

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΕΞ'

Τρίτη 30 Ιανουαρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 30 Ιανουαρίου 2007, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.18' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής κ. **ΑΝΝΑΣ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**.

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

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

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

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δικαστικών Υπαλλήλων Λάρισας ζητεί την αύξηση των οργανικών θέσεων της Γραμματείας του Εφετείου Λάρισας.

2) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Τυρνάβου Λάρισας ζητεί την άμεση επαναλειτουργία του Υποκαταστήματος ΟΤΕ Τυρνάβου.

3) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Πολιτικού Προσωπικού 320 Α.Ε. ζητεί την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού στις ειδικότητες του πολιτικού προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων.

4) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΜΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομάρχης Ηρακλείου ζητεί την ικανοποίηση οικονομικών και ασφαλιστικών αιτημάτων των Σωματείων Πολιτικών Συνταξιούχων Κρήτης.

5) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΜΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομάρχης Ηρακλείου ζητεί τη χρηματοδότηση των εργασιών προστασίας από κατολισθήση, του οικισμού Λιγόρτυνου Ηρακλείου.

6) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δικαστικών Υπαλλήλων Λάρισας ζητεί την αύξηση των οργανικών θέσεων της Γραμματείας του Εφετείου Λάρισας.

7) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η ακύρωση της απόσπασης παιδιάτρου από το νοσοκομείο Νεάπολης Λασιθίου.

8) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Εμμανουήλ Ανδρουλάκης ζητεί την επίτευξη των διαδικασιών συνταξιοδότησής του από το Ι.Κ.Α. και Ν.Α.Τ..

9) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Λασιθίου ζητεί τη χρηματοδότηση της ολοκλήρωσης του έργου, Διάφραγμα πηγών Μαλαύρας.

10) Οι Βουλευτές Μαγνησίας και Λάρισας κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Φερών Μαγνησίας ζητεί να χαρακτηριστεί το 2007 ως έτος Ρήγα Βελεστινλή – Φεραίου.

11) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης και Α' Θεσσαλονίκης κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης καταγγέλλει το περιστατικό της άρσης του απορρήτου των τηλεφωνικών συνδιαλέξεων μέλους του.

12) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Καθαριστριών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Νομού Μεσσηνίας ζητεί τη μονιμοποίηση των εργαζομένων στην καθαριότητα των δημόσιων σχολείων.

13) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την ικανοποίηση του αιτήματος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνταξιούχων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης για άμεση καταβολή οικονομικής διαφοράς στους συνταξιούχους του ΤΑΔΚΥ κ.λπ.

14) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Ελένη Κατσούλη ζητεί να χορηγείται και στους χρεωμένους το επίδομα γάμου.

15) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Πρόεδροι των συνταξιούχων ΟΤΕ, ΠΕΤ-ΟΤΕ και ΠΑΣΕ-ΟΤΕ Μεσσηνίας ζητούν το ΤΑΠ-ΟΤΕ να λειτουργεί όλες τις ημέρες της εβδομάδας.

16) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Προσωπικού – 320 Α.Ε. ζητεί την πρόσληψη πολιτικού προσωπικού.

17) Η Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ -

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργατοτεχνιτών και Υπαλλήλων Ελαστικών Αυτοκινήτων Βορείου Ελλάδος ζητεί τη ρύθμιση οικονομικών και εργασιακών θεμάτων των απολυμένων υπαλλήλων της Goodyear.

18) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Επιτροπή Αγώνα για το κτήμα Ζωγράφου Αττικής ζητεί να μην πραγματοποιηθεί η οικοδόμηση εμπορικού κέντρου στο κτήμα Ζωγράφου και προτείνει τη δημιουργία χώρου πρασίνου και πάρκου αναψυχής, με ελεύθερους χώρους περιπάτου.

19) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Δεσκάτης Γρεβενών ζητεί την παροχή επιδόματος θέρμανσης στις ευπαθείς ομάδες των ορεινών περιοχών.

20) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Δεσκάτης Γρεβενών ζητεί τη μη διαγραφή από τους πίνακες ανέργων του Ο.Α.Ε.Δ. όσων εργάζονται αποσπασματικά σε αγροτικές ή οικοδομικές εργασίες.

21) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ιδιοκτητών Συνεργείων Αυτοκινήτων και Μοτοσυκλετών Μαγνησίας διαμαρτύρεται για τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στην ισχύουσα Νομοθεσία για τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο..

22) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Συνεταιρισμός Γρι-Γρι Βόλου «Ο ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» ζητεί την επίσημη διαδικασία μετάκλησης Αιγυπτίων αλιεργατών για την επάνδρωση των αλιευτικών σκαφών Γρι-Γρι.

23) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βόλου ζητεί την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων με τις οποίες θα δοθεί στα νομικά πρόσωπα των ΟΤΑ, η αρμοδιότητα να παράσχουν την υπηρεσία της υποχρεωτικής φοίτησης σε Νηπιαγωγεία.

24) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Βόλου ζητεί την επίσημη των εργασιών κατασκευής Εργατικών Κατοικιών και Βρεφονηπιακού Σταθμού σε περιοχές του Βόλου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1895/1-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Χρήστου Αηδόνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2533/20-12-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1895/1-12-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Χρήστος Αηδόνης, σας πληροφορούμε τα παρακάτω :

1. Η Ο.Τ.Ε. Α.Ε. λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, σε περιβάλλον ελεύθερης αγοράς, σύμφωνα με το δίκαιο που τη διέπει, ως ανώνυμη εταιρεία του ν.2190/1920.

Το Ελληνικό Δημόσιο, μετέχει στην Ο.Τ.Ε. Α.Ε. δια του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και ασκεί έλεγχο υπό την ιδιότητα αυτή του μετόχου.

Η ως άνω εταιρεία, ως Τηλεπικοινωνιακός Οργανισμός, ελέγχεται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), κατ' εφαρμογή σχετικών διατάξεων, όπως εκάστοτε τροποποιούνται και ισχύουν και αφορούν την Παροχή Καθολικής Υπηρεσίας.

2. Το θέμα που τίθεται με την κατατεθείσα Ερώτηση, εντάσσεται στην επιχειρηματική λειτουργία και τη διαχείριση υπηρεσιών της Ο.Τ.Ε. Α.Ε.

Προς τούτο, σας διαβιβάζουμε το αριθμ. 479875/20-12-2006 έγγραφο του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος (Ο.Τ.Ε.), προς ενημέρωσή σας.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

2. Στις με αριθμό 1813/29-11-06 και 2065/6-12-06 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Θεόδωρου Καραόγλου και Θεοχάρη Τσιόκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2431/20-12-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1813/29-11-2006 και 2065/6-12-2006 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Θεοδ. Καραόγλου και Θεοχ. Τσιόκας, σχετικά με την επέκταση αστικών συγκοινωνιών στο Ν. Θεσσαλονίκης, σας πληροφορούμε τα πιο κάτω:

1. Ως γνωστόν, με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. Α-68587/5029/4-7-2003 (Β' 934') κ.υ.α. «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.» και με τους όρους της υπ' αριθμ. Α-Οικ. 46179/3494/4-8-2003 συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας, η εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στη ζώνη επέκτασης της αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, έχει ανατεθεί στον Ο.Α.Σ.Θ. Η απόφαση αυτή έχει προσβληθεί από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης με αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικράτειας και η οποία δεν έχει εκδικαστεί ακόμη.

Στην ίδια απόφαση και σύμφωνα με τη συγκοινωνιακή μελέτη του ΣΑΣΘ, προβλέπεται ότι, οι περιοχές των (9) Δήμων του Ν. Θεσσαλονίκης, οι οποίες δεν εντάχθηκαν στη νέα διευρυμένη αστική περιοχή δραστηριότητας του ΟΑΣΘ, θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται από το υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, όπως ακριβώς αυτό γινόταν μέχρι τότε.

Ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων του υπεραστικού ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 2963/2001 (Α' 268), καθορίζεται με απόφαση του Νομάρχη, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται με την υπ' αριθμ. Οικ. Β-15596/1141/13-3-2003 (Β' 330) υπουργική απόφαση.

Σε κάθε περίπτωση, η μεταβολή της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του ν. 2963/2001 (Α' 268), και ο συντονισμός των απαιτούμενων ενεργειών με τους συναρμόδιους φορείς ανήκει στις αρμοδιότητες του Σ.Α.Σ.Θ. (εκπόνηση συγκοινωνιακής-οικονομοτεχνικής μελέτης, συμφωνία ΟΑΣΘ, ΚΤΕΛ, εισήγησή του) .

Σημειώνεται ότι θα πρέπει να εκτιμηθεί το ύψος της επιπλέον ετήσιας αντισταθμιστικής καταβολής που θα καταβάλλεται στην περίπτωση αυτή από το Ελληνικό Δημόσιο στον ΟΑΣΘ και η επιπλέον επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού από την προβλεπόμενη, από το νόμο, συμμετοχή του στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού (δαπάνη προμήθειας των επιπλέον νέων λεωφορείων που θα απαιτηθούν για την εξυπηρέτηση της ζώνης της νέας, τυχόν, επέκτασης), ο αριθμός των νέων μετοχών που θα περιέλθουν στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, ο αριθμός του μεταφερόμενου προσωπικού του ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ κλπ, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

2. Οι όροι λειτουργίας του ΟΑΣΘ καθορίζονται με τις διατάξεις του ν. 2898/2001 (Α' 71) και η λειτουργία του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης διέπεται από τις διατάξεις του ν. 2963/2001 (Α' 268).

Για κάθε συγκοινωνιακό φορέα εφαρμόζονται ειδικές ρυθμίσεις (μεταξύ των οποίων είναι και ο καθορισμός του κομίστρου) και δεν αντιμετωπίζεται θέμα ενοποίησης σε ενιαίο κείμενο των σχετικών διατάξεων για την ίδρυση ενιαίου φορέα ΟΑΣΘ-ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι οι φορείς αυτοί εκτελούν διαφορετικό έργο και ο υπολογισμός του κομίστρου, για τα υπεραστικά ΚΤΕΛ, γίνεται με εντελώς διαφορετικό τρόπο, δύναμι των εκάστοτε χιλιομετρικών συντελεστών, συντελεστών βατότητας οδών, του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή κλπ.

3. Η επιδότηση του εισιτηρίου (με τη μορφή της αντισταθμιστικής καταβολής και όχι της επιχορήγησης) εφαρμόζεται μόνο στους συγκοινωνιακούς φορείς της Αθήνας αρμοδιότητας ΟΑΣΑ (ν. 2669/1998, ΦΕΚ Α' 283/18-12-1998) και στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ν. 2898/2001 ΦΕΚ Α'

71). Οι προαναφερόμενες διατάξεις δεν έχουν εφαρμογή στα ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ που είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται επιδότηση του εισιτηρίου από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

4. Τέλος, σας αποστέλλουμε τα με αριθμ. 12089/8.12.2006 και 1444/12-12-2006 έγγραφα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) και του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), αντίστοιχα, με τις θέσεις και τις ενέργειες τους στα θιγόμενα με τις ερωτήσεις θέματα.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

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

3. Στις με αριθμό 1110/13.11.06 και 1132/13.11.06 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Άγγελου Μανωλάκη και Απόστολου Κατσιφάρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/6601/8.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Α.ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ και Α.ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ, σε ό,τι μας αφορούν, σας γνωρίζουμε ότι το θέμα της εφαρμογής της τουριστικής νομοθεσίας και της παροχής βελτιωμένων υπηρεσιών σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς τουρίστες αποτελεί για το Υπουργείο μας βασική προτεραιότητα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας κάθε χρόνο πριν από την έναρξη των τουριστικών περιόδων (χειμερινή - θερινή), αλλά και κατά τη διάρκεια αυτών, εκδίδονται διαταγές, με τις οποίες δίδονται συγκεκριμένες εντολές και οδηγίες προς όλες τις περιφερειακές Υπηρεσίες για τη δραστηριοποίησή τους και τη διενέργεια εντατικών σχετικών ελέγχων.

Οι αρμόδιες αστυνομικές Υπηρεσίες σε όλη τη χώρα, διενεργούν συνεχείς ελέγχους και εφαρμόζουν με αυστηρότητα σε βάρος των παραβατών την ισχύουσα νομοθεσία, σε συνεργασία βεβαίως και με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες των Υπουργείων Μεταφορών και Επικοινωνιών και Τουριστικής Ανάπτυξης, τις Διευθύνσεις Τουρισμού των Περιφερειών και τους Ο.Τ.Α.

