώ για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο κ. Γείτονας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της οδικής ασφάλειας, δεδομένου ότι έχουμε συνεχή αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου, πιστεύω ότι θα μας απασχολεί, και σας κύριε Υπουργέ, όλο και περισσότερο. Για μένα η οδική βοήθεια δεν σχετίζεται μόνο με την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση του οδηγού, αλλά τη θεωρώ ως ένα μέρος του γενικότερου προβλήματος της οδικής ασφάλειας. Ο κ. Σταθάκης βλέπω με παρακολουθεί και με κατανοεί σε αυτό που λέω. Μία διάσταση που θα έπρεπε να θιγεί πολύ περισσότερο σε αυτήν τη συζήτηση.

Αποφύγαμε επιμελώς τη συζήτηση πάνω σε αυτό το ζήτημα. Η οδική βοήθεια είναι μέρος μίας ευρύτερης πολιτικής για την οδική ασφάλεια. Το τονίζω ιδιαίτερα και έπρεπε να θιγεί, κύριε Υπουργέ, γιατί είμαστε στη χειρότερη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τα τροχαία. Πληρώνουμε μεγάλο φόρο αίματος στην ασφάλτο και δεν πρέπει να το ξεχνάμε ούτε στιγμή, πολύ περισσότερο τα συναρμόδια Υπουργεία, όπως και το Υπουργείο Μεταφορών.

Και επειδή μιλάω για τα συναρμόδια Υπουργεία, να κάνω μία μικρή παρένθεση, κύριε Πρόεδρε, για μισό λεπτό, μια και έχουμε αλλαγή στην ηγεσία της Αστυνομίας. Και θα το συνδέσω με το θέμα οδικής ασφάλειας.

Κατ' αρχάς είναι απαράδεκτη η εικόνα που δημιουργήθηκε με ευθύνη της Κυβέρνησης, με αφορμή τις κρίσεις στην Αστυνομία. Ακούσαμε πρωτοφανείς για την Αστυνομία καταγγελίες, για «παράγκες» κ.λπ., που πλήττουν την ενότητα, το κύρος και το γόητρο του Σώματος. Η νέα, φυσική ηγεσία -και έτσι το συνδέω με αυτήν τη συζήτηση- έχει ένα βαρύ έργο. Πέρα από το έργο της αποκατάστασης της ενότητας, είναι προτεραιότητα η αποκατάσταση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας και ικανότητας της Αστυνομίας. Γιατί η περσινή χρονιά όσον αφορά το έγκλημα ήταν μαύρη χρονιά, είχαμε τεράστια, ραγδαία αύξηση, ρεκόρ εγκληματικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, πρέπει να δοθεί και προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια. Από πλευράς του αρμόδιου Υπουργείου δεν είχε δοθεί. Είχαμε τα τρία τελευταία χρόνια πάλι ανοδικές τάσεις στα τροχαία, ενώ είχε αρχίσει, πριν κάποια χρόνια καθοδική τάση. Κλείνω αυτήν την παρένθεση. Και έρχομαι πάλι στο θέμα της οδικής βοήθειας.

Κύριε Υπουργέ, ουδείς διαφωνεί στην ανάγκη να εκσυγχρονιστεί το πλαίσιο και να εναρμονιστεί με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Να μπουν δηλαδή, νέοι κανόνες ως προς την οργάνωση και τη λειτουργία των επιχειρήσεων -παρόχων οδικής ασφάλειας. Αυτό είναι αυτονόητο. Και είναι σωστά αυτά που είπατε. Διαπιστώνεται ότι υπάρχει μία στρεβλή πραγματικότητα στην αγορά, υπάρχει καθεστώς αναρχίας, αν θέλετε, κατά τη δική μου εκτίμηση. Δεν υπάρχει ανταγωνισμός και έχουμε υποβαθμισμένες υπηρεσίες και ελλείμματα στις υπηρεσίες.

Συμφωνούμε, λοιπόν, όλοι να μπει τάξη εδώ. Δεν υπάρχει περιθώριο διαφωνίας και το τονίζω, γιατί δεν αντιλαμβάνομαι πραγματικά τη στάση σας και χθες και σήμερα σε σχέση με τις τοποθετήσεις της Αντιπολίτευσης.

Δείξατε εκνευρισμό. Και κατηγορήσατε αναίτια το είπατε χθες επανειλημμένα, σας παρακολούθησα τα κόμματα λέγοντας μάλιστα ειρωνικά εσείς οι αριστεροί, εσείς οι σοσιαλιστές. Και όσον αφορά εμένα προσωπικά, κύριε Υπουργέ, δεν θίγομαι γι' αυτό. Γιατί είμαι απ' αυτούς που λέω ότι προσπαθώ όλα αυτά τα χρόνια να γίνω αριστερός και σοσιαλιστής. Δεν το έχω καταφέρει, υπό την έννοια ότι όλες αυτές οι αξίες εμπεριέχουν τον τρόπο ζωής και της στάσης ζωής. Εσείς όμως, η παράταξή σας -και δεν αναφέρομαι προσωπικά σ' εσάς- η Δεξιά, που βέβαια όψιμα πολλές φορές την αποτάσσετε ως έννοια, φορώντας τότε τον μανδύα του ευρωπαϊστή -επαναλαμβάνω δεν αναφέρομαι προσωπικά, αλλά στην παράταξή σας- τότε την τήβεννο του κεντρώου, να προσέχετε. Θα πρέπει τουλάχιστον να γνωρίζετε ότι πέρασε η εποχή που «ποινικοποιούνταν» οι αντίθετες απόψεις. Και το λέω αυτό, γιατί είπατε χθες πως ταυτίζονται οι σοσιαλιστές με τις απόψεις τεσσάρων εταιρειών.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Τι είναι σοσιαλιστής;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Ρεγκούζα, ηρεμήστε. Είστε λόγω ονόματος υπεύθυνος για το προπατορικό αμάρτημα. Λοιπόν ως «Αδάμ», θα πληρώνετε εσασί. Δεν σας επιτρέπω διακοπή!!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η Εύα είναι και όχι ο Αδάμ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Και ο Αδάμ είναι υπεύθυνος. Χρειάσθηκαν δύο για το ταγκο του αμαρτήματος.

Εμείς δεν υιοθετούμε προτάσεις εταιρειών. Τουναντίον, με τις ρυθμίσεις σας φαίνεται πραγματικά ότι ευνοείτε ολιγοπώλιο στην αγορά, για να μην πω ενδεχομένως και μονοπώλιο στο

χώρο. Εμείς τεκμηριώσαμε με τον εισηγητή μας και όλους τους ομιλητές τις αντιρρήσεις μας στο νομοσχέδιο. Οι επιφυλάξεις μας, κύριε Υπουργέ έχουν σχέση με το αν μέσα από τις ρυθμίσεις δημιουργούνται οι προϋποθέσεις να πετύχουμε τους στόχους. Να ξεφύγουμε δηλαδή από τον αθέμιτο ανταγωνισμό να πάμε στον υγιή ανταγωνισμό, να διασφαλίσουμε τα εργασιακά δικαιώματα, την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών, τη δυνατότητα εναλλακτικών και φθηνών επιλογών, επιλογών με χαμηλό κόστος για τον χρήστη.

Εσείς, ξέρετε τι κάνετε; Σας παρακολούθησα και χθες. Δίνετε τη δική σας εκδοχή και αυτοϊκανοποιείστε. Δεν μας πείθετε όμως. Αυτά που λέτε ότι θα επιτευχθούν, εμείς λέμε ότι αντίθετα αποτελέσματα θα υπάρξουν με τις ρυθμίσεις. Δεν μας πείθετε.

Παραμένουν, ή όχι, παρά τις βελτιώσεις που κάνατε, τα ερωτήματα για το πώς αποφασίσατε τα ποσοτικά κριτήρια; Τα αλλάξατε ήδη. Άρα δεν ήταν αποτέλεσμα μιας μελέτης. Γιατί αυτό δεν υποκρύπτει προχειρότητα ή το τυχαίο; Πού είναι η μελέτη για να μας πει το πόσα αυτοκίνητα χρειάζονται σ' αυτήν την περιοχή ή την άλλη; Ένα λοιπόν το κρατούμενο.

Δεύτερον, με τη ρύθμιση της ανάπτυξης μεικτών επιχειρήσεων –προηγούμενως αναφερόμουν στο άρθρο 2, για να είμαι σύμφωνος και με τον Κανονισμό– τώρα στο άρθρο 5 είναι ορατός ο κίνδυνος ουσιαστικά της συρρίκνωσης των μικρών επιχειρήσεων και δημιουργίας, όπως είπα, ολιγοπωλιακού ή ακόμα και εγκαθίδρυσης μονοπωλιακής κατάστασης. Εμείς πιστεύουμε, σε αντίθεση με όσα λέτε και δεν μπορείτε να αποδείξετε, ότι ευνοούνται οι ισχυροί, έναντι των μικρών. Δεν αφήνετε περιθώρια στους μικρούς και στο τέλος ή θα κλείσουν, θα οδηγηθούν σε «λουκέτο», ή θα βρεθούν υπό τον έλεγχο και την κηδεμονία των μεικτών πανελλαδικών.

Τρίτο θέμα. Το ολιγοπώλιο που δημιουργείται προς όφελος των μεγάλων εταιρειών, θα έχει ευμενή για εσάς ή θα έχει, όπως δείχνει πάντα η πραγματικότητα, δυσμενή συνέπεια στην τσέπη του πολίτη; Στις πλάτες του δεν θα πέσει το βάρος;

Εγώ δεν θα επικαλεστώ τίποτα παραπάνω. Διάβασα στα Πρακτικά της Επιτροπής, ότι ο πρόεδρος της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών είπε ότι με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις τα ασφάλιστρα θα διπλασιαστούν ή θα τριπλασιαστούν. Μπορείτε να μας πείσετε ότι δεν θα γίνει αυτό;

Και τέταρτον, οι ολιγοπωλιακές καταστάσεις, κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί να έχουν ευμενείς επιπτώσεις στις θέσεις εργασίας. Ωραία, να οργανώσουμε την αγορά, συμφωνούμε. Αλλά, με δύο προϋποθέσεις. Πρώτον, να εξασφαλίσουμε τις θέσεις εργασίας, αλλά και καθεστώς ασφάλειας για τους εργαζομένους. Κοντολογίς, οι ενστάσεις μας, κύριε Υπουργέ –και μην επικρίνετε την Αντιπολίτευση– αφορούν συγκεκριμένες ρυθμίσεις που πιστεύουμε ότι θα φέρουν αντίθετα αποτελέσματα σε σχέση με τις δικές σας προβλέψεις, όσον αφορά –όπως είπα– τον ανταγωνισμό, τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, το ασφάλιστρο, την ποιότητα των υπηρεσιών. Τεκμηριώσαμε μάλιστα, δημιουργικά τις αντιρρήσεις μας διατυπώνοντας και προτάσεις για τη βελτίωση των άρθρων. Σ' εσάς τώρα, κύριε Υπουργέ, είναι η ευθύνη να προχωρήσετε και σε άλλες αλλαγές για να ψηφίσουμε και άλλα άρθρα. Τολμήστε, να το κάνουμε.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγούμενως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι επτά μαθητές και μαθήτριες και πέντε συνοδοί –δασκάλοι από το Α' Δημοτικό Σχολείο Νέας Αρτάκης Εύβοιας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, κ. Χατζηδόκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρώτα απ' όλα πρέπει να αναφερθώ στις τροπολογίες που

κατατέθηκαν από τους συναδέλφους και συμπατριώτες μου από την Κρήτη, για να πω ότι η Κυβέρνηση δεν τις δέχεται, θεωρώντας ότι είναι άσχετες με το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Και έρχομαι στην ουσία του συζητούμενου νομοσχεδίου. Θέλω να πω ότι υπήρξαν πολλοί συνάδελφοι οι οποίοι οργίλοι ομίλησαν εναντίον του νομοσχεδίου και στη συνέχεια αποχώρησαν από την Αίθουσα, διότι προφανώς έτσι όπως τα έχει καταφέρει η Κυβέρνηση, θα είναι σε κάποια άλλη αίθουσα της Βουλής και θα είναι περισσότερο οργισμένοι για κάποιες άλλες πολιτικές της Κυβέρνησης, ή θα διαμαρτύρονται στα πεζοδρόμια και στους δρόμους εναντίον αυτών των πολιτικών. Απλώς το λέω, διότι λυπούμαι που δεν είναι εδώ αυτοί οι συνάδελφοι για να ακούσουν τις απαντήσεις της Κυβέρνησης.

Κοιτάξετε, αγαπητοί συνάδελφοι. Και σήμερα παρακολουθώντας τη συζήτηση, που επαναλήφθηκε το χθεσινό σκηνικό, ιδίως από τους συναδέλφους που δεν ήταν παρόντες στη χθεσινή συζήτηση και οι οποίοι επανέλαβαν αυτολεξεί τα επιχειρήματα που ακούστηκαν χθες από την Αντιπολίτευση, χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν, ούτε κατ' ελάχιστον, οι απαντήσεις που δόθηκαν από την Κυβέρνηση, ή ακόμη περισσότερο, και οι τροποποιήσεις οι οποίες υποβλήθηκαν από τη δική μας πλευρά, πριν από τη συνεδρίαση, διότι ορισμένοι μιλούσαν χωρίς να έχουν λάβει υπ' όψιν τους καν αυτές τις παρατηρήσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: Γιατί γενικεύετε, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν γενικεύω. Αλλά αν αρχίσω να ονοματίζω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ, όχι διάλογο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αλλά είναι ένα φαινόμενο, κύριε Παπαδημητρίου, το οποίο είναι υπαρκτό και το ξέρετε.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Πότε δόθηκαν οι τροποποιήσεις, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ. Μπορείτε, κύριε Τιμοσίδη, να τα πείτε στη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν αναφέρθηκα σ' εσάς, κύριε Τιμοσίδη.

Από εκεί και πέρα, και σήμερα ακούστηκαν ακριβώς τα ίδια αντιφατικά επιχειρήματα. Δηλαδή, από τη μια ότι επιβαρύνουμε τις μικρές εταιρείες με τα μίνιμουμ πρότυπα τα οποία φέρνουμε και από την άλλη να διατυπώθηκε η πρόταση να αυξηθεί ο αριθμός των οδηγών και των μηχανοτεχνιτών που δουλεύουν σε αυτές τις μικρές εταιρείες. Δεν γίνεται να ισχύουν και τα δύο. Καμμία λογική δεν μπορεί να αντέξει αυτές τις προτάσεις όταν διατυπώνονται ταυτόχρονα.

Από τη μια πλευρά πάλι σήμερα διατυπώθηκε η άποψη ότι πάμε σε μια ασύδοτη αγορά και από την άλλη πλευρά ότι πάμε σε ολιγοπώλια. Δεν μπορούν να υπάρξουν ολιγοπώλια και ασύδοτη αγορά μαζί. Δεν γίνεται.

Πάλι μου έκανε εντύπωση το γεγονός ότι αυτοί που παραδοσιακά σ' αυτήν την Αίθουσα θέλουν να μονοπωλούν την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, για μια ακόμη φορά βρέθηκαν σε σύγκρουση με τη Γ.Σ.Ε.Ε., διότι η Γ.Σ.Ε.Ε. χθες το μεσημέρι, μετά τη συνεδρίαση μου έστειλε επιστολή στο γραφείο μου στο Υπουργείο, λέγοντας επί λέξει τα εξής: «Με αφορμή την κατάθεση προς ψήφιση του νομοσχεδίου για την οδική βοήθεια οχημάτων, θεωρούμε σκόπιμο να επιστημονούμε τα εξής. Η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία αποτελεί κατ' αρχάς σημαντικό βήμα για τη θεσμοθέτηση κανόνων λειτουργίας της αγοράς στον τομέα της οδικής βοήθειας. Η ενσωμάτωση στο εσωτερικό μας δίκαιο των αντίστοιχων κοινοτικών οδηγιών για την οδική βοήθεια εξυπηρετεί πρωτίστως την ανάγκη προστασίας του καταναλωτή που είναι ο δέκτης των υπηρεσιών της οδικής βοήθειας.

Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της θεσμοθέτησης ενός αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου, που θα επιβάλλει στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να διαθέτουν την απαραίτητη υλική υποδομή (παραδείγματος χάριν οχήματα) καθώς και το αναγκαίο και κατάλληλο ειδικευμένο προσωπικό (οδηγούς)». Δεν

θέλω να σας βασανίσω άλλο διαβάζοντας και τις άλλες παραγράφους της επιστολής της Γ.Σ.Ε.Ε. που έρχονται σε απόλυτη αντίθεση με αυτά που υποστήριξαν οι συνάδελφοι από το ΠΑ.ΣΟ.Κ και την Αριστερά.

Πάντως, ξέρετε στη Γ.Σ.Ε.Ε. δεν έχει την πλειοψηφία η συντηρητική παράταξη που πρόσκειται στη Νέα Δημοκρατία. Και κάποτε, νομίζω, όταν ερχόσαστε εδώ πέρα ισχυριζόμενοι

ότι υπηρετείτε τα συμφέροντα των εργαζομένων, θα πρέπει να λαμβάνετε τις δημόσιες θέσεις της Γ.Σ.Ε.Ε. επί του συγκεκριμένου θέματος.

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

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Η Γ.Σ.Ε.Ε., κύριε Υπουργέ, αναφέρεται σε θέματα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παράλληλα, πρέπει να ξέρετε ότι όλο αυτό το διάστημα εκτός από τη Γ.Σ.Ε.Ε. κάναμε διάλογο με όλους τους κοινωνικούς φορείς. Γι' αυτόν το λόγο πάλι εχθές από την άλλη πλευρά, από τις ασφαλιστικές εταιρείες ήρθε επιστολή στο γραφείο μου λέγοντας: «Φθάσαμε στην τελική φάση ενός νομοσχεδίου, που ερχόταν στην δημοσιότητα και απεσύρετο στο Υπουργείο Μεταφορών επί οκτώ χρόνια και για το οποίο επανειλημμένα είχαμε εκφράσεις τις αντιρρήσεις μας».

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ποιο νομοσχέδιο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό που συζητάμε, κύριε Τσιόκα προφανώς. Δεν μιλάω για το νομοσχέδιο για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Μιλάω για το συγκεκριμένο.

«Με την παρέμβασή σας όντως διορθώθηκαν πολλά από τα σημαντικά προβλήματα του σχεδίου νόμου και δόθηκε έμφαση

στην ανάγκη ποιοτικής», και το υπογραμμίζουν στην επιστολή τους, «αναβάθμισης της οδικής βοήθειας, πρακτική με την οποία συμφωνούμε». Στη συνέχεια, αναφέρουν κάποιες παρατηρήσεις, για να τις λάβουμε υπ' όψιν στην ψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου.

Το λέω αυτό και για να δείξω και ότι είμαστε σε διάλογο με όλους τους φορείς -είπατε εντελώς το αντίθετο- αλλά και για να δείξω ότι στην πραγματικότητα οι ενστάσεις που εκφράζετε είναι περιθωριακές εκφράσεις που εκφράζουν ορισμένες μόνο κατηγορίες μειοψηφίας και μάλιστα εκφράζετε όλες αυτές τις κατηγορίες και τελικά δεν έχετε μια συνεκτική πολιτική, διότι τα αιτήματα των κατηγοριών αυτών που προσπαθείτε να εκφράσετε είναι αλληλοσυγκρουόμενα μεταξύ τους.

Καταθέτω και την επιστολή αυτή στα Πρακτικά.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα εδώ από ορισμένους ομιλητές και εκπροσώπους κομμάτων εκφράστηκαν κάποιες προτάσεις υπό τη μορφή προφορικών τροπολογιών. Τα κόμματα αυτά θα έπρεπε να εκφράσουν τις θέσεις τους αυτές στην επιτροπή. Διότι, αν έχουν τόσο μεγάλη ευαισθησία για το συγκεκριμένο θέμα, δεν μπορώ να καταλάβω γιατί τα συγκεκριμένα κόμματα πριν από μια εβδομάδα που συζητούσαμε στην επιτροπή δεν κατέθεσαν τις συγκεκριμένες ενστάσεις και τις συγκεκριμένες παρατηρήσεις. Είχαν όλη την άνεση να το κάνουν. Το γεγονός ότι έρχεστε σήμερα την τελευταία στιγμή και καταθέτετε τέτοιες προτάσεις απλώς δείχνει έλλειψη προετοιμασίας, έλλειψη συντονισμού στις κοινοβουλευτικές σας ομάδες. Δεν είμαι εγώ όμως υπεύθυνος. Γι' αυτό είστε εσείς που έρχεστε, όπως σας είπα, την τελευταία στιγμή στο «και πέντε» και καταθέτετε τέτοιου είδους πρωτοβουλίες.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σωστό αυτό που λέει ο κύριος Υπουργός;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μη διακόπτετε, κύριε Τσιόκα. Αναλάβετε μονοπωλιακά το ρόλο του διακοψία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Από εκεί και μετά, έγιναν και άλλες παρατηρήσεις οι οποίες μου έκαναν εντύπωση. Έχουμε για παράδειγμα μια παρατήρηση ότι ο όρος «οδική βοήθεια» είναι εφεύρεση περίπου της Κυβερνήσεως. Μα, ανατρέξτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην οδηγία 84/641 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να δείτε ποιος όρος χρησιμοποιείται. «Τουριστική βοήθεια» που λέτε εσείς ή «οδική βοήθεια»; Πηγαίνετε, βρείτε τα χαρτιά, μπορείτε να το αποδείξετε. Εγώ εδώ είμαι και ευχαρίστως να το δω. Έχω τα χαρτιά εκεί να σας τα φέρω.

Μιλήσατε για τις κοινοπραξίες ότι δήθεν είναι επιβολή. Δεν είναι καθόλου επιβολή. Όποιος θέλει, μπορεί να συνεταιριστεί, όπως κάνουν οι αγρότες, οι υδραυλικοί ή οι ηλεκτρολόγοι. Κανέναν δεν αναγκάζουμε να συνεταιριστεί με κανέναν άλλον. Δεν μπορεί σ' έναν ολόκληρο νομό μέσα από τον οποίο περνά η Εθνική Οδός να έχουμε ένα φορτηγό με το οποίο να θέλουμε να εξυπηρετήσουμε τους πολίτες, διότι έχουμε παράπονα από τους καταναλωτές και κάποιος πρέπει να νοιαστεί για τους καταναλωτές. Εσείς αδιαφορείτε, διότι προφανώς οι καταναλωτικές οργανώσεις δεν είναι ισχυρές και ακούτε αυτούς που έρχονται και σας βρίσκουν έξω από τη Βουλή λέγοντας σας το Α ή το Β νομίζοντας ότι γίνεστε ευχάριστοι. Στην πραγματικότητα αποκόπτεστε από τον ελληνικό λαό.

Και ακούγονται και άλλα περίεργα πράγματα. Μεταφέρετε στην Αίθουσα αυτό το επιχείρημα που ακούγεται έξω από το Υπουργείο, ότι θα κλείσουν δήθεν τετρακόσιες εταιρείες που έχουν τρεις χιλιάδες εργαζομένους. Μα, αν όντως συμβαίνει αυτό και έχουμε τετρακόσιες εταιρείες και σε αυτές έχουμε τρεις χιλιάδες εργαζομένους, οι εταιρείες αυτές υπερπληρούν τα κριτήρια του νομοσχεδίου που συζητούμε σε σχέση με το προσωπικό που πρέπει να απασχολούν. Επομένως τι συζητούμε; Δεν υπάρχει θέμα. Ή το ένα δεν ισχύει ή το άλλο.

Επίσης, ακούγονται και άλλα για παράδειγμα για την πυκνότητα του δικτύου. Λένε ότι δεν ενδιαφερόμαστε για την πυκνότητα του δικτύου. Μα, υπάρχει συγκεκριμένη πρόβλεψη στο άρθρο 2 για την κατανομή των φορτηγών.

Επίσης, ακούστηκε ότι τα φορτηγά μπορεί να είναι παλιά. Μα τα φορτηγά αυτά υπάγονται στη γενικότερη νομοθεσία. Ό,τι ισχύει για όλα τα φορτηγά τα οποία κυκλοφορούν, ισχύει και για τα φορτηγά οδικής βοήθειας. Εκτός αν πιστεύετε –αλλά να μας το πείτε– ότι τα φορτηγά αυτά πρέπει να είναι ενός έτους και τότε να δούμε πώς θα επιβαρύνουμε τις μικρές εταιρείες που δήθεν απασχολούν τρεις χιλιάδες εργαζομένους.

Από και μετά, για όσα ειπώθηκαν για την ασφαλιστική νομοθεσία απήγγησα χθες και σας παραπέμπω στη χθεσινή μου τοποθέτηση, διότι προφανώς δεν ήσασταν εδώ να την ακούσετε. Αναφέρομαι στο συνάδελφο που τα ανέφερε. Δεν είναι ανάγκη να επαναλαμβάνω τα ίδια επιχειρήματα.

Επίσης, να ξέρετε ότι το νομοσχέδιο αυτό έχει ελεγχθεί απολύτως και ως προς τη συμβατότητά του προς το κοινοτικό

δίκαιο και είμαστε βέβαιοι ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το αντίθετο. Εάν δεν ψηφίζαμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα είχαμε πρόβλημα εφαρμογής-εσωμάτωσης του κοινοτικού δικαίου.

Έγιναν άλλες επιμέρους παρατηρήσεις, όπως ότι δήθεν δεν υπάρχει υποχρέωση να έχουν τηλέφωνα οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο. Υπάρχει συγκεκριμένη πρόβλεψη μέσα στο νομοσχέδιο.

Ειπώθηκε ότι δήθεν δημιουργούμε πρόβλημα στις μικρές εταιρείες οδικής βοήθειας, στους λεγόμενους συνεργάτες σε σχέση με τα συμβόλαια τα οποία συνάπτουν με τις ασφαλιστικές εταιρείες. Ενισχύουμε τη θέση τους –διότι τώρα κάνουν συμφωνίες ad hoc, δηλαδή κατά περιστατικό, ενώ τώρα θα κάνουν συμφωνίες πιο μακροπρόθεσμης βάσης– και μπαίνει μια τάξη στον κλάδο.

Από και μετά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μια ακόμα φορά θέλω με αγανάκτηση να απορρίψω και το άλλο επιχείρημα το οποίο ακούστηκε, ότι δήθεν δεν υπάρχουν προβλέψεις σε σχέση με την ποιότητα. Για την ποιότητα υπάρχουν πολύ σαφείς και συγκεκριμένες προβλέψεις οι οποίες είναι στο άρθρο 2.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι επιχειρήσεις λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου. Παρέχουν άμεση και ποιοτική οδική βοήθεια οχημάτων. Υποχρεούνται είναι ασφαλισμένες για αστική ευθύνη έναντι των δικαιούχων οδικής βοήθειας. Διαθέτουν συγκεκριμένο αριθμό φορτηγών. Τα φορτηγά είναι καταγεγραμμένα σύμφωνα με την περιοχή δραστηριότητας. Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να απασχολούν προσωπικό το οποίο καθορίζεται. Οι επιχειρήσεις πρέπει να έχουν έναν σταθμό οδικής βοήθειας τον οποίο με μια τροποποίηση τον αλλάζουμε και τον λέμε «σταθμό μεταφόρτωσης» σε κάθε νομό της ηπειρωτικής Ελλάδας. Όλες αυτές οι υποχρεώσεις, όπως σημείωσα και χθες, δεν είναι υποχρεώσεις απέναντι στο ΝΑΤΟ και στους Αμερικανούς. Είναι υποχρεώσεις απέναντι στους καταναλωτές.

Από και μετά, η Κυβέρνηση άκουσε τις παρατηρήσεις τις οποίες διατυπώθηκαν απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής και γι' αυτόν το λόγο σας μοιράσαμε όλες αυτές τις νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες λαμβάνουν υπ' όψιν παρατηρήσεις συναδέλφων. Στη συνέχεια, επειδή αυτήν την ώρα δεν έχω χρόνο, θα έχω τη δυνατότητα να αναφερθώ διεξοδικότερα σε αυτές.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ κ. Παπουτσή και μετά η κ. Καφαντάρη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα απ' όλα, κύριε Πρόεδρε, θέλω να τονίσω την εντύπωση που έχει προκαλέσει η στάση του κυρίου Υπουργού προς το Σώμα και κυρίως προς τις τοποθετήσεις των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης.

Σας διαβεβαιώ κύριε Υπουργέ, ότι η πρόθεσή μας είναι πολύ σαφής. Εμάς μας ενδιαφέρει να νοικοκυρευτεί ο χώρος, να ενισχυθεί η λειτουργία της οδικής βοήθειας με αναβάθμιση των υπηρεσιών προς τον πολίτη. Επίσης, μας ενδιαφέρει η συνοχή της κοινωνίας μας. Και η συνοχή στην κοινωνία μας υπηρετείται από πολιτικές οι οποίες λαμβάνονται στο οικονομικό πεδίο, πολιτικές οι οποίες συμβάλλουν προς την κατεύθυνση της εξυπηρέτησης των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού και από την άλλη πλευρά του δημοσίου συμφέροντος.

Και αν ασκούμε κριτική στο νομοσχέδιό σας και στις προθέσεις σας, το κάνουμε επειδή ακριβώς θεωρούμε ότι η αντίληψη, το πνεύμα από το οποίο εμφορούνται οι λόγος σας και οι διατάξεις του νομοσχεδίου που εισηγήσθε είναι ολιγοπωλιακού χαρακτήρα. Είναι αντιλήψεις οι οποίες οδηγούν στη διαμόρφωση ολιγοπωλίων. Στην πραγματικότητα υιοθετείτε τις επιδιώξεις

ορισμένων επιχειρήσεων του κλάδου. Οδηγείτε τα πράγματα ούτως ώστε να ενισχυθούν οι ίδιοι. Και δεν το κάνετε εσείς μόνο προσωπικά ο οποίος αναλάβατε αυτήν την υποχρέωση ενώπιον της Κυβέρνησής σας και ενώπιον του Πρωθυπουργού. Είναι μία διαρκής προσπάθεια η οποία γίνεται όλα τα προηγούμενα χρόνια και από τον προκάτοχό σας Υπουργό κ. Λιάπη και από τους αρμόδιους, οι οποίοι διεκδικούν αυτές τις διατάξεις.

Σας διαβάζω από το κείμενο το οποίο κρατάω στα χέρια μου μία παράγραφο. «Επιτρέψτε μας κύριε Υπουργέ, να σας τονίσουμε ότι οι ελπίδες μας είχαν εναποτεθεί στη νέα κυβέρνηση που προέκυψε μετά από πολυετή διακυβέρνηση της άλλης παράταξης. Και ήμασταν σίγουροι ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και προσωπικά εσείς, όχι μόνο θα σταματούσατε την παράνομη λειτουργία του κλάδου, αλλά θα βάζατε και στέρεα θεμέλια για το μέλλον, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πλησιάζουν τρία χρόνια, κύριε Υπουργέ, και παρά το γεγονός ότι επανειλημμένως είχαμε έλθει σε επαφή και συζητούσαμε δεν κάνατε τίποτα και ως εκ τούτου υπάρχει το νομικό κενό».

Ποιοι υπογράφουν; Για την «ΕΛΛΑΣ ΣΕΡΒΙΣ» ο κ. Δημήτρης Χατζόπουλος, για τον Σ.Ε.Ο.Β. ο κ. Φώτης Βασιλάκης και για την «ΕΞΠΡΕΣ ΣΕΡΒΙΣ» ο κ. Ιωάννης Ραυτόπουλος. Θα το καταθέσω για τα πρακτικά ως ένδειξη για τη συναλλαγή της Κυβέρνησης με τις συγκεκριμένες εταιρείες και για την προετοιμασία του συγκεκριμένου νομοσχεδίου το οποίο συζητάμε σήμερα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, κύριε Παπουτσή, κατακρίνουν αυτές οι εταιρείες την Κυβέρνηση. Δεν καταλάβατε τι διαβάσατε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ναι, κατακρίνουν για ποιο λόγο; Βιάζεσθε κύριε Χατζηδάκη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Διότι δεν ενδώσαμε στα αιτήματά τους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός υποπίπτει στο ίδιο λάθος συνεχώς. Βιάζεται. Δεν χρησιμοποιεί το σωστό χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Υπουργός Μεταφορών είναι. Δεν μπορεί να πηγαίνει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, να ολοκληρώσω. Μην επιχειρούμε να δημιουργούμε εντυπώσεις.

Υπάρχει μια λεπτομέρεια κύριε Υπουργέ. Φέρει ημερομηνία 1η Μαρτίου 2007. Καταλάβατε; Αναφέρεται λοιπόν στο σχέδιο για το οποίο όλοι οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης χθες σας κατήγγειλαν για μεθόδευση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρεται στον κ. Λιάπη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ,, μην διακόπτετε τον κ. Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Και όμως εσείς χθες στη δευτερολογία σας ομολογήσατε ότι πράγματι υπήρχε αυτή η προετοιμασία και ότι γι' αυτόν το λόγο εσείς κάνατε ορισμένες τροποποιήσεις. Αυτό επισημαίνω, κύριε Πρόεδρε. Θα το καταθέσω για τα Πρακτικά.

Όσον αφορά την κοινοτική οδηγία στην οποία αναφέρεται ο κύριος Υπουργός. Δεν πήραμε απάντηση χθες όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 9249 και συγκεκριμένα του άρθρου 54. Επίσης δεν πήραμε απάντηση ποιο είναι το πεδίο στο οποίο αναφέρεται ή μπορεί να αναφερθεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ούτως ώστε να επέλθει και να παρακολουθήσει εναρμονισμένες πιθανόν πρακτικές οι οποίες θα δημιουργηθούν στα πλαίσια της αγοράς του χώρου της οδικής βοήθειας και των ασφαλιστικών εταιρειών. Δεν υπάρχει αυτό το πεδίο. Σας το επισημαίνει και η έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής. Επομένως για ποιο λόγο αναφέρεται στο νομοσχέδιο; Προφανώς για το θεαθήναι. Προφανώς για να ρίξουν στάχτη στα μάτια του κόσμου, ότι κάποια επιτροπή ανταγωνισμού θα επέμβει. Πότε; Αφού δημιουργηθεί το ολιγοπωλίο, αφού δημιουργηθούν και λειτουργήσουν οι ολιγοπωλιακές καταστάσεις στην αγορά, αφού τα ασφαλιστικά, τα κόμιστρα και το αντίτιμο για την παροχή υπηρεσιών έχει φθάσει στα ύψη και αφού το έχει πληρώσει ο καταναλωτής; Τότε θα διαπιστώσουμε ότι δεν υπάρχει πεδίο αναφο-

ράς της Επιτροπής Ανταγωνισμού; Αυτό θέτουμε και απάντηση επ' αυτού δεν έχουμε πάρει.

Ακούσαμε από τον κύριο Υπουργό ότι υπάρχει συνεχής διαβούλευση και μάλιστα αναρωτιέται, μα πώς είναι δυνατόν, όλοι εδώ υποστηρίζουν το νομοσχέδιο. Τότε όλοι εκείνοι που έχουν καταλάβει το οδόστρωμα της λεωφόρου Μεσογείων, με μαύρες σημαίες, οι άνθρωποι οι οποίοι βρίσκονται στα θεωρεία και ενδιαφέρονται γι' αυτήν την υπόθεση, ο κόσμος και οι οικογένειές τους που βρίσκονται σε κάθε περιοχή της Ελλάδας, όλοι αγωνιούν, τι είναι αυτοί; Είναι άνθρωποι οι οποίοι επιχαίρουν; Περιμένουν να ψηφιστεί το νομοσχέδιο για να πανηγυρίσουν; Εμείς, αντίθετα μηνύματα λαμβάνουμε. Εμείς μαθαίνουμε ότι είναι άνθρωποι οι οποίοι ανησυχούν για τις οικογένειές τους, για την πρόοδο των επιχειρήσεών τους, για το πού πάνε τα πράγματα, πού μας οδηγεί η Κυβέρνηση. Αυτά ακούμε. Αυτό συζητούν. Αυτή είναι η αλήθεια κύριε Πρόεδρε.

Επιπλέον θα ήθελα να ακούσω επιτέλους ποια είναι η αντίδραση του κυρίου Υπουργού σε όσα ανέφερε από το Βήμα της Βουλής ο συνάδελφος κ. Βερελής σχετικά με την έκθεση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς για την εταιρεία «ΓΕΡΜΑΝΟΣ» και την υπόθεση της εξαγοράς μετοχών της «COSMOTE». Μήπως δεν είναι πλέον αρμόδιος Υπουργός ο οποίος παρακολουθεί τις εξελίξεις στο χώρο των τηλεπικοινωνιών στον Ο.Τ.Ε. και στην «COSMOTE»; Δεν έκανε τον κόπο; Ποιος ήταν ο λόγος για τον οποίο απέφυγε έστω και να σχολιάσει αυτή ακριβώς την πληροφορία; Μήπως δεν αληθεύει η πληροφορία ή μήπως ο κύριος Υπουργός τη γνωρίζει, αντιλαμβάνεται τη σοβαρότητα αυτής της υπόθεσης και γι' αυτό το λόγο απέφυγε τεχνηέντως να αναφερθεί στο συγκεκριμένο θέμα.

Όμως, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι ο κύριος Υπουργός έχει υποχρέωση να πάρει θέση ως αρμόδιος Υπουργός για τις τηλεπικοινωνίες και επιπλέον ως μέλος της Κυβέρνησης η οποία ακούει, όπως όλοι μας, το τι γίνεται και τι διερευνά η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και ποιεί τη νήσσαν. Γι' αυτό το λόγο επιμένουμε ότι θέλουμε συγκεκριμένα στοιχεία και συγκεκριμένες απαντήσεις.

Και ένα επιπλέον σημείο, κύριε Πρόεδρε, το οποίο αφορά τη λειτουργία του Κοινοβουλίου. Όλοι μας είμαστε εδώ για να υπηρετούμε το Κοινοβούλιο, το θεσμό της δημοκρατίας μας, το νόθο της δημοκρατίας. Από την άλλη όμως πλευρά έχουμε υποχρέωση με τις πράξεις μας και με το λόγο μας να προστατεύουμε το θεσμό. Διαβάσαμε με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον το δελτίο Τύπου με τη δήλωση του Γενικού Γραμματέα της Βουλής κ. Στεφάνου σχετικά με τα θέματα των ερευνών για τους χρήστες του διαδικτύου της Βουλής. Δημιουργεί ερωτήματα η απάντηση την οποία δίνει από τεχνικής απόψεως. Εγώ δεν είμαι τεχνικός, αλλά ακούω πολλούς οι οποίοι και στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και παντού, παίρνουν το λόγο δημόσια και ασκούν κριτική επί των συγκεκριμένων τεχνικών στοιχείων τα οποία αναφέρονται στη δήλωση.

Θέλω να πω ότι αν από τεχνικής απόψεως αυτή η δήλωση είναι σωστή, εάν πράγματι ισχύει αυτό που λέει ο κ. Στεφάνου, ότι δεν υπάρχει δυνατότητα να βρεθεί λόγω του συστήματος το οποίο λειτουργεί η Βουλή, τότε η Κυβέρνηση δια του Υπουργού κ. Αλογοσκούφη θα πρέπει να ζητήσει συγγνώμη από τους Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για την άθλια επιχείρηση την οποία πραγματοποίησε την προηγούμενη Δευτέρα όταν επεχείρησε να εμπλέξει τους Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σ' αυτήν την υπόθεση των bloggers και, ταυτόχρονα, των δήθεν εκβιασμών οι οποίοι πραγματοποιούνται. Εάν πάλι δεν ισχύουν από τεχνικής απόψεως επιχειρήματα τα οποία επικαλείται ο κ. Στεφάνου και υπάρχει τρόπος για την πλήρη διερεύνηση, σας ζητάμε κύριε Πρόεδρε -παρακαλώ να το μεταφέρετε και στον Πρόεδρο κ. Σιούφα ο οποίος είναι εγγυσμένης ηθικής τάξης άνθρωπος και ταυτόχρονα έχει εξαιρετική ευαισθησία γι' αυτά τα ζητήματα- να συνεχιστεί και να φθάσει σε βάθος ο έλεγχος προκειμένου να διακριβωθεί πού ακριβώς υπήρχε αυτό το ηλεκτρονικό ίχνος και ποιος ακριβώς ήταν ο χρήστης.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Παπουτσή, αυτό το θέμα της επιστολής του Γενικού Γραμματέα της Βουλής κ.

Στεφάνου αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης στη Διάσκεψη των Προέδρων. Δεν ήμουν γιατί προήδρευα, αλλά πληροφοριακά σας λέω ότι απ' όσα γνωρίζω από το 1994 μέχρι σήμερα διαγράφονται όλα όσα αποθηκεύονται στους υπολογιστές μετά από δέκα ημέρες.

Ο κ. Σιούφας αντιμετωπίζει ιδιαίτερο αίσθημα ευθύνης και αυτό και όλα όσα αφορούν στη λειτουργία του Κοινοβουλίου. Πρωτοστατεί στην προσπάθεια αναβάθμισης και συμβάλλει καθοριστικά. Ο ίδιος ενδεχομένως θα σας δώσει πληρέστερες απαντήσεις. Δεν ήμουν εγώ στη διάσκεψη για να σας πληροφορήσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Αν μου επιτρέπτε κύριε Πρόεδρε, δεν είναι θέμα αντιδικίας, αλλά απλώς θέλω να επισημάνω την ανάγκη που υπάρχει να θεωρακιστεί ο θεσμός του Κοινοβουλίου απ' όλα αυτά τα φαινόμενα που βλέπουμε να υπάρχουν παντού. Βεβαίως όλοι τα καταδικάζουμε.

Όμως, είμαστε σε μια άλλη εποχή. Η εποχή μας είναι ηλεκτρονική και επικοινωνιακή και δημιουργούνται νέες δυνατότητες για όλους. Γι' αυτόν το λόγο, επιμένω ότι, αν χρειαστεί, εμείς είμαστε εδώ για να πάρουμε και μέτρα, τα οποία θα θωρακίζουν ακόμη περισσότερο το Κοινοβούλιο από τέτοιους κινδύνους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αντιλαμβάνομαι την παρέμβασή σας σαν προσπάθεια προστασίας του κύρους και αναβάθμισης του Κοινοβουλίου και τη δεχόμαστε με ικανοποίηση.

Είμαστε σε μία υπεροχή αυτής της ηλεκτρονικής και επικοινωνιακής σχέσης, η οποία μας απομακρύνει από τη φυσική μας σχέση και αυτό είναι ένα άλλο ζητούμενο, πολύ μεγάλο και σημαντικό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, θα απαντήσετε επί του θέματος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, κύριε Πρόεδρε, πολύ σύντομα.

Πρώτον, για το θέμα των bloggers, ο κ. Αλογοσκούφης από αυτό το βήμα παρουσίασε κάποια συγκεκριμένα στοιχεία. Τα κατέθεσε στα Πρακτικά της Βουλής και τα στοιχεία αυτά είναι νομίζω αναμφισβήτητα.

Δεύτερον, για το θέμα της «COSMOTE» και πριν από τις εκλογές το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε εγείρει το θέμα, καταθέτοντας ερωτήσεις και προκαλώντας συζητήσεις στη Βουλή. Η Κυβέρνηση είχε απολύτως πειστικά απαντήσει σ' αυτό το θέμα. Αν δεν απαιτώμα προχθές είδα στο γραφείο μου μία ερώτηση που είχατε καταθέσει ξανά προς τον κ. Αλογοσκούφη, καθώς το Υπουργείο Οικονομίας είναι ο μέτοχος στον Ο.Τ.Ε. και προς εμένα ως εποπτευόντα του χώρου των τηλεπικοινωνιών. Θα πάρετε απαντήσεις πολύ συγκεκριμένες και με συγκεκριμένα στοιχεία όταν θα συζητηθεί η ερώτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, αλλά όσον αφορά την ευγενική προσπάθεια του κυρίου Υπουργού να καλύψει το συνάδελφό του κ. Αλογοσκούφη, θέλω να πω ότι ο κ. Αλογοσκούφης δεν παρουσίασε κανένα συγκεκριμένο στοιχείο, σύμφωνα με την πάγια πρακτική του.

Πολύ έντεχνα δημιούργησε υπόνοιες, δημιούργησε κλίμα, επειδή ακριβώς γνώριζε ότι η λειτουργία του μηχανισμού της Βουλής και κυρίως του συστήματος της ηλεκτρονικής υποστήριξης των Βουλευτών ήταν τέτοιο με το οποίο, όπως αποδεικνύεται, δεν μπορούσαν να υπάρξουν στοιχεία. Επομένως, εκ του ασφαλούς δημιούργησε θόρυβο. Έριξε σύμφωνα με την πάγια πρακτική του «λάσπη» στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ασκεί αυτή την πολιτική χωρίς να ζητάει συγγνώμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Παπουτσή...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Εμείς αυτό ζητούμε, να ζητήσει συγγνώμη. Αν έχει κάποια στοιχεία, όπως διάβασα ότι κατεγράφη στα Πρακτικά της Βουλής, παρακαλώ τότε τον κ. Αλογο-

σκούφη να τα δώσει στη δημοσιότητα, διαφορετικά είναι εκτεθειμένος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Αλογοσκούφης απουσιάζει και δεν μπορεί να σας απαντήσει. Ας σταματήσουμε εδώ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Απαντώ όμως στην Κυβέρνηση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Απάντησε εκ μέρους της Κυβέρνησεως, αλλά...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τι συγγνώμη να ζητήσει, κύριε Πρόεδρε, για στοιχεία τα οποία κατέθεσε και είναι πολύ συγκεκριμένα...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν κατέθεσε κανένα στοιχείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Επειδή, όμως, ο κ. Αλογοσκούφης δεν είναι παρών, πιστεύω ότι δεν μπορούμε να προχωρήσουμε τη συζήτηση. Δεν θα είναι πρέπον αυτό να συμβεί.

Το λόγο έχει η κ. Καφαντάρη, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, ήθελα να πούμε μία κουβέντα μόνο για το θέμα των Κ.Τ.Ε.Λ. της Τρίτης, που είπατε ότι δεν δέχεται η Κυβέρνηση γιατί είναι εκτός θέματος του νομοσχεδίου.

Όμως, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι θα πρέπει να λύσετε αυτό το θέμα. Είναι ένα πρόβλημα που υπάρχει, είναι πάρα πολύ σοβαρό και προκύπτει από τις ευθύνες και των προηγούμενων κυβερνήσεων και των δικών σας. Είναι επίσης, αποτέλεσμα της μη κρατικής λειτουργίας αυτών των φορέων μεταφοράς. Είναι πολύ λεπτό θέμα και πρέπει να το αντιμετωπίσετε.

Τώρα στα δικά μας. Ομολογώ ότι και εγώ έχω ενοχληθεί από τη στάση σας και θα σας εξηγήσω ακριβώς, τι εννοώ. Κάνετε ότι δεν καταλαβαίνετε αυτά που λέγονται εδώ από μας, με αποτέλεσμα εσκεμμένα να δημιουργείται σύγχυση με τα συμπεράσματα που βγάξετε από τα δικά μας επιχειρήματα.

Μπορώ να σας φέρω παραδείγματα. Λέτε ότι μιλήσαμε για μια γενική ασυδοσία από τη μία και για μονοπώλια ή ολιγοπώλια από την άλλη. Όχι, κύριε Υπουργέ. Μιλήσαμε για ασυδοσία του μονοπωλίου. Είναι πάρα πολύ καλά διατυπωμένο και πολύ σαφές για να δημιουργείται σύγχυση πάνω σ' αυτό.

Εμείς δεν είπαμε ποτέ ότι οι μικρές επιχειρήσεις δεν πρέπει να έχουν προϋποθέσεις για σωστή λειτουργία ως προς την ποιότητα εξυπηρέτησης των πελατών τους. Είπαμε ότι το πρόβλημα των μικρών εταιρειών, που θα οδηγηθούν σε κλείσιμο, προκύπτει από την αναγκαστική εξάρτηση που τους επιβάλλετε από τις μεγάλες επιχειρήσεις. Αυτό ακριβώς, ειπώθηκε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν κάνουν συμβάσεις με ασφαλιστικές εταιρείες;

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Οι συμβάσεις αυτές, κύριε Υπουργέ, είναι με μεγαλύτερη δυνατότητα χειρισμού από τους μεγάλους στους μικρούς και αυτό είναι αυτονόητο και γίνεται κάθε φορά. Οι μικροί είναι εξαρτημένοι από τους μεγάλους, ενώ οι μεγάλοι δεν είναι εξαρτημένοι από τους μικρούς. Μπορούν να κάνουν δικό τους στόλο και να δουλέψουν.

Επίσης αρνείσθε να απαντήσετε συγκεκριμένα για τους εργαζομένους, για το συσχετισμό 1,3, αντί 1,6 -είναι πάρα πολύ συγκεκριμένο- ανά όχημα το οκτώωρο και δεν μας απαντάτε. Πάρτε θέση. Αναγκάζετε τους εργαζόμενους να δουλεύουν παραβιάζοντας τα εργασιακά τους δικαιώματα και το Εργατικό Δίκαιο. Τοποθετηθείτε καθαρά. Εξηγήστε μας γιατί εμμένετε στο 1,3, όταν ελάχιστο είναι το 1,6 δυνατό για να δουλέψουν οι άνθρωποι σοβαρά και σωστά, με τα δικαιώματά τους διασφαλισμένα.

Το καταπληκτικό που ειπώθηκε βέβαια από εσάς, το οποίο δεν ξέρω γιατί δεν δημιούργησε έκπληξη σ' όλο το Κοινοβούλιο, σ' όσους είμαστε εδώ μέσα, είναι ότι καμαρώνετε γιατί έμειναν από εσάς ευχαριστημένες οι ασφαλιστικές εταιρείες. Μας διαβάσατε μάλιστα και τη συχαρητήρια επιστολή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρθηκα και στη Γ.Σ.Ε.Ε., την οποία ξεχνάτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μη διακόπτετε, κύριε

Υπουργέ.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Εμείς με τη Γ.Σ.Ε.Ε. ξέρετε πολύ καλά ότι δεν έχουμε πολλά-πολλά και δεν θέλουμε να έχουμε πολλά-πολλά. Εμείς δεν διεκδικούμε το δίκαιο της Γ.Σ.Ε.Ε..

Λέμε, όμως, ότι καμαρώσατε για τις ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες είναι προφανώς, πολύ ευχαριστημένες μαζί σας. Μα, δεν διαφωνούμε σ' αυτό. Αυτό είναι το μόνο στο οποίο συμφωνούμε. Φυσικά οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι ευχαριστημένες μαζί σας, κύριε Υπουργέ, γιατί αυτές καλύψατε, αυτές έχετε διασφαλίσει. Αντιρρήσεις έχουμε ως προς το ότι δεν καλύπτετε τους δικαιούχους, τους εργαζόμενους και τις μικρές εταιρείες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κυρία Καφαντάρη.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, χθες δημιουργήθηκε ένα θέμα. Όταν ο κ. Λαφαζάνης είπε: «διαβάστε το νομοσχέδιο», τον εγκალέσατε και δημιουργήθηκε όλη αυτή η αντιδικία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έτσι είναι, όπως το λέτε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Σήμερα ο κύριος Υπουργός είπε «κοιτάξτε να συντονιστείτε εσείς οι κοινοβουλευτικοί»...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το ίδιο είναι αυτό, κύριε Λεβέντη, να λες: «δεν διάβασα το νομοσχέδιο και να συντονιστείς»;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι ήταν εμφανές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να κάνω παρατήρηση στον Υπουργό γιατί είπε «συντονιστείτε»;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Και νομίζω το «διαβάστε το νομοσχέδιο» λέγεται εδώ κάθε μέρα. Ειπώθηκε και χθες προς τον κ. Λαφαζάνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα, λέγονται αυτά: «διαβάστε το νομοσχέδιο» στον εισηγητή ενός κόμματος, όπου κόμματος και αν είναι αυτό; Δεν είναι προσβλητικό αυτό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Μα, σας λέω ότι αυτό ειπώθηκε και προς τον κ. Λαφαζάνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα, και για εσάς θα είναι προσβλητικό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Εγώ νομίζω ότι υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά.

Κύριε Υπουργέ, έρχεστε εδώ και διαβάζετε ένα έγγραφο της Γ.Σ.Ε.Ε. που γράφει ότι συμφωνούν με τις απόψεις σας. Εγώ θα συνεχίσω από εκεί που σταματήσατε, για να δούμε πόσο συμφωνεί η Γ.Σ.Ε.Ε., γιατί νομίζω ότι είναι τουλάχιστον στοιχειώδεις να αποδίδετε την πραγματικότητα, τι λέει το έγγραφο.

Τι γράφει το έγγραφο; Διαβάζω από εκεί που σταματήσατε εσείς. «Στο νομοσχέδιο παρέχεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να προσλαμβάνουν μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγούς με οποιαδήποτε μορφή σχέσης εργασίας, γεγονός που παραπέμπει ευθέως στη χρησιμοποίηση ελαστικών μορφών απασχόλησης, οι οποίες ως γνωστόν συνεπάγονται σοβαρή υποβάθμιση του επιπέδου προστασίας των εργαζομένων».

Και παρακάτω: «Στην προκειμένη περίπτωση όμως η καθιέρωση σταθερής απασχόλησης στους οδηγούς δεν επιταχύνει μόνο από την ανάγκη προστασίας και διασφάλισης των εργασιακών δικαιωμάτων τους, αλλά επιπλέον συνδέεται με την ίδια την ουσία και την ποιότητα των παρεχόμενων από τις αντίστοιχες επιχειρήσεις υπηρεσιών». Εξασφαλίσατε, λοιπόν, αυτές τις σταθερές σχέσεις εργασίας που ζητάει εδώ η Γ.Σ.Ε.Ε.;

Παρακάτω: «Στο πλαίσιο αυτό θεωρούμε αναγκαία τη θέσπιση αναλογίας 1,6 οδηγών ανά όχημα. Η καθιέρωση της αναλογίας αυτής θα εξασφαλίσει όχι μόνο την τήρηση του νομίμου ωραρίου των οδηγών-μηχανοτεχνιτών και συνακόλουθα την ασφάλεια της εργασίας τους, αλλά θα αποτελέσει ελάχιστη εγγύηση για την ικανότητα των αντίστοιχων επιχειρήσεων να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο καταναλωτικό κοινό άμεσα και με τον προσήκοντα τρόπο. Αυτονόητο είναι ακόμη ότι η

θέσπιση ενός ενιαίου υποχρεωτικού πλαισίου για την απασχόληση του προσωπικού των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, σε αρμονία με τους ισχύοντες δεσμευτικούς κανόνες του εσωτερικού αλλά και του Κοινοτικού Δικαίου, είναι θεμελιώδης για την προώθηση τους υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων».