Στο πλαίσιο αυτό, κατά το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους, από τις εν λόγω Υπηρεσίες μας, διενεργήθηκαν 88.644 έλεγχοι για θέματα τουριστικού ενδιαφέροντος, κατά τους οποίους βεβαιώθηκαν 17.224 σχετικές παραβάσεις.

Επισημαίνεται ότι, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών, λειτουργεί το τηλεφωνικό κέντρο με αριθμό κλήσης 171 για όλη τη χώρα, το οποίο είναι στελεχωμένο με έμπειρο και ξενόγλωσσο προσωπικό, λειτουργεί καθ' όλο το 24ωρο και παρέχει πληροφορίες σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς τουρίστες αναφορικά με ζητήματα διαμονής και διακίνησης αυτών και δέχεται σχετικά παράπονα και καταγγελίες.

Πέραν αυτών, πρόσφατα (26-8-2006), από τη Διεύθυνση Τροχαίας του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, εκδόθηκε διαταγή προς όλες τις περιφερειακές Υπηρεσίες για την αντιμετώπιση των παραβάσεων που διαπράττονται από οδηγούς δημοσίας χρήσεως επιβατηγών αυτοκινήτων (ταξί) σε βάρος ημεδαπών και αλλοδαπών που χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους το εν λόγω μεταφορικό μέσο, ενώ επισημάνθηκε ειδικότερα το θέμα της είσπραξης υπερβολικού κομίστρου από αλλοδαπούς τουρίστες, που διαπράττονται, κυρίως στην περιοχή της Αττικής από οδηγούς τέτοιων αυτοκινήτων.

Ενδεικτικά σας ενημερώνουμε ότι από τις αρμόδιες Υπηρεσίες μας, κατά το χρονικό διάστημα από 1-1 έως 22-11-2006, βεβαιώθηκαν συνολικά 1.550 παραβάσεις, μεταξύ άλλων, για άρνηση μίσθωσης, διακοπή μίσθωσης, επιλογή επιβατών, υπερβολικό κόμιστρο, στέρηση ειδικής άδειας, απρεπή συμπεριφορά κ.ο.κ. σε βάρος οδηγών ταξί. Ειδικότερα δε από την αρμόδια Υπηρεσία της Διεύθυνσης Αστυνομίας Αερολιμένα Αθηνών, το ίδιο χρονικό διάστημα, βεβαιώθηκαν συνολικά 764 παραβάσεις σε βάρος οδηγών ταξί, από τις οποίες 86 για υπερβολικό κόμιστρο.

Σε ό,τι αφορά την αναφερόμενη στις ερωτήσεις υπόθεση, σας ενημερώνουμε ότι τις πρωινές ώρες της 11-11-2006, υπάλληλος Ξενοδοχείου τηλεφώνησε στο Τμήμα Τουριστικής Αστυνομίας Αθηνών και ανέφερε ότι την 16.00' ώρα της 10-11-2006 οδηγός δημοσίας χρήσεως επιβατηγού αυτοκινήτου (ταξί), για την διαδρομή από την Ακρόπολη στο Σύνταγμα, ζήτησε και έλαβε από ζεύγος Καναδών τουριστών ως κόμιστρο το ποσό των 50 ευρώ. Αμέσως, από την εν λόγω Υπηρεσία μας, παρασχέθηκαν οι αναγκαίες αστυνομικές και δικονομικές πληροφορίες στην υπάλληλο του Ξενοδοχείου, προκειμένου να ενημερωθούν οι καταγγέλλοντες Καναδοί τουρίστες. Επιπλέον επισημάνθηκε ότι απαιτείται και η υποβολή έγγραφης καταγγελίας από τους παθόντες για την υπόθεση αυτή. Πράγματι, την 13-11-2006, περιήλθε στην ανωτέρω Υπηρεσία μας, μέσω τηλεομοιότυπου, έγγραφη επώνυμη καταγγελία Καναδής τουρίστριας, για την υπόθεση αυτή.

Κατόπιν τούτων, αμέσως, το Τμήμα Τουριστικής Αστυνομίας Αθηνών, απέστειλε σχετικό έγγραφο στη Διεύθυνση Πληροφορικής του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου να εξακριβωθούν τα στοιχεία του ιδιοκτήτη-οδηγού του εμπλεκόμενου στην υπόθεση οχήματος. Η καταγγελία αυτή, συμπληρωμένη με τα απαραίτητα στοιχεία, θα υποβληθεί στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Αθηνών, ενώ θα ενημερωθεί και το Πειθαρχικό Συμβούλιο της αρμόδιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, καθώς και το Σωματείο Αυτοκινητιστών ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.), για τις δικές τους ενέργειες.

Παράλληλα, αμέσως μόλις περιήλθαν στη Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής σχετικές με τα καταγγελλόμενα πληροφορίες, διενεργήθηκε σχετική έρευνα από την οποία διαπιστώθηκε ότι πράγματι τις πρωινές ώρες της 11-11-2006, επικοινωνήσε τηλεφωνικά με τον αξιωματικό υπηρεσίας της Υποδιεύθυνσης Τροχαίας Αθηνών άγνωστη γυναίκα, η οποία μιλούσε αγγλικά και ανέφερε το ίδιο περιστατικό. Όμως, επειδή ο αξιωματικός υπηρεσίας δεν ομιλούσε την αγγλική γλώσσα σε ικανοποιητικό επίπεδο, ζήτησε από την εν λόγω γυναίκα να επικοινωνήσει εκ νέου εντός 10 λεπτών προκειμένου να συνομιλήσει με άλλον αστυνομικό που γνώριζε επαρκώς την αγγλική γλώσσα. Μετά την πάροδο του χρονικού αυτού διαστήματος, επικοινωνήσε υπάλληλος Ξενοδοχείου, εκ μέρους της Καναδής τουρίστριας και ανέφερε το συγκεκριμένο γεγονός. Ο αστυνομικός την ενημέρωσε ότι η πράξη η οποία του είχε περιγραφεί, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, δύναται να αποτελέσει ποινικό αδίκημα και επειδή ήταν εντός των ορίων του αυτοφώρου η αλλοδαπή τουρίστρια μπορούσε να μεταβεί στην εν λόγω Υπηρεσία και να υποβάλει έγκληση, εφόσον επιθυμούσε την ποινική δίωξη του δράστη οδηγού ή να υποβάλει αναφορά, εφόσον δεν επιθυμούσε την ποινική δίωξη, προκειμένου ο παραβάτης οδηγός να διωχθεί πειθαρχικά. Στην εν λόγω Υπηρεσία μας δεν μετέβη εν λόγω τουρίστρια, ούτε περιήλθε σε αυτή σχετική έγγραφη καταγγελία.

Ωστόσο, από την Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών διενεργείται προκαταρκτική έρευνα, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 22/1996, για τη διερεύνηση της υπόθεσης και το χειρισμό αυτής εκ μέρους των εμπλεκόμενων αστυνομικών. Παράλληλα, η Υπηρεσία αυτή διερευνά τη σχετική καταγγελία σε βάρος του οδηγού ταξί στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας.

Πέραν αυτών, σας ενημερώνουμε ότι, με τις διατάξεις του ν. 3109/2003, καταργήθηκαν οι προβλεπόμενες στο άρθρο 18 του ν. 1903/1990 ποινικές κυρώσεις, αναφορικά με την είσπραξη κομίστρου μεγαλύτερου του επιτρεπόμενου, από τους οδηγούς επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και οι παραβάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο.

Σχετικά με το χειρισμό των υποθέσεων αυτών από τους αστυνομικούς, καθώς και για το ποιά πρέπει να είναι η νομικά ορθή διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται από τις αστυνομικές Υπηρεσίες, από την αρμόδια Υπηρεσία του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας υποβλήθηκε σχετικό ερώτημα στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου. Με τη διάταξη της παρ. 2 της 1185/ Γνωμοδότησης 7 από 26-7-2004 του εν λόγω Εισαγγελέα, επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, ότι: «Η κατάργηση της ειδικής διατάξεως

του άρθρου 18 παρ. 2 ν. 1903/1990, ως προς την συγκεκριμένη περίπτωση, έχει ως συνέπεια να δύναται να εφαρμοσθεί, παράλληλα με τις διατάξεις του άρθρου 15 και 20 ν. 3109/2003, που προβλέπουν στην περίπτωση αυτή, όπως προαναφέρθηκε διοικητικό πρόστιμο, η γενική διάταξη του άρθρου 386 παρ. 1, συνδ.387 Π.Κ., όταν εξυπακούεται προκύπτουν περιστατικά με τα οποία πληρούται η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος της απάτης. Με βάση όλα αυτά, σε περίπτωση που υποβάλλεται από τον παθόντα έγκληση, για είσπραξη κομίστρου απ' αυτόν πέραν του νομίμου, από οδηγό επιβατηγού αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως ή διαπιστώνεται τέτοια παράβαση από αστυνομικά όργανα, θα διαβιβάζονται τα σχετικά έγγραφα στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, ο οποίος και θα ενεργεί τα περαιτέρω νόμιμα. Παράλληλα βέβαια θα διαβιβάζονται αντίγραφα των εγγράφων αυτών στο Πειθαρχικό Συμβούλιο της αρμόδιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης».

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ Γ.ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ

4. Στην με αριθμό 1201/14.11.06 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Γεωργίου Λιάνη, Απόστολου Φωτιάδη, Δημητρίου Πιπεργιά, Αντωνίας Αντωνίου και Χρήστου Πρωτόπαπα δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ13/Β/Φ5.25/24313/8.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής ερώτησης που κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές κ.κ. Γ. Λιάνης, Α. Φωτιάδης, Δ. Πιπεργιάς, Α. Αντωνίου και Χ. Πρωτόπαπας, σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθμ. 5336/30-11-2006 έγγραφο της Δημοσίας Επιχειρήσεως Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ Α. Ε.) με το οποίο δίδεται απάντηση στα θιγόμενα στην ανωτέρω Ερώτηση θέματα.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ

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

5. Στην με αριθμό 1313/17.11.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Πέτρου Μαντούβαλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 67712/8.12.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 1313/17-11-06 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Μαντούβαλος, αναφορικά με τη κάλυψη του κόστους της μονιμοποίησης των εργαζομένων σε ΟΤΑ της Χώρας ως Σχολικοί Φύλακες και στο πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Α. Το ΥΠ.Ε.Σ.Δ.Α. επιχορηγεί τους ΟΤΑ πρώτου βαθμού της Χώρας από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους (ΚΑΠ), τα κριτήρια και η διαδικασία κατανομής των οποίων καθορίζονται κάθε έτος, με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης και Οικονομικών & Οικονομικών, η οποία εκδίδεται ύστερα από σχετική πρόταση της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (ΚΕΔΚΕ).

α) Στο πλαίσιο αυτό το Υπουργείο μας χρηματοδοτεί από τους ΚΑΠ, ΟΤΑ της Χώρας για την υλοποίηση της Α' φάσης του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» που χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπ' αριθμ. Π4β/5814/2-10-97 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Υγείας & Πρόνοιας, όπως αυτή τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. Γ4β/Φ383/οικ.4504/21-9-98, Π1γ/Γ.Π.οικ.62329/27-6-2003 και Π1γ/Γ.Π.οικ.69674/1-7-2005 όμοιες.

Επίσης, κατόπιν μεταφοράς σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης στον Προϋπολογισμό του Υπουργείου μας (ΚΑΕ 2229), χρηματοδοτούνται και ΟΤΑ της Χώρας για την υλοποίηση της Β' φάσης του σχετικού προγράμματος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ανωτέρω αντίστοιχα αποφάσεις.

Για την υλοποίηση του προγράμματος κατά το τρέχον έτος,

στην εκδοθείσα ΚΥΑ περί κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων των Δήμων και Κοινοτήτων, προβλέφθηκε η διάθεση ανάλογης πίστωσης με αυτή που διατέθηκε κατά το 2005 για τον ίδιο σκοπό. Επισημαίνεται ότι, η ανωτέρω πίστωση, όπως επίσης και οι αντίστοιχες μεταφερόμενες από το Υπουργείο Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, έχουν ήδη αποδοθεί σε όσους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, συνεχίζουν την εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος και υπέγραψαν εκ νέου τις σχετικές προγραμματικές συμβάσεις υλοποίησής του, σύμφωνα με τα όσα ρητώς αναφέρονται στην Π1γ/Γ.Π.οικ.69674/1-7-2005 υπογραφείσα ΚΥΑ.