Και τελειώνω με την τελευταία παράγραφο.

Κύριε Υπουργέ, η καθιέρωση της προαναφερόμενης αναλογίας οδηγών ανά όχημα 1,6 αποτελεί μέτρο που μπορεί στοιχειωδώς να εγγυηθεί την τήρηση της εργατικής νομοθεσίας για το ωράριο των οδηγών, την ασφάλεια της εργασίας τους και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η παράλειψη θεσμοθέτησης του μέτρου αυτού, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα σύναψης ελαστικών σχέσεων εργασίας, θα ενισχύσει τον κίνδυνο της υπεραπασχόλησης των οδηγών για λόγους συμπίεσης του κόστους λειτουργίας των αντίστοιχων επιχειρήσεων, γεγονός που θα οδηγήσει σε ανατροπή των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού, θα υποβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες οδικής ασφάλειας στο καταναλωτικό κοινό και θα υπονομεύσει στην πράξη την όλη νομοθετική προσπάθεια.

Νομίζω ότι υπάρχει μεγάλη απόσταση διαβάζοντας όλο το κείμενο, από την εντύπωση που δώσατε εσείς διαβάζοντας το αρχικό του και μόνο τμήμα. Νομίζω ότι αυτό δεν πρέπει να συμβαίνει στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Έτσι όπως τίθεται η τροπολογία των τριών Βουλευτών, που αφορά τα Χανιά και το Ηράκλειο, είναι παράλογο τουλάχιστον. Γράφει στην τροπολογία: «η εκτέλεση και η εκμετάλλευση της υφιστάμενης υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής Χανιά – Ηράκλειο, παραχωρείται και διενεργείται κατά ποσοστό 80% στην Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Χανίων – Ρεθύμνου και 20% στην Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Ηρακλείου – Λασιθίου». Νομίζω ότι αυτό είναι παραλογισμός. Δεν μπορώ να καταλάβω με ποια λογική, πώς κινούμαστε; Μία τέτοια τροπολογία δεν πρέπει, σε καμία περίπτωση, να περάσει από την Ελληνική Βουλή.

Σας ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

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

Ορίστε κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η τελευταία τροπολογία δεν είναι δική μου τροπολογία και είπα ότι δεν θα δεχτώ καμία τροπολογία από τους συναδέλφους της Κρήτης. Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, χθες που μίλησα μόνος μου υπενθύμισα το αίτημα της Γ.Σ.Ε.Ε. για 1,6 εργαζόμενους. Δεν είναι κάτι καινούργιο, δεν είναι κάτι το οποίο ήθελα να κρύψω. Απλώς, ήθελα να σας ρωτήσω εάν είστε υπέρ αυτού του αιτήματος. Και εάν είστε υπέρ αυτού του αιτήματος, ρωτήστε αυτές τις τετρακόσιες μικρές εταιρείες με τους δήθεν τρεις χιλιάδες εργαζόμενους, με τους οποίους μιλάτε και τους εκφράζετε κ.λπ., εάν είναι υπέρ αυτού του αιτήματος. Να μου πείτε τι από τα δύο διαλέγετε. Αυτό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο αυτό έχει πάρα πολλές πτυχές. Η Γ.Σ.Ε.Ε. αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη πτυχή που είναι η κατοχύρωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και εμείς είμαστε υπέρ της κατοχύρωσης των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Από εκεί και πέρα, όμως, είπαμε ότι μια σειρά άλλες διατάξεις που περιέχονται στο νομοσχέδιο εξαφανίζουν τις εταιρείες. Και δεν είναι αυτό που θα τις εξαφανίσει, είναι οι άλλοι μηχανισμοί που τίθενται σε λειτουργία, ενισχύοντας τις μεγάλες επιχειρήσεις σε βάρος των μικρών.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εάν δεχθούμε αυτό ακριβώς, όπως το λέτε κύριε Λεβέντη, θα επιβαρύνουμε ακόμη περισσότερο αυτές τις

μικρές εταιρείες, τις οποίες και εσείς και το Κ.Κ.Ε. και το Π.Α.Σ.Ο.Κ. λέτε ότι επιβαρύνουμε. Και γι' αυτό αγανακτώ και διερωτώμαι ποια είναι η κατεύθυνσή σας και ποια είναι η πολιτική σας επιτέλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Αϊβαλιώτης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ., έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Επειδή ετέθη το θέμα από τον κ. Παπουτσή, όσοι από εμάς έχουμε προσφύγει στη δικαιοσύνη με μηνύσεις για το blogs και τις ψευτιές που γράφτηκαν για εμάς, απορούμε πραγματικά με την ομιχλώδη, έτσι, στάση της Κυβέρνησης και περιμένουμε, τότε επιτέλους, θα απαλλαγούμε από αυτή την γκεμπελική τακτική ύποπτων στοιχείων που λασπώνουν και διαδίδουν ψευτιές φορώντας κουκούλα. Γι' αυτό λέω μερικές φορές ότι πρόκειται για κουκουλοφόρους με γκεμπελική, φασιστική νοοτροπία και γι' αυτό ζητάμε, εν πάση περιπτώσει, να υπάρχει από την Κυβέρνηση κάποια ρύθμιση για επώνυμα σχόλια, ώστε να φύγουν από τη μέση οι ψεύτες και να μείνουν οι πραγματικοί bloggers, γιατί το blog είναι όργανο ελευθερίας, όπως είναι και το διαδίκτυο.

Τώρα, ο τόνος και το καθεστωτικό στυλ της ομιλίας σας κύριε Υπουργέ, προδίδει προφανώς εκνευρισμό και αλαζονεία, η οποία δεν συνάδει με την αναμικτή Πλειοψηφία της Κυβέρνησής σας των εκατόν πενήντα ένα Βουλευτών. Άκουσα ότι σας ενόχλησε –και τον βρήκατε περίεργο– ο όρος: «Ολοκληρωμένη τουριστική βοήθεια». Εάν εσείς βρίσκετε περίεργο τον όρο: «Ολοκληρωμένη τουριστική βοήθεια», εμείς πώς να χαρακτηρίσουμε τον όρο: «Σταθμοί παραμονής και μεταμόρφωσης»; Δεν είναι κλαυσίγελος; Τι είναι αυτό το άσχετο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προφανώς, δεν έχετε καταλάβει ότι επρόκειτο περί λάθους το οποίο ήδη διορθώθηκε. Είναι «μεταφορτισή».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Εγώ λέω τι διαβάζω.

Άκουσα σήμερα ένα σχόλιο γι' αυτά που είπα εχθές για τον Ιαβέρη. Το νούμερο είναι ανατριχιαστικό. Ο Ιαβέρης είπε ότι από το 1950 δεν γεννήθηκαν 3.000.000 Έλληνες, λόγω των τροχαίων που έγιναν στην Ελλάδα και λόγω του ότι γίνονται κάθε χρόνο χιλιάδες τροχαία και έχουμε διπλάσιο αριθμό νεκρών από το 2003, απ' όσο έχουν οι Αμερικάνοι στο Ιράκ. Είναι απίστευτο! Αυτό ήταν το σχόλιο του Ιαβέρη. Το άκουσα σήμερα στην τηλεόραση, αμφισβητήθηκαν τα στοιχεία. Όποιος θέλει μπορεί να επικοινωνήσει με τον μεγάλο αυτό οδηγό αγώνων.

Είπατε ότι κάνατε διάλογο. Η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Βορείου Ελλάδος μας έχει στείλει τη διαμαρτυρία της. Δεν την πήρατε; Λένε οι άνθρωποι ότι μάθανε το νομοσχέδιο από τους «πειρατές». Είναι σοβαρό Υπουργείο και υπηρέσια αυτή, να μαθαίνει το νομοσχέδιο η Ένωση Ασφαλιστών Μακεδονίας-Θράκης, της βορείου Ελλάδος, από τους «πειρατές»;

Δεν μας είπατε γιατί –αφού τα καταφέρατε τόσο καλά– οι πλατφόρμες και οι γερανοί βρίσκονται έξω από το γραφείο σας. Ανοίξετε το παράθυρό σας, τραβήξτε την κουρτίνα και δείτε τη Μεσογείων. Οι γερανοί ξεκινάνε από κάτω και φθάνουν μέχρι την Αγία Παρασκευή. Αφού τα καταφέρατε τόσο καλά, πώς είναι στημένοι επί τόσες ημέρες με μαύρα πανιά οι γερανοί και οι πλατφόρμες μπροστά από το γραφείο σας; Πείτε μας, τέλος πάντων, ποιο είναι το συγκεκριμένο μέτρο με το οποίο χτυπάτε «πειρατές» και «αερτζήδες» της ασφάλτου, οι οποίοι παραφυλούν κάποιον που θα βρεθεί σε δύσκολη θέση μέσα στη νύχτα και θα έχει ένα ατύχημα ή μία βλάβη και θα πάει κάποιος «αερτζής» ή «πειρατής» της ασφάλτου υποτίθεται να τον «σώσει», γδερνοντάς τον; Εάν τραυματιστεί κάποιος στο δρόμο –επανάλαμβάνω το χθεσινό ερώτημα που υπέβαλα– μας εγγυάται κάποιος ότι ο τραυματίας αυτός θα μεταφερθεί με ένα σύγχρονο ασθενοφόρο, ή μήπως θα πρέπει να μπει μπροστά η πλατφόρμα ή ο γερανός του κάθε «αερτζή» για να μεταφέρει τον τραυματία;

Είναι δυνατόν – και απορώ – να κατηγορείτε την Αντιπολίτευση όταν μας παρουσιάζετε ένα νομοσχέδιο τόσο πρόχειρα

συνταγμένο, τόσο άρπα –κόλλα, τόσο «φτιαγμένο στο πόδι», που ξεχαρβαλώνει ακόμη και το σημερινό ελαττωματικό σύστημά!

Ευχαριστώ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δύο διευκρινήσεις: Πρώτον, εμείς μιλήσαμε με την Πανελλήνια Ένωση των Ασφαλιστών, η οποία προφανώς καλύπτει και τους ασφαλιστές της βόρειας Ελλάδας –διότι και η Βόρεια Ελλάδα και η Μακεδονία είναι Ελλάδα– και θα έπρεπε, εσείς που διαμαρτύρεστε αυτές τις ημέρες, να το ξέρετε.

Δεύτερον, αυτό που είπατε ότι: «η Ένωση Ασφαλιστών της Βόρειας Ελλάδας ενημερώθηκε από τους «πειρατές», ξέρετε ποιους εννοεί «πειρατές»; Αυτούς που ήταν έξω από το γραφείο μου διαμαρτυρόμενοι. Αυτούς εννοεί «πειρατές». Και πρέπει εσείς να αποφασίσετε εάν είστε με την Ένωση Ασφαλιστών Βορείου Ελλάδος, ή με αυτούς που εσείς χαρακτηρίσατε «πειρατές» και ταυτόχρονα μέσα στην άγνοιά σας λέτε ότι δήθεν τους αδικούμε. Περί αυτής της καταστάσεως πρόκειται και αυτή την πολιτική εκφράζετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 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 επτά συνοδοί – δάσκαλοι από το 1ο Δημοτικό Σχολείο Διμηνίου και από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Σέσκουλο του Δήμου Αισωνίας Μαγνησίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Και εγώ, ιδιαίτερα ως Μαγνησιώτης, πληροφορώ το Σώμα ότι πρόκειται για ένα δήμο που ανακαλύφθηκαν οι αρχαιότεροι οικισμοί της Ευρώπης, για να θυμόμαστε και λίγο την ιστορία και που εάν επισκεφθείτε αυτή την περιοχή, θα έχετε πάρα πολλά να προσθέσετε στις γνώσεις και στην περηφάνια της Ελλάδας.

Επανερχόμαστε τώρα στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο κ. Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυσκολεύομαι να κατανοήσω τη στάση ορισμένων συναδέλφων της Αντιπολίτευσης, οι οποίοι μάχονται μία ιδέα. Ένα σύστημα, που λειτουργεί, δοκιμάστηκε και δεν απέδωσε. Η οδική βοήθεια έγινε πλέον καθημερινή υπόθεση λόγω του τραγικού καθεστώτος που καθημερινά διαπιστώνουμε.

Ο «πόλεμος» δεν τελείωσε. Ο «δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος» συνεχίζεται εν Ελλάδι. Βλέπω ακόμα και στα νησάκια μας τον απολογισμό των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων και τρομαχτώ. Κάθε λίγο και λιγάκι ζητείται να γίνει αερομεταφορά ασθενών, κύριε Υπουργέ, από τα νησιά μας κυρίως λόγω τροχαίων δυστυχημάτων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Επομένως κάτι πρέπει να γίνει, να μπει μία τάξη γενικώς στο σύστημα, σ' ένα σύστημα που είναι το αποκαλούμενο «τρία όμι-κρον», δηλαδή: οδός, όχημα, οδηγός. Οδός: Μελέτες και κατασκευές που σε πάρα πολλές περιπτώσεις αποδεικνύεται ότι δεν είναι άρτιες. Δεν είναι αντικείμενο του νομοσχεδίου αυτού καθαυτού, αλλά είναι μία εκ των παραμέτρων. Μιλάμε για τις εθνικές και άλλες οδούς, ακόμη και για μικρές οδούς σε λίγες περιοχές με εμφανείς κακοτεχνίες.

Δεύτερον, οχήματα. Πρέπει να ελέγχονται. Κύριε Υπουργέ, θα επιμείνω σ' αυτό. Ήμουν ο εισηγητής επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας της ιδέας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Η ιδέα δεν είχε ωριμάσει, ωρίμασε επί κυβερνήσεως ΠΑ.Σ.Ο.Κ., έγινε νόμος του κράτους και μάλιστα ελάβαμε και μία ειδική πρόνοια, λόγω του νησιωτικού της χώρας μας, να επιτραπούν και κινητές μονάδες Κ.Τ.Ε.Ο..

Συμπληρώνω –και το γνωρίζετε αυτό– μια ακόμα πρόσθετη ιδέα. Πλωτές μονάδες Κ.Τ.Ε.Ο.. Είναι μία απλή υπόθεση. Είναι όλο αυτό το συγκρότημα ελέγχου της μηχανικής και ηλεκτρολογικής αρτιότητας των οχημάτων σ' ένα σκάφος το οποίο πλησιάζει σ' ένα νησί, δίνει στο μπουράγιο, τα οχήματα μπαίνουν,

ελέγχονται, εξέρχονται, τελειώνει τη δουλειά του και πηγαίνει σ' άλλο νησάκι. Δεν μπορεί παντού να έχουμε ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ούτε κινητές μονάδες να μεταφέρονται κατά την έννοια που θα αποδειχθεί ότι έχει κάποια βάση μετά την ολοκλήρωση προμηθείας. Πρέπει να μπειτε στη μέση, να τελειώσει επιτέλους αυτή η υπόθεση.

Αναδεικνύεται τώρα ένα άλλο ζήτημα όσον αφορά στον έλεγχο των οχημάτων. Νησιά: Δεδομένης της αδυναμίας των κρατικών Κ.Τ.Ε.Ο., αλλά και των ιδιωτικών που ακόμα βρίσκονται σε «σπαργανική» κατάσταση -τουλάχιστον στα νησιά- να ελέγξουν οχήματα που θα χρησιμοποιηθούν στην τουριστική περίοδο -η οποία αρχίζει οσονούπω, υπόθεση ημερών είναι- δώστε εντολή ή συνεννοηθείτε με τις περιφέρειες ώστε συνεργεία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών να μετακινηθούν προς εκείνα τα νησιά που υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση τουριστικών λεωφορείων ή και λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ. και να κάνουν μία επέμβαση με την αρτιότητα που έχουν αυτά τα συνεργεία των τεχνικών, ώστε μεθαύριο να έχουμε ένα πρώτο πιστοποιητικό ότι μπορούν να κινηθούν χωρίς κανέναν κίνδυνο. Αυτό σας το ζητώ με κάποια επιμονή δεδομένου του ότι ο χρόνος είναι πλέον περιορισμένος.

Όσον αφορά στα άρθρα του νομοσχεδίου, υπήρχαν επιφυλάξεις για την αρτιότητα ή τη μη αρτιότητα. Κύριοι συνάδελφοι, παίρνει μία τάξη. Το γεγονός ότι μόνο ότι γίνεται μία ειδική πρόβλεψη όσον αφορά στη δυναμικότητα αυτών των επιχειρήσεων ανά περιοχή σημαίνει πως κάποιοι συζήτησαν, ερεύνησαν και κατέληξαν σε καλή πρόταση την οποία απολύτως υποστηρίζω. Το να λέτε ότι στη Ρόδο όποιος θέλει να δημιουργήσει οδικής βοήθειας επιχείρηση δεν μπορεί να έχει κάτω από δύο οχήματα είναι αυτονόητο. Επίσης το ότι πρέπει να έχει πέντε μηχανοτεχνίτες, αυτό είναι μία δέσμευση γιατί ζήσαμε καταστάσεις ανεπαρκών εταιρειών οι οποίες προσφέρουν ή προσέφεραν κάποια βοήθεια, όμως με κάποια «επιπολαιότητα» χρησιμοποιούν έκφραση συναδέλφου: Συστηματοποιείται τώρα ένας μηχανισμός.

Συμφωνώ με την άποψη που βγαίνει από το νομοσχέδιο ότι όσον αφορά στις μικρότερες νησιωτικές μονάδες, υπουργική απόφαση θα καθορίσει κατά περίπτωση πώς θα είναι «φορμαρισμένες» από πλευράς δυναμικότητας αυτές οι επιχειρήσεις. Τα λέγω αυτά για να παρουσιάσω μία πλευρά του νομοσχεδίου η οποία εμάς τους νησιώτες μας «καίει» ιδιαίτερα και θεωρώ ότι είναι τοποθέτηση που πρέπει να στηριχθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν πιστεύω ότι με το νομοσχέδιο αυτό επιλύεται το θέμα της οδικής ασφάλειας, πάντως μπαίνει σε κάποια βάση στην οποία δεν είχε τοποθετηθεί μέχρι σήμερα. Κυρία Υπουργέ, τώρα ζητώ την άμεση παρέμβασή σας.

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

Χθες το βράδυ -μη ων από τους εραστές της τηλεόρασης- άνοιξα την τηλεόραση και παρακολούθησα μεταμεσονυχτικώς μία εκπομπή στο τηλεοπτικό κανάλι «ANTENNA». Κυρία καθηγήτριά, τι έδειχνε; Σε τρία συνεργεία έγινε κάποιος έλεγχος ή κάποια έρευνα και βρέθηκε ότι τα συνεργεία αυτά λειτουργούσαν για δύο εβδομάδες με πιστοποιητικό καλής καταστάσεως των οχημάτων κατά τρόπο επικίνδυνο. Ούτε εισαγγελείς θα γίνουμε, ούτε εισαγγελικά καθήκοντα θα ασκήσουμε. Όμως ως ερευνηθούν οι υπηρεσίες σας όσα η τηλεόραση καμμία φορά προβάλλει και είναι ίσως από εκείνα που δεν έχουν τον αρνητικό χαρακτήρα άλλων θεμάτων. Φαίνεται πως τέτοια υπάρχουν πολλά.

Τι μένει; Ο αυστηρός έλεγχος από τις υπηρεσίες του Υπουργείου σας, έλεγχος στα Κ.Τ.Ε.Ο., πώς λειτουργούν, έλεγχος στα κρατικά ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., ώστε για όποιο χαρτί δίδεται να έχει κάποιος τη βεβαιότητα ότι ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Πιστεύω, βάσιμα ότι με το νομοσχέδιό σας θα μπει μία τάξη που θα αποδώσει, γι' αυτό κι εγώ με όσους πιστεύουν αυτήν την ιδέα το ψηφίζω και πιστεύω πως συντομότερα η πράξη θα δικαιώσει την ψήφο μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής, της Νέας Δημοκρατίας, στο Νομό Ηρακλείου κ.

Αυγενάκης.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χθεσινή συζήτηση για το παρόν σχέδιο νόμου ακούστηκαν πολλές και ενδιαφέρουσες απόψεις. Το σημαντικό σημείο που κατά την άποψή μου αναδείχθηκε ήταν η γενική ομοφωνία για την αναγκαιότητα κάλυψης ενός σημαντικού κενού στην παροχή οδικής βοήθειας. Όλοι συμφωνήσαμε ότι υπάρχει απουσία κανόνων. Ο χώρος χαρακτηρίζεται από προβλήματα και πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη ρύθμιση της οδικής βοήθειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι οι ομιλητές ανεξαρτήτως κόμματος τονίσαμε την ανάγκη διαμόρφωσης πολιτικής για το θέμα της οδικής βοήθειας. Όλοι αποδεχθήκαμε τη σπουδαιότητα μιας τέτοιας παρέμβασης. Για μένα είναι μία σημαντική αρχή γιατί η αρχή, ως γνωστόν, είναι το ήμισυ του παντός. Όλοι αναγνωρίζουμε όχι μόνο ότι υπάρχει πρόβλημα, αλλά συμφωνούμε και ως προς τον ορισμό του προβλήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις πολιτικές και διοικητικές επισημίες η αναγνώριση του δημοσίου προβλήματος είναι το πιο κρίσιμο στάδιο της χάραξης δημόσιας πολιτικής. Το στάδιο αυτό καθορίζει όλα τα επόμενα, τι σχεδιασμό θα κάνουμε, ποια πολιτική θα διαμορφώσουμε, τι δράσεις θα αναλάβουμε, τι κανόνες θα έχουμε και πώς θα τους εφαρμόσουμε.

Χαίρομαι που δίχως να το κάνετε συνειδητά συμφωνήσατε ως προς το πλαίσιο που εμείς υιοθετούμε και στηρίζουμε. Η συζήτηση για το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας σε οχήματα είναι, κατά κύριο λόγο, ένα τεχνικό θέμα, η ρύθμιση όμως απλών τεχνικών θεμάτων που επηρεάζουν την καθημερινή ρουτίνα και την ποιότητα ζωής των πολιτών αποτελεί στοιχειώδη υποχρέωση της πολιτείας.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στο πλαίσιο της δέσμευσής της να δώσει λύσεις στα χρόνια προβλήματα αυτού του τόπου και έχοντας νωπή τη λαϊκή εντολή, προχωρά σταθερά και προγραμματισμένα στη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στα καθημερινά προβλήματα των πολιτών. Η αναβάθμιση των υπηρεσιών οδικής βοήθειας επηρεάζει την καθημερινότητά μας και ακόμα πιο σημαντικά επηρεάζει την ασφάλεια και κατ' επέκταση την προστασία των πολιτών.

Οι κατευθυντήριες αρχές που διέπουν το σχέδιο νόμου είναι η άμεση και αποτελεσματική εξυπηρέτηση του πολίτη, η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Απώτερος σκοπός του σχεδίου νόμου είναι η οδική ασφάλεια των πολιτών και φυσικά ο περιορισμός των ατυχημάτων.

Παράλληλα οι συνέπειες της εφαρμογής των διατάξεων του νομοσχεδίου θα συμβάλλουν κατ' αρχάς στην ανανέωση του στόλου των οχημάτων των εταιρειών παροχής οδικής βοήθειας. Η ανανέωση αυτή θα επιφέρει διττά αποτελέσματα. Αφενός θα βελτιωθούν τα οχήματα και οι παρεχόμενες υπηρεσίες και αφετέρου θα μειωθούν οι ρύποι προς το περιβάλλον από την απομάκρυνση παλαιών και ιδιαίτερα ρυπογόνων οχημάτων. Θα συμβάλλει σίγουρα στη μείωση της ανεργίας, αφού δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας στον κλάδο μόνο και μόνο από την επιβολή ωραρίου που μέχρι τώρα δεν υπήρχε.

Όπως γίνεται σαφές από τη μελέτη του άρθρου 2 του νομοσχεδίου, οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας αφορούν τόσο το στόλο των οχημάτων τους όσο και το απασχολούμενο προσωπικό. Η ρητή δέσμευση που δημιουργεί το άρθρο 2 για τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού και τα ωράρια απασχόλησης του προσωπικού, συμβάλλουν στην αύξηση της απασχόλησης στο συγκεκριμένο χώρο. Παράλληλα, οι περιορισμοί στο ωράριο θα οδηγήσουν σε μεγαλύτερη ασφάλεια των πολιτών, αφού οι υπάλληλοι που προσφέρουν οδική βοήθεια δεν θα εργάζονται ανεξέλεγκτα νύκτα-μέρα με αποτέλεσμα να καταπατούνται από τους ίδιους οι κανόνες της οδικής ασφάλειας. Είναι παράδοξο, κυρίες και κύριοι, που αποτελεί σήμερα την πικρή πραγματικότητα.

Οι ρυθμίσεις των άρθρων 4 έως 7 βάζουν τέλος στην πάγια τακτική των εταιρειών όπως η «INTERAMERICAN» και η «INTERSALONICA» να μη διαθέτουν δικά τους μέσα, αλλά να

εξυπηρετούνται στους περισσότερους νομούς της χώρας από τις ίδιες τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούσαν και οι ασφαλιστικές εταιρείες, παραβιάζοντας την ίδια τη νομοθεσία.

Να τονίσω, κυρίες και κύριοι, ότι η κατάργηση του χαρτοσήμου ασφαλιστών επηρεάζει και τα θετικά που σήμερα συζητάμε. Η ρύθμιση αυτή που ανακοίνωσε ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, θα συμβάλει και στη μείωση των ασφαλιστών παροχής οδικής βοήθειας. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών τα ασφαλιστρα που πληρώνουν οι πολίτες θα μειωθούν κατά 2,4%. Οι στόχοι της κατάργησης του χαρτοσήμου ασφαλιστών συνάδουν πλήρως με τους στόχους του παρόντος νομοσχεδίου και όσον αφορά στην ενίσχυση του ανταγωνισμού στην ασφαλιστική αγορά και όσον αφορά στο όφελος για τους πολίτες.

Με τις ρυθμίσεις αυτές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταργούνται οι σημερινές παθογένειες στην αγορά οδικής βοήθειας στη χώρα μας. Μπαίνει τέλος στους ερασιτεχνισμούς και την υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Μπαίνει τέλος στην καταπάτηση στοιχειωδών προϋποθέσεων άσκησης αυτής της δραστηριότητας. Μπαίνει τέλος στην ανασφάλιστη εργασία, στη μαύρη αμοιβή των εργαζομένων και στην ακαταλληλότητα του προσωπικού, που χαρακτηρίζουν σήμερα τον κλάδο.

Νομίζω ότι η τοποθέτηση του κ. Δεσποτόπουλου, Προέδρου της ΕΛ.Π.Α., στην αρμόδια επιτροπή δίνει απάντηση στους αρνητές των πάντων. Δεν χρειάζεται να επισημάνω τον ιστορικό ρόλο για την ανεκτίμητη συνεισφορά της ΕΛ.Π.Α.. Είναι γνωστή σε όλους. Στην παρέμβασή του, λοιπόν, ο κύριος Πρόεδρος της ΕΛ.Π.Α. επεσήμανε ότι η παρούσα κατάσταση χαρακτηρίζεται από ερασιτεχνισμό και υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών από εταιρείες και επαγγελματίες που δεν τηρούν στοιχειώδεις προϋποθέσεις άσκησης της δραστηριότητας αυτής.

Στη συνέχεια χαρακτήρισε πολύ θετική τη δημιουργία στη χώρα μας ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου εναρμονισμένο με το ισχύον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το παρόν νομοσχέδιο λειτουργεί προς όφελος του Έλληνα καταναλωτή, ιδιοκτήτη και χρήστη και διαμορφώνει ένα σωστό πλαίσιο ανταγωνισμού. Ποιος μπορεί να φέρει ουσιαστικό αντίλογο και με επιχειρήματα σ' αυτήν την τοποθέτηση; Νομίζω κανείς.

Αισθάνομαι την ανάγκη να σχολιάσω και ένα θέμα που θίχθηκε αρκετές φορές στη χθεσινή μας συζήτηση, κυρίες Υπουργέ. Πολλοί ομιλητές που επέκριναν το νομοσχέδιο, χρησιμοποίησαν το επιχείρημα ότι το σχέδιο νόμου δεν στηρίχθηκε σε κάποια μελέτη. Ενδιαφέρουσα αυτή η νέα έμφαση που δίνεται στην αναγκαιότητα μελετών, όπως συνηθίζετε να λέτε. Το ίδιο ανέφερε κατ' επανάληψη και χθες ο κ. Παπουτσής, το ίδιο έκανε και λίγο πριν ο κ. Γεϊτόνας.

Κυρίες και κύριοι, οι μεταρρυθμίσεις στο ασφαλιστικό στηρίζονται σε μελέτες, μελέτες Ελλήνων εμπειρογνομόνων, μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μελέτες του Ο.Ο.Σ.Α., επιστημονικές μελέτες κ.ο.κ.. Όλες οι μελέτες καταλήγουν στην αναγκαιότητα λήψης πολύ αυστηρών μέτρων, πολύ πιο αυστηρών από αυτά που προτείνει η Κυβέρνηση.

Ε, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., έχω να σας κάνω μια απλή ερώτηση. Θα αποδεχθείτε και θα στηρίξετε βαθιές τομές στο ασφαλιστικό, πολύ πιο ριζικές από αυτές που προτείνει η Κυβέρνηση, επειδή στηρίζονται σε μελέτες, ή θεωρείτε ότι οι μελέτες είναι σημαντικές για την οδική βοήθεια, αλλά όχι για άλλα σημαντικά θέματα όπως το ασφαλιστικό;

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στην τροπολογία που παρουσίασα στη χθεσινή μου ομιλία. Παρ' όλο που δια στόματος Υπουργού –και το σέβομαι αυτό– ακούσαμε ότι δεν πρόκειται να συζητηθεί, είναι σημαντικό να ακουστεί από το Βήμα της Βουλής, έστω και ως πρόταση, μια ρεαλιστική και άμεσα εφαρμόσιμη πολιτική πρόταση.

Και βέβαια, να ευχαριστήσω την κ. Καφαντάρη του Κ.Κ.Ε. για το σχόλιό της γύρω από το θέμα του Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης. Να σας υπενθυμίσω ότι το πρόβλημα δεν δημιουργήθηκε επί Νέας Δημοκρατίας. Ξεκίνησε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ., όταν ξεκίνησαν μια δουλειά, τη συνένωση των δύο Κ.Τ.Ε.Λ., όμως δεν την ολοκλήρωσαν. Μισή δουλειά.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Εσείς τι κάνατε, κύριε συνάδελφε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Θέλετε να καταλάβετε τη θέση του ομιλητή;

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Σας παρακαλώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εγώ σας παρακαλώ! Είναι αυτός τρόπος διεξαγωγής συζήτησης, εσείς τι κάνατε και εμείς τι κάναμε; Όταν θα έλθει η σειρά σας θα μιλήσετε.

Ολοκληρώστε, κύριε Αυγενάκη.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Δεν θα σας κουράσω με επαναλήψεις, απλώς θα σταθώ στην ουσία της πρότασης για την πλήρη συνένωση των Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου και Χανίων-Ρεθύμνης, σε ένα Κ.Τ.Ε.Λ. με ενιαία διοίκηση, με μια μετοχική σχέση όλων των ιδιοκτητών με την επωνυμία Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

Η ρύθμιση αυτή που προτείνουμε όλοι οι Βουλευτές του Νομού Ηρακλείου και Λασιθίου, αποσκοπεί αφενός στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τους ιδιοκτήτες και τους εργαζόμενους στο Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και αφετέρου στην αναβάθμιση υπηρεσιών για τους κατοίκους και τους χιλιάδες τουρίστες που επισκέπτονται το νησί μας και μετακινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όλους αυτούς τους λόγους που ανέφερα πιο πάνω, υπερψηφίζω το παρόν νομοσχέδιο που συζητάμε για δεύτερη μέρα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και αφορά την οδική βοήθεια οχημάτων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ιωάννης Σκουλάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε το σχέδιο νόμου «Οδική βοήθεια οχημάτων», του οποίου σχεδόν όλοι οι ομιλητές τόνισαν τη σπουδαιότητά του και πολλοί από τους συναδέλφους το συνέδεσαν και με την οδική ασφάλεια και τα τροχαία ατυχήματα, τα οποία είναι πραγματικά μια μάστιγα για την ελληνική κοινωνία.

Σ' αυτά συμφωνούμε, όμως η πλευρά της Συμπολίτευσης, η πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, μίλησε για τάξη στο άναρχο τοπίο, για ανταγωνισμό και ελεύθερη αγορά, ενώ από την Αντιπολίτευση και κυρίως από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τονίστηκε η ανάγκη υγιούς ανταγωνισμού, ελεγκτικών μηχανισμών, εργασιακών σχέσεων και κυρίως προστασίας του καταναλωτή.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι οι απόψεις μας αποκλίνουν. Και αποκλίνουν γιατί σε κάθε νομοσχέδιο που έρχεται στην Εθνική Αντιπροσωπεία, σε κάθε ρύθμιση, σε κάθε τροπολογία εμείς θεωρούμε ότι κεντρικό πρόσωπο πρέπει να είναι ο πολίτης και οι ανάγκες του, ενώ η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θεωρεί ότι σημείο αναφοράς πρέπει να είναι η αγορά και οι επιχειρήσεις. Μερικοί βέβαια, θα μπορούσαν να συμφωνήσουν και σ' αυτό, εάν μιλούσαμε, όμως, για μια υγιή αγορά και ένα υγιή ανταγωνισμό.

Κρατείστε αυτήν τη φράση, υγιής ανταγωνισμός, και ας πάμε λίγο πίσω στην ιστορία, γιατί κατηγορηθήκαμε ότι δεν ξέρουμε τι θέλουμε και ας θυμηθούμε ονόματα, όπως Ροκφέλερ – πετρέλαια, J&P-τράπεζες, Άντριου Κάρνεγκι-χάλυβας, Κορνήλιος Βάντερμπιλτ- σιδηρόδρομοι. Είναι τα ονόματα των βαρόνων του αμερικανικού καπιταλισμού του τέλους του 19ου αιώνα, που έλεγξαν μονοπωλιακά καθένα στον τομέα του την τότε αμερικανική οικονομία. Είναι αυτοί που οι επιχειρήσεις τους χαρακτηρίστηκαν μονοπώλια, δηλαδή, λειτούργησαν χωρίς ανταγωνισμό, που είναι η μαγική λέξη. Και ήρθε σε απόληξη τότε η Αμερικανική Κυβέρνηση με το νόμο antitrust του Σέρμαν το 1890 και διέλυσε τα μονοπώλια.

Και ερχόμαστε εσείς, κύριε Υπουργέ, το 2010 με το παρόν σχέδιο νόμου, σε ένα προβληματικό όντως τοπίο, αυτό της οδικής βοήθειας, και διαμορφώνεται ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές συνθήκες στην αγορά, εσείς, η Κυβέρνηση και όχι οι επιχειρήσεις, η Κυβέρνηση που θα έπρεπε να επιβάλλει τους κανόνες του ανταγωνισμού, που θα έπρεπε να ελέγξει την αγορά.

Σ' αυτό εμείς είμαστε αντίθετοι. Και είμαστε αντίθετοι, γιατί κεντρικός πυρήνας της πολιτικής του προοδευτικού χώρου

είναι ο άνθρωπος, είναι ο πολίτης και οι ανάγκες του. Αυτή είναι η απάντησή μας, λοιπόν, σε αυτούς που λένε ότι δεν ξέρουμε τι θέλουμε.

Μελετώντας το σχέδιο νόμου που έχουμε μπροστά μας, δημιουργείται μια σειρά από ερωτήματα. Πρώτον, ποιος ωφελείται; Ο πολίτης-καταναλωτής θα έχει καλύτερες υπηρεσίες από αυτές που του παρέχονται σήμερα; Θα έχει φθηνότερες υπηρεσίες οδικής βοήθειας; Έχει εναλλακτικές επιλογές, ή βρίσκεται μπροστά σε μονόδρομο και τετελεσμένα;

Δεύτερο ερώτημα. Με το παρόν σχέδιο νόμου η αγορά προχωράει σε εξορθολογισμό και σε κανόνες υγιούς ανταγωνισμού, ή δημιουργούνται олиγοπώλια ή -ακόμα χειρότερα- μονοπώλια και φαλκιδεύεται η υγιής επιχειρηματική δραστηριότητα;

Τρίτον, ποιες είναι οι υποχρεώσεις των εταιρειών απέναντι στους καταναλωτές, όταν δεν τηρούνται τα συμφωνηθέντα; Ποιες είναι οι κυρώσεις;

Τέταρτον, ποια θα είναι η θέση των εργαζομένων στο νέο τοπίο; Μήπως αντιμετωπίζουν το φάσμα της ανεργίας; Και όσοι παραμένουν θα βρεθούν σε εντατικοποίηση της εργασίας και σε ένα νέο εργασιακό καθεστώς, σε ένα «εργασιακό Μεσαίωνα»;

Πέμπτον, οι Έλληνες πολίτες θα έχουν πρόσβαση ισότιμα σε αυτές τις υπηρεσίες, Νησιωτική Ελλάδα, ορεινές απομακρυσμένες περιοχές, Κρήτη;

Τέλος, στη βάση ποιων ειδικών μελετών, στατιστικών στοιχείων ή δεδομένων έχουν προσδιοριστεί οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας στο άρθρο 2; Διότι συζητάμε για ένα τεχνικό νομοσχέδιο και δεν υπάρχει ούτε μία μελέτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. πιστεύει ότι το παρόν σχέδιο νόμου «πνίγει» χωρίς κίνητρα και καθαρό πλαίσιο ανταγωνισμού, εκατοντάδες μικρές επιχειρήσεις. Δεν διασφαλίζει τις υφιστάμενες θέσεις εργασίας και πολύ περισσότερο δημιουργεί ανησυχίες για το νέο εργασιακό καθεστώς. Το κυριότερο όμως είναι ότι διαμορφώνει πλαίσιο που θα οδηγήσουν σίγουρα και ξεκάθαρα σε олиγοπώλια.

Το υψηλότερο κόστος για το στήσιμο της οργάνωσης -8.000.000 ευρώ- και το λειτουργικό κόστος υψηλότερο από 25.000.000 ευρώ θα οδηγήσει σίγουρα -και εδώ δεν απάντησε ο Υπουργός, παρ' όλες τις ερωτήσεις- σε τριπλασιασμό του ασφαλιστρού. Από τα 50 και 60 ευρώ σήμερα, θα περάσουμε στα 180 με 200 ευρώ στην αγορά.

Με το παρόν σχέδιο νόμου καθιερώνεται ουσιαστικά ένα μονοπώλιο των τοπικών επιχειρήσεων Αττικής και Θεσσαλονίκης, γιατί χωρίς αυτές τις επιχειρήσεις δεν είναι δυνατόν να γίνει συνεργασία των μικρών ανεξάρτητων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Όμως Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. καταψηφίζει επί της αρχής το νομοσχέδιο. Το είπαν οι εισηγητές. Εμείς προτείνουμε έναν άλλο δρόμο, που αφορά την οργάνωση της αγοράς και της ανταγωνιστικότητας με καθαρούς κανόνες, προκειμένου ο πολίτης με το μικρότερο δυνατό κόστος να απολαμβάνει υψηλές υπηρεσίες.

Προτείνουμε την ομαλή μετάβαση των παλαιών επιχειρηματικών δεδομένων και σχημάτων στο σύγχρονο περιβάλλον με κανόνες και κίνητρα. Και δεν είδαμε κανένα κίνητρο σε αυτό το νομοσχέδιο. Προτείνουμε την οριοθέτηση με καθαρούς κανόνες των σχέσεων εταιρειών οδικής ασφάλειας, ασφαλιστικών εταιρειών, καθώς και των μικρών επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο.

Όσον αφορά τα άρθρα, ειδικά για το άρθρο 2 είναι ξεκάθαρα ότι η αναλογία 1,3 στο οκτάωρο για τους οδηγούς, θα οδηγήσει σίγουρα σε οδηγούς που θα είναι κουρασμένοι, που θα δουλεύουν εξαντλητικές βάρδιες, που δεν θα μπορέσουν με ασφάλεια να παρέχουν υπηρεσίες.

Για το άρθρο 10 ξεκάθαρα η Νομοτεχνική Υπηρεσία της Βουλής λέει ότι για να ελέγξει την τήρηση των όρων του παρόντος άρθρου αρμόδια είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Και λέει ξεκάθαρα ότι η απόδοση τέτοιας αρμοδιότητας στην Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα, καθώς δεν είναι σαφές το πλαίσιο της διαδικασίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνω λέγοντας ότι η εξου-

σία μας, των Βουλευτών, πηγάει από το λαό. Και βρισκόμαστε εδώ για το λαό και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε. Νομοθετούμε, λοιπόν, για τα λόμπι και την αγορά ή για τις εταιρείες, που μας κατηγορήσατε; Όχι βέβαια. Νομοθετούμε για το λαό. Αυτό είναι το μεγάλο κεντρικό ερώτημα για σας. Εμείς το έχουμε ήδη απαντήσει.

Εμείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. πιστεύουμε ότι οι φυσικοί νόμοι της αγοράς και οι θεωρίες του *laissez faire* και του κοινωνικού δαρβινισμού δεν είναι ικανοί να εγγυηθούν την τάξη, τη σταθερότητα, αλλά κυρίως τη δικαιοσύνη σε μια κοινωνία σε ανάπτυξη. Εμείς λέμε ότι το κράτος πρέπει να έχει λόγο σε κάθε περίπτωση, με κανόνες ελέγχου και αντιμονοπωλιακών πρακτικών που θα πρέπει να υπάρχουν.

Όσον αφορά το θέμα του Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης, είναι ένα θέμα που συνεχίζει να απασχολεί την τοπική κοινωνία και θα έρχεται και θα ξαναέρχεται εδώ, γιατί υπάρχουν ορισμένοι που με μόνο ελατήριο τον εγωισμό, χωρίς ένα σοβαρό επιχείρημα, επιχειρούν κάθε φορά να δυναμτίσουν μια επιχειρηματική προσπάθεια, που μέχρι τώρα έχει θεαματικά αποτελέσματα, όπως παροχή υπηρεσιών ποιότητας, ασφαλή μετακίνηση όλων των πολιτών στο νησί, δημιουργία του πιο σύγχρονου στόλου λεωφορείων στην Ευρώπη, κοινά πρακτορεία και σταθμούς σε όλη την Κρήτη και εξυπηρέτηση όλου του νησιού.

Σε αυτά, λοιπόν, τα κεκτημένα δεν μπορούμε να απαντούμε μικρόψυχα, με γνώμονα μόνο τοπικιστικά μικροσυμφέροντα. Η λύση ενός ενιαίου Κ.Τ.Ε.Λ. θα πρέπει να είναι στις προτεραιότητές μας, γιατί μόνο σοβαρά εύρωστα επιχειρηματικά σχήματα μπορούν να επιβιώσουν, με γνώμονα όμως πάντα το συμφέρον του Έλληνα πολίτη.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε και επαινώ το ότι πολύ ελάχιστα, σχεδόν καθόλου, αποκλίνετε από το χρόνο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Εσωτερικών, Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξί του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις».

Το σχέδιο νόμου παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Σειρά έχει τώρα ο Βουλευτής κ. Αποστολάτος.

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, σήμερα είναι η δευτερολογία μου. Και επειδή, εχθές είπα τις θέσεις μου για το νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω απλά να σημειώσω δύο πράγματα, ότι τόσο στην επιτροπή όσο και εδώ ξεκίνησα με τη θέση προσωπικά που έχω, και που είναι και η θέση του κόμματος που εκπροσωπώ, λέγοντας ότι ήταν και παραμένει, απολύτως, απαραίτητη η ανάγκη ενός νομοσχεδίου για την οδική βοήθεια.

Η αναμόρφωσή του μετά από έντεκα χρόνια και από το πλήρες μηδέν, το χάος και τον πάτο που υπήρχε στο θέμα της βοήθειας, οι προτάσεις που άκουσα στην επιτροπή τέσσερις φορές μου φάνηκαν έως καλές, πολλές συμπαθητικές και είπα ότι αν αλλάξει εκείνο, το άλλο και το παράλλο, θα ήταν πάρα πολύ καλό. Είπα όμως επίσης -και ανακεφαλαιώνω και πάλι στο ίδιο στυλ- ότι από το να μην έχουμε καμμία θεραπεία, η οποία θεραπεία, το νομοσχέδιο για την οδική βοήθεια, θα ήταν κάτι καλό. Και με τη λογική αυτή παραμένω.

Ωστόσο από τον κ. Χατζηδόκη σήμερα, ως αρμόδιο Υπουργό αυτού που προτείνει, αντί να ακούσω υποδείξεις πάνω στο σχέδιο νόμου, άκουσα με έναν τρόπο να μας επιπλήττει εδώ, να μιλάει για μανιχαϊστικά πρότυπα του άσπρου-μαύρου -και πήρε απαντήσεις από την κ. Λίλα Καφαντάρη- δηλαδή ότι δεν μπορεί να είναι και το ένα, δεν μπορεί να είναι και το άλλο, δεν μπορεί να είναι μονοπωλιακό και υπέρ των ολίγων, δεν, δεν, δεν!

Εγώ στην πολιτική για την τέχνη του εφικτού, αυτόν τον ελάχιστο χρόνο έμαθα ότι τα πάντα είναι εφικτά και μάλιστα ο

συγκερασμός αυτών των δυναμικών δίνει την καλύτερη λύση.

Επειδή όμως εδώ, στο νομοσχέδιο αυτό, όλοι υπηρετούμε έναν κοινό στόχο, το καλό του πολίτη, το καλό όλων αυτών που μας έχουν φέρει στη θέση του νομοθέτη εδώ, και επειδή αυτό είναι ένα έργο, νόμος για παροχή υπηρεσιών, είπαμε να είναι το καλύτερο δυνατό.

Ο ρόλος που άκουσα πριν για την προβιά ενός μικρού λύκου, στο ύφος τουλάχιστον του Καισαρίωνος –θα το πω κι εγώ– ομολογώ ότι ως στυλ δεν συνάδει για το ύφος και την εξυπηρέτηση του νομοσχεδίου τούτου. Πιστεύω ότι πάρα πολλά πράγματα πρέπει να γίνουν, για να γίνει ένα καλό και συμφέρον νομοσχέδιο για τα συμφέροντα όλων αυτών που δουλεύουν στο χώρο και κυρίως για την προστασία του καταναλωτή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Για μια ακόμα φορά επαινώ τη συντομία σας, αγαπητέ φίλε και συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Χρήστος Χαΐδος, Βουλευτής Τρικάλων.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα τα άρθρα του νομοσχεδίου για την οδική βοήθεια των οχημάτων. Εμείς από την πλευρά μας τεκμηριωμένα ισχυριζόμαστε και προειδοποιούμε ότι αφανίζει τους μικρούς, ενισχύει τους μεγάλους, δημιουργεί олиγοπωλιακές ή και μονοπωλιακές καταστάσεις και επιβαρύνει σημαντικά τους καταναλωτές.

Εσείς μιλάτε για το αντίθετο. Σας διαψεύδουν όμως οι φορείς. Τους ακούσαμε στην επιτροπή, τους είδαμε και στις κινητοποιήσεις. Εκπρόσωποί τους είναι εδώ σήμερα στα θεωρεία και δεν βλέπω τα πρόσωπά τους χαρούμενα. Δεν πανηγυρίζουν. Αντιθέτως, θρηνούν οι άνθρωποι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Από τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου είναι οι άνθρωποι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Σας διαψεύδει όμως και η γενικότερη πολιτική σας, που είναι νεοφιλελεύθερη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Από το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου είναι, κύριε Χαΐδο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Αν χαμογέλασαν τώρα και έχει κάποια άλλα χαρακτηριστικά το χαμόγελό τους...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Φέρνει ευτυχία πάντως, κύριε Χαΐδο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Αναφερθήκατε στη Γ.Σ.Ε.Ε. και στις ασφαλιστικές εταιρείες. Προφανώς γενικεύσατε επιμέρους διαπιστώσεις. Αυτό όμως δεν είναι θεμιτό. Η μισή αλήθεια είναι χειρότερη και από το ψέμα. Έπρεπε να διαβάσετε όλη την άποψη της Γ.Σ.Ε.Ε., την άποψη συνολικά των ασφαλιστικών εταιρειών.

Εμείς ισχυριζόμαστε ότι το νομοθέτημα βλάπτει τον υγιή ανταγωνισμό και δεν εναρμονίζει το εθνικό πλαίσιο των κανόνων και των ρυθμίσεων με αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εσείς διατείνεστε για το αντίθετο, αλλά σας διαψεύδουν μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και κάνουν λόγο για υπερεργολάβους και για αυξήσεις στις συνδρομές. Δεν θα ήταν αυτές ικανοποιημένες, εάν κινίσσταν προς την κατεύθυνση της προσαρμογής με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού αυτές ιδρύθηκαν και λειτουργούν με βάση αυτούς τους κανόνες; Αυτούς τους κανόνες εφαρμόζουν. Τι θα τις πείραζε, λοιπόν, να θεοπίσετε και εσείς ανάλογους νόμους και ρυθμίσεις αντίστοιχες με αυτές που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να επισημάνω το μικρό έως ελάχιστο χρόνο προσαρμογής των υπαρχουσών εταιρειών και κυρίως των μικρών στα νέα δεδομένα που επιβάλλει το νομοθέτημα. Υπάρχει πλαίσιο, προσπάθεια και σχεδιασμός μιας ολόκληρης ζωής που πάει στράφι σε έξι μήνες. Το αυξήσατε κατά τρεις μήνες με το σταγονόμετρο. Γιατί βιάζεστε; Ο λαός λέει θυμόσοφα: «έπεσε η ζάχαρη στο νερό». Εάν δεν έπεσε, λοιπόν, «η ζάχαρη στο νερό», εσείς γιατί «ρίχνετε ζάχαρη», όπως είπα και στην επιτροπή, στα καρμπυρατέρ των οχημάτων των μικρών

εταιρειών οδικής βοήθειας, υποχρεώνοντας τα να ακινητοποιηθούν σύντομα; Μήπως, η παράταξή σας, δεν μπορεί να ξεφύγει από τις παλιές εποχές που η πολιτική γινόταν από τη ζάχαρη που έπεφτε στα καρμπυρατέρ των αρμάτων μάχης στον Έβρο;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πού το θυμηθήκατε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Σήμερα, όμως, είναι άλλες εποχές. Άλλο τα άρματα μάχης και άλλο τα αυτοκίνητα και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για βοήθεια συμπατριωτών μας.

Γι' αυτό, λοιπόν, οι εργαζόμενοι και οι πολίτες αντιδρούν σε ανατροπές των κατακτήσεών τους, αντιδρούν σε αιφνιδιαστικές αλλαγές που τους οδηγούν στη φτώχεια και στην εξαθλίωση και αντιστέκονται στον αφανισμό τους. Γι' αυτόν το λόγο και εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ήταν «χάιδεμα» στο χρόνο η αγόρευσή σας, κύριε συνάδελφε. Συγχαρητήρια! Τονλάχιστον για τη διάρκεια της.

Το λόγο έχει η κ. Ξενογιαννακοπούλου.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περιμέναμε σήμερα να ακούσουμε από τον κύριο Υπουργό να απαντά περισσότερες στην ανησυχία και στον προβληματισμό που εκφράστηκε χθες απ' όλους τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης, σχετικά με το σχέδιο νόμου που έχει παρουσιάσει και αντί γι' αυτό, είμαστε –πρέπει να πω– πραγματικά έκπληκτοι, διότι είδαμε τον Υπουργό να μας δίνει συμβουλές, να μας κάνει επιπλήξεις, να φθάνει στο σημείο να απαξιώνει συναδέλφους της Αντιπολίτευσης, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι από το δρόμο συλλέγουμε την ενημέρωσή μας.

Κύριε Υπουργέ, συλλέγουμε από το δρόμο την ενημέρωσή μας και τη συλλέγουμε από μια κοινωνία που ασφυκτιά, αγωνιά και προβληματίζεται από τις δικές σας πολιτικές επιλογές, από τις επιλογές της Κυβέρνησής σας. Η αλήθεια είναι –και το έχουμε τονίσει αυτό, όπως το τόνισε και ο εισηγητής μας κ. Τιμοσίδης– ότι αναγνωρίζουμε την ανάγκη να υπάρξει στον τομέα της οδικής ασφάλειας ένα ρυθμιστικό πλαίσιο. Είναι αλήθεια αυτό και ως τέτοιο το αναγνωρίζουμε.

Επίσης, επειδή δεν μας αρέσει να ισοπεδώνουμε τη δουλειά που γίνεται, ούτε και τη δική σας δουλειά προς αυτήν την κατεύθυνση, αναγνωρίσαμε ότι προσπαθήσατε να κάνετε κάποιες βελτιώσεις, ιδιαίτερα σε ορισμένα άρθρα. Όμως, παραμένει αυτήν τη στιγμή στο τραπέζι, με τις όποιες βελτιώσεις και αλλαγές μας αναγγέλατε, ένα σχέδιο νόμου με το οποίο διαφωνούμε στη φιλοσοφία, στην κατεύθυνσή του και κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου για τις επιπτώσεις που θα επιφέρει. Γιατί είπατε προηγούμενα ότι επιχειρείτε να έρθετε να αντιμετωπίσετε την ασυδοσία και μάλιστα κάνατε και ένα λογοπαίγιο ότι: «πώς από τη μια λέμε για ασυδοσία και από την άλλη σας κατηγορούμε γι' αυτό που επιχειρείτε;».

Μα, κύριε Υπουργέ, η πραγματικότητα αυτή είναι, ότι εσείς εδώ παραβιάζετε τις αρχές του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού, παραβιάζετε την Αρχή Προστασίας του Καταναλωτή, όταν φέρνετε μια ρύθμιση στην αγορά και έχετε τα αντίθετα αποτελέσματα. Αυτές, όπως εσείς ξέρετε πολύ καλά και με την ευρωπαϊκή σας εμπειρία, είναι οι βασικές αρχές που διέπουν κάθε αντίληψη ευρωπαϊκής προσέγγισης ως προς τη ρύθμιση των αγορών και στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό αποδεικνύεται συγκεκριμένα. Εγώ θα σας μιλήσω για τέσσερις αδυναμίες, παρά τις όποιες βελτιώσεις έχετε επιφέρει στα άρθρα.

Πρώτα από όλα, όσον αφορά τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό, αυτήν τη στιγμή όπως είναι το νομοσχέδιο και όπως πηγαίνει για ψήφιση με τις όποιες βελτιώσεις, στην πραγματικότητα έρχεται να υποστηρίξει τη συγκρότηση ολιγοπωλιακών καταστάσεων και ανισορροπιών στην αγορά. Αυτό είναι το πρώτο συμπέρασμα.