β) Επίσης, στα πλαίσια εφαρμογής σχετικών προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ φορέων του Ελληνικού Δημοσίου (ΥΠ.Ε.Σ.Δ.Α., Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων, ΥΠ.Ε.Π.Θ. και Υ.Δ.Τ.) του ΟΑΕΔ, της ΚΕΔΚΕ και της ΕΕΤΑΑ Α.Ε., το Υπουργείο μας χρηματοδοτεί από τους ΚΑΠ, χωρίς διακοπή από το έτος 2000 έως και σήμερα, την υλοποίηση του σε ΟΤΑ της Χώρας Φύλακες Σχολικών Κτιρίων.

Για τη χρηματοδότηση του Προγράμματος για τους Σχολικούς Φύλακες κατά το τρέχον έτος, στην εκδοθείσα ΚΥΑ περί κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων των Δήμων και Κοινοτήτων, προβλέφθηκε η διάθεση πίστωσης ύψους 15.000.000,00 €. Πέραν του ποσού που καθορίστηκε με την παραπάνω ΚΥΑ, για τη κάλυψη της δαπάνης του προγράμματος, διατέθηκε από τους ΚΑΠ επιπλέον ποσό 5.000.000,00 €.

Β. Ειδικότερα ως προς το ζήτημα θεσμοθέτησης της μονιμοποίησης των εργαζομένων ως Σχολικών Φυλάκων και στο Πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», σας επισημαίνουμε ότι στο προσωπικό αυτό, δίνεται η δυνατότητα κατάταξης σε θέσεις Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου (ΙΔΑΧ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του Π.Δ. 164/2004 «Ρυθμίσεις για τους εργαζομένους με συμβάσεις ορισμένου χρόνου στο δημόσιο τομέα» (ΦΕΚ 134/Α'/19-7-2004), με τις οποίες καθορίζονται οι προϋποθέσεις υπαγωγής των συμβασιούχων των Ο.Τ.Α. και των Δημοτικών Επιχειρήσεων στις ρυθμίσεις του και μετατροπής των συμβάσεών τους σε ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 του Ν.3491/06 «εργαζόμενοι που είχαν προσληφθεί από επιχειρήσεις Δήμων ή Κοινοτήτων και των οποίων οι συμβάσεις ή οι σχέσεις κρίθηκαν, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 11 του π.δ. 164/2004 (ΦΕΚ 134 Α'), ότι συνιστούν συμβάσεις εργασίας αορίστου χρόνου, εφόσον κάλυπταν ανάγκες του προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» και των ΑΜΕΑ, μπορεί να ενταχθούν, με απόφαση του αρμόδιου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου και με την ίδια σχέση εργασίας, στο προσωπικό των αντίστοιχων Ν.Π.Δ.Δ ή των υπηρεσιών του οικείου Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπου απασχολούνται μέχρι την έκδοση της σχετικής απόφασης του ΑΣΕΠ.».

Γ. Τέλος, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας, ήδη επιχορηγεί από μεταβιβασθείσες πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού, δικαιούχους ΟΤΑ της χώρας που έχουν προβεί σε κατάταξη εργαζομένων ως «Σχολικών Φυλάκων» και στο Πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι», σε θέσεις ΙΔΑΧ υπηρεσιών ή/και ΝΠΔΔ αυτών, βάσει των διατάξεων του Π.Δ. 164/2004, υλοποιώντας την κυβερνητική δέσμευση για κάλυψη από τον Κρατικό Προϋπολογισμό του κόστους μετατροπής των συμβάσεων από ορισμένου σε αορίστου χρόνου, του προσωπικού που απασχολείται στα εν λόγω Προγράμματα.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ

6. Στην με αριθμό 1963/4-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Λεβέντη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2425/20-12-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1963/4-12-2006 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θανάσης Λεβέντης, σχετικά με την καλύτερη εξυπηρέτηση ταχυδρομικής εξυπηρέτησης των κατοίκων Καλάμου Αττικής, σας διαβιβάζουμε το με αριθμό 1.5.4./2781/12-12-2006 έγγραφο των Ελληνικών Ταχυδρομείων,

με το οποίο παρέχονται στοιχεία και πληροφορίες για το θιγόμενο θέμα.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

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

7. Στην με αριθμό 2018/5-12-06 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Νικολάου Γκατζή και Δημητρίου Τσιόγκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 274/2006/15-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο αναφερόμενο έγγραφό σας, σχετικά με την παράταση της ισχύος των Ειδικών Σημάτων Λειτουργίας των Ενοικιαζόμενων Δωματίων και Επιπλωμένων Διαμερισμάτων του Ν. Μαγνησίας, σας γνωστοποιούμε τα παρακάτω.

Το άρθρο 36 του Ν.3498/2006 «Ανάπτυξη ιαματικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 230/Α/24.10.06) ορίζει ότι, στις τουριστικές επιχειρήσεις (στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και επιπλωμένα διαμερίσματα) που κατά την δημοσίευση του ανωτέρω νόμου λειτουργούσαν χωρίς το προβλεπόμενο ειδικό σήμα λειτουργίας (λόγω μη χορηγήσεως, λήξης της ισχύος, ανάκλησης ή αφαίρεσης αυτού για οποιονδήποτε λόγο) δεν επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από τις ισχύουσες διατάξεις διοικητικής φύσεως κυρώσεις, μέχρι την υπαγωγή τους στις διατάξεις του Π.Δ. 43/2002 (ΦΕΚ 43/Α) και του Π.Δ. 337/2000 (ΦΕΚ 281/Α) αντίστοιχα, το αργότερο μέχρι την 31.12.2006.

Σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην παρ.2, του ως άνω άρθρου προωθείται ήδη απόφαση της Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης για την παράταση της ανωτέρω προθεσμίας, μέχρι την 31.12.2007, υπό την προϋπόθεση ότι έχει υποβληθεί αίτηση με τα οριζόμενα στην παρ.1 του ίδιου άρθρου δικαιολογητικά.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

8. Στην με αριθμό 1747/28-11-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 263/2006/12-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο αναφερόμενο έγγραφό σας, σχετικά με την ένταξη έργου καταφυγίου Μύρτου σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στη μελέτη Ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής που εκπονήθηκε το 2001 προτείνεται η διαμόρφωση Ζώνης Σκαφών Αναψυχής εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων του Μύρτου.

Για να κινηθεί η διαδικασία χωροθέτησης του εν λόγω τουριστικού ακυροβολίου θα πρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 27 του Ν. 2636/98, να υποβληθεί στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης σχετικό αίτημα από το οικείο Λιμενικό Ταμείο ή άλλο φορέα.

Μέχρι σήμερα δεν έχει υποβληθεί ανάλογο αίτημα. Μόλις εκδηλωθεί σχετικό ενδιαφέρον, η Υπηρεσία μας θα επιληφθεί άμεσα του θέματος.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

9. Στην με αριθμό 1929/4-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημητρίου Κουσελά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 268/2006/12-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο αναφερόμενο έγγραφό σας, σχετικά με την εγκατάσταση ιχθυοτροφικής μονάδας στη Σχίζα Μεθώνης Ν. Μεσσηνίας, σας γνωστοποιούμε ότι το περιεχόμενο της είναι εκτός του πλαισίου της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης.

Παρά ταύτα και στο πλαίσιο της γενικότερης τουριστικής

πολιτικής, το υπουργείο βρίσκεται σε επαφή με την καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία ώστε να διασφαλισθούν τα συμφέροντα του τουριστικού τομέα και να εξασφαλισθεί η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

10. Στην με αριθμό 1910/1-12-06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Αθανασίας Μερεντίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 269/12-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της κατατεθείσας ερώτησης, σας υποβάλλουμε συνημμένα το υπ' αριθμ. πρωτ.: Φ/80/56/12442/14-12-2006 έγγραφο του Ο.Τ.Ε.Κ.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

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

11. Στην με αριθμό 2677/22-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάρκου Μπόλαρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 483/16-1-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Μπόλαρης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η καλλιέργεια και παραγωγή βιολογικού βαμβάκιού στη χώρα μας αποτελεί μια από τις δυναμικές καλλιέργειες και διέπεται από τις διατάξεις του Καν. (ΕΟΚ)2092/91 του Συμβουλίου. Σύμφωνα με τον ανωτέρω Κανονισμό, η πιστοποίηση και η σήμανση του τελικού προϊόντος ως βιολογικό γίνεται κατόπιν ελέγχων στη διαδικασία παραγωγής, μεταποίησης, αποθήκευσης και συσκευασίας καθώς επίσης και στο τελικό προϊόν. Οι έλεγχοι διενεργούνται από διαπιστευμένους οργανισμούς ελέγχου και πιστοποίησης οι οποίοι εγκρίνονται από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Την εποπτεία ολοκλήρου του συστήματος ελέγχου έχει η Δ/ση Βιολογικής Γεωργίας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Η μη τήρηση των διατάξεων του Καν. (ΕΟΚ) 2092/91 επιφέρει κυρώσεις και μη χορήγηση πιστοποιητικού βιολογικής γεωργίας στο παραγόμενο προϊόν. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ο καταναλωτής γιατί το βαμβάκι που φέρει την επισήμανση στην ετικέτα του ως βιολογικό, έχει παραχθεί και ελεγχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Καν. (ΕΟΚ) 2092/91.

Σύμφωνα με το Παράρτημα 1.Α του Καν. (ΕΟΚ) 2092/91, για να χαρακτηριστεί η παραγωγή βάμβακος ως βιολογική πρέπει να έχει προηγηθεί περίοδος μετατροπής διάρκειας τουλάχιστον δύο ετών στα συγκεκριμένα αγροτεμάχια. Κατά την προαναφερόμενη περίοδο μετατροπής εφαρμόζεται ο Καν. (ΕΟΚ) 2092/91 και μπορούν να συμπεριληφθούν τα ανωτέρω αγροτεμάχια στο πρόγραμμα οικονομικών ενισχύσεων της βιολογικής γεωργίας.

Όσον αφορά τις οικονομικές ενισχύσεις στη βιολογική καλλιέργεια βάμβακος, εφαρμόζεται το μέτρο 3.1 «Βιολογική Γεωργία» του Άξονα 3 «Γεωργοπεριβαλλοντικά Μέτρα» του Εγγράφου Προγραμματισμού Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΠΑΑ) 2000-2006, σε εφαρμογή του Καν.(ΕΕ) 1257/1999 του Συμβουλίου για τη στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης. Η ενίσχυση αυτή θα εξακολουθήσει να χορηγείται και στη νέα Προγραμματική Περίοδο 2007-2013.

Σημειώνεται ότι στη νέα προγραμματική περίοδο 2007-2013, θα εφαρμόζονται τα μέτρα που αφορούν την «Ποιότητα Τροφίμων» αφού με τον νέο Καν. (ΕΚ) 1698/2005 αναβαθμίζονται και περνούν στον άξονα προτεραιότητας 1 για την αγροτική ανάπτυξη και περιλαμβάνουν:

α) Χορήγηση ενίσχυσης μέχρι 3.000 ευρώ/έτος και εκμετάλλευση επί μια πενταετία, η οποία θα καλύπτει τα «σταθερά κόστη» ένταξης στο καθεστώς ελέγχου για τη Βιολογική Γεωργία Καν. (ΕΟΚ) 2092/91 του Συμβουλίου. Η περίοδος δέσμευ-

σης είναι παραμονή στο καθεστώς για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 5 ετών.

β) Χορήγηση ενίσχυσης σε ενώσεις παραγωγών για δραστηριότητες που αποβλέπουν στην ενημέρωση των καταναλωτών και την προώθηση βιολογικών γεωργικών προϊόντων συμπεριλαμβανομένου και του βιολογικού βάμβακος. Το ύψος της ενίσχυσης μπορεί να φθάσει το 70% των επιλέξιμων δαπανών.

Τα προαναφερόμενα μέτρα ενίσχυσης και ελέγχου της διαδικασίας παραγωγής και του τελικού προϊόντος και το γεγονός ότι ο κύριος όγκος της παραγωγής βιολογικού βαμβάκιού διοχετεύεται στο εμπόριο μέσω συμβολαίων που έχουν συνάψει οι παραγωγοί με τις μεταποιητικές μονάδες, εξασφαλίζουν τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά με ευνοϊκούς όρους για τους έλληνες παραγωγούς.

Συμπληρωματικά των ανωτέρω, σας διαβιβάζουμε συνημμένα τα με αριθμ. πρωτ. 56/3-1-07 και 8509/2-1-07 έγγραφα των Διευθυνόντων Συμβούλων του Οργανισμού Πιστοποίησης και Επίβλεψης Γεωργικών Προϊόντων (ΟΠΕΓΕΠ) και του Οργανισμού Γεωργικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης Κατάρτισης και Απασχόλησης «ΔΗΜΗΤΡΑ».

Ο Υφυπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ

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

12. Στην με αριθμό 2647/21-19-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Δραγασάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ.ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ.Κ.Ε./154/12-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 2647/21.12.2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γιάννη Δραγασάκη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν. 3342, που ψηφίστηκε στις 6 Ιουνίου 2005 για τη «Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κοινωνική Αξιοποίηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις και λειτουργίες τους», η αποκλειστική αξιοποίηση, χρήση, διαχείριση και εκμετάλλευση των Ολυμπιακών συγκροτημάτων ανατίθεται στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ολυμπιακά Ακίνητα» Α.Ε..

Όσον αφορά τον συντελεστή δόμησης αυτός έχει καθοριστεί με σαφήνεια στον προαναφερθέντα νόμο.

Κατά τα λοιπά αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνερωτώμενο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ)

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

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι με αριθμό 1885/30-11-2006 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκης προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τα όρια εκπομπής ρύπων από τις βιομηχανικές μονάδες στην Ελλάδα.

Το περιεχόμενο της ερώτησης του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Στην ερώτησή μου 10815/16-5-06, η οποία αφορά απόφαση του Υπουργείου να επιτρέψει στις βιομηχανικές μονάδες την ανεξέλεγκτη εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα και η οποία προξένησε την αντίδραση όχι μόνο των οικολογικών οργανώσεων της χώρας, αλλά και των Ελλήνων πολιτών, δεν έλαβα καμία απάντηση.

Επειδή σύμφωνα με την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έφερε στο φως της δημοσιότητας η περιβαλλοντική οργάνωση GREENPEACE, η Ελλάδα ανήκει στο «μπλοκ των γενναϊοδωρων» χωρών, οι οποίες επέτρεψαν υπερβολικά υψηλά δικαιώματα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μετά την απόφαση του Υπουργείου να επιτρέψει στις βιομηχανίες να εκπέμπουν όσο διοξείδιο του άνθρακα επιθυμούν για την περίοδο 2005-2007 και μάλιστα χωρίς αυτές να επιβαρύνονται οικονομικά.

Επειδή καθίσταται σαφές ότι με την απόφασή του αυτή το Υπουργείο το μόνο που επιδιώκει είναι να εξυπηρετήσει, για μια ακόμα φορά, τα συμφέροντα των βιομηχανιών ρυπαίνοντας μάλιστα σε βάρος του συνόλου των πολιτών, παρά να συμβάλει στην αντιμετώπιση των σοβαρών επιπτώσεων από τις μολύνσεις και την επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Επειδή δεν μπορεί η Κυβέρνηση να εμπαίζει όλους τους πολίτες, ότι προβαίνει σε μέτρα αντιμετώπισης της μόλυνσης του περιβάλλοντος και των κλιματικών αλλαγών που προκύπτουν, όταν την ίδια στιγμή προβαίνει σε τέτοιου είδους απαράδεκτες αποφάσεις,

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Αν προτίθεται να προβεί στην αναθεώρηση της απόφασης για την ανεξέλεγκτη εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα από τις βιομηχανικές μονάδες και να εξασφαλίσει τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κιότο».

Στην ερώτηση του κ. Στρατάκη θα απαντήσει ο Υφυπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σχετικά με το θέμα των εκπομπών ρύπων από τις υπόχρεες βιομηχανικές μονάδες, θα ήθελα να αναφέρω τα εξής, δίνοντας ορισμένες απαντήσεις σε αυτά που αναφέρει ο κύριος συνάδελφος στην ερώτησή του, τα οποία εν μέρει είναι ανακριβή και βεβαίως εν πολλοίς υπερβολικά.

Τα εθνικά σχέδια κατανομής δικαιωμάτων εκπομπών καταρτίζονται από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της Οδηγίας 2003/87 και σύμφωνα με την κείμενη εθνική νομοθεσία.

Σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Πρωτόκολλο του Κιότο, η χώρα μας δεσμεύεται για τον περιορισμό της αύξησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά την περίοδο 2008-2012 στο 25%, σε σχέση με τις εκπομπές του έτους βάσης, που είναι το 1990. Κατά την κατάρτιση του 1ου Εθνικού Σχεδίου Κατανομής Δικαιωμάτων, για την περίοδο 2005-2007, η χώρα μας ακολούθησε πλήρως τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μέσω της κατανομής των δικαιωμάτων για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο και προκειμένου η χώρα μας να τηρήσει τις υποχρεώσεις της απαίτησε από τις βιομηχανίες να μειώσουν κατά 2,1% τις εκπομπές τους. Κατέ-

νουμε δηλαδή 223,2 εκατομμύρια δικαιώματα έναντι διακοσίων είκοσι οκτώ εκατομμυρίων τόνων, που προβλέπεται να είναι οι εκπομπές των υπόχρεων εγκαταστάσεων για την τριετία 2005-2007 και που αντιστοιχούν στο 52,5% των συνολικών εθνικών εκπομπών.

Το εν λόγω 1ο Εθνικό Σχέδιο Κατανομής Δικαιωμάτων υποβλήθηκε εμπροθέσμως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εγκρίθηκε, έτσι ακριβώς όπως είχε υποβληθεί, στις 20 Ιουνίου 2005, καθώς η επιτροπή έκρινε ότι πληρούσε όλα τα σχετικά κριτήρια. Στη συνέχεια εγκρίθηκε και με κοινή υπουργική απόφαση, όπως ακριβώς προβλέπεται από τη νομοθεσία.

Η επαλήθευση των εκπομπών του 2005, των εγκαταστάσεων που μετέχουν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων, επαλήθευση η οποία έγινε το Μάρτιο του 2006, παρουσίαζε πλεόνασμα εκπομπών σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απεδείχθη δηλαδή ότι η κατανομή που είχε εγκριθεί ήταν γενναϊοδωρη για αρκετά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναφέρω ενδεικτικά: Η Γαλλία είχε πλεόνασμα δεκαεννιά εκατομμυρίων τόνων, η Γερμανία είκοσι πέντε εκατομμύρια, η Τσεχία 14,5 εκατομμύρια κ.λπ..

Στην περίπτωση της Ελλάδας, αν συγκρίνει κάποιος την κατανομή των δικαιωμάτων για το 2005 με τα αποτελέσματα της επαλήθευσης των εκπομπών για το ίδιο έτος, θα δει ότι η κατανομή σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως γενναϊοδωρη. Η χώρα μας ήταν από τα λίγα κράτη-μέλη που οι επαληθευμένες εκπομπές για το 2005 ήταν ακριβώς στα επίπεδα κατανομής δικαιωμάτων για το ίδιο έτος. Μετά την τελική έγκριση του Εθνικού Σχεδίου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν επιτρέπει επαναπροσδιορισμό των δικαιωμάτων που έχουν κατανεμηθεί σε κάθε επιχείρηση. Έχει λήξει ήδη σήμερα το δεύτερο έτος εφαρμογής του Εθνικού Σχεδίου, συνεπώς δεν τίθεται κανένα θέμα αναθεώρησης του 1ου Εθνικού Σχεδίου Κατανομής Δικαιωμάτων Εκπομπών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, γνωρίζετε κι εσείς όπως γνωρίζει και όλος ο ελληνικός λαός -γιατί το βιώνει και αυτές τις μέρες που βλέπουμε τις τεράστιες κλιματικές αλλαγές, που υποτίθεται ότι είμαστε στο χειμώνα και χειμώνα δεν έχουμε- ότι είμαστε από τις χώρες που πρώτοι θα υποστούμε τις συνέπειες της ερήμωσης. Εάν λοιπόν δεν είμαστε προσεκτικοί, καταλαβαίνουμε όλοι μας ότι οι συνέπειες μπορεί να είναι τρομακτικές. Και το επισημαίνω αυτό γιατί πραγματικά η αγωνία αρχίζει να είναι έντονη, ιδιαίτερα με την έλλειψη βροχοπτώσεων ενώ ήδη μπαίνουμε στο Φεβρουάριο.

Και βέβαια πρέπει να σας πω ότι το επιχείρημά σας, ότι με βάση τα στοιχεία, είμαστε στις όχι -ας το πούμε- γενναϊοδωρες χώρες, δεν είναι ακριβές. Και δεν είναι ακριβές διότι όταν εμείς θέτουμε όρια υψηλά και τα υπερβαίνουμε κατά κάποιο τρόπο ακόμη και αυτά τα υψηλά όρια είναι λογικό να μην είμαστε στις χώρες με μεγάλες αυξήσεις. Αντίθετα άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν βάσει αυστηρά όρια, στα πλαίσια των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενδεχομένως να παρουσιάζουν μια αύξηση, αλλά και μ' αυτήν την αύξηση μπορεί ενδεχομένως η κάθε περίπτωση, με το παράδειγμα που επικαλείστε, να είναι πολύ χαμηλότερα συνολικά απ' ό,τι είμαστε εμείς.

Σημασία, λοιπόν, έχει αν εμείς μπορούμε να επιβάλουμε όχι μόνο στους άλλους, αλλά και στον εαυτόν μας ως χώρα πλέον, να είμαστε μέσα σε συγκεκριμένα πλαίσια που διαμορφώνουν ένα κλίμα που συμβάλλει στην αποτροπή του φαινομένου του θερμοκηπίου και των επιπτώσεων που αυτό δημιουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι τα στοιχεία όπως παρουσιάζονται να μην μπορεί να είναι μέσα σε κάποια πλαίσια που είναι αποδεκτά από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης, όμως, στην πράξη είμαστε σε πολύ χειρότερη κατάσταση από άλλες χώρες.

Αυτό μπορώ να σας το επισημάνω και μ' έναν άλλο λόγο. Δεν

κάνουμε καμία προσπάθεια προς την κατεύθυνση, όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, να μην αξιοποιείται περαιτέρω ο λιγνίτης που είναι μια γενεσιουργός αιτία της ρύπανσης με το διοξείδιο του άνθρακος και θα ήθελα να πω και προς αυτή την κατεύθυνση να δούμε τι μπορεί να γίνει, ώστε να απαλλάξουμε τη χώρα μας.

Η πρακτική τέλος –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε- του Υπουργείου σας σε σχέση με αυτά τα ζητήματα είναι τελικά πολύ ελαστική. Και είναι πολύ ελαστική στα πλαίσια μιας αγωνίας που έχετε να λειτουργήσουν ενδεχομένως κάποιες βιομηχανίες, ακόμα και αν ρυπαίνουν.

Έχουμε ένα παράδειγμα στην περιοχή μου που ενώ ρύπαινε, εν τούτοις εσείς θέλατε να το λειτουργήσετε, δώσατε άδειες και όλα τα συναφή –με την παρέμβασή σας- και παρά το ότι σημειώθηκαν ατυχήματα με κίνδυνο να χάσουν τέσσερις άνθρωποι τη ζωή τους εξαιτίας ακριβώς αυτής της κατάστασης που διαμορφώνεται, το Υπουργείο ίσως εξακολουθεί να επιμένει και δεν παρεμβαίνει με τα μέσα που έχει –και έχει αρκετά μέσα- ώστε να σταματήσουν αυτής της μορφής τα φαινόμενα.

Θα ήθελα να παρακαλέσω, κύριε Υφυπουργέ, περισσότερη προσοχή στα ζητήματα αυτά, γιατί μας αφορούν όλους και κυρίως αφορούν τις επόμενες γενεές και θα πρέπει πράγματι να δώσουμε την προσοχή που χρειάζεται.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Ορίστε, κύριε Καλογιάννη, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν θα συμφωνήσω με τον κύριο συνάδελφο. Έδωσα συγκεκριμένα στοιχεία. Σε ό,τι αφορά το Πρώτο Εθνικό Σχέδιο Κατανομής Δικαιωμάτων Εκπομπών, είπα πού βρίσκεται η χώρα μας και πού βρίσκονται οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, μικρότερες ή μεγαλύτερες, βιομηχανικές ή μη. Συνεπώς νομίζω ότι αυτό το οποίο αναφέρατε, κύριε συνάδελφε, δεν στέκει με βάση τα στοιχεία τα οποία κατέθεσα προηγουμένως.