Δεύτερο συμπέρασμα. Δεν προστατεύεται ο καταναλωτής, ο πολίτης, ο χρήστης με αυτό το νομοσχέδιο για τρεις συγκεκριμένους λόγους.

Πρώτα απ' όλα, γιατί του περιορίζετε τις επιλογές και τη

δυνατότητα να αναζητήσει πιο οικονομική προσφορά όσον αφορά τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Ο δεύτερος λόγος είναι, γιατί η προσαρμογή που επιβάλλετε στις επιχειρήσεις, με τον τρόπο που την επιβάλλετε, επί της ουσίας θα μετακυλήσει όλο το κόστος πάνω στον καταναλωτή, στον πολίτη. Αυτή είναι η δεύτερη πραγματικότητα.

Η τρίτη πραγματικότητα είναι ότι δεν διασφαλίζονται, παρά τα όσα μας είπατε -και προηγούμενα όλοι οι συνάδελφοι που μίλησαν γι' αυτό το θέμα το τόνισαν- εκείνες οι προϋποθέσεις για τους ελέγχους και την ποιότητα όσον αφορά τις υπηρεσίες που θα παρέχονται.

Όσον αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, είναι σαφές ότι η μια από τις σοβαρότερες επιπτώσεις που θα υπάρξει από την υλοποίηση αυτού του νόμου, θα αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και μάλιστα, τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της περιφέρειας.

Επειδή, προηγουμένως, προσπαθήσατε με έναν τρόπο, που εγώ θα χαρακτήριζα ότι δεν σας αρμόζει, να δημιουργήσετε τάχα ένα κλίμα ότι εμείς δεν ξέρουμε τι λέμε, ότι από τη μια έρχεται η Αντιπολίτευση και κόπτεται για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και από την άλλη για τα εργασιακά θέματα, θα ήθελα να σας πω -και εδώ με καλύπτει απόλυτα αυτό που είπαν προηγουμένως οι συνάδελφοι, ο κ. Λεβέντης και ο κ. Χαΐδης- ότι διαβάζετε τις ανακοινώσεις της Γ.Σ.Ε.Ε. κατά το δοκούν, όπως σας συμφέρει και μέχρι εκεί όπου σας συμφέρει, γιατί αυτήν τη στιγμή το πρόβλημα αφενός είναι οι συνθήκες εργασίας και η ασφάλεια στην εργασία αφετέρου όμως είναι και οι θέσεις εργασίας. Ξέρετε πολύ καλά ότι με το να πλήττετε τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις πλήττετε τις θέσεις εργασίας.

Άρα, λοιπόν, αυτή είναι και η μεγάλη μας διαφορά, ότι εμείς πιστεύουμε στην ανάπτυξη και στην ανταγωνιστικότητα που δεν βασίζεται ούτε στην φθηνή εργασία ούτε στο να πλήττουμε τα κοινωνικά δικαιώματα, αλλά να διασφαλίζουμε και τον υγιή ανταγωνισμό και την επιχειρηματικότητα, ιδιαίτερα των μικρομεσαίων, καθώς τα εργασιακά δικαιώματα.

Το θέμα, λοιπόν, είναι πού αποσκοπούν οι επιλογές σας και ποιους υπηρετούν; Το σίγουρο είναι ότι οι επιλογές σας -και μιλώ συνολικά για τις επιλογές της Κυβέρνησης, κύριε Υπουργέ- είναι επιλογές οι οποίες ευνοούν τους λίγους εις βάρος των πολλών. Το κόστος και του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, όπως όλων των επιλογών σας, είναι κόστος για τον πολίτη, τον καταναλωτή, τον υγιή ανταγωνισμό, το μικρομεσαίο επιχειρηματία και για τον εργαζόμενο. Το ίδιο το βλέπουμε παντού.

Με αυτήν την ευκαιρία, μια και βρίσκομαι στο Βήμα της Βουλής, θα ήθελα να αναφερθώ στο τι συμβαίνει στα ΕΛ.ΤΑ. αυτήν τη στιγμή, να αναφερθώ στην υπουργική απόφαση που υπογράψατε στις 4 Φεβρουαρίου, την οποία και καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Με αυτήν την υπουργική απόφαση έρχεστε -σε αντίθεση με όσα είχε δεσμευθεί ο προηγούμενος Υπουργός, ο κ. Λιάπης, πριν από τις εκλογές- να εφαρμόσετε στα ΕΛ.ΤΑ. το νόμο για τις Δ.Ε.Κ.Ο. και όχι το ν.2190 για τις προσλήψεις που, απ' ό,τι ξέρω, επιχειρεί, ίσως και σήμερα, η διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ. να τον επιβάλει. Ξέρουμε όλοι, πολύ καλά, ότι εφαρμογή αυτού του νόμου έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται εργασιακές σχέσεις δυο ταχυτήτων που πλήττουν ιδιαίτερα τους νέους ανθρώπους, έχει να κάνει με κατάλυση της συλλογικής αυτονομίας και των συλλογικών συμβάσεων και με ένα ανεξέλεγκτο διευθυντικό δικαίωμα.

Εμείς, σας εγκαλούμε για αυτήν την υπουργική απόφαση. Είμαστε αντίθετοι και πιστεύουμε ότι παίρνετε λάθος δρόμο άλλη μια φορά και όσον αφορά τα ΕΛ.ΤΑ., όπως κάνετε και όλες τις επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας. Αντί να προετοιμάζετε τα ΕΛ.ΤΑ., για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στην απελευθέρωση μετά από μερικά χρόνια στην εσωτερική αγορά, αντί να έχετε ένα πρόγραμμα στρατηγικό για την ανάπτυξη τους, ένα πρόγραμμα που να δημιουργεί ασφάλεια και προοπτική στους

εργαζόμενους, έρχεστε σε μια κερδοφόρα επιχείρηση όπως είναι τα ΕΛ.ΤΑ. -δεν έχετε καν αυτό, εάν θέλετε, το επιχειρημα- να εφαρμόσετε το νόμο για τις Δ.Ε.Κ.Ο..

Εδώ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, οι θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι σαφείς. Είμαστε αντίθετοι σ' αυτήν τη διαδικασία που επιχειρείται στα ΕΛ.ΤΑ. Εμείς προσαπίζουμε το ρόλο των ΕΛ.ΤΑ. και την ανάπτυξη τους και είμαστε αντίθετοι στην εφαρμογή του νόμου περί Δ.Ε.Κ.Ο. όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις και την εξέλιξη των εργαζομένων. Θα αντιπαλέψουμε, κύριε Υπουργέ, και στο δρόμο και στη Βουλή και μαζί με τους εργαζόμενους την υλοποίηση αυτού του νόμου και, όπως έχει δεσμευθεί από το Βήμα της Βουλής ο Πρόεδρος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο Γεώργιος Παπανδρέου, η μελλοντική κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ένα από τα πρώτα πράγματα που θα κάνει είναι να καταργήσει τον αντεργατικό, αντικοινωνικό νόμο για τις Δ.Ε.Κ.Ο..

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κυρία Ξενογιαννακοπούλου, και γιατί ήσασταν συνεπής στο χρόνο σας.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Θεοχάρης Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές πλέον ότι μετά και την τελευταία παρέμβαση του Υπουργού, γίνεται φανερό ότι η Νέα Δημοκρατία απαξιώνει κάθε έννοια κοινωνικού και δημόσιου συμφέροντος. Αυτό που επικαλέστηκε πριν, η συνάδελφος κ. Ξενογιαννακοπούλου για τα ΕΛ.ΤΑ., είναι μείζονος σημασίας, γιατί στην πράξη ξέρετε τι θέλει να πει; Το δώρο που κάνει η Νέα Δημοκρατία στη νέα γενιά, στους νέους ανθρώπους, είναι οι εργαζόμενοι δυο ταχυτήτων. Αυτό το δώρο κάνει. «Εργασιακός μεσαίωνας», εργασιακή ανασφάλεια και το δώρο που κάνει η Νέα Δημοκρατία στους πολίτες της περιφέρειας, είναι ότι το γράμμα, η σύνταξη δεν θα φτάσει ποτέ. Πείτε, κύριε Υπουργέ, έχετε στο μυαλό σας να πουλήσετε τις Ταχυμεταφορές; Γι' αυτό στήνετε αυτό το σκηνικό, απαξιώνετε τις εργασιακές σχέσεις, θέλετε να καταργήσετε το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού; Δεν παρέχετε αυτά που υποχρεώνεστε, ως κράτος, για τη δημόσια καθολική υπηρεσία, ενώ όλες οι χώρες της Ευρώπης έχουν κάνει τις αναλογιστικές μελέτες και τροφοδοτούν τα αντίστοιχα ΕΛ.ΤΑ., με τους αντίστοιχους δημόσιους πόρους. Και το χειρότερο από όλα είναι -παίζετε και άλλα παιχνίδια- ότι η δημόσια αλληλογραφία που είναι θέμα ασφάλειας θελήσατε πριν λίγο καιρό να την αφαιρέσετε -αυτό κάνετε- από τα ΕΛ.ΤΑ. και να τη δώσετε σε ιδιώτες, να τη βγάλετε σε διαγωνισμό. Αυτή είναι η πολιτική σας. Ένα κερδοφόρο τομέα, όπως είναι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, να τον πουλήσετε και αυτόν. Πουλάτε τα λιμάνια, πουλάτε τα αεροδρόμια, πουλάτε τα πάντα! Να πουλήσετε και τα ΕΛ.ΤΑ. και έρχεστε τώρα και στο θέμα της οδικής ασφάλειας και κάνετε ακριβώς το ίδιο και μάλιστα ακροβατείτε λεκτικά στις τοποθετήσεις σας.

Άκουσα όλες τις παρεμβάσεις σας με ιδιαίτερη προσοχή. Ας κάνω ένα απλό ερώτημα. Αν, κύριε Υπουργέ, δεν υπήρχε πρόβλημα ολιγοπωλίου και μονοπωλίου στο νόμο, τότε γιατί κάνατε τόσες αλλαγές στο άρθρο 2; Αυτό δεν δείχνει ότι υπάρχει πρόβλημα, ότι δεν εντάσσετε ομαλά όλους τους ενδιαφερόμενους σε ένα νέο καθεστώς με κανόνες; Δεν τους εντάσσετε ομαλά. Πετάτε απ' έξω κρίσιμα κομμάτια και δημιουργείτε εργασιακή ανασφάλεια. Γι' αυτό, εάν εννοείτε αυτά που είπατε με τη Γ.Σ.Ε.Ε. -σας απάντησαν οι συνάδελφοι- θα σας πω εγώ κάτι άλλο. Βγείτε τώρα, όταν κάνετε ξανά την ομιλία σας και δεσμευθείτε στο 1,6. Δεσμευθείτε και διατυπώστε το στο νόμο, εάν είστε υπέρμαχος των απόψεων της Γ.Σ.Ε.Ε.. Δεν είστε εσείς, όμως, είμαστε εμείς οι υπέρμαχοι των απόψεων της Γ.Σ.Ε.Ε..

Τρίτο ζήτημα. Λέτε ότι μέσα από αυτό τον τρόπο τον ολιγοπωλιακό που θέλετε να οργανώσετε την αγορά της οδικής βοήθειας, θα έχουμε υπηρεσίες στον πολίτη. Εμείς σας εγκαλούμε για τις υπηρεσίες στον πολίτη, δεσμευθείτε. Θα αυξηθούν ή δεν θα αυξηθούν μέσα στο επόμενο διάστημα τα ασφάλιστρα; Δεν θέλει να μπει χαράτσι στην τσέπη του ελληνικού λαού.

Τέταρτον. Επιτέλους γίνετε και ως Κυβέρνηση αξιόπιστη. Δεσμευθήκατε στους εργαζόμενους του Υπουργείου σας για ένα επίδομα. Για ποιο λόγο τη μια ο ένας Υπουργός λέει άλλα και ο άλλος άλλα; Πείτε καθαρά στους εργαζόμενους και δημιουργήστε σχέσεις αξιοπιστίας. Μέλλον στην ελληνική κοινωνία, χωρίς κοινωνικό διάλογο και χωρίς κοινωνικές συμφωνίες, δεν μπορεί να υπάρξει. Τα κοινωνικά συμβόλαια είναι εργαλείο για να πάει μπροστά η κοινωνία. Μέσα από το διάλογο, λοιπόν, καθίστε με τους εργαζόμενους και μην λέτε άλλα εσείς και άλλα ο κ. Λιάπης. Δεν γίνεται αυτό το πράγμα. Επιτείνετε την αναξιοπιστία σας.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Τσιάκα.

Το λόγο έχει η συνάδελφός μας Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., στο Νομό Ηρακλείου, κ. Μαρία Σκραφνάκη.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα για την οδική βοήθεια έρχεται να καλύψει το μεγάλο νομοθετικό κενό που υπάρχει στη χώρα μας. Είναι γεγονός, ότι πρέπει επιτέλους να θεσπιστούν κανόνες για τη λειτουργία των επιχειρήσεων στον τομέα της οδικής βοήθειας, κανόνες επωφελείς για την αγορά και τον καταναλωτή.

Η κατάθεση, λοιπόν, του σχεδίου νόμου είναι από μόνη της θετική, ως γεγονός. Δυσό, όμως, είναι τα κρίσιμα ερωτήματα που τίθενται και που πρέπει να απαντηθούν. Πρώτον, κατά πόσο το παρόν σχέδιο νόμου έχει στόχο να εξαλείψει τις δυσλειτουργίες του συγκεκριμένου κλάδου και δεύτερον κατά πόσο στοχεύει στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στο καταναλωτικό κοινό. Κατά την άποψή μου, το παρόν σχέδιο νόμου δεν εξυπηρετεί τους σκοπούς αυτούς. Και είναι κρίμα, γιατί χάνεται μια ευκαιρία που την έχει ανάγκη η χώρα μας, να αποκτήσει ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο στον τομέα της οδικής βοήθειας. Θα γίνω πιο σαφής.

Καταρχήν, το σχέδιο νόμου δεν παρέχει πλαίσιο που να ευνοεί τον υγιή ανταγωνισμό. Αντιθέτως, κύριε Υπουργέ, είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των μεγάλων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Εμποδίζεται η λειτουργία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων τοπικού χαρακτήρα, αφού τους απαγορεύεται ουσιαστικά, λόγω κόστους, η σύσταση αυτόνομης πανελλαδικής ή μεικτής επιχείρησης και τους αναγκάζει ο νόμος να ενταχθούν στο δίκτυο των μεικτών για τις οποίες μάλιστα, προβλέπεται ότι πρέπει να δραστηριοποιούνται τουλάχιστον σε Αθήνα ή Θεσσαλονίκη.

Πώς είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ και ποια σκοπιμότητα εξυπηρετεί, οι επιχειρήσεις για παράδειγμα της Κρήτης, να μην έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν σε περιφερειακό ή νομαρχιακό επίπεδο, αλλά να τους επιβάλλεται να ενταχθούν στον κορμό μεγάλων επιχειρήσεων; Τι θα γίνουν οι τετρακόσιες μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο; Δεν θα έπρεπε να δοθούν σε αυτούς κίνητρα και ο απαραίτητος χρόνος, για να συγχωνευθούν και να συνεταιριστούν, ώστε τουλάχιστον σε επίπεδο περιφέρειας να μπορούν να συστήσουν εταιρεία; Γιατί αυτοί οι άνθρωποι που δραστηριοποιούνται κυρίως στην επαρχία, θα πρέπει να απευθυνθούν σε άλλους στην Αθήνα ή στη Θεσσαλονίκη, για να μπορέσουν να συνεχίσουν τη δουλειά τους;

Θα έπρεπε, κύριε Υπουργέ –και σας το λέω με όλη την εκτίμηση που έχω στο πρόσωπό σας– πριν την κατάθεση του σχεδίου νόμου, να είχατε προχωρήσει στην εκπόνηση μελετών που να καταγράφουν τις πραγματικές ανάγκες, με βάση την κίνηση των οχημάτων, τον αριθμό των επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιούνται σε κάθε νομό και τις επιπτώσεις που θα έχουν οι προτεινόμενες ρυθμίσεις στην αγορά. Δηλαδή ποιο θα είναι το κόστος προσαρμογής και μετά να προτείνετε λύσεις με το νομοσχέδιο.

Επίσης, θα πρέπει να λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση αυτές οι υπηρεσίες. Δεν είναι δυνατόν στην Κρήτη, με πάνω από εξακόσιες χιλιάδες κατοίκους και περισσότερους από δυο εκατομμύρια επισκέπτες το χρόνο, η παροχή υπηρεσιών οδικής

βοήθειας, να μη γίνεται σε εικοσιτετράωρη βάση. Είναι δυσφήμιση για τον τουρισμό μας η εξαίρεση που προβλέπεται και στην οποία εντάσσεται και η Κρήτη να παρέχετε υπηρεσίες οδικής βοήθειας από τις επτά το πρωί, μέχρι τις έντεκα το βράδυ. Χαίρομαι που το είδατε και σήμερα φέρετε την τροποποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1, όπου αναφέρεται ότι το ωράριο στην Κρήτη, μπορεί να καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριε Υπουργέ, να το ξαναδείτε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επειδή και εγώ είμαι Κρητικός, εικοσιτετράωρο βάζουμε στην Κρήτη.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Αυτό που μας έχει διανεμηθεί γράφει, ακριβώς αυτό που σας λέω.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τα πήρατε όλα πάλι οι Κρητικοί, οι Κρητικές.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ: Βέβαια.

Σας παρακαλώ, σε εικοσιτετράωρη βάση, κύριε Υπουργέ και ειδικά τους θερινούς μήνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι το μεγάλο έλλειμμα του παρόντος νομοσχεδίου αφορά την προστασία του καταναλωτή. Θα έπρεπε στα σχετικά άρθρα να περιγράφονται σαφώς οι υποχρεώσεις των εταιρειών οδικής βοήθειας στους καταναλωτές, τα δικαιώματά των καταναλωτών, όπως και οι επιπτώσεις σε περίπτωση αθέτησης ή πλημμελούς παροχής υπηρεσιών. Δεν περιγράφονται, όμως σαφώς, τέτοιες υποχρεώσεις στο παρόν σχέδιο νόμου και θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας θέσω ένα ερώτημα.

Τι προβλέπεται από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου σε περίπτωση που κάποιος συνδρομητής καλέσει την εταιρεία οδικής βοήθειας και αυτή δεν ανταποκριθεί ή ανταποκριθεί μετά από ώρες; Υπάρχει κάποια διασφάλιση του καταναλωτή, απέναντι σε ενδεχόμενη αυθαιρεσία της εταιρείας; Ειλικρινά, όσο και αν έψαξα στο σχέδιο νόμου, δυστυχώς δεν υπάρχει κάτι σχετικό. Μόνο στην είσπραξη διοικητικού προστίμου προβλέπεται στο άρθρο 14, όχι, όμως, κάποια αποζημίωση στον καταναλωτή.

Ένα άλλο κρίσιμο στοιχείο στο οποίο θέλω να αναφερθώ, είναι η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, για την οποία δεν λαμβάνεται καμμία μέριμνα. Παρ' ότι στο σχέδιο νόμου επανειλημμένα αναφέρεται ο όρος ποιότητα, δεν παρέχονται εγγυήσεις, ως προς αυτήν.

Πρακτικά τούτο θα σήμαινε θέσπιση προδιαγραφών ποιότητας, πλαίσιο για πιστοποιήσεις και διαπίστευση και ύπαρξη ελεγκτικών μηχανισμών που θα μπορούν επαρκώς να ασκήσουν το έργο τους. Δυστυχώς, τίποτα από αυτά δεν προβλέπονται, παρά μόνο η ανάθεση αρμοδιοτήτων, για άλλη μία φορά, στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, χωρίς τους αντίστοιχους πόρους και τα μέσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θέλω να κάνω ιδιαίτερη αναφορά στην τροπολογία που κατατέθηκε από τους συναδέλφους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας του Νομού Χανίων, με την οποία ουσιαστικά επιχειρείται η διάλυση της υφιστάμενης εταιρείας «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.». Η υιοθέτηση, από την πλευρά του Υπουργείου, μίας τέτοιας τροπολογίας, όποτε και αν έρθει, κύριε Υπουργέ, και σε επόμενο νομοσχέδιο, που θα κατακερματίσει την «Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.», θα έχει δυσμενέστερες συνέπειες στην εξυπηρέτηση του κοινού και θα κλονίσει την οικονομική βιωσιμότητα της ανωνύμου εταιρείας και τη δυνατότητα επίτευξης σημαντικών οικονομικών κλίμακας.

Οι Βουλευτές των Νομών Ηρακλείου και Λασιθίου αντιθέτως, καταθέσαμε μία τροπολογία με την οποία προτείνουμε την πλήρη συνένωση των Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου - Λασιθίου και Χανίων – Ρεθύμνης σ' ένα Κ.Τ.Ε.Λ. με ενιαία διοίκηση, με την επωνυμία: «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.».

Η νέα εταιρεία θα εκτελεί όλο το συγκοινωνιακό έργο της Κρήτης που μέχρι σήμερα πρόσφεραν οι δύο εταιρείες Κ.Τ.Ε.Λ. Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης. Το προσωπικό των δύο Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και τα περιουσιακά τους στοιχεία μεταφέρονται αυτομάτως στο νέο ενιαίο «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ». Η συνένωση αυτή θα βελτιώσει θεαματικά την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό των ντόπιων και ξένων επισκεπτών,

αλλά και θα συντελέσει στη μείωση του λειτουργικού κόστους προς όφελος της ποιότητας των υπηρεσιών.

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι η πλήρης οικονομική εξίσωση όλων των υπεραστικών λεωφορείων της Κρήτης, ικανοποιεί το περί «συγκρητισμού» κοινό αίτημα, το οποίο πρέπει να λάβετε σοβαρά υπόψιν σας.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Όλοι οι Βουλευτές της Κρήτης πρέπει να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων. Και ειδικά εσείς, κύριε Υπουργέ, που κατάγεστε από την Κρήτη, έχετε ζήσει πολλά χρόνια στο εξωτερικό, πρέπει να δώσετε λύση συνολική και ενωτική. Η Κρήτη είναι ενιαία, έχει ένδοξη ιστορία, έχει προσφορά στους αγώνες και το οικονομικό γίνεσθαι της χώρας, όπως ενιαίο είναι και το τουριστικό προϊόν του νησιού. Ας μην μας χωρίζουν, λοιπόν, τοπικισμοί και ξεπερασμένες νοοτροπίες, αλλά για το καλό του τόπου μας, ας προχωρήσουμε στη σύσταση ενιαίου «Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης» με ίσα δικαιώματα όλων και ίσες υποχρεώσεις, ώστε κανείς να μην θεωρείται ότι αδικείται. Ας προχωρήσουμε στην κατασκευή κοινών, νέων σταθμών αναχώρησης και άφιξης οχημάτων και στη δημιουργία κοινών πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων.

Τέλος, ας διεκδικήσουμε, όλοι μαζί, οι Κρήτες, από τα τομεακά προγράμματα των Υπουργείων, από τα κονδύλια των Υπουργείων, ό,τι δικαιούται η Κρήτη για όλους τους νομούς της.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ κι εγώ, κυρία συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα τέσσερις μαθήτριες και μαθητές με τρεις συνοδούς -καθηγητές του Γενικού Λυκείου Γιαννούλης Λάρισας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής, κ. Κακλαμάνης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ανάγκη οδικής βοήθειας είναι σε συνάρτηση με τους παράγοντες στους οποίους μπορεί να στηριχτεί η ταχεία και ασφαλής κυκλοφορία των διαφόρων οχημάτων. Βέβαια, υπάρχουν ζητήματα που ο κύριος Υπουργός μπορεί να πει ότι δεν είναι της δικής του αρμοδιότητας. Είναι αρμοδιότητας πολλών Υπουργείων και είναι χαρακτηριστικό αυτό, γενικότερα, της χώρας μας. Οι πολλές αρμοδιότητες πολλών φορέων, τελικώς, οδηγούν στην αποτελεσματικότητα.

Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να ασχοληθεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, διότι υπάρχει κύρια αρμοδιότητά του εδώ, έστω και συναρμοδιότητα του Υπουργείου Εσωτερικών, λόγω της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, με αυτό το αίσχος. Δεν υπάρχει σε καμμία άλλη ευρωπαϊκή χώρα αυτό το αίσχος των πινακίδων. Μιλάμε για οδική ασφάλεια. Πόσα είναι τα τροχαία, όχι απλώς ατυχήματα, δυστυχήματα που οφείλονται στην κακή σήμανση και στην ασυδοσία του οποιουδήποτε μικρού, μεσαίου ή μεγάλου επιχειρηματία; Ιδιαίτερα ο ανδρικός πληθυσμός υφίσταται και μία ιδιαίτερη επιβάρυνση λόγω της χρήσης που γίνεται της γυναικείας ομορφιάς ή της προκλητικότητας του γυναικείου σώματος, ακόμα και σε κεντρικότερες λεωφόρους και κεντρικότερους δρόμους!

Υπήρξε ένας νόμος εδώ, ο οποίος δεν εφαρμόστηκε ποτέ, αλλά γνωρίζω ότι υπήρξε και εφαρμόζεται ανάλογος νόμος στη Γαλλία, σχετικά με τις ξενόγλωσσες πινακίδες σε ταράτσες, σε δρόμους, σε αποστάσεις πολύ κοντινές στον οπτικό ορίζοντα του οδηγού. Προφανώς είναι ένα πρόβλημα αυτό που πρέπει να αντιμετωπιστεί μαζί με ένα άλλο συναφές επίσης πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Ξέρετε πόσα νεαρά άτομα έχουν αποκεφαλιστεί οδηγώντας μοτοσυκλέτες και κανείς δεν ασχολείται με

αυτό το θέμα;

Εδώ εμπλέκονται διαφημιστικές εταιρείες και ορισμένοι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Εμείς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., προσπαθήσαμε να αποτελέσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση βάθρο της δημοκρατίας. Ο Ανδρέας Παπανδρέου είχε πει: «Τρία είναι τα βάθρα της δημοκρατίας: το Κοινοβούλιο, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, τα συνδικάτα». Η Τοπική Αυτοδιοίκηση, όμως, σε πολλές περιπτώσεις, όχι απλώς από αδιαφορία, αλλά και λόγω έλλειψης εποπτείας και ελέγχου, μπορεί να διευκολύνει πρόσωπα που παρανομούν. Γνωρίζω περιπτώσεις πολύ σοβαρές που έχει γίνει ακόμη και πλαστογράφηση αδειών τοποθέτησης τέτοιων πινακίδων.

Αυτό το νομοσχέδιο τώρα θα μου πείτε ότι αφορά μόνο την περίπτωση που σας «πιάνει λάστιχο» στην εθνική οδό ή που κάποιος έρχεται από το αντίθετο ρεύμα σε κάποιο δρόμο και επέρχεται η σύγκρουση. Δεν είναι όμως μόνο υλικές οι ζημιές σε αυτήν την περίπτωση, κύριε Υπουργέ.