Το θέμα των κλιματικών αλλαγών ασφαλώς είναι εξαιρετικά σημαντικό. Συζητείται σε όλα τα εθνικά κοινοβούλια, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στα Συμβούλια Υπουργών Περιβάλλοντος. Συγκαλείται μια μεγάλη διάσκεψη αυτές τις μέρες στο Παρίσι. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συμμετέχει ενεργά. Και θα πρέπει να πω ότι γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά πως το θέμα είναι σύνθετο. Έχει να κάνει με την ανταγωνιστικότητα της χώρας και βεβαίως κατ'εξοχήν με τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να πω επίσης ότι ως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ετοιμάσαμε και υποβάλλαμε εγκαίρως το Δεύτερο Εθνικό Σχέδιο Κατανομής Δικαιωμάτων, για την περίοδο 2008-2012, ζητώντας μείωση των εκπομπών από τις υπόχρεες βιομηχανίες κατά 8,9% σε σύγκριση με τις προβλεπόμενες.

Οφείλω να τονίσω, για να υπάρχει ένα μέγεθος συγκρίσεως με τις υπόλοιπες χώρες, ότι η Γαλλία –για παράδειγμα- απέσυρε το Σχέδιό της για να το ξαναμελετήσει. Χώρες όπως η Ισπανία, η Ιταλία δεν υπέβαλαν καν δεύτερο Εθνικό Σχέδιο Κατανομής Δικαιωμάτων.

Προχωρούμε με συγκεκριμένα βήματα. Είμαστε ρεαλιστές. Μας ενδιαφέρει πάρα πολύ και αγωνιούμε για την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι πολύ συγκεκριμένα τα μέτρα που ανέφερα.

Τονίζω –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε- ότι έχουμε υλοποιήσει επίσης την αναθεώρηση του Εθνικού Προγράμματος Μείωσης των Εκπομπών. Η σχετική μελέτη έχει ολοκληρωθεί. Έχει αναρτηθεί στο διαδίκτυο, στην ιστοσελίδα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Έγινε η διαβούλευση, ολοκληρώνεται αύριο. Θα πάρουμε τις προτάσεις από τους ενδιαφερόμενους φορείς και κοινωνικούς εταίρους, θα τις αξιολογήσουμε και θα προχωρήσουμε στην αναθεώρηση του Εθνικού Προγράμματος.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Προχωρούμε στη με αριθμό 665/1.12.2006 αναφορά του

Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αναβάθμιση της παρεχόμενης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στο Νομό Λάρισας.

Το περιεχόμενο της αναφοράς του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Με το ψήφισμά τους αυτό το Εργατικό Κέντρο και Σωματεία του Νομού Λάρισας αναφέρονται γενικά στην πολιτική της Κυβέρνησης στον τομέα της υγείας, μία πολιτική που έχει σαν στόχο την ακόμη μεγαλύτερη εμπορευματοποίηση της υγείας, την ακόμη μεγαλύτερη οικονομική αφαίμαξη της εργατικής τάξης και των άλλων λαϊκών στρωμάτων.

Ειδικά και όσον αφορά στο Νομό Λάρισας, αναφέρονται στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και στο Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας και στα προβλήματα που αυτά παρουσιάζουν, στα Κέντρα Υγείας του Νομού, στη λειτουργία του Ι.Κ.Α. Λάρισας καθώς και στη Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Νομαρχίας.»

Ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι στο ψήφισμα αυτό και στην ερώτηση του συναδέλφου η ορολογία και οι χαρακτηρισμοί «μεγαλύτερη εμπορευματοποίηση» και «μεγαλύτερη ληστεία» στο χώρο της υγείας έχουν τη θέση τους και είναι σεβαστοί από τη γενικότερη πολιτική συγκρότηση την οποία έχετε. Αλλά φαίνεται ότι αγνοείτε ότι στη Λάρισα και γενικότερα σε όλη την υγειονομική Περιφέρεια της Θεσσαλίας έχει υπάρξει μία κοσμογονία τα τελευταία χρόνια, που τα οριοθετώ από το 2004 και μετά.

Θα πρέπει να γνωρίζετε ότι άνοιξε το γαστρεντερολογικό τμήμα στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Άνοιξε, επίσης, το ογκολογικό τμήμα. Πρέπει να γνωρίζετε ότι η Ω.Ρ.Α. κλινική από τα τέσσερα κρεβάτια που είχε και ήταν φιλοξενούμενη, έχει αποκτήσει αυτοδυναμία σε δικό της τμήμα με ανάπτυξη δεκατριών κλινών. Πρέπει να γνωρίζετε ακόμα ότι έχει ανοίξει η καρδιοχειρουργική κλινική και μέχρι τώρα έχουν ήδη εκτελεστεί πάνω από είκοσι περιστατικά. Έχει ανοίξει η αγγειοχειρουργική κλινική. Έχει λειτουργήσει η αιμοδοσία και έχει λειτουργήσει η ψυχιατρική κλινική με δέκα κρεβάτια και εντός μικρού χρονικού διαστήματος θα έχει τη δυνατότητα με τη στελέχωσή της να αναπτύξει ακόμα περισσότερα κρεβάτια.

Όσον αφορά το θέμα του Ε.Κ.Α.Β. στους τομείς ανάπτυξης, συνολικά υπηρετούν στο Ε.Κ.Α.Β. διακόσια είκοσι δύο άτομα. Στο παράρτημα Λάρισας είναι ογδόντα εννέα άτομα πληρώματα διασώστες και υπάρχει ένας εξοπλισμός από δώδεκα ασθενοφόρα, δύο κινητές ιατρικές μονάδες, δύο μηχανές και τρεις γιατροί. Ο τομέας του Βόλου έχει σαράντα επτά υπαλλήλους, σαράντα πέντε πληρώματα διασώστες, έναν ικανοποιητικό αριθμό ασθενοφόρων, κινητών μονάδων και δύο γιατρούς. Και στα Τρίκαλα υπάρχουν πενήντα τέσσερα πληρώματα διασώστες και ο Νομός Καρδίτσας στελεχώνεται κατά τον ίδιο τρόπο.

Ήδη ο διαγωνισμός προς στελέχωση των νοσοκομείων αυτών με προσωπικό έχει ολοκληρωθεί και η πλήρωση των θέσεων θα γίνει για πρώτη φορά στην ιστορία του Α.Σ.Ε.Π. μέσα σε δυόμισι μήνες, οπότε στα μέσα Φεβρουαρίου θα έχετε τη στελέχωση, σύμφωνα με τις θέσεις που έχουν καταμετρηθεί. Για το Νοσοκομείο της Λάρισας είναι είκοσι μία θέσεις στο επίπεδο Π.Ε. Νοσηλευτικής, δέκα θέσεις κλάδου Τ.Ε., τρεις θέσεις Τ.Ε. επισκεπτών και δεκατρείς θέσεις στο επίπεδο της Νοσηλευτικής Υπηρεσίας Δ.Ε..

Κατά τον ίδιο τρόπο με τη διαδικασία της τελικής πλέον από πλευράς Α.Σ.Ε.Π. ολοκλήρωσης του διαγωνισμού εντός μικρού χρονικού διαστήματος προχωρά και η στελέχωση στο επίπεδο της διοικητικής υπηρεσίας. Το προσωπικό αυτό θα καταλάβει τις θέσεις για να λειτουργούν εύρυθμα οι νοσοκομειακές μονάδες του Νομού Λάρισας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο κ. Τσιόγκας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, μας είπατε ότι θα γίνουν περίπου καμιά

πεννηνταριά προσλήψεις. Σας λέω ότι μόνο στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο λείπουν οκτακόσια άτομα και βέβαια όχι μόνο γιατροί, αλλά και νοσηλευτικό προσωπικό και διοικητική και τεχνική υποστήριξη. Το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο λειτουργεί με το 62% των δυνατοτήτων του και σήμερα, εννέα χρόνια μετά τη λειτουργία του, υπάρχουν έξι κλινικές που δεν λειτουργούν. Είναι κλειδωμένες.

Η κοσμογονία που είπατε ότι συντελείται όντως συντελείται στον ιδιωτικό τομέα γιατί ξεφυτρώνουν κάθε μέρα κλινικές από ιδιώτες επιχειρηματίες, οι οποίοι χρηματοδοτούνται από το κράτος. Με τα λεφτά του ελληνικού λαού χτίζονται ιδιωτικές κλινικές. Στη Λάρισα ήδη υπάρχουν επτά, οκτώ. Στο διάστημα των εννέα χρόνων που λειτουργεί το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, είναι κλειδαμπαρωμένες οι κλινικές του νοσοκομείου και χρηματοδοτείτε τους ιδιώτες.

Επίσης, στο Γενικό Νοσοκομείο δεν λειτουργούν οι κλινικές: νεφρολογική, παθολογοανατομική, κυτταρολογική, γαστρεντερολογική, γναθοχειρουργική, πνευμονολογική, ψυχιατρική, νεογνών. Το ίδιο και στο Πανεπιστημιακό που υπολειπονταν: καρδιοχειρουργική, γαστρεντερολογική, πανεπιστημιακή Ω.Ρ.Λ., δερματολογική, αιμοδοσία, Μ.Ε.Θ., αγγειοχειρουργική. Έχετε μόνο το διευθυντή χωρίς προσωπικό.

Και δεν είναι μόνο αυτό. Υπάρχουν ελλείψεις άνω των τριακοσίων πενήτων ατόμων στο Νομαρχιακό Νοσοκομείο, νοσηλευτικό προσωπικό, διοικητική υποστήριξη κ.λπ.. Και αυτά, με βάση τον παλιό οργανισμό εσωτερικής υπηρεσίας.

Επίσης λέμε ότι χρειάζεται να γίνει από την αρχή η δεύτερη φάση της συνδετήριας πτέρυγας και ο ξενοδοχειακός εξοπλισμός. Για τα κέντρα υγείας τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί, εμείς ζητάμε να καλυφθούν οι ανάγκες σε ιατρικό, παραϊατρικό προσωπικό, όπως επίσης και στο Ε.Κ.Α.Β. όπου υπάρχουν ελλείψεις σε οδηγούς, σε αυτοκίνητα για τις ανάγκες του. Οι εργαζόμενοι στο Ε.Κ.Α.Β. βρίσκονται σε κινητοποιήσεις. Έχουν συγκεκριμένα αιτήματα, τα οποία δεν ικανοποιούνται.

Για μας, κύριε Υπουργέ, η προαγωγή και η προστασία της υγείας του λαού είναι κοινωνικό δικαίωμα και κρατική υποχρέωση. Γι' αυτό, λοιπόν, αυτό που προτείνουμε, δηλαδή το ενιαίο δωρεάν σύστημα υγείας και πρόνοιας, πρέπει να χρηματοδοτείται από το κράτος. Πρέπει να υπάρχει ένα ενιαίο σύστημα το οποίο θα καλύπτει όλες τις ανάγκες.

Και βέβαια θα πρέπει να πούμε ότι όλες αυτές οι ανάγκες...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Τσιόγκα, παρακαλώ έχετε υπερβεί το χρόνο σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

...θα πρέπει να συνδυαστούν με την άμεση ανέγερση του κτηρίου του Ι.Κ.Α. που βέβαια είναι ζήτημα του Υπουργείου Εργασίας, με την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων σε γιατρούς, σε νοσηλευτές, σε παραϊατρικό προσωπικό και βέβαια, θα πρέπει να γίνουν και τα υποκαταστήματα του Ι.Κ.Α. στη Λάρισα, να γίνουν κέντρα υγείας αστικού τύπου και στις πόλεις και να αναβαθμιστούν τα κέντρα υγείας που έχουν εγκαταλειφθεί.

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

Ο κ. Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριοι συνάδελφοι, εσείς θέλετε να παρουσιάσετε ότι επικρατεί μια βιβλική εικόνα στο Νομό Λαρίσης από πλευράς υγείας. Εμείς, λοιπόν, έχουμε αψευδείς μάργες τους δείκτες υγείας, τους οποίους εν τάχει σας ανέπτυξα. Εσείς βέβαια μένετε στο ζήτημα της δική σας θεωρίας -σεβαστή είναι- για το δημόσιο τομέα της υγείας. Εμείς σας λέμε ότι ο δημόσιος τομέας της υγείας για μας είναι κάτι το κορυφαίο, αλλά δεν μπορούμε, όμως, να απεμπολήσουμε και τον ιδιωτικό τομέα της υγείας.