Για να καταλάβουμε πού βρισκόμαστε, πρέπει να σας πω ότι οι συμβάσεις των γιατρών του Ε.Κ.Α.Β., που είχαν προσληφθεί για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, έληξαν κάποια στιγμή, κάποιων επικουρικών γιατρών που είχαν προσληφθεί, έληξε επίσης η σύμβαση. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε εμείς για τα σίδερα -διότι τελικώς περί αυτού πρόκειται- οι βαριά τραυματισμένοι, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, αν δεν τελειώσουν, πώς διακομίζονται, κύριε Υπουργέ, ή εάν είναι ακόμα εν ζωή, πώς μεταφέρονται στο κοντινότερο κέντρο υγείας ή νοσοκομείο;

Ξέρετε ότι από τις δέκα μονάδες του Ε.Κ.Α.Β. που έχουν τις δυνατότητες να μεταφέρουν και τον βαρύτερα τραυματισμένο, να του παράσχουν εκείνες τις άμεσες βοήθειες που θα χρειαστεί μέχρι να φθάσει στο πλησιέστερο νοσοκομείο, λειτουργούν μόνο οι τέσσερις, διότι έχουν απολυθεί οι γιατροί; Υπάρχει το άλλο προσωπικό, υπάρχει αυτή η αξία που έχει μια κινητή μονάδα του Ε.Κ.Α.Β. αλλά απαξιώνεται. Ετσι δείχνουμε πως πραγματικά αντιμετωπίζουμε στην ουσία τους τα προβλήματα αυτής της μορφής.

Τώρα εγώ δεν κατάλαβα: Ένα νομοσχέδιο το οποίο όλοι το ανέμεναν και οι φορείς που σας έστειλαν τα διάφορα έγγραφα που καταθέσατε -εγώ τα διάβασα όλα, διάβασα τα πρακτικά της επιτροπής και στο βαθμό που μπορούσα διάβασα και τα πρακτικά των αγορεύσεων των συναδέλφων- αφορά τους παρόχους των υπηρεσιών ή τους πολίτες -χρήστες αυτών των υπηρεσιών; Και απ' αυτήν την πλευρά, κύριε Υπουργέ, δεν είδα κανένα έγγραφο, κανένα μνημόνιο κάποιων συζητήσεων που θα έπρεπε να έχετε με οργανώσεις καταναλωτών για να ξέρουμε τελικώς και τις απόψεις τους μια και όπως διαβάζουμε σε ένα από τα έγγραφα που καταθέσατε των ασφαλιστικών εταιρειών, λένε ότι αυτό το νομοσχέδιο όταν γίνει νόμος του κράτους θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ολιγοπωλιακών καταστάσεων που θα έχουν ως συνέπεια την κατακόρυφη και άνευ προφανούς οφέλους για τον καταναλωτή, αύξηση του κόστους υπηρεσίας της οδικής βοήθειας, το κλείσιμο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων τοπικού χαρακτήρα και συνακόλουθα τη δημιουργία σημαντικού αριθμού ανέργων.

Θα μου πει κάποιος. Οι ασφαλιστικές εταιρείες εντάξει, επειδή κάνουν ταυτόχρονα και ασφάλιση ζωής, δίνουν και μια μικρή τιμή για την ασφάλιση της οδικής βοήθειας, ή επειδή συνεργάζονται με αυτές τις τοπικές μικρές επιχειρήσεις κόπτονται για το μέλλον τους! Όμως έτσι έχουν τα πράγματα. Τα γεγονότα όπως είπατε από το Βήμα, είναι ξεροκέφαλα. Έτσι δεν είπατε ότι είπε ο Μιτεράν; Βέβαια ο Μιτεράν, κύριε Υπουργέ, δεν ήξερε ότι εκτός από ξεροκέφαλα γεγονότα στην Ελλάδα, υπάρχουν και ξεροκέφαλες κυβερνήσεις. Δεν εξειδικεύω, για να μη θεωρήσετε ότι σας προσβάλλω.

Κύριε Υπουργέ, είπατε και κάποια πράγματα που εμείς εδώ οι «επαρχιώτες» μπορεί να τα παρεξηγήσουμε. Λέτε «μα, εδώ άκουσα» - και μάλιστα ελπίζω ότι δεν σας άκουσαν ή δεν θύμωσαν μαζί σας οι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας- «πάρα πολύ σοβαρά τους αγορητές των κομμάτων της Αντιπολιτευσεως». Υποθέτω ότι εννοείτε ότι ακούσατε το ίδιο σοβαρά και τους συναδέλφους της Πλειοψηφίας ιδιαίτερα εκείνους που μετά

λόγου γνώσεως εξέφρασαν άποψη.

Εδώ πέρα πολλές φορές εμφανιζόμαστε να τα ξέρουμε όλα. Αλλά είναι κάποιοι που ξέρουν πραγματικά και που πρέπει να τους ακούμε. Εγώ θα ήθελα να ακούσω τον κ. Άρη Σταθάκη, ο οποίος, κύριε Υπουργέ, όποια άποψη διατυπώνει γι' αυτό το αντικείμενο δεν την διατυπώνει ψηφοθηρώντας, διότι το είπατε και αυτό, όχι για τον κ. Σταθάκη, αλλά για άλλους που έχουν διαφορετική άποψη. Παρ' ότι είναι απέναντί μου στην Β' Περιφέρεια Αθηνών, σας λέγω ότι είναι ένας συνάδελφος ο οποίος –και αυτό είναι καλό να το υιοθετήσουμε περισσότεροι εδώ– δεν βγάζει χαρτιά και δεν ξοδεύει λεφτά με εκείνα τα γυαλιστερά φυλλάδια που μοιράζουν πολλοί και που ενοχλούν τον κόσμο, διότι βλέπουν ότι πολλές παράξ ξοδεύεται στις εκλογές και δικαιολογημένα διερωτώνται οι πολίτες από πού προέρχονται αυτά τα χρήματα και για ποιο σκοπό ξοδεύονται αν όχι για να εισπράξουν οι χορηγοί τους πολλαπλάσια στο μέλλον από τον επιχορηγούμενο όταν καθέξει αξιώματα ιδιαίτερα παραγωγικών ή οικονομικών Υπουργείων.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, γιατί μίλησα αρκετά ενώ έλεγα εδώ στον Μανώλη τον Στρατάκη ότι θα μιλήσω σύντομα, γιατί θέλω να πάω να δω πριν τις τέσσερις η ώρα που βάζουν τον εγγονό μου να κοιμηθεί, για να προφθάσω να τον δω δυο λεπτά. Αυτή είναι η αρρώστια που έχουμε οι παλιοί κοινοβουλευτικοί, από την εποχή που μιλούσε κανείς μια ώρα... Εγώ το έκοψα αυτό με τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μέχρι τελικής πτώσεως, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εμείς εδώ ενδιαφερόμαστε όλοι γιατί το πρόβλημα το ζούμε και σεις τώρα το ζείτε. Θα περίμενα αυτό το νομοσχέδιο περισσότερο να απασχολεί τους καταναλωτές και να στρέφει προς τα εκεί την προσοχή του παρά να διαγκωνίζονται γι' αυτό οι πάροχοι. Αυτοί κατά κάποιον τρόπο θα αντιμετωπιστούν, βέβαια, αν αυτό το νομοσχέδιο δεν δημιουργεί συνθήκες ολιγοπωλίου, όπως είπε ο κ. Σταθάκης στην επιτροπή, ή μονοπωλίου, και εν πάση περιπτώσει δυνατότητες δημιουργίας τραστ απ' αυτά τα πολλά που λειτουργούν στη χώρα μας και τα οποία η Επιτροπή Ανταγωνισμού δυστυχώς αδυνατεί για πολλούς και διαφόρους λόγους να τα αντιμετωπίσει.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ τον Πρόεδρο κ. Κακλαμάνη. Εμνήσθημεν οι ολίγοι που απομείναμε αρχαίων ημερών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και ωραίων ημερών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Και ωραίων, κύριε Παυλίδη.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για μια βραχυτάτη παρέμβαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να σας πω απαντώντας στην παρέμβασή σας ..

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα θυμώσει ο εγγονός μου αν με καθυστερήσετε με την απάντησή σας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Πρόεδρε, είναι βαλτός για να στερηθείτε της χαράς. Μην τον ακούτε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πρώτον, είμαι πολύ περισσότερο επαρχιώτης απ' ό,τι άλλοι σε αυτήν την Αίθουσα, διότι τυχαίνει να έχω γεννηθεί και μεγαλώσει σε ένα χωριό εκατόν είκοσι κατοίκων στο ορεινό Ρέθυμνο.

Δεύτερον, με τον κ. Σταθάκη είμαστε εκτός από συνάδελφοι και πολύ φίλοι. Λάβαμε υπ' όψιν τις παρατηρήσεις του και μάλιστα μια παρατήρηση την καταθέτουμε ως νομοτεχνική βελτίωση και σήμερα, πέραν αυτών που είχαμε λάβει ήδη υπ' όψιν στην επιτροπή. Και πιστεύουμε ακριβώς τα ίδια για το συγκεκριμένο θέμα.

Τρίτον, ήταν πολύ σημαντική η παρατήρηση σας για τις πινακίδες. Και πραγματικά δείχνει την ευαισθησία σας για το συγκεκριμένο θέμα. Να ξέρετε ότι και την προηγούμενη εβδομάδα το

συζητήσαμε εδώ, διότι υπήρξε ερώτηση από τον εκλεκτό συνάδελφο κ. Κουβέλη, όπου διερευνώντας το τι συμβαίνει με το θέμα, διαπίστωσα ότι πράγματι είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εσωτερικών, το οποίο έχει στείλει δυο φορές, για την εφαρμογή του νομικού πλαισίου, επιστολές στις περιφέρειες και στις νομαρχίες, χωρίς προφανώς –και συμφωνώ μαζί σας– τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Αλλά καλά κάνετε και κτυπάτε το καμπανάκι, διότι είναι ένα υπαρκτό θέμα το οποίο πρέπει να μας απασχολήσει. Αλλά ξέρετε εδώ, όπως έχει ειπωθεί και από τον Ροΐδη, χρειάζεται και ένας νόμος περί της εφαρμογής των υφισταμένων νόμων.

Τέλος, σε σχέση με τους καταναλωτές. Μα, ακριβώς για τους καταναλωτές προσπαθούμε να δουλέψουμε, για τους καταναλωτές κυρίως έχει κατατεθεί αυτό το νομοσχέδιο, για τους καταναλωτές υπάρχουν οι υποχρεώσεις στο άρθρο 2 και ακριβώς για αυτόν το λόγο διαφωνούν διάφορες επιχειρήσεις επειδή ανεβάζουμε τα ποιοτικά πρότυπα. Αυτή είναι όλη η ιστορία γύρω απ' αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να μην πληρώνουν όμως τριπλάσια και τετραπλάσια οι καταναλωτές, όπως λένε οι ασφαλιστικές εταιρείες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν το λένε πια. Αν δείτε τις τοποθετήσεις τους στην τηλεόραση μόλις χθες θα δείτε πως είναι προς διαφορετική κατεύθυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Ηρακλείου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, μετά τα όσα σημαντικά ανέφερε ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης, σε σχέση με την οδική ασφάλεια, θέλω να σας πω και εγώ από την πλευρά μου ότι, πράγματι, αν θέλουμε και αυτοί εδώ οι θεσμοί που δημιουργούμε για την οδική βοήθεια να έχουν αποτέλεσμα, θα πρέπει να βρούμε τρόπους να περιορίσουμε αυτήν τη γάγγραινα, αυτήν τη μάστιγα που πλήττει πολύ έντονα την ελληνική κοινωνία.

Και εγώ θέλω να σας συγχαρώ εδώ, γιατί είδα προχθές μία ανακοίνωσή σας σε σχέση με τη λειτουργία των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, που είναι ένα επίτευγμα που το αφήσαμε, όμως, κύριε Υπουργέ, τέσσερα χρόνια στο καλάθι των αχρήστων. Δεν αξιοποιούνται, δεν συνεισφέρουν σε αυτό που λέμε αλλαγή νοοτροπίας και αντίληψης σε σχέση με την οδική συμπεριφορά. Και νομίζω ότι είναι υποχρέωση κάθε φορά της πολιτείας να σταθεί σε αυτό το πράγμα, γιατί είναι η βάση αν θέλουμε πράγματι να έχουμε ουσιαστικά αποτελέσματα.

Ταυτόχρονα θέλω να σας πω και κάτι άλλο, ότι αυτή η δημιουργία των εκατόν περίπου από τα εκατόν είκοσι που προβλέπονταν είναι αγώνας ζωής και προσωπικής μου, αν θέλετε, συμμετοχής και συνεισφοράς. Γιατί διαφορετικά, αν δεν παίρναμε από κοντά αυτήν την υπόθεση τα χρόνια που ήμασταν στο Υπουργείο, δεν θα είχαν ολοκληρωθεί και δεν θα είχαμε αυτήν τη σοβαρή υποδομή που χρειαζόμαστε να έχουμε ως χώρα, αν θέλουμε πραγματικά να παρέμβουμε στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το χειροκροτήσαμε τότε, κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστούμε πολύ.

Θέλω να πω, όμως, κάτι που έχει σχέση με το σημερινό σχέδιο νόμου και αφορά την οδική βοήθεια. Είναι γεγονός ότι η Βουλή κάθε φορά χρειάζεται, αν θέλει πραγματικά να επιτελεί στο ακέραιο το νομοθετικό της έργο, να κωδικοποιεί ό,τι υπάρχει, να συμπληρώνει, να αφαιρεί από το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, προκειμένου να βελτιώνει τα πράγματα και να κάνει τους νόμους πιο εφαρμόσιμους και κατανοητούς από το σύνολο των πολιτών. Αυτό δεν το αμφισβητούμε ούτε και τώρα στη συγκεκριμένη περίπτωση ούτε για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Όμως, άλλο είναι αυτό, κύριε Υπουργέ, και άλλο είναι αυτό το οποίο επιχειρείτε με το παρόν σχέδιο νόμου. Εκείνο που επιχειρείτε με το παρόν σχέδιο νόμου δεν είναι να διορθώσετε κάποια

πράγματα που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία, αλλά υπηρετώντας μία σκληρή λογική να δημιουργήσετε στην πράξη μονοπωλιακές καταστάσεις. Και αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να το προσέξετε. Εάν επιτρέψετε να γίνει αυτό το πράγμα, πολύ γρήγορα θα έλθετε εδώ, όπως πολλές φορές η Κυβέρνησή σας έχει έλθει να αλλάξει το ίδιο το σχέδιο νόμου. Γιατί ας μη γελιόμαστε. Όταν σε όλη την ελληνική επικράτεια υποχρεώνετε τις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να συνεργαστούν με τις επιχειρήσεις του λεκανοπεδίου της Αττικής ή της Θεσσαλονίκης προκειμένου να επιβιώσουν, αντιλαμβανόμαστε όλοι μας ότι σε λίγο αυτές οι επιχειρήσεις θα έχουν κλείσει. Άρα στην πράξη δεν θα λειτουργούν και θα έρθετε εδώ εσείς ο ίδιος να θεσπίσετε άλλες διατάξεις για να λειτουργήσει αυτός ο θεσμός στην ελληνική περιφέρεια.

Και πρέπει να πούμε ότι το νομοσχέδιό σας διαλαμβάνει πράγματι μία σειρά διατάξεων που ακυρώνουν στην πράξη αυτό που υποτίθεται ότι θέλετε να υπηρετήσετε. Και τι είναι αυτό; Λέτε ότι δεν πειράζετε τις τετρακόσιες επιχειρήσεις που έχουν τρεις χιλιάδες εργαζόμενους και ότι αυτό προσπαθείτε να ενισχύσετε. Μα, δεν το ενισχύετε. Δηλαδή, εσείς λέτε ότι σε κάθε επιχείρηση λειτουργούν 7,5 ανθρώπινες μονάδες εργασίας; Εδώ πάτε να δημιουργήσετε κολοσσούς, δηλαδή ουσιαστικά μονοπωλιακές καταστάσεις και δεν ξέρω ποιο θα είναι το αποτέλεσμα σε όλους τους φορείς που πρέπει να παρέμβουν. Αφήντε δε τις εταιρείες της επαρχίας να συνεργάζονται και να μην πληρώνονται με βάση το περιστατικό που θα εξυπηρετήσουν, αλλά με βάση τη συμμετοχή που θα έχουν και την εκχώρηση από τις κεντρικές εταιρείες, πράγματα δηλαδή που δεν ξέρουμε εάν και κατά πόσο θα λειτουργήσουν στην πράξη και ποια αποτελέσματα θα έχουν σε σχέση με τον καταναλωτή και σε σχέση με τους πολίτες που είναι πράγματι το μείζον ζήτημα.

Και εγώ δεν αντιλέγω για την πρόθεσή σας να εξυπηρετήσετε και τους πολίτες. Όμως με αυτό το σχέδιο νόμου και με τις διατάξεις που θεσπίζετε δεν τους υπηρετείτε. Και αυτό είναι ένα ζήτημα που εμείς έχουμε υποχρέωση να το επισημάνουμε. Φαίνεται, όμως, ότι στην ουσία εσείς θέλετε να εξυπηρετήσετε δύο-τρεις μεγάλες επιχειρήσεις, να τις κάνετε μεγαθήρια με γνωστά αποτελέσματα, τα οποία όμως σε αυτήν τη φάση δεν θέλετε να τα κατανοήσετε.

Έρχομαι τώρα στα άρθρα του νομοσχεδίου. Στο άρθρο 2 κάνετε αυτόν τον λάθος διαχωρισμό σε μια Ελλάδα που θέλει τη νησιωτική της περιοχή να την αντιμετωπίζει με έναν τρόπο ίσο και ίσως λίγο περισσότερο από τις άλλες περιοχές σύμφωνο με το Σύνταγμα. Κάνετε τις διακρίσεις και στη μεν υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα συν την Εύβοια βάζετε αυτό το εικοσιπεντάχρονο λειτουργίας, ενώ τα νησιά τα βγάζετε απ' έξω. Ευτυχώς φέρατε την Κρήτη, όμως, με απόφαση του Υπουργού, όπως τουλάχιστον λένε τα χαρτιά. Νομίζω ότι θα πρέπει η λειτουργία του κράτους και η λειτουργία των υπηρεσιών να είναι ενιαία σε όλη την ελληνική επικράτεια, αν πραγματικά θέλουμε να είμαστε σωστοί.

Στο ίδιο σχέδιο νόμου σε σχέση με την παρατήρηση που κάνει η Επισημοτική Επιτροπή της Βουλής -η οποία για τα κυκλοφορούντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυτοκίνητα σας υποδεικνύει να κάνετε μία αλλαγή, που δεν την κάνετε, δηλαδή να λένε για τα αυτοκίνητα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια σε μία από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης- αυτό πρέπει να το δεχθείτε. Διότι σε αυτήν την περίπτωση είναι σαν να δέχεστε ότι κάποιες επιχειρήσεις θα χρησιμοποιούν και αυτοκίνητα που θα έχουν προσωρινές άδειες λειτουργίας και πιθανόν μέσα από αυτήν τη διαδικασία να καλύπτουν τις απαιτήσεις του νόμου και να μπορούν να σας περάσουν γυαλιά στην πράξη. Άρα είναι ένα ζήτημα, το οποίο νομίζω ότι πρέπει να το δείτε με πολλή προσοχή.

Θεσπίζετε για τη διεύθυνση των επιχειρήσεων αυτών τη θέση του μηχανολόγου-μηχανικού, λες και οι επιχειρήσεις είναι επισκευαστικές. Δεν είναι επισκευαστικές οι επιχειρήσεις, κύριε Υπουργέ. Οι επιχειρήσεις είναι οδικής βοήθειας. Αν ήταν επισκευαστικές, βεβαίως θα χρειαζόταν και ο μηχανολόγος-μηχανικός. Όμως δεν είναι. Γιατί το βάζετε; Για να μην μπορούν οι μικρές επιχειρήσεις να λειτουργήσουν; Σας επισημαίνω ορισμέ-

να από αυτά. Δεκάδες τέτοιες περιπτώσεις θα μπορούσα να απαριθμήσω.

Και βέβαια, δεν υπηρετείτε ασφαλώς σε καμία των περιπτώσεων τη σχέση την οποία θέλει η Γ.Σ.Ε.Ε., ένα όχημα προς 1,6 οδηγούς. Γιατί αυτό αν το βάλετε πραγματικά, θα δημιουργήσετε καλύτερες προϋποθέσεις λειτουργίας της εταιρείας και θα διατηρούνταν τα εργασιακά δικαιώματα των οδηγών και των εργαζομένων γενικότερα.

Επίσης, το άρθρο 10 ευτυχώς το αλλάξατε λίγο στη διατύπωση, για να το ωραιοποιήσετε. Στην πράξη, όμως, έτσι όπως το κάνατε, δεν έχει καμία εφαρμογή. Βάλατε ότι θα εμπλέκεται για τη ρύθμιση κάποιων θεμάτων, που προβλέπονται στο άρθρο 10, η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Ο ν.703/1977 δεν προβλέπει κανένα τέτοιο πλαίσιο, καμία τέτοια διαδικασία. Άρα στην πράξη θα είναι ανεφάρμοστο. Δεν θα υπεισέλθει, δηλαδή, η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Θα δείτε ότι οι τιμές θα είναι πραγματικά υπερβολικές. Θα δείτε ένα κόστος που θα δημιουργεί τεράστια προβλήματα και αυτό εμείς οφείλουμε να σας το επισημάνουμε από τώρα.

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

Και πριν κλείσω, στο ένα λεπτό που έχω στη διάθεσή μου, θέλω να αναφερθώ στην τροπολογία και στη μεγάλη συζήτηση που έχει πολλές φορές απασχολήσει αυτήν την Αίθουσα στο παρελθόν και που αφορά τα Κ.Τ.Ε.Λ. της Κρήτης. Κύριε Υπουργέ, θα κάνετε έγκλημα καθοσίωσης, θα έλεγα, εάν προσαθήσετε να κάνετε την οποιαδήποτε παρέμβαση να αλλάξετε το καθεστώς προς την κατεύθυνση της τροπολογίας των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας. Και θα κάνετε αυτό το έγκλημα, γιατί η προσπάθεια όταν δημιουργήσαμε αυτήν την κατάσταση ήταν πώς θα ενοποιήσουμε σε μια μίνιμουμ βάση τις δυνάμεις της Κρήτης, για να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό, πώς θα δημιουργήσουμε προϋποθέσεις να μπορούν να ανταπευχθούν, για να έχουν συνέχεια και μετά το 2016-2017 που τελειώνει η διαδικασία της προστασίας. Και, εν πάση περιπτώσει, αυτό απέδειξε στην πράξη το λίγο διάστημα που λειτουργήσε ότι μπορεί να εξυπηρετήσει και τα Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά κυρίως το επιβατηγό κοινό και περισσότερο από όλους, τους επισκέπτες που δεν γνωρίζουν τα πράγματα τόσο καλά όσο τα γνωρίζουν οι ντόπιοι και που ταλαιπωρούνται και μας συκοφαντούν σε όλη την Ευρώπη γι' αυτήν την ταλαιπωρία που υφίστανται.

Αν θέλετε να παρέμβετε, έχετε μία μόνο επιλογή, κύριε Υπουργέ, αυτήν που προβλέπεται και στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αυτήν που, όταν ψηφίζαμε τη διάταξη αυτήν, επικαλούνταν και η τότε Αντιπολίτευση και συγκεκριμένα ο κ. Μητσοτάκης σε αυτήν εδώ την Αίθουσα -είναι καταγεγραμμένο στα Πρακτικά και μπορείτε να το δείτε- ότι η λύση ήταν το ένα και ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ. σε ολόκληρη την Κρήτη, αν πραγματικά θέλουμε να αποδώσουμε και δικαιοσύνη σε όλους και κυρίως να εξυπηρετήσουμε τις καταστάσεις με σωστό τρόπο και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις και λαθεμένες επιδράσεις και επιρροές προς την κατεύθυνση διαχωρισμού της Κρήτης, που μόνο κάποιους που εθελουφλούν εξυπηρετούν και τίποτα άλλο.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ.

Το λόγο έχει η Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στο Νομό Καστοριάς κ. Παρασκευή Μπουζάλη.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΜΠΟΥΖΑΛΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νέο νομοθετικό πλαίσιο του Υπουργείου Μεταφορών για την οδική βοήθεια συνεχίζεται σταθερά και αταλάντευτα η πολιτική μας για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μεταφορών και της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, προκειμένου οι μετακινήσεις των πολιτών να γίνονται με ασφάλεια, ταχύτητα και προπαντός φιλικά προς το περιβάλλον.

Αγαπητοί συνάδελφοι, παρακολούθησα τη συζήτηση με μεγάλο ενδιαφέρον. Άκουσα αρκετούς από τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να κάνουν λόγο για ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο στηρίζεται σε γενικεύσεις, πυροδοτεί

την ανεργία του κλάδου, δεν επεμβαίνει στην ουσία του θέματος, είναι για τους παροχείς των υπηρεσιών αυτών και όχι για τους καταναλωτές, ένα νομοθετικό πλαίσιο που τακτοποιεί υπάρχουσες μεγάλες εταιρείες, ενισχύει μονοπωλιακές αντιλήψεις.

Αγαπητοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, εγώ θα σας θυμίσω ότι την τελευταία τετραετία έχει επιλυθεί από το Υπουργείο Μεταφορών σειρά θεμάτων: Πρώτη δέσμη μέτρων για το συγκοινωνιακό χάρτη της Αθήνας. Δημιουργία θεσμικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων. Αύξηση των απαιτήσεων οδικής ασφάλειας στα βαρέα οχήματα και εντατικοποίηση των ελέγχων.

Παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια με νομοσχέδιο για την τροποποίηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., σύσταση αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες, ενώ βρίσκονται σε εξέλιξη άλλα τόσα, βελτίωση σιδηροδρομικών υποδομών, συνέχιση του προγράμματος ανανέωσης του στόλου της Ε.Θ.Ε.Λ., μέτρα για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, επέκταση των γραμμών του τραμ κ.λπ..

Πρόκειται για σημαντικές παρεμβάσεις και δράσεις, οι οποίες συνεχώς αυξάνονται, με απώτερο σκοπό να συμβάλουν στη συνεχή και ποιοτική βελτίωση των μετακινήσεων των πολιτών-χρηστών, να συμβάλουν σ' αυτό που λέμε, στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, στην καλύτερη καθημερινότητα του πολίτη. Επιπλέον, θέλω να υπογραμμίσω ότι ο θεσμός της οδικής βοήθειας στην Ελλάδα λειτουργεί τριάντα τρία χρόνια χωρίς καθορισμένο πλαίσιο. Διερωνύμαι, λοιπόν, με ποιον τρόπο κατά τη γνώμη σας αυτή η άναρχη κατάσταση εξυπηρετούσε τον ανταγωνισμό και τα οφέλη του καταναλωτή.