Θα σας πάω μερικά χρόνια πίσω, όταν γινόταν τότε στη Σοβιετική Ένωση η περεστρόικα. Θα θυμάστε πολύ καλά ότι υπήρχαν ελληνικά ιδιωτικά κέντρα, το Ιατρικό Κέντρο Αθηνών το οποίο προσέφερε υπηρεσίες και το οποίο είχε αναπτύξει δραστηριότητες.

Πηγαίνετε, λοιπόν, σε όλα τα κράτη του πρώην υπαρκτού σοσιαλισμού να δείτε που αναπτύσσονται τέτοιες μονάδες υγεί-

ας του ιδιωτικού τομέα. Πού θέλετε να πάτε; Στη Βουλγαρία; Στη Ρουμανία; Θα μου πείτε ότι αυτές είναι χώρες οι οποίες μπήκαν στο ευρωπαϊκό λόμπι και γι' αυτό δεν σας ενδιαφέρει. Πηγαίνετε και στη Σοβιετική Ένωση.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δεν υπάρχει Σοβιετική Ένωση, κύριε Υφυπουργέ. Κάνετε λάθος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Δεν εξαιρείται ακόμα και η Κίνα που έχουν τέτοιες πρωτοπορίες, και καλά κάνουν, γιατί έχουν παράλληλα συναγωνιστικά, ανταγωνιστικά και τον ιδιωτικό τομέα.

Ο Έλληνας πολίτης επιθυμεί να έχει υπηρεσίες υγείας και δεν ενδιαφέρεται αν θα είναι του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα, αν θα είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου ή δημοσίου δικαίου. Ζητάει υπηρεσίες υγείας και αυτές τις υπηρεσίες υγείας εμείς τις προσφέρουμε κατ' αυτόν τον τρόπο που και στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Λαρίσης, αλλά και στο Κρατικό, στο «Κουτλιμπάνειο» δίνουμε τη δυνατότητα υπηρεσιών υγείας.

Ερχόμαστε στην πτέρυγα Ν2, η οποία έχει τύχει μιας καθυστέρησης. Βλέπω και τον κ. Νασιώκα εδώ, τον πρώην Υφυπουργό. Και ξέρετε πολύ καλά την ιστορία. Ήδη θα πάμε σε καινούργια δημοπράτηση του έργου με τον καινούργιο νόμο και βεβαίως έχει ένα κόστος -γνώστό είναι αυτό- και θα ενταχθεί στο περιφερειακό πρόγραμμα για να ολοκληρωθεί.

Τα κέντρα υγείας ήδη έχουν εξοπλιστεί με σύγχρονο ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό, όπως παράλληλα το περιφερειακό ιατρείο στο Στόμιο, το οποίο είναι και θα είναι ένα πολυδύναμο ιατρείο. Η διαχείριση των μολυσματικών ιατρικών αποβλήτων είναι σ' ένα μοντέλο και ήταν μια πολύ σωστή απόφαση του κ. Νασιώκα τον Οκτώβριο του 2003, όσον αφορά τη θερμική αδρανοποίηση και την μετατροπή τους σε οικιακά απόβλητα και έχουν την κοινή διαχείριση, όπως και τόσες άλλες παρεμβάσεις που πραγματικά αναβαθμίζουν τον υγειονομικό χάρτη, όχι μόνο του Νομού της Λαρίσης, αλλά και του ευρύτερου χώρου της Θεσσαλίας.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Το 47% των δαπανών για την υγεία πάνε απευθείας από την τσέπη των εργαζομένων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Τσιόγκα! Δεν έχετε το λόγο!

Αναφορές και ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Προχωρούμε στη με αριθμό 1627/155/24-11-2006 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προβλήματα στο χώρο της Ψυχικής Υγείας.

Το περιεχόμενο της ερώτησης έχει ως εξής:

«Είναι σήμερα ορατός ο κίνδυνος να κλείσουν εξωνοσοκομειακές δομές (ξενώνες, οικοτροφεία, διαμερίσματα) και οι ψυχικά πάσχοντες να επανεγκλειστούν στα ψυχιατρικά άσυλα.

Η πλήρης αδιαφορία της Κυβέρνησης να συνεχίσει το πρόγραμμα της ψυχιατρικής μεταρρύθμισης, που μετά από πολλές προσπάθειες των κυβερνήσεων του Π.Α.Σ.Ο.Κ. άρχισε να εμφανίζει θετικά αποτελέσματα πανελλαδικά, έχει οδηγήσει το πρόγραμμα σε πλήρη αδιέξοδο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που στήριξε τις προσπάθειες της χώρας μας με χρηματοδοτήσεις ύψους 218,6 εκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2000-2006, με αμχανία παρακολουθεί τα τελευταία χρόνια τις περικοπές των χρηματοδοτήσεων όλων των προγραμμάτων, την αδυναμία υλοποίησης του ΨΥΧΑΡΓΩ και την απουσία στελέχωσης των ψυχιατρικών δομών.

Επειδή τα παραπάνω αποτελούν μόνο μερικές από τις σοβαρές αδυναμίες της κυβερνητικής πολιτικής για την ψυχιατρική μεταρρύθμιση, ερωτάστε, κύριε Υπουργέ:

1. Πόσες θέσεις ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού προκηρύχθηκαν και πόσα νέα ψυχιατρικά τμήματα Γενικών Νοσοκομείων δημιουργήθηκαν μετά το Μάρτιο του 2004;

2. Πόσες εξωνοσοκομειακές δομές Ν.Π.Δ.Δ. και Ν.Π.Ι.Δ. τέθηκαν σε λειτουργία από τον Μάρτιο του 2004 μέχρι σήμερα

και ποια ήταν η χρηματοδότηση των εξωνοσοκομειακών δομών Ν.Π.Ι.Δ.». »

Κύριε Γιαννόπουλε, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα ν' απαντήσω στην ερώτηση των συναδέλφων και του κ. Νασιώκα ότι δίδεται πάντοτε η εικόνα στο θέμα της ψυχικής υγείας ότι η Νέα Δημοκρατία όλο αυτό το χρονικό διάστημα ήταν απλώς θεατής αυτών των έργων που εσείς επί τόσα χρόνια είχατε σχεδιάσει και κάνατε.

Θα ξέρετε πολύ καλά ότι την επίμαχη εκείνη περίοδο του 2001, που ήσασταν και εσείς Πρωθυπουργός, το σχέδιο δράσης πάνω στην ψυχική υγεία το είχε εκπονήσει γνωστός συνάδελφος ο οποίος ασχολείται με την ψυχική υγεία και είχε υιοθετηθεί απόλυτα από τον κ. Παπαδόπουλο.

Δεν ξέρω αν είχε τύχει της απόλυτης αποδοχής του μετέπειτα Υπουργού, ακαδημαϊκού και δασκάλου μας κ. Στεφανή. Έχω τις προσωπικές μου ενστάσεις πάνω στο θέμα αυτό.

Εμείς, κύριε συνάδελφε, δεν κάνουμε τίποτα άλλο παρά να παρατηρούμε αυτό το πρόγραμμα περί ψυχιατρικής μεταρρύθμισης ΨΥΧΑΡΓΩ, όσον αφορά τις δομές που αναπτύχθηκαν και τις δομές που εμείς αναπτύξαμε από το 2004 και μετά. Και επειδή θέλετε πραγματικά να οριοθετήσετε τι έγινε τότε και τι κάναμε εμείς, θα σας αναφέρω ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία:

Για τις μονάδες ψυχικής υγείας το έτος 2005 κατανεμήθηκαν και εγκρίθηκαν, για να προκηρυχθούν εκατόν δέκα τέσσερις θέσεις λοιπού προσωπικού από τις εγκρίσεις του 2003 και εκατόν ενενήντα τρεις αντίστοιχες θέσεις από τις εγκρίσεις του 2004, όπως επίσης προκηρύχθηκαν και έξι θέσεις ιατρικού προσωπικού.

Το έτος 2006 κατανεμήθηκαν και εγκρίθηκαν για προκήρυξη διακρίσεις εβδομήντα τρεις θέσεις λοιπού προσωπικού για εκατόν τριάντα δύο θέσεις στις 6 Ιουλίου 2006, όπως και εξήντα επτά θέσεις κατά την ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 2006. Επίσης, άλλες εκατόν επτά θέσεις από τις τροποποιήσεις θέσεων από τα ψυχιατρεία.

Ξέρετε πολύ καλά πώς ήταν η δυνατότητα μετατροπής των θέσεων. Εφόσον τα ψυχιατρεία ήσαν κλειστά, οι οργανικές θέσεις μπορούσαν να μεταφερθούν και είχατε και εσείς και εμείς τη δυνατότητα να εξαντλήσουμε αυτόν τον πίνακα και να έχουμε αυτό το προσωπικό.

Το προσωπικό αυτό –οι εξακόσιες εβδομήντα θέσεις- ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί, διότι είναι στη φάση επεξεργασίας από το Α.Σ.Ε.Π.. Όμως, κάποιες θέσεις έχουν ολοκληρωθεί και έχουν στελεχωθεί και τις μονάδες μας.

Αναφορικά με το δεύτερο ερώτημα, δηλαδή ποιες μονάδες έχουν ανοίξει, θέλω να πω τα εξής:

Έχουν ανοίξει τα ψυχιατρικά τμήματα το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας και στο Γενικό Νοσοκομείο Χανίων.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα συμπληρώθηκε η λειτουργία του Ψυχιατρικού και Παιδοψυχιατρικού Τμήματος στο Νοσοκομείο «Παπανικολάου» και το Ψυχιατρικό Τμήμα του Γενικού Νοσοκομείου Μυτιλήνης. Επίσης έχουν γίνει και τροποποιήσεις στο Ψυχιατρικό Τμήμα του Γενικού Νοσοκομείου στον «Ευαγγελισμό».

Θα πρέπει να γνωρίζετε ότι άλλα ψυχιατρικά τμήματα σε πάρα πολλά νοσοκομεία έχουν ανοίξει και άλλα είναι στην έναρξή τους, όπως είναι στην Καλαμάτα, στη Λαμία, στην Άρτα, στον Πολύγυρο της Χαλκιδικής, στα Γιαννιτσά.

Όλα αυτά αναφέρονται ακριβώς για να δείξουμε ότι μέσα στο χρονικό διάστημα που θέτετε εσείς, από το 2004, έχουν γίνει πολλά πράγματα. Στη δευτερολογία μου θα συμπληρώσω.

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

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κύριε Υφυπουργέ, μακάρι τα πράγματα να ήταν τόσα καλά όσο τα περιγράφετε. Το πρόγραμμα αποασυλοποίησης δεν προχωράει καλά και κινδυνεύουμε –είναι πλέον ορατός ο κίνδυνος- να ξαναγυρίσουμε στην Ελλάδα της «Λέρου».

Έπρεπε να γίνει πρωτοσέλιδο σε έγκριτη αθηναϊκή εφημερίδα το απαράδεκτο έγγραφο της Διεύθυνσης Υγείας της Νομαρ-

χιακής Αυτοδιοίκησης Τρικάλων που έστειλε τους ψυχικά ασθενείς στις ιδιωτικές κλινικές και στα άσυλα, για να το πάρете πίσω και συγχρόνως να δώσετε μια μικρή κατά την άποψή μας χρηματοδότηση στις δομές της ψυχιατρικής υγείας, η οποία όμως είναι προσωρινή και οπωσδήποτε ανεπαρκής.

Η πολιτική σας στην υγεία τα τρία χρόνια δεν την προάγει, κύριε Υφυπουργέ, και εμποδίζει την ψυχική υγεία. Είναι, θα έλεγα, και επικίνδυνα καταστρεπτική. Κάναμε σειρά ερωτήσεων, επερωτήσεων. Δεν απαντάτε επί της ουσίας. Λέτε νούμερα, αλλά πράγματα δεν γίνονται. Δεν αλλάζετε πολιτική.

Καταθέσαμε και αίτηση για σύγκλιση της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων παρουσία του κυρίου Υπουργού. Ο κύριος Υπουργός δεν έρχεται στην επιτροπή. Ίσως δεν έχει να πει κάτι. Και τι να πει άλλωστε με αυτήν την πολιτική που κάνει;

Κοιτάξτε, στην αποασυλοποίηση βρήκατε τριάντα τέσσερις φορείς, εκατόν είκοσι εννιά δομές, χίλιους εκατόν είκοσι ασθενείς. Το πρόγραμμα έτρεχε σε όλη την Ελλάδα και στα ψυχιατρικά τμήματα και στα κέντρα υγείας και στην αποασυλοποίηση. Όχι ότι δεν είχε προβλήματα ή ότι ήταν εύκολο πρόγραμμα. Αλλά από την Ελλάδα της «Λέρου» είχαμε φθάσει στην Ελλάδα που έκλεινε το ένα ψυχιατρικό νοσοκομείο μετά το άλλο. Στο τέλος του 2002 είχε κλείσει το «Πέτρα Ολύμπου» και ήταν έτοιμο να κλείσει και των Χανίων που ολοκληρώθηκε επί των ημερών σας.

Τι κάνατε εσείς; Υποχρηματοδοτήσατε τις δομές. Χίλιοι διακόσιοι είκοσι ένας άνθρωποι, που δουλεύουν στις δομές, δεν έχουν πληρωθεί για αρκετούς μήνες. Δεν πληρώνονται τα ασφαλιστικά τους δικαιώματα. Δεν προχωράει η αποασυλοποίηση. Δεν κάνατε προσλήψεις ή κάνατε ελάχιστες στα ψυχιατρικά τμήματα. Δεν προωθήτε τα κέντρα ψυχικής υγείας. Και ενώ γίνεται αυτό και δεν χρηματοδοτείτε τις δομές, κάνετε μια αλλοπρόσαλλη πολιτική και κάνετε νέους φορείς χωρίς εμπειρία και νέες δομές με χαμηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Το αλλοπρόσαλλο, όμως, κύριε Υφυπουργέ, είναι αλλού. Ενώ δεν χρηματοδοτείτε την ψυχική υγεία και κινδυνεύουμε να χάσουμε προγράμματα, κινδυνεύουμε να χάσουμε και πάρα πολλά χρήματα, όπως είπε η κ. Φωτεινή Δαλαβέρη, η προϊστάμενη της Ειδικής Υπηρεσίας Εφαρμογής στην έκτη συνεδρίαση της Επιτροπής Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υγεία-Πρόνοια» ότι θα χάσουμε χρήματα με το συντελεστή «ν+2».

Εγώ σας λέω ότι κινδυνεύει και το όλο πρόγραμμα, γιατί δεν εγγυάστε των δεσμεύσεων έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Λέτε, χαράξατε και προγραμματίσατε το «ΨΥΧΑΡΓΩΣ». Λέτε ότι το «ΨΥΧΑΡΓΩΣ» ήταν μεγαλόπνοο. Εγώ θα σας πω κάτι άλλο που καταρρίπτει τον ισχυρισμό σας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όμως έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Μια κουβέντα, κυρία Πρόεδρε.

Ακριβώς ένα χρόνο μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία, ο κύριος Πρωθυπουργός, επισκέφθηκε και το Υπουργείο Υγείας. Βγήκε μετά και έκανε δηλώσεις και είπε: «Είναι όλα διασφαλισμένα. Το πρόγραμμα τρέχει. Τα πάντα είναι έτοιμα και δεν θα χαθεί ούτε ένα ευρώ».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Παρακαλώ.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Σήμερα ξέρετε τι έμεινε; Είπε μάλιστα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Νασιώκα. Ολοκληρώστε. Μη διακόψουμε το μικρόφωνο.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Είπε μάλιστα ότι η κοινωνική ευαισθησία της Κυβέρνησης κρίνεται σ' αυτό το χώρο, στο χώρο της ψυχικής υγείας.

Λοιπόν, σήμερα φαίνεται ότι αυτή η κοινωνική ευαισθησία δεν υπάρχει, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Γιαννόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Είμαστε και γνώστες και ευαίσθητοι. Αλλά δεν μπορούμε να υιοθετήσουμε τη δική σας πολιτική την επίμαχη αυτή περίοδο.

Όσον αφορά το «ΨΥΧΑΡΓΩΣ» ξέρετε πολύ καλά, το έχω δηλώσει πολλές φορές, θα το ξαναπώ και πάλι, γιατί μήτηρ μαθήσεως είναι η επανάληψη, ότι το τετραγωνικό μέτρο στην Κόνιτσα είχε την ίδια τιμή με το Κολωνάκι.

Τα μισθώματα τα οποία δίνονταν ξέρετε πολύ καλά υπό ποιες προϋποθέσεις εδίδοντο και το προσωπικό το οποίο απασχολείτο υπό ποιες προϋποθέσεις και αυτό και με ποιες συνθήκες. Αυτά ανήκουν στην ιστορία.

Εμείς τι κοιτάμε; Κοιτάμε αυτό ακριβώς το εργαλείο που έχουμε στο πρόγραμμα της αποασυλοποίησης, στο Πρόγραμμα «ΨΥΧΑΡΓΩΣ» να προχωρήσει, να πάει μπροστά. Τι είπαμε; Είπαμε γι' αυτό το πρόγραμμα το οποίο η κυβέρνησή σας, κύριε Νασιώκα, είχε οριοθετήσει και είχε στο επιχειρησιακό πρόγραμμα και που το είχε κατά κάποιον τρόπο επιβάλει στους ευρωπαϊστές, τους βρυξελλιώτες. Τι τους είχαν πει; Ότι θα προχωρήσουμε σ' ένα τέτοιο πρόγραμμα και υιοθετήσαμε το πρόγραμμα, αλλά βέβαια έχουμε και τις ενστάσεις μας όσον αφορά τα διαχειριστικά κομμάτια.

Κανένas ψυχιατρικά άρρωστος δεν πρόκειται να βγει στα παγκάκια, όπως υπήρξαν τέτοιες εικόνες στην Ιταλία ή και σε άλλα κράτη. Θα δείτε πολύ καλά ότι θα απορροφηθούν τα κονδύλια με τις δομές που θα αναπτυχθούν.

Επειδή κάνατε συγκεκριμένη ερώτηση, θα σας διαβάσω από το Μάρτιο του 2004 πόσες δομές εμείς αναπτύξαμε. Εξήντα δύο Μονάδες Ψυχικής Υγείας και πιο συγκεκριμένα τρία Κέντρα Ψυχικής Υγείας, Ιατροπαιδαγωγικό Κέντρο, Κέντρο Ημέρας για

αυτιστικά παιδιά και Μονάδες Ψυχοκοινωνικής Αποκατάστασης όπως και προστατευόμενα διαμερίσματα και ξενώνες πενήντα έξι τον αριθμό. Από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου αναπτύχθηκαν πενήντα μία Μονάδες Ψυχικής Υγείας, στην πλειονότητά τους οικοτροφεία.

Άρα, λοιπόν, με αυτές τις δυνατότητες που παρέχουμε καλύπτουμε έναν ικανοποιητικό αριθμό των ψυχασθενών μας και δημιουργούμε προϋποθέσεις με μία εξορθολογισμένη πολιτική πάνω στις δαπάνες για να αναπτύξουμε καινούργιες δομές. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα έχουμε έναν πολύ μεγάλο συντελεστή απορρόφησης στο πρόγραμμα αυτό που και εσάς ενδιαφέρει και εμάς απασχολεί ιδιαίτερα, αλλά κυρίως είναι ένα αίτημα όλων αυτών των συμπολιτών μας, των οικογενειών που αντιμετωπίζουν αυτό το δράμα των ψυχικά ασθενών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

Κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Βουλευτής κ. Διαμαντοπούλου ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη – Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους Ελληνικούς Αερολιμένες και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους επί του εισοδήματος που προκύπτει από την εκμετάλλευση αεροσκαφών στις διεθνείς αερομεταφορές».

Η Σύμβαση αυτή ψηφίστηκε ομόφωνα στη Διαρκή Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Κύρωση

της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους επί του εισοδήματος που προκύπτει από την εκμετάλλευση αεροσκαφών στις διεθνείς αερομεταφορές» έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους επί του εισοδήματος που προκύπτει από την εκμετάλλευση αεροσκαφών στις διεθνείς αερομεταφορές

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που προβλέπει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους επί του εισοδήματος που προκύπτει από την εκμετάλλευση αεροσκαφών στις διεθνείς αερομεταφορές, που υπογράφηκε στο Ριάντ, στις 29 Απριλίου 2006, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων της παραγράφου 2 του άρθρου 6 αυτής.»

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων αυτής».

Το νομοσχέδιο αυτό ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108.

Θέλει κάποιος από τους εισηγητές να λάβει το λόγο;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

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

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Για τη συγκεκριμένη σύμβαση, επειδή περιέχει και το Σύμφωνο Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων –είναι δηλαδή δύο σημαντικά ζητήματα- θέλουμε να έχουμε τον απαραίτητο χρόνο για να γίνει συζήτηση επί της ουσίας, για να μην περάσει μ' ένα «ναι» ή μ' ένα «όχι».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Υπάρχει άλλος συνάδελφος που θέλει να πάρει το λόγο;

Δεν υπάρχει άλλος συνάδελφος.

Κύριε Υφυπουργέ, μήπως θέλετε το λόγο; Δεν τον θέλετε.

Ερωτώ για τους εισηγητές.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Θέλετε να μιλήσετε. Ορίστε, παρακαλώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Με συγχωρείτε. Εσείς συμφωνείτε με τη σύμβαση. Έτσι δεν είναι;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Άρα δεν έχετε το λόγο. Μόνο οι διαφωνούντες ομιλούν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Δεν θα γίνει συζήτηση;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Όχι. Με το 108 μόνο οι διαφωνούντες ομιλούν.

Κύριε Υφυπουργέ, θέλετε να πείτε δυο λόγια;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Κολιοπάνε, ρωτώ τόσο ώρα ποιος θέλει να μιλήσει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Ο κ. Τζέκης ζήτησε το λόγο επί της διαδικασίας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Όχι, όχι. Επί της ουσίας μίλησε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Πέντε λεπτά είναι ο χρόνος σας και σας τον έδωσα. Έτσι λέει ο Κανονισμός.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Μα δεν γίνεται έτσι.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Στο πρώτο σκέλος, στο θέμα της κύρωσης της συμφωνίας μεταξύ της πολυεθνικής «PHILIP MORRIS» και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που εκπροσωπείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα δέκα κράτη-μέλη επιλύεται μια αντιδικία που υπήρχε στα δικαστήρια της Νέας Υόρκης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και ο γενικότερος στόχος είναι βέβαια η παρεμπόδιση λαθρεμπορίου αμερικανικών τσιγάρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή παρεμπόδιση εμπορίου παραποιημένων προϊόντων.

Το κείμενο αυτής της συμφωνίας, κυρία Πρόεδρε, είναι μάλλον πρωτόγνωρο. Δηλαδή, είναι μια συμφωνία ανάμεσα σε μια μεγάλη πολυεθνική εταιρεία και από την άλλη μεριά είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση σχεδόν ολόκληρη αλλά και πάρα πολλές άλλες χώρες ολόκληρου του κόσμου. Το κείμενο αυτό όπως

είχα την ευχέρεια να αναπτύξω στην επιτροπή –ευχέρεια που δεν έχω σήμερα- είναι διατυπωμένο με έναν τρόπο που δυστυχώς δείχνει την συνεχή διολίσθηση της πολιτικής και μετατροπής της σε θεραπαινίδα της αγοράς. Δυστυχώς αυτή είναι η πραγματικότητα.

Βέβαια η χώρα μας και το Υπουργείο Οικονομικών απ' αυτήν τη συμφωνία θα εισπράξει το 6,44% του 1.000.000.000 ευρώ που προβλέπεται να καταβάλει η «PHILIP MORRIS» στην άλλη πλευρά και που αντιπροσωπεύει τους απολεσθέντες δασμούς και φόρους αν η διακίνηση όλων αυτών των προϊόντων γινόταν με κανονικούς όρους. Μ' αυτήν την έννοια σημαίνει ότι η χώρα μας θα εισπράξει 64,4 εκατομμύρια ευρώ.

Τώρα, όσον αφορά την τροπολογία που κατάθεσε το Υπουργείο Εξωτερικών και έχει ενσωματωθεί ως άρθρο 3 στο συζητούμενο σχέδιο νόμου, εξέφρασα τις αντιρρήσεις μου στην επιτροπή για τους εξής βασικούς λόγους. Από την επιτροπή βέβαια έλειπε ο Υπουργός Εξωτερικών. Νομίζω ότι σήμερα εδώ είναι ο Υφυπουργός Εξωτερικών για να μας απαντήσει στα θέματα που τέθηκαν από την πλευρά μας κατά τη διάρκεια της επιτροπής.