Πώς είναι δυνατό να μιλάτε για την επιβίωση των μικρών επιχειρήσεων του κλάδου, όταν προβλέπετε μόνο μία ρύθμιση από το ν. 1959/1991 η οποία μάλιστα δίνει τη δυνατότητα παροχής οδικής βοήθειας πανελλαδικά μόνο σε ασφαλιστικές εταιρείες και την Ε.Λ.Π.Α.. Πώς είναι δυνατόν εμείς, μία χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να μην έχουμε προσαρμοστεί ακόμα με την κοινοτική νομοθεσία για την οδική βοήθεια, ευρωπαϊκές οδηγίες 84/641 κ.λπ.. Και πώς εξηγείτε το γεγονός ότι από το 1996 οι Υπουργοί Μεταφορών των δικών σας κυβερνήσεων δεν κατάφεραν ποτέ να ψηφίσουν διάφορες νομοθετικές πρωτοβουλίες που σχεδίασαν;

Αγαπητοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όλα αυτά είναι ερωτήματα που απαιτούν τις δικές σας υπεύθυνες απαντήσεις. Εμείς απλώς με το σημερινό μας νομοσχέδιο συνεχίζουμε τις τομές και τις μεταρρυθμίσεις μας στον τομέα των μεταφορών, δημιουργώντας ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει και θεραπεύει τις ελλείψεις και τις αδυναμίες της ισχύουσας νομοθεσίας γύρω από τον κλάδο της οδικής βοήθειας. Πιστεύουμε ότι συμβάλλουμε καθοριστικά στην εξάλειψη όλων των δυσλειτουργιών του κλάδου. Μεθοδεύουμε συστηματικά την πληρέστερη προσαρμογή της χώρας μας στην κοινοτική και διεθνή νομοθεσία για την οδική βοήθεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σημερινό νομοθετικό πλαίσιο του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο εκτείνεται σε δεκαπέντε άρθρα και είναι αποτέλεσμα διαβούλευσης όλων των αρμοδίων φορέων, των ασφαλιστικών εταιρειών και των εταιρειών οδικής βοήθειας μπαίνει επιτέλους μία τάξη στην αταξία που επικρατούσε μέχρι σήμερα στον τομέα της οδικής βοήθειας οχημάτων. Καθιερώνεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα ενιαίο πλαίσιο λειτουργίας των εταιρειών που παρέχουν οδική βοήθεια. Όλοι γνωρίζουμε ότι μέχρι σήμερα στην Ελλάδα το πλαίσιο υπήρξε ανεπαρκές, αφού απαγορευόταν η λειτουργία επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οι οποίες δεν είναι ασφαλιστικές, ενώ όσες ήταν τοπικού χαρακτήρα λειτουργούν και δραστηριοποιούνται χωρίς να διαθέτουν τα απαραίτητα στάνταρντ που να εξασφαλίζουν την προστασία του καταναλωτή. Αυτό ακριβώς είναι το ζήτημα: Πώς θα μπορέσουμε να προστατεύσουμε και να ενισχύσουμε τον καταναλωτή. Αυτή η κατάσταση σταματά και δίνονται επιτέλους οριστικές λύσεις σε θέματα που είναι αλήθεια ότι έπρεπε να έχουν επιλυθεί από καιρό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βασικός στόχος του νέου

νομοσχεδίου είναι η ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών οδικής βοήθειας, καθώς και η αποφυγή ολιγοπωλιακών καταστάσεων που οδηγούν συνήθως στη στρέβλωση του ανταγωνισμού και στην επιβάρυνση του καταναλωτή. Ειδικότερα, μέσα από τις νέες διατάξεις προβλέπεται ότι η οδική βοήθεια οχημάτων θα παρέχεται πλέον από συγκεκριμένες επιχειρήσεις, οι οποίες θα τηρούν τις διατάξεις του νέου πλαισίου και θα παρέχουν αποτελεσματικότητα, ποιότητα υπηρεσιών και ασφάλεια στον καταναλωτή.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας, κάνοντας χρήση είτε ιδίων μέσων είτε συμβαλλόμενες με εξωτερικούς συνεργάτες τους, οι οποίοι θα συμμετέχουν κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις και ποιοτικά κριτήρια που τίθενται από το νομοσχέδιο, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Οι συνεργάτες των ασφαλιστικών εταιρειών που παρέχουν οδική βοήθεια μπορεί να είναι οι εταιρείες οι οποίες διαθέτουν σε νομαρχιακό επίπεδο τουλάχιστον δύο αυτοκίνητα για την εκπλήρωση της αποστολής τους. Βέβαια εξαιρούνται κάποιοι νόμοι.

Οι συνεργαζόμενες εταιρείες έχουν τη δυνατότητα πλέον να συμβάλλονται με τις εταιρείες οδικής βοήθειας και να παρέχουν τις υπηρεσίες τους μέσα από ετήσιες συμβάσεις και όχι, όπως γινόταν στο παρελθόν, όπου αμείβονταν ανά περιστατικό. Τα μεταφορικά μέσα των συνεργαζομένων εταιρειών έχουν το δικαίωμα να κυκλοφορούν σε όλη την Ελλάδα χωρίς περιορισμούς, προκειμένου να παρέχουν ανεμπόδιστα τις υπηρεσίες τους σε όλους τους καταναλωτές. Οι εταιρείες οδικής βοήθειας υποχρεούνται να παρέχουν κάλυψη σε όλη την επικράτεια επί εικοσιτετράωρου βάσεως και να διαθέτουν σταθμό οδικής βοήθειας για μικροεπισκευές, ελάχιστο αριθμό οχημάτων και ελάχιστο τεχνικό προσωπικό ανά νομό, πάντα βέβαια με στόχο την καλύτερη και ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του καταναλωτή. Θα υπάρχουν ανάλογες κυρώσεις για τους παραβάτες του νόμου.

Κυρίες Υπουργέ, με τις νομοτεχνικές αλλαγές που κάνατε ρυθμίσετε αρκετά θέματα που τα συζητήσαμε και στην επιτροπή. Στο άρθρο 10, παράγραφος 3, σχετικά με την Επιτροπή του Ανταγωνισμού, παρ' όλο που γίνεται πιο ξεκάθαρο, εγώ θα έλεγα ότι μπορούμε να το ξεκαθαρίσουμε ακόμη περισσότερο το τοπίο γύρω από την αρμοδιότητα της επιτροπής, διότι αυτή η διάταξη είναι σημαντική και ενισχύει τον έλεγχο και τη διαφάνεια επί των ασφαλιστρών και των συνδρομών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι με το νέο πλαίσιο για την οδική βοήθεια εξυγιαίνεται ο κλάδος, αντιμετωπίζονται καλύτερα τα καθημερινά προβλήματα των οδηγών-χρηστών, προσφέρονται αναβαθμισμένες υπηρεσίες και αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός προς όφελος των καταναλωτών. Παράλληλα διευκολύνει την πρόσβαση σε όλους εκείνους που επιθυμούν να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες στο χώρο της οδικής βοήθειας μέσω συνεργασιών και κοινοπραξιών, ξεκαθαρίζει την αγορά από τις επιχειρήσεις που λειτουργούν χωρίς τα απαραίτητα εχέγγυα και επιπλέον παρέχει ισορροπία ανάμεσα στις ασφαλιστικές εταιρείες και τις εταιρείες οδικής βοήθειας μέσα από τις διατάξεις του.

Γι' αυτούς τους λόγους πιστεύω ότι το νέο πλαίσιο του Υπουργείου Μεταφορών για την οδική βοήθεια κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και καλώ όλους σας να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο κ. Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κύριε Υπουργέ, στη χθεσινή ομιλία μου σας είχα αναγνωρίσει γενναιότητα για το γεγονός ότι μπορέσατε τελικά να υπερπηδήσετε τα «οδοφράγματα» από το Υπουργείο Μεταφορών μέχρι τη Βουλή και να φέρετε αυτό το νομοσχέδιο. Σας είχα καλέσει να τολμήσετε. Μετά την προσκόμιση των βελτιώσεων που φέρατε σήμερα, συγχωρέστε με να πω ότι μάλλον ατολήσατε σε ορισμένα σημεία. Ωστόσο, όμως, ταπεινά σας αναγνωρίζω και δύο ελαφρυντικά. Το ένα είναι η ευαισθησία σας για τις μικρές επιχειρήσεις και το άλλο είναι η ανάγκη διαλλακτικής στάσης εδώ στο Κοινοβούλιο για τις ανάγκες,

βέβαια, του Κοινοβουλίου και των κομμάτων.

Όμως, το πρόβλημα παραμένει. Τα τέσσερα κομβικά σημεία του νομοσχεδίου είναι τα εξής: Η ποιότητα, οι εργαζόμενοι και οι εργασιακές σχέσεις, η νόθευση ή μη του ανταγωνισμού και η πάταξη της πειρατείας και, τέλος, το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Τι κάνουμε τώρα; Πώς εννοούμε την ποιότητα; Με ύπαρξη μέσων, με ύπαρξη προϋποθέσεων ποιοτικής αναβάθμισης και άμεσης επέμβασης στο πρόβλημα που μπορεί να έχει ο πολίτης από τις εταιρείες οδικής βοήθειας, η κατάρτιση του προσωπικού και η ταχύτητα επέμβασής του, η ασφάλεια κατά τις μεταφορές των οχημάτων, αλλά και των θυμάτων και βέβαια, η ύπαρξη ελεγκτικού μηχανισμού, που να ελέγχει αν πράγματι τηρούνται αυτές οι προϋποθέσεις.

Εξασφαλίζουμε την ποιότητα με το να μειώνουμε τα οχήματα; Θα σας πω μία ρύθμιση που κάνατε για την Αθήνα. Προβλέπετε τελικά στο νομοσχέδιο δεκαοχτώ οχήματα για την Αθήνα και εβδομήντα εργαζόμενους. Δεν το στηρίζετε σε κάποια μελέτη. Υπάρχει, όμως, κάτι πιο δεδομένο, η Ε.Λ.Π.Α., που μας είπε στην επιτροπή ότι μόνο στην Αθήνα χρησιμοποιεί εβδομήντα οχήματα και ότι δεν της φτάνουν εκατόν είκοσι πέντε εργαζόμενοι. Εσείς βάζετε δεκαοχτώ και εβδομήντα.

Ένα άλλο ζήτημα που πρέπει να δούμε είναι οι κανονιστικές διατάξεις και αν αυτές υπάρχουν, έτσι ώστε να διασφαλίζουν την ποιότητα. Βέβαια υπάρχουν και εκείνες οι φωνές που λένε, ξέρετε τροφοδοτούνται μονοπωλιακές καταστάσεις γιατί θα μείνουν μόνες τους αυτές οι επιχειρήσεις κ.λπ.. Αστεία πράγματα. Αν αποτιμήσει κανείς τα μέσα που προβλέπονται στο νομοσχέδιο και στη διαμόρφωση μιας επιχείρησης με κεφάλαια αυτής της κατηγορίας, αυτά τα κεφάλαια είναι αστεία. Θα σας θυμίσω ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες για να δημιουργηθούν θέλουν αποθεματικά κεφάλαια. Η εταιρεία που θα παρέχει οδική ασφάλεια δεν πρέπει να έχει καθόλου κεφάλαια;

Και ποιος ανησυχεί ότι θα νοθευθεί ο ανταγωνισμός και ότι θα ενισχυθούν κάποιες επιχειρήσεις; Ασφαλώς υπάρχουν κάποιες επιχειρήσεις σήμερα στην οδική ασφάλεια. Θα γίνουν και άλλες. Εσείς δεν δίνετε τη δυνατότητα και στις ασφαλιστικές εταιρείες να κάνουν και κλάδους οδικής ασφάλειας;

Εσείς δεν δίνετε ουσιαστικά τη δυνατότητα σ' αυτούς που κινούνται μεμονωμένα και δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν μετά τη θεσμοθέτηση αυτού του νομοθετικού πλαισίου, που μπορούν να κάνουν συνενώσεις και κοινοπραξίες για να κάνουν τέτοιες επιχειρήσεις; Προς τι λοιπόν αυτές οι μειώσεις εδώ;

Υπάρχει και κάτι ακόμη. Το κόστος στους πολίτες πώς εξασφαλίζεται; Με τη διαμόρφωση μιας τιμολογιακής πολιτικής, ανεξέλεγκτης από τις ασφαλιστικές εταιρείες που θα καταλογίζουν και κόστος για οδική ασφάλεια; Και γιατί δίνετε την προθεσμία μετατρέποντας τους έξι μήνες σε εννιά; Για να συντηρήσετε κατ' αρχάς την πειρατεία, να ευνοήσετε τις συμβάσεις με τις ασφαλιστικές εταιρείες. Εγώ δεν λέω ότι έχετε τέτοια πρόθεση, ερμηνεία κάνω.

Γιατί το κρατάτε; Γιατί το έξι μήνες το κάνετε εννέα. Δεν το κατάλαβα. Γιατί θέλουν μήπως να προετοιμαστούν οι μικροί επί εννιά μήνες, ώστε να κάνουν κοινοπραξίες και να ανταποκριθούν στις ανάγκες του ανταγωνισμού; Πιστεύω πως όχι.

Ποιοι είναι αυτοί που τα ζητούσαν; Εσείς δεν είχατε πει ότι αν επανεξετάσετε το θέμα της προθεσμίας, είχατε την τάση να το μειώσετε; Γιατί τώρα αυξάνεται; Ποιος το ζητάει; Και αυτά που βλέπαμε τον προηγούμενο χρόνο, που ήταν να έρθει αυτό το νομοσχέδιο, ποιοι αντιδρούσαν και πώς αντιδρούσαν, δεν σας προβλημάτισαν; Εγώ δεν είπα ότι εσείς φταίτε, αλλά, εν πάση περιπτώσει, αυτά θα έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν.

Και κάτι ακόμη. Θεσμοθετείτε, με τις νέες διορθώσεις που κάνατε, προσωπικό, απλοί οδηγοί, χωρίς να είναι τεχνίτες, χωρίς να είναι ηλεκτροτεχνίτες. Με αυτόν τον τρόπο δεν συντηρείτε τη συνέχιση της πειρατείας, δηλαδή της μειωμένης ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, των εταιρειών οδικής ασφάλειας; Γιατί το κάνετε αυτό;

Αν κάποιος δεν αντέχει στα νέα δεδομένα του ελεύθερου ανταγωνισμού, πρέπει εκείνος να προσαρμοστεί, όχι να προσαρμοστεί ο ανταγωνισμός σε αυτούς. Γιατί, λοιπόν, δεν τα

κάνετε όλα αυτά; Εγώ πραγματικά δεν το κατανοώ.

Και βέβαια για να μην τρέξουν κάποιοι να πουν ότι ο Ρεγκούζας διαφοροποιείται, δεν διαφοροποιείται ο Ρεγκούζας. Σας λέω ειλικρινά ότι θα μπορούσα να κρατήσω, αν μη τι άλλο επιφυλάξεις, στα άρθρα 2 και 3 που ρυθμίζουν το προσωπικό, τα οχήματα και την παράταση προθεσμίας, αλλά δεν το κάνω για δυο λόγους -και θα ψηφίσω φυσικά το νομοσχέδιο- που είναι οι εξής.

Δεν το κάνω για να μην τροφοδοτήσω σενάρια κυβερνητικής αστάθειας αφ' ενός και αφ' ετέρου για να μην επιβεβαιωθούν εκείνες οι αναφορές που ταυτίζουν την απόλυτη πλειοψηφία των αριθμών της Νέας Δημοκρατίας ως Κυβέρνησης με την πραγματική πλειοψηφία στο λαό και ο νούν νοεϊτ.

Με αυτές τις σκέψεις τελειώνω. Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι που ήμουν έτσι δηκτικός σε ορισμένα πράγματα, αλλά θεωρώ ότι το νομοσχέδιο όπως έγινε, αν μείνει έτσι τελικά και ψηφιστεί, είναι χειρότερο από εκείνο που είχε εμφανιστεί πρωτογενώς εδώ στη Βουλή για συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εσείς μεν, κύριε Ρεγκούζα, λυπάστε για τη δηκτικότητα, το Σώμα όμως φαίνεται ότι χαίρεται για τη συντομία σας.

Τον κατάλογο των πρωτολογιών κλείνει ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτής Ημαθίας κ. Φωτιάδης, αλλά άνευ επιεικειάς. Επειδή είστε ο τελευταίος, μην ελπίζετε σε παρατάσεις και παραχωρήσεις του Προεδρείου.

Κύριε Φωτιάδη, με τη γνωστή συντομία σας και τη βροντερή φωνή σας παρακαλώ να διευκολύνετε το πέρασ.

Έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Πόσα λεφτά έχουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Πόσα λεφτά έχουμε; Δεν έχω ψαχθεί. Θα ψάξω και θα σας πω πόσα έχω στην τσέπη μου! Πάντως είναι γύρω στα πέντε με έξι λεπτά της ώρας.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχάς ευχαριστώ για την αγάπη σας.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βεβαίως μπορεί να είμαι ο τελευταίος ομιλητής, αλλά μην ξεχνάτε ότι ο Χριστός είπε ότι οι πρώτοι έσονται έσχατοι και οι έσχατοι έσονται πρώτοι. Αυτό βέβαια δεν έχει καμμία σχέση με την πολιτική άνοδο ή κάτι άλλο. Μη φοβάστε, κύριε Υπουργέ, εγώ παραμένω απλός, ταπεινός Βουλευτής...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο κ. Παυλίδης ανησυχεί. Δεν ξέρω γιατί.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τρέμω, όχι μόνο ανησυχώ.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Ο κ. Παυλίδης ας το δει.

Πιστεύω ότι μας δόθηκε η ευκαιρία και λόγω των Απόκρεων να εξομολογηθούμε και να εκμυστηρευτούμε την αγάπη μας προς όλους τους συναδέλφους και να τους ευχηθούμε καλές Απόκριες.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τσικνοπέμπτη σήμερα.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Βεβαίως.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην πρωτολογία μας χθες είπαμε αρκετά πράγματα. Συμφωνήσαμε με την τόλμη του Υπουργείου και του κυρίου Υπουργού που ξεκίνησε μετά από τόσο καιρό αυτό το νομοσχέδιο.

Σήμερα όμως θα αναφερθούμε σε ορισμένα πράγματα, που πιστεύω ότι πρέπει να τα λάβετε σοβαρά υπ' όψιν σας. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, δηλαδή το κοινωνικό προϊόν, εξασφαλίζεται από τα επαρκή μέσα και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από το νομοθετικό πλαίσιο. Η άμβλυνση αυτών των προϋποθέσεων, οδηγεί δυστυχώς στην υποβάθμιση της ποιότητας. Για να γίνει όμως αυτό, πρέπει να ισχύσουν συγκεκριμένα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια, αν θέλουμε να λέμε ότι πραγματικά κάναμε μια τομή σε αυτόν τον ευαίσθητο χώρο της οδικής βοήθειας.

Τρία είναι τα βασικά σημεία στα οποία θα ήθελα να επικεντρώσω την τοποθέτησή μου. Πρώτον, η σχέση ανάμεσα στους εργαζόμενους, τις εταιρείες οδικής βοήθειας και στο στόλο των οχημάτων που αυτές διαθέτουν, με όλον το σεβασμό προς όλες τις επιχειρήσεις, όλους τους εργαζόμενους αυτοαπασχολούμε-

νους.

Η σχέση αυτή, όπως αποδείχθηκε και στη συζήτηση που είχαμε στην επιτροπή αλλά και στην Ολομέλεια, δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 1,6 η αντιστοιχία οδηγού ανά όχημα, κύριε Υπουργέ. Μόνο τότε θα αντιστοιχούν εκείνοι οι οδηγοί στα οχήματα οποιασδήποτε εταιρείας, που θα διασφαλίζουν την παροχή ουσιαστικής και αναβαθμισμένης οδικής βοήθειας προς τους καταναλωτές-πολίτες. Εξάλλου κάτι τέτοιο στοιχειοθετείται και τεκμηριώνεται από τις τοποθετήσεις τόσο της Γ.Σ.Ε.Ε. όσο και της Ο.Σ.Μ.Ε..

Εδώ έχουμε την επιστολή –νομίζω ότι την έχετε παραλάβει και εσείς– στην οποία αναφέρεται συγκεκριμένα ότι η Γ.Σ.Ε.Ε. θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση αναλογίας 1,6 οδηγών ανά όχημα, καθώς η καθιέρωση αυτής της αναλογίας θα εξασφαλίζει όχι μόνο την τήρηση του νομίμου ωραρίου των οδηγών-μηχανιστών και συνακόλουθα την ασφάλεια της εργασίας τους, αλλά θα αποτελέσει ελάχιστη εγγύηση για την ικανότητα των αντίστοιχων επιχειρήσεων να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο καταναλωτικό κοινό άμεσα και με τον προσήκοντα τρόπο.

Αυτά νομίζω είναι όσα πρέπει να προσέχουμε, διότι μας ενδιαφέρουν οι υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρουμε στον Έλληνα πολίτη και όχι μόνο, ακόμα και στον τουρίστα και σε οποιονδήποτε βρίσκεται στη χώρα μας.

Σε άλλο δε σημείο της επιστολής της Γ.Σ.Ε.Ε., αναφέρεται πως η καθιέρωση της προαναφερόμενης αναλογίας 1,6 οδηγών ανά όχημα, που αποτελεί μέτρο που μπορεί στοιχειωδώς να εγγυηθεί, την τήρηση της εργατικής νομοθεσίας για το ωράριο των οδηγών, το οποίο μας ενδιαφέρει άμεσα όλους, πρώτα-πρώτα από πλευράς εργατικής νομοθεσίας αλλά κυρίως και από την πλευρά της υγείας, διότι δεν μπορεί ένας οδηγός να αναλίσκεται δώδεκα και δεκαπέντε ώρες πάνω στο αυτοκίνητο –όλοι οδηγούμε λίγο πολύ τα αυτοκίνητα και το γνωρίζουμε αυτό– και να φροντίζει την ασφάλεια της εργασίας τους και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Θα ήθελα να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι στην επιστολή υπάρχει και η αντίστοιχη της Ομοσπονδίας Συνδικάτου Μεταφορών Ελλάδος, Ο.Σ.Μ.Ε., που είναι μια πανελλήνια ομοσπονδία, νομίζω, την οποία πρέπει να σεβαστούμε. Αυτή είναι που σέβεται απολύτως τους εργαζόμενους, όπως και εμείς πρέπει να τους σεβόμαστε.

Το δεύτερο επίμαχο σημείο αυτού του νομοσχεδίου είναι η ενσωμάτωση των κοινοτικών οδηγιών στην εσωτερική έννομη τάξη, κάτι πολύ σημαντικό, το οποίο πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας. Επιβάλλεται δηλαδή το κράτος να ελέγχει την προσήκουσα παροχή υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις προς τον πολίτη. Μέσα στην έννοια της προσήκουσας παροχής εμπεριλαμβάνεται και το ποιοτικό στοιχείο αυτών των υπηρεσιών.

Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί να συνεχίζεται στην πατρίδα μας να παρέχεται οδική βοήθεια από απλούς οδηγούς και όχι από εξειδικευμένους μηχανοτεχνίτες, οι οποίοι μπορούν λόγω της εξειδίκευσής τους να παράσχουν ουσιαστική βοήθεια στον Έλληνα πολίτη.

Το τρίτο σημείο το οποίο θα ήθελα να επισημάνω είναι το ζήτημα του χρόνου εφαρμογής αυτού του νέου νομοθετικού πλαισίου, που θεσπίζουμε σήμερα. Κάθε καθυστέρηση στην εφαρμογή του και οποιασδήποτε εφαρμογής κάποιου νομοθετικού σχεδίου, σημαίνει ουσιαστικά παράταση της ισχύος μιας άναρχης κατάστασης, η οποία επικρατεί σήμερα στο χώρο της οδικής βοήθειας και γι' αυτό καλούμεθα εδώ. Είχατε την τόλμη να το φέρετε αυτό το νομοσχέδιο για να το στηρίξουμε, για να μπορούμε να προστατεύσουμε τον Έλληνα πολίτη.

Οφείτε, κύριε Υπουργέ, να επισπεύσετε τους χρόνους και όχι να τους επιμηκύνετε. Να εφαρμόσετε δηλαδή την εξάμηνη παράταση ως στάδιο προσαρμογής και όχι να σκέφτεστε την επιμήκυνση αυτής της περιόδου σε εννέα μήνες, κάτι που μου θυμίζει τοκετό, γιατί από ό,τι ξέρουμε σε εννέα μήνες γεννιέται ένας άνθρωπος. Μακάρι να έχουμε την αγάπη αυτή.

Αλλιώς, ουσιαστικά ακυρώνεται στην πράξη αυτό που σήμερα επιχειρούμε να νομοθετήσουμε.

Κατόπιν όλων αυτών θα ήθελα να επισημάνω, ότι είμαστε οι άνθρωποι που υπεραμυνόμαστε του νομοσχεδίου, γιατί ξέρου-

με ότι ξεκίνησε με πολύ καλές προθέσεις και πιστεύουμε ότι θα λάβετε πολύ σοβαρά υπ' όψιν, αυτά που σας λένε οι συνάδελφοι εδώ, ώστε αύριο, μεθαύριο να μπορεί πολύ σύντομα να λειτουργήσει. Να σμικρυνθεί ο χρόνος, να βοηθηθούν οι εργαζόμενοι, να αυξηθεί ο αριθμός των εργαζομένων και όχι να μειωθεί.

Ευχαριστώ τον Πρόεδρο, τις κυρίες και τους κύριους συναδέλφους για την ανοχή τους και την αγάπη τους.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Φωτιάδη. Και παρά το ότι επεκταθήκατε και στη μαιευτική, αναφερθήκατε σε γεννητούρια, εν τούτοις τηρήσατε το χρόνο!

Τελειώσαμε με τον κατάλογο των πρωτολογιών.

Εισερχόμαστε στις δευτερολογίες.

Έχει ζητήσει να δευτερολογήσει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, Βουλευτής Μεσσηνίας, κ. Σαμπαζιώτης.

Ορίστε, κύριε Σαμπαζιώτη έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Θα μιλήσω για πολύ λίγο, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να εκφράσω τη βαθιά μου ικανοποίηση για το παρόν νομοσχέδιο, έτσι όπως διαμορφώθηκε, μετά τις αλλαγές που ενθουσίασε ο Υπουργός, αλλαγές που προέκυψαν, κατά τη γνώμη μου, μετά από πραγματικά ενδελεχή και ουσιαστικό διάλογο, με σύνθεση απόψεων που ακούστηκαν, τόσο κατά τη διάρκεια της επιτροπής, στην οποία συζητήθηκε το νομοσχέδιο, όσο και σήμερα στην Αίθουσα της Ολομέλειας.

Θέλω να δώσω συγχαρητήρια στον Υπουργό για τη διαλλακτικότητα που τον διέπει, για την ευαισθησία του, μα, πάνω απ' όλα, για την τόλμη και τη γενναιότητα που επέδειξε –λόγια που είπε και προηγούμενα συνάδελφος στην τοποθέτησή του– γιατί φθάσαμε σε ένα νομοσχέδιο το οποίο μπορεί με τις αλλαγές που έγιναν, να μειωθούν λίγο τα προαπαιτούμενα, αλλά εν τούτοις παραμένει ένα νομοσχέδιο που πραγματικά βάζει τάξη στο άναρχο τοπίο της οδικής βοήθειας, φροντίζοντας μέσα από μία ικανοποιητική ισορροπία να λαμβάνει υπ' όψιν τις απαιτήσεις όλων των εμπλεκόμενων, στο βαθμό βεβαίως που αυτές οι απαιτήσεις δεν δημιουργούν αποκλεισμούς στους άλλους– και των μεγάλων δηλαδή εταιρειών και των μικρών στην οδική βοήθεια και των ασφαλιστικών εταιρειών. Διασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό, μα, πάνω απ' όλα, αναβαθμίζει αυτό που όλοι πρέπει να επιδιώκουμε, δηλαδή την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας στους πολίτες-χρήστες και ταυτόχρονα κατοχυρώνει τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στην οδική βοήθεια. Δεν λύνει βεβαίως όλα τα προβλήματα –ούτε μπορεί να ικανοποιήσει και όλους– αλλά είναι μια καλή αρχή. Θεωρώ πολύ σημαντικό ότι όλοι στην Αίθουσα, ακόμα και κατά την ακρόαση των φορέων, συμφωνούμε ότι αυτή η αρχή πρέπει να γίνει, γιατί και τους φορείς που ακροαστήκαμε και όλοι οι συνάδελφοι που τοποθετήθηκαν, είπαμε ότι κάτι νοσεί σ' αυτό το βασίλειο της οδικής βοήθειας. Και νομίζω ότι θα πρέπει εμείς με τη δυνατότητα τη νομοθετική που έχουμε, οι εμπλεκόμενοι με την οδική βοήθεια, στο βαθμό που τους αναλογεί, να βελτιώσουμε έτσι τις διαδικασίες, γιατί ο στόχος είναι ένας: ο υγιής ανταγωνισμός, γιατί ζουν οικογένειες μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία, αλλά πάνω απ' όλα η διασφάλιση και η αναβάθμιση της ποιότητας παροχής υπηρεσιών στους Έλληνες πολίτες.

Εν τούτοις περιπτώσει, κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε με αυτήν την αρχή και με αυτό το νομοσχέδιο. Είμαστε όλοι εδώ να το δούμε εν τη εφαρμογή του, να διαπιστώσουμε τις όποιες στρεβλώσεις πιθανόν να παρουσιαστούν. Έχουμε έναν Υπουργό, ο οποίος έχει αποδείξει ότι έχει ευαισθησία και ευήκοον ους. Εμείς όλοι είμαστε διατεθειμένοι –και έχουμε εντοπίσει τα μεγάλα προβλήματα που υπάρχουν στο χώρο της οδικής βοήθειας– να διορθώσουμε αυτές τις στρεβλώσεις.

Με γνώμονα όλα αυτά που είπα, καλώ όλους εσάς, κύριοι συνάδελφοι, να στηρίξετε αυτήν την πρώτη νομοθετική πρωτοβουλία που ουσιαστικά παρεμβαίνει και εγγυαίνει σε μεγάλο βαθμό, θέτοντας μια τάξη στο άναρχο τοπίο της οδικής βοήθειας.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Σαμπαζιώτη.

Έχει ζητήσει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Λεβέντης.

Ορίστε, κύριε Λεβέντη, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κανένας δεν αμφισβητεί ότι υπάρχουν πάρα πολλές στρεβλώσεις στο χώρο της οδικής βοήθειας. Δεν λέω συνολικά πόσο βαθιά πάσχει το δικό μας σύστημα. Και ασφαλώς ελέγχθη από τους συναδέλφους του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού ότι θα πρέπει να υπολογιστεί και η υγειονομική πλευρά του θέματος. Δεν αφορά το νομοσχέδιο και γι' αυτό δεν αναφερθήκαμε, γιατί εδώ θα είχαμε να πούμε μύρια όσα.

Απ' αυτήν την άποψη, όμως, όλοι μας θέλουμε να διορθωθούν τα πράγματα, αλλά η ένστασή μας είναι ότι με αυτό το νομοσχέδιο, με τα άρθρα και με τις διατάξεις που εισάγει δεν διορθώνονται τα πράγματα. Εξηγήσαμε και στην επιτροπή και συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων ότι δεν νομίζουμε πως θα βελτιωθεί η κατάσταση. Αυτό που θα αλλάξει ομολογουμένως –και αυτό είναι δεδομένο– είναι ότι θα περιοριστούν οι εταιρείες και αυτοί που έχουν το δικαίωμα να ασχολούνται με την οδική βοήθεια και θα αφανιστούν οπωσδήποτε οι μικρές επιχειρήσεις. Είναι άλλωστε η πρακτική σας. Η Νέα Δημοκρατία, η Κυβέρνηση έχει μία αδυναμία προς τις μεγεθύνσεις. Από τη μια δεν θέλει μεγάλο κράτος, πολύ κράτος και από την άλλη θέλει μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες, αν θέλετε, να επικαλύπτουν και το κράτος και να κυριαρχούν επί του κράτους. Και αυτό το έχουμε αποδείξει σε πολλές περιπτώσεις. Όχι μόνο το δικό σας Υπουργείο, κύριε Υπουργέ, αλλά και όλα τα άλλα Υπουργεία αυτήν την πρακτική εφαρμόζουν.

Από τη μια, λοιπόν, θα μεγεθυνθούν οι μεγάλες επιχειρήσεις, λίγες θα επιβιώσουν, οι άλλες θα αφανιστούν, χιλιάδες άνθρωποι θα μείνουν χωρίς απασχόληση, δεν θα βελτιωθούν οι συνθήκες για τους εργαζόμενους, γιατί καθώς θα περιοριστούν, είναι σίγουρο ότι οι επιχειρήσεις, αυτές οι λίγες που θα επιβιώσουν, όπως το συνηθίζουν άλλωστε, θα προσπαθήσουν να υπερεντατικοποιήσουν την εργασία και αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα και περισσότερες ώρες απασχόλησης και δυσκολότερες συνθήκες εργασίας.

Όσο για τους καταναλωτές, δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία –τουλάχιστον εδώ είμαστε και θα το δούμε– σε ένα χρόνο που θα κάνουμε λογαριασμό, ότι θα ανέβουν τα ασφάλιστρα. Ήδη έχουν ξεκινήσει και ανεβαίνουν τα ασφάλιστρα. Σίγουρα θα ανέβουν πολύ περισσότερο. Αυτό το λένε όλοι και το ξέρει άλλωστε και ο ελληνικός λαός και το γεύεται κάθε μέρα.

Απ' αυτήν την άποψη, λοιπόν, υπολογίζοντας όλες αυτές τις παραμέτρους, εμείς πιστεύουμε ότι αυτό το νομοσχέδιο που θα μπορούσε να διορθώσει πολλά πράγματα που όντως πρέπει να διορθωθούν, δυστυχώς δεν τα διορθώνει και γι' αυτό το καταψηφίζουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη και για τη συντομία του.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Μιχάλης Τιμοσιδής.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Η «ακροαματική» διαδικασία και χθες και σήμερα έδειξε τελικά ότι όλες οι επιφυλάξεις που είχαμε διατυπώσει και εμείς και οι άλλοι συνάδελφοι από τις άλλες πλευρές της Αντιπολίτευσης μάλλον ήταν στο σωστό δρόμο.

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι θα ήταν μια μοναδική ευκαιρία αυτό το νομοσχέδιο να πετύχαινε πολύ καλύτερα αποτελέσματα, αν υπήρχε από την πλευρά σας και η καλύτερη προετοιμασία του και κυρίως η φιλοσοφία του να μην είχε τέτοια στόχευση, όπως τουλάχιστον επισημάνθηκε από εμάς –και είμαι πολύ συγκεκριμένος– ότι εξυπηρετεί μάλλον oligοπωλική αντίληψη, παρά να αφήνει και να ανοίγει το παιχνίδι σε όλους αυτούς που μέχρι σήμερα με αυτόν το στρεβλό, αν θέλετε πολλές φορές, και παράτυπο τρόπο εκτελούσαν ένα έργο.

Αυτό που όλοι εμείς αποδεχτήκαμε είναι ότι έπρεπε να υπάρξει ένα καθεστώς θεσμικό, νομικό, που να μπορεί με σαφήνεια να μιλάει για τα θέματα της οδικής βοήθειας. Και για του λόγου

το αληθές, κύριε Υπουργέ, πρέπει να ευχαριστήσετε την Αντιπολίτευση –διότι φαντάζεσθε τι θα είχε να σας καταλογίσει ο προηγούμενος συνάδελφος, αν δεν κάνατε και αυτές τις διορθώσεις, να κατεβάσετε αυτά τα οχήματα, θα είχε να πει πολύ περισσότερα, επιβεβαιώνοντας αν θέλετε...–...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εκείνος ήθελε να τα ανεβάσω. Δεν ξέρω αν καταλάβατε.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Αυτό λέω. Εσάς διαφυλάξαμε, κύριε Υπουργέ, γιατί ακριβώς τότε θα ήταν που θα σας λέγαμε ευθέως ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Είσθε υπέρ του ανεβάσματος ή του κατεβάσματος; Άνω-κάτω είμαστε μου φαίνεται!

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αν πράγματι βλέπατε ότι οι δικές μας προθέσεις ήταν αγαθές και πιστεύατε ότι θα μπορούσαν να δώσουν μια καλύτερη προοπτική σ' αυτό το νομοσχέδιο, σήμερα θα ήμασταν στη θέση όλοι να συμφωνήσουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Λυπάμαι που δεν μπορούμε να το κάνουμε, γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, θα δείτε μετά από λίγο καιρό –και συμφωνώ με τον κ. Λεβέντη– ότι και οι ίδιοι οι πολίτες που απολαμβάνουν τα αγαθά θα πληρώσουν το «μάρμαρο» γιατί τα ασφάλιστρα θα διπλασιαστούν και θα τριπλασιαστούν, αλλά και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι που ζήτησαν –και μας διαβάσατε και έγγραφο της Γ.Σ.Ε.Ε., δεν το αναφέρατε αυτό– να κατοχυρωθεί τουλάχιστον η δική τους δουλειά. Δεν δέχεστε και δεν δεσμεύεστε να τηρήσετε το 1,6 ανά οκτώωρο, όπως τουλάχιστον στοιχειωδώς πρέπει να διασφαλιστεί σ' αυτήν τη διαδικασία. Γι' αυτόν το λόγο παραμένουμε στη θέση που είχαμε διατυπώσει και στην αρχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Πιστεύω ότι συμφωνείτε με μία παρατήρηση. Εδώ δεν είναι ακροαματική διαδικασία. Είστε δικηγόρος;

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το «ακροαματική» είναι δικονομικός όρος που ταιριάζει στα δικαστήρια. Εκεί λίγοι μετέχουν και οι πολλοί ακροώνται. Εδώ όλοι μετέχουμε γιατί και όταν δεν μιλάμε, ψηφίζουμε. Το λέω για λόγους αρχής.

Κλείνουμε τον κατάλογο των δευτερολογιών και τη συζήτησή μας με τη δευτερολογία του ειδικού αγορητή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ροντούλη, ο οποίος είναι γνωστός για τη συντομία του.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πάτε να προκαταβάλετε τα πράγματα, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τα προκατέλαβα ήδη.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, παρατήρησα ότι μιλήσατε μ' έναν αλαζονικό και υπεροπτικό τρόπο που δεν συνάδει στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου, γι' αυτό πριν μιλήσω με σκληρά λόγια θα ήθελα να σας δώσω μία ευκαιρία να ανακαλέσετε τα όσα είπατε για τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες όλων των κομμάτων, ότι θα πρέπει να συντονιστούν κ.λπ.. Είμαστε συντονισμένοι, κύριε Υπουργέ. Περιμένω να ανακαλέσετε. Δεν ανακαλείτε. Δικαίωμά σας.

Δεύτερον, ακούγοντας τον κ. Ρεγκούζα νομίζω ότι δεν χρειάζεται να επιχειρηματολογήσουμε για πολύ διότι ο συνάδελφός σας στη Νέα Δημοκρατία ούτε λίγο ούτε πολύ σας είπε «καλύτερα να μη φέρνατε αυτό το νομοσχέδιο, διότι τα πράγματα τα κάνατε χειρότερα από την υφισταμένη ή την προϋπάρχουσα κατάσταση». Σας το είπα ευθαρσώς και μάλιστα είτε ο άνθρωπος «θα ψηφίσω μεν για πολιτικούς λόγους», όχι ότι υπερψηφίζει γιατί συμφωνεί με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου και αυτό νομίζω ότι ήταν ένα ηχηρό «ράπισμα».

Επειδή μας προκαλέσατε, κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας πω ότι είστε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ πολύ. Αυτές οι φράσεις δεν επιτρέπονται μέσα στην Αίθουσα.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ακούστε το.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Όχι, δεν ακούμε

τίποτα. Παρακαλώ να μη γραφεί τίποτα στα Πρακτικά.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Είπα να ανακαλέσει ο κύριος Υπουργός γιατί μας προσέβαλε και δεν το έπραξε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ να μη γραφεί τίποτα στα Πρακτικά. Προχωρήστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ακούστε, κύριε Υπουργέ. Έχω μπροστά μου την οδηγία 84 641 Ε.Ο.Κ. Συμβουλίου 10ης Δεκεμβρίου '84 για την τροποποίηση. Θα την καταθέσω στα Πρακτικά. Λέει: «Όσον αφορά ιδίως την τουριστική βοήθεια». Άρα, λοιπόν, ποιος λέει ψέματα, κύριε Υπουργέ; Εμείς λέμε ψέματα όταν λέμε για τουριστική βοήθεια ή εσείς; Το καταθέτω στα Πρακτικά για να δείτε ότι και συντονισμένοι είμαστε και διαβασμένοι είμαστε.

Δεύτερον, αναφερθήκατε σε ανθρώπους που δεν είναι παρόντες και δεν μπορούσαν να σας αντιμετωπίσουν. Είπατε το εξής: Είναι δυνατόν να μιλάμε για «πειρατές»; «Ήταν οι άνθρωποι» -λέτε- «που ήταν έξω από το γραφείο μου και διαδήλωναν» κ.λπ. Ποιος σας είπε ότι η Ένωση Ασφαλιστών Βόρειας Ελλάδος μίλησε γι' αυτούς τους ανθρώπους ως «πειρατές»; Αυτοί είναι άνθρωποι που αγωνίζονται για τα συμφέροντά τους και καλά κάνουν. Εννοούσαν τους πραγματικούς «πειρατές», τους παρανόμους που και ο κ. Ρεγκούζας ανέφερε πριν από λίγο. Άρα, λοιπόν, στρεβλώνετε τα πράγματα.

Τρίτον, πολύ ωραία ήλθατε εδώ και μας αναφέρατε μία επιστολή που λάβατε από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος και μας διαβάσατε αυτό που σας συνέφερε, όχι την πραγματικότητα την οποία θα σας διαβάσω τώρα: «Όμως από πλευράς ανταγωνισμού των παροχών οδικής βοήθειας το πρόβλημα παραμένει οξύ. Τα υψηλά ποσοτικά κριτήρια που θέτει και στους τοπικούς συνεργάτες οδηγούν σε αφανισμό τους και στη δημιουργία ολιγοπωλίων που θα αυξήσουν το κόστος». Επικαλεστήκατε ένα έγγραφο που και αυτό σας «ραπίζει» και μάλιστα δεν είχατε το σθένος να πείτε πλήρως την αλήθεια. Αποσπασματικά διαβάσατε. Γιατί δεν είχατε το σθένος να διαβάσετε όλο το κείμενο;

Τέλος, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι με την όλη σας συμπεριφορά και στάση ακυρώσατε μία πορεία δεκατριών χρόνων στα έδρανα της Ευρωβουλής. Θα έπρεπε να φέρετε με την εμπειρία σας αυτή ένα σύγχρονο νομοσχέδιο που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σύγχρονης πραγματικότητας. Ηθελημένα δεν καταλάβατε τι εννοούμε όταν λέμε ποιότητα και απარიθμήσατε πάλι αριθμητικά δεδομένα κ.λπ.. Όταν λέμε ποιότητα, εννοούμε ποιότητα στα μέσα που προσφέρουν την οδική βοήθεια. Τούτέστιν εννοούμε συγκεκριμένα πράγματα, παλαιότητα οχημάτων, τεχνικό έλεγχο οχημάτων, εξοπλισμό επί των οχημάτων. Εσείς έρχεστε και μας παραθέτετε αριθμητικά δεδομένα τα οποία «στραγγαλίζουν» τους συνεργάτες και γι' αυτά που είναι η πραγματικότητα, η ουσία, δεν λέτε τίποτα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο χρόνος σας τελείωσε, κύριε συνάδελφε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Τέλος, θα πρέπει να πω το εξής, κύριε Υπουργέ: Όταν χθες αναφέρθηκα στον κ. Σταθάκη, έπεσαν κάποιοι συνάδελφοί σας να με «φάνε». Όταν ο κ. Κακλαμάνης, ο αξιότιμος πρώην Πρόεδρος της Βουλής, ανέφερε το ίδιο ακριβώς, δεν είδα να υπάρξει καμμία αντίδραση. Εμείς έχουμε μάθει να ακούμε, έχουμε μάθει να είμαστε διαλλακτικοί, έχουμε μάθει να λέμε την ουσία των πραγμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε, έχετε ξεπεράσει το χρόνο σας κατά αρκετά λεπτά. Τελειώσατε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κάποιοι συνάδελφοί σας είτε σας έχουν «ραπίσει» κυριολεκτικά είτε διά της σιωπής τους σας έστειλαν ένα ηχηρό μήνυμα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, κλείστε τη συζήτηση, σας παρακαλώ, με το γνωστό τρόπο σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, δεν θα απαντήσω με το ίδιο ύφος, διότι δεν έχει νόημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Νομίζω ότι επιβάλλεται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αλλιώςτικα απαντάς στον κ. Κακλαμάνη και αλλιώςτικα απαντάς σε συναδέλφους που έχουν αυτό το ύφος και οι οποίοι κρίνονται απ' όλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το Σώμα έχει κρίση. Σας παρακαλώ, προχωρήστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εδώ είναι ξεκάθαρα τα πράγματα. Αναφέρθηκα σε συγκεκριμένα κείμενα. Άσχετος είναι ο τίτλος με αυτό το οποίο ανέφερα εγώ προηγουμένως και το οποίο επικαλούμαι και τώρα και το οποίο αναφέρεται στην οδική βοήθεια. Μη δημιουργείτε συγχύσεις, κύριε συνάδελφε, για πράγματα που δεν ξέρετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, προχωρήστε, μην απαντάτε στον κύριο συνάδελφο. Κάντε τις παρατηρήσεις σας, δεν έχετε χρόνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Από και πέρα, ακριβώς αυτοί οι ασφαλιστές που ανέφεραν οι επιχειρηματίες της βορείου Ελλάδος ήταν αυτοί οι οποίοι ήταν έξω από το Υπουργείο και τους οποίους θεωρούσαν «πειρατές».

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Συνεχίζετε το ίδιο «τροπάριο»; Τι λέτε τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Ροντούλη, δεν νομίζετε ότι έχετε υπερβεί κάθε όριο;

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προχωρώ στα υπόλοιπα θέματα.

Πρώτο θέμα: Επίδομα των υπαλλήλων του Υπουργείου. Το επίδομα αυτό θα το συζητήσουμε με τους υπαλλήλους. Το έχουμε συζητήσει ήδη και προτιθέμαι να το συζητήσω με τον κ. Αλογοσκούφη. Τους είχα πει πράγματι ότι θα επιχειρούσα το ταχύτερο δυνατό, αν ήταν δυνατό και στα πλαίσια αυτού του νομοσχεδίου, να ψηφιστεί το επίδομα αυτό. Δεν προλάβαμε να ολοκληρώσουμε τις διαδικασίες συνεννόησης με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, αλλά τη δέσμευσή μου αυτή την επαναλαμβάνω και σήμερα από το Βήμα της Βουλής.

Δεύτερον, σε σχέση με τα ΕΛ.ΤΑ. στα οποία αναφέρθηκαν ορισμένοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι οι προσλήψεις γίνονται με βάση τις δυνατότητες που μας έδωσε ο νόμος για τις Δ.Ε.Κ.Ο. και ο νόμος αυτός ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων.

Για δε τη διαδικασία εξεύρεσης στρατηγικού επενδυτή στις αρχιμεταφορές, όπως έχω σημειώσει ξανά προς το Σώμα και το σημειώνω ακόμα μία φορά, προχωρούμε με βάση απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων που ελήφθη επί Π.Α.Σ.Ο.Κ. το 2002 ή το 2003, δεν θυμάμαι καλά. Έχω καταθέσει πάντως το έγγραφο στα Πρακτικά.

Έρχομαι σε μία άλλη παρατήρηση του κ. Παυλίδη σε σχέση με τα Κ.Τ.Ε.Ο.. Θα πω κατ' αρχάς, ότι τα συνεργεία, κύριε Παυλίδη, δεν είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου, είναι της αρμοδιότητας των νομαρχιών. Εμείς θέτουμε το πλαίσιο, αλλά οι νομαρχίες είναι τα ελεγκτικά όργανα.

Όσον αφορά στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., πάλι υπεύθυνες είναι οι νομαρχίες.

Πρόκειται, μάλιστα, εντός των ημερών να καλέσω την Ε.Ν.Α.Ε. -κάναμε ήδη συζήτηση με τον κ. Δράκο- για να κουβεντιάσουμε και αυτό και άλλα θέματα για τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

Στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πράγματι υπάρχει ένα κενό και ήδη επεξεργάζομαστε στο Υπουργείο ένα διάταγμα, το οποίο θα αναφέρεται σε ποινές σε περίπτωση που έχουμε προβλήματα, γιατί οι παρατηρήσεις σας ως προς το πώς λειτουργεί το

σύστημα, ήταν απολύτως σωστές.

Για τα κινητά Κ.Τ.Ε.Ο. εκείνο το οποίο θέλω να σας πω είναι ότι έχουμε παραγγείλει εννέα. Πολλά απ' αυτά θα καλύπτουν και τις νησιωτικές περιοχές και πιστεύουμε ότι θα είμαστε σε θέση να τα παραλάβουμε τον Απρίλιο.

Επίσης, θα εξετάσουμε και την ενδιαφέρουσα ιδέα σας για πλωτά Κ.Τ.Ε.Ο., έτσι ώστε να λαμβάνουμε υπ' όψιν τις ανάγκες της νησιωτικής Ελλάδας.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο, δεν υπάρχει αμφιβολία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι είχαμε μπροστά μας όλοι οι Υπουργοί που περάσαμε από το Υπουργείο Μεταφορών από το 1996 και μετά να λύσουμε μια δύσκολη άσκηση. Η δύσκολη αυτή άσκηση είχε ως αποτέλεσμα και την καθυστέρηση καταθέσεως των νομοσχεδίων, διότι, κακά τα ψέματα, υπήρχαν αντιτιθέμενα συμφέροντα. Άλλα είναι τα συμφέροντα των μεγάλων εταιρειών, άλλα των μικρότερων. Άλλα είναι τα συμφέροντα των εταιρειών οδικής βοήθειας, άλλα των ασφαλιστικών εταιρειών. Άλλα είναι τα συμφέροντα των εταιρειών και άλλα των εργαζομένων. Άλλα είναι τα συμφέροντα ολόκληρου του κλάδου και άλλα τα συμφέροντα των καταναλωτών. Θα έπρεπε να κάνουμε μια, αν θέλετε, σχοινοβατική άσκηση, προχωρώντας στην κατάθεση του νομοσχεδίου. Εγώ πιστεύω τελικά ότι έχουμε μπροστά μας ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα, το οποίο βεβαίως είναι ανοικτό σε παρεμβάσεις και τροποποιήσεις, που το ίδιο το νομοσχέδιο δίνει στη Βουλή.

Κατ' αρχάς να διαβεβαιώσω για τους κατοίκους της Κρήτης και των άλλων μεγάλων τουριστικών νησιών, της Ρόδου και της Κέρκυρας ότι θα έχουμε εικοσιτετράωρη κάλυψη.

Δεύτερον, έγινε δεκτή η παρατήρηση που είχαν κάνει πολλοί συνάδελφοι σε σχέση με το άρθρο 10 και το ρόλο της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Επίσης, είναι αλήθεια ότι κάνουμε παραχωρήσεις στις νομοτεχνικές βελτιώσεις τις οποίες κατέθεσα σήμερα προς τις μικρότερες επιχειρήσεις. Και αυτό γιατί από πολλές πλευρές θεωρήθηκε ότι τα πρότυπα τα οποία είχαμε θέσει στην αρχική μορφή του νομοσχεδίου, ήταν πάρα πολύ αυστηρά γι' αυτές. Εμείς ξεκινάγαμε από τη φιλοσοφία που ανέπτυξε και ο κ. Φωτιάδης και ο κ. Ρεγκούζης ότι για λόγους προστασίας του καταναλωτή θα έπρεπε να είχαμε πολύ υψηλά πρότυπα. Μετά τις παρατηρήσεις οι οποίες έγιναν, κατεβάσαμε, αν θέλετε, λίγο τον πήχη, προσπαθώντας να βρούμε ένα δημιουργικό συμβιβασμό. Όταν έχεις μπροστά σου ένα τέτοιο τοπίο, είναι λογικό να υπάρχουν παράπονα, είτε από τη μια πλευρά είτε από την άλλη.

Σ' αυτήν την πολιτική των παραχωρήσεων προς τις μικρότερες εταιρείες, εντάχθηκε και το θέμα του αριθμού των εργαζομένων. Σήμερα προβλέπονται 1,3 εργαζόμενοι για κάθε οκτάωρη βάρδια. Η Γ.Σ.Ε.Ε. πράγματι ζητάει –το είπα και χθες– 1,6 εργαζόμενους, όπως συμβαίνει και στις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, στην Ε.Λ.Π.Α. και στην «EXPRESS SERVICE». Οι μικρότερες εταιρείες ζητούν 0,5 εργαζόμενους. Εδώ δεν είναι δυνατόν να υπάρχουν φωνές από την Αντιπολίτευση που να λένε «βοηθήστε τις μικρές εταιρείες, αλλά ταυτοχρόνως υιοθετήστε το αίτημα για 1,6 εργαζόμενους». Αυτά τα δύο δεν γίνονται μαζί. Γι' αυτόν τον πολύ απλό και προφανή, θέλω να πιστεύω, λόγο, πήγαμε στον αριθμό αυτό, το 1,3.

Το ίδιο το νομοσχέδιο προβλέπει σε συγκεκριμένα άρθρα ότι τόσο για τον αριθμό των εργαζομένων όσο και για τον αριθμό των οχημάτων μπορεί με βάση την εμπειρία την οποία θα αποκτήσουμε από την εφαρμογή, να κάνουμε βελτιώσεις, είτε προς τη μια είτε προς την άλλη κατεύθυνση.

Δεν είμαστε καθόλου δογματικοί, πιστεύουμε, όμως, ότι μετά από πολλά χρόνια έγινε ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση να μπει τάξη στο συγκεκριμένο τομέα, προς την κατεύθυνση να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των εργαζομένων, προς την κατεύθυνση να έχουμε ποιοτικές υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Μου έκανε εντύπωση ότι υπήρξε αυτή η αρνητική κριτική, αλλά είμαι βέβαιος ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα γίνει αντιληπτό ότι η κριτική αυτή ήταν αβάσιμη και ότι κάνουμε ένα σημαντικό βήμα προς τα εμπρός.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως 15 και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Παρακαλώ πολύ οι εκπρόσωποι των κομμάτων να δηλώνουν ευκρινώς εάν ψηφίζουν ή δεν ψηφίζουν και ποιο από τα συγκεκριμένα άρθρα, ούτως ώστε να καταχωρίζονται στα Πρακτικά οι θέσεις των κομμάτων και όχι να αρκούνται στο «κατά πλειοψηφία». Το «κατά πλειοψηφία» θα το εκτιμήσει το Προεδρείο.

Παρακαλώ οι πρακτικογράφοι να διαπιστώνουν από ποιο κόμμα προέρχεται το «ναι» ή το «όχι» και να το καταγράφουν.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΙΜΟΣΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς, το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς, το άρθρο 15 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Οδική βοήθεια οχημάτων» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τρίτης 12 Φεβρουαρίου 2008 και της Παρασκευής 15 Φεβρουαρίου 2008 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τρίτης 12 Φεβρουαρίου 2008 και της Παρασκευής 15 Φεβρουαρίου 2008 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16,43' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 29 Φεβρουαρίου 2008 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση της υπ' αριθμόν 49/13-2-2008 επερώτησης Βουλευτών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τον αειφορικό ενεργειακό σχεδιασμό, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