Στο Ελληνικό Σχέδιο Οικονομικής Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων προβλεπόταν ένα ποσό 550.000.000 ευρώ και αφορούσε, από το 2002, επτά χώρες. Μεταξύ αυτών των χωρών είναι η Βουλγαρία και η Ρουμανία, οι οποίες σήμερα είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς δεν νομίζω ότι μπορεί η Ελλάδα ούτε από τον κανονισμό να συνεχίσει να δίνει οικονομική βοήθεια σε δύο χώρες που είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, έθεσα και το θέμα της βοήθειας προς την FYROM, προς τα Σκόπια. Δηλαδή, τι κάνουμε; Σε μια περίοδο που τα Σκόπια προκαλούν έντονα, προκαλούν με έναν τρόπο πρωτόγνωρο μετονομάζοντας το αεροδρόμιο των Σκοπίων, το γνωστό «Πέτροβιτς», σε αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος» έρχεται η ελληνική Κυβέρνηση και λέει «ναι, εμείς θα βοηθήσουμε τα Σκόπια, διότι περιλαμβάνεται σε ένα ελληνικό σχέδιο ανασυγκρότησης των Βαλκανίων». Θα μου πείτε ότι τα 78.000.000 ευρώ περίπου που αναλογούν στα Σκόπια είναι ένα ζήτημα;

Είναι ένα ζήτημα, κύριε Υφυπουργέ, με την εξής έννοια: Σας θυμίζω ότι το 2005 ο κύριος Πρωθυπουργός είχε προειδοποιήσει τα Σκόπια πως δεν θα γίνουν ούτε μέλος του ΝΑΤΟ ούτε θα κάνουν ένα βήμα –«ένα βήμα» είπε επί λέξει- προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν δεν έχει προηγηθεί συμφωνία για το όνομα. Όταν, όμως, ήρθε η ώρα οι είκοσι πέντε να χρίσουν τα Σκόπια υποψήφια χώρα, η Αθήνα ουσιαστικά είπε ένα «ναι» χωρίς όρους.

Η πείρα, κύριε Υφυπουργέ, έχει δείξει ότι για να διαπραγματευθεί σοβαρά η κυβέρνηση των Σκοπίων, θα πρέπει να πιστεί. Και η μόνη πίεση είναι να καταλάβει ότι μπορεί να κλείσει ο δρόμος προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, που εύλογα το θεωρεί σημαντικό.

Σήμερα, λοιπόν, είναι τουλάχιστον αντιφατικό να λέμε ότι χωρίς καμία αντίρρηση συνεχίζουμε να δίνουμε τη βοήθεια σε μία χώρα η οποία αντί να διαπραγματεύεται με την Ελλάδα, που δείχνει όλη την καλή διάθεση, κάνει ακριβώς το αντίθετο. Προκαλεί με τρόπο πρωτόγνωρο, επειδή, εν πάση περιπτώσει, έχει τη στήριξη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχήν να ξεκαθαρίσουμε ότι δεν πρόκειται για μία κύρωση Συμφωνίας για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου κ.λπ..

Εδώ, κυρία Πρόεδρε, έχουμε μία Συμφωνία μιας οντότητας, που είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και δέκα κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με μία πολυεθνική εταιρεία, η οποία δεν ενδιαφέρεται για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της φοροδιαφυγής, διότι αυτή έχει υποπέσει σε τέτοιου είδους εγγλέματα.

Άρα, δηλαδή, εδώ αναδεικνύεται αυτό που λέει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας –και επιβεβαιώνεται- ότι αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση κατ' εξοχήν είναι φιλομονοπωλιακή Ένωση, η οποία

εκφράζει ακριβώς τα συμφέροντα των πολυεθνικών μονοπωλιακών συγκροτημάτων.

Μέσα, λοιπόν, από αυτήν τη Σύμβαση, από αυτήν τη Συμφωνία αναδεικνύεται ποιος έχει το πάνω χέρι. Και είναι η «PHILIP MORRIS», η οποία βέβαια δεν αναγνωρίζει ότι έπραξε εγκλήματα, αφού πραγματικά εδώ λέει ότι επιλύεται η διαφορά με φιλικό και συνεργατικό τρόπο. Δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη η «PHILIP MORRIS». Δεν αναγνωρίζει η ίδια ότι δίνει έναντι προστίμων, που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα δέκα κράτη-μέλη. Τι λέει; Λέει ότι δίνει βοήθεια για την πάταξη της φοροδιαφυγής και της λαθραίας εισαγωγής τσιγάρων, μεταποιημένων κ.λπ..

Πρόκειται, δηλαδή, κυρία Πρόεδρε, για μία προκλητική κύρωση Συμφωνίας. Και αναδεικνύεται, αν θέλετε, το σημαντικότερο για εμάς: ότι αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να διαφυλάξει τα συμφέροντα των λαών.

Συγκεκριμένα αναφέρω ότι αυτή η εταιρεία έχει πολλά εργοστάσια σε τρίτες χώρες. Και είναι αυτή η εταιρεία μαζί με δύο, τρεις άλλες πολυεθνικές, που επιβάλλουν και την αγροτική πολιτική μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά τον καπνό.

Τα καλλιεργούμενα στρέμματα, λοιπόν, στη χώρα μας είναι μειωμένα κατά 80% φέτος. Και από το 2009 προβλέπεται μείωση κατά 50% της επιδότωσης. Εξαφανίζεται, λοιπόν, η καπνοκαλλιέργεια, γιατί αυτό επιβάλλει το συμφέρον της συγκεκριμένης πολυεθνικής εταιρείας.

Η Κυβέρνηση, βέβαια, που έλεγε ότι θα δώσει τη μάχη –προσωπικά ο κ. Καραμανλής– μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τα συμφέροντα των αγρωτών, βλέπουμε ότι εκεί δίνει μάχη για τα συμφέροντα μεγάλων πολυεθνικών συγκροτημάτων όπως η «PHILIP MORRIS». Να την πάρете πίσω, κύριοι, αυτήν τη Συμφωνία. Είναι ντροπή!

Κύριε Υπουργέ, δεν μπορείτε να κρύβεστε πίσω από αυτό που είπατε, ότι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. ξεκίνησε τη διαπραγμάτευση της Συμφωνίας κι εσείς στη Βουλή στοιχεία για το τι έγινε την προηγούμενη πενταετία, ποιοι είναι αυτοί που πήραν τις χρηματοδοτήσεις, πώς τις αξιοποίησαν, σε ποιες χώρες έγιναν οι επενδύσεις, για να δούμε και να συγκρίνουμε αν αυτό το Σύμφωνο Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων ήταν προς όφελος και των λαών εκεί, αλλά και του δικού μας λαού, κυρία Πρόεδρε.

Έρχομαι στο μεγάλο ζήτημα του Συμφώνου Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων.

Κυρία Πρόεδρε, πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Γίνεται ανανέωση για άλλα πέντε χρόνια, χωρίς όμως η Κυβέρνηση να φέρει στη Βουλή στοιχεία για το τι έγινε την προηγούμενη πενταετία, ποιοι είναι αυτοί που πήραν τις χρηματοδοτήσεις, πώς τις αξιοποίησαν, σε ποιες χώρες έγιναν οι επενδύσεις, για να δούμε και να συγκρίνουμε αν αυτό το Σύμφωνο Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων ήταν προς όφελος και των λαών εκεί, αλλά και του δικού μας λαού, κυρία Πρόεδρε.

Γιατί γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και εσείς και όλοι μας ότι πολλές μετεγκαταστάσεις εργοστασίων έγιναν στις γύρω χώρες των Βαλκανίων. Επιδότηθηκαν αυτοί οι επιχειρηματίες, για να στήσουν εκεί τα εργοστάσιά τους.

Ζητήσαμε, λοιπόν, να μας φέρουν συγκεκριμένους πίνακες, αλλά μέχρι τώρα δεν έχουν έλθει. Για ποιο λόγο δεν έχουν έλθει, κύριοι της Κυβέρνησης; Γιατί ακριβώς και η εξαγωγή κεφαλαίων που γίνεται, είτε ιδιωτικών είτε δημοσίων, αποσκοπεί, πρώτον, στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των χωρών αυτών και, δεύτερον, στην εκμετάλλευση του φθηνού εργατικού δυναμικού, κάτι που όμως αποφέρει δυσμενείς, καταστροφικές συνέπειες για τη δική μας χώρα, γιατί κλείνουν εργοστάσια, βιοτεχνίες, έχουμε μαζικές απολύσεις και μαζική ανεργία, έχουμε ερήμωση της υπαίθρου. Άρα όλα αυτά πρέπει να τα δούμε.

Χωρίς να μας φέρντε αποτελέσματα, για να τα δει και ο ελληνικός λαός, πώς έρχεσθε εδώ και λέτε ότι θα δώσουμε δισεκατομμύρια, δήθεν, για να βοηθήσουμε τους λαούς εκεί να αναπτυχθούν οικονομικά; Είναι η χώρα μας πραγματικά σε τέτοια κατάσταση; Εάν είναι σε τέτοια κατάσταση ώστε να δίνει 550.000.000 σε αυτές τις χώρες και άλλα περίπου 75.000.000 στη FYROM, τότε αυξήστε, λοιπόν, τις συντάξεις, αυξήστε τα

μεροκάματα, δώστε στο λαό τα χρήματα. Έτσι πρέπει να δεις την προοπτική ανάπτυξης μέσα στη δική σου τη χώρα.

Κυρία Πρόεδρε, εμείς δεν είμαστε κατά των συνεργασιών, αρκεί βέβαια αυτές οι συνεργασίες να έχουν αμοιβαίο όφελος και να μην μπαίνουν στη διαδικασία οι μεγάλες δυνάμεις είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε οι Ηνωμένες Πολιτείες, αφού διέλυσαν πρώτα μία ολόκληρη χώρα, την ενιαία Γιουγκοσλαβία, αφού μάτωσαν ένα λαό, να δημιουργούν τα μικρά κράτη, τα προτεκτοράτα, για να πιέζουν και την ελληνική Κυβέρνηση να δείχνει, όπως λέμε εμείς, χρησιμοποιώντας μια βαριά κουβέντα, πρόθυμη να στέλνει στρατούς όπου θέλουν οι ισχυροί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών.

Επειδή ακούσαμε για μία ακόμα φορά για το όνομα, θέλω να πω ότι αυτό το προτεκτοράτο, ναι, το δημιουργήσαν, για να πιέζουν και τις ελληνικές κυβερνήσεις. Μην ξεχνάτε εσείς της Αντιπολίτευσης ότι κάνατε και το γνωστό εμπάργκο, αλλά οι γνωστοί μεγαλοβιομήχανοι και μεγαλέμποροι διά μέσου της Βουλγαρίας διοχέτευαν τα προϊόντα τους μέσα στη FYROM.

Ξέρετε ότι η πρεσβεία των Ηνωμένων Πολιτειών, η Γερμανία, αλλά και διάφορα άλλα συμφέροντα προσπαθούν να αποκτήσουν οι χώρες της Βαλκανικής ενιαία ιστορική εμπειρία. Πρέπει να λάβετε υπ' όψιν ότι χρησιμοποιείται και αυτό το προτεκτοράτο απέναντι στη χώρα μας, για να μας εκβιάζει να κάνουμε υποχωρήσεις σε θέματα ζωτικού συμφέροντος για τη χώρα και το λαό.

Κυρία Πρόεδρε, καταψηφίζουμε και το ένα και το άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Στυλιανίδης.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

Κυρία Πρόεδρε, συμμερίζομαι απολύτως και την ανησυχία και την αγωνία των συναδέλφων του Κ.Κ.Ε. και δηλώνω έτοιμος ως εκπρόσωπος της Κυβέρνησης να ενημερώσω, όποτε μου το ζητήσετε, τις αρμόδιες επιτροπές της Βουλής για τα συγκεκριμένα αποτελέσματα που κατέγραψε η ελληνική εξωτερική πολιτική όσον αφορά τη διαχείριση, την αξιοποίηση του Ε.Σ.Ο.Α.Β., του Ελληνικού Σχεδίου για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων.

Αυτό που δεν μπορώ να κατανοήσω είναι η δημαγωγική τοποθέτηση του συναδέλφου του Π.Α.Σ.Ο.Κ., ο οποίος όλη αυτήν την ανησυχία, την αγωνία, την απορία νομίζω ότι την απευθύνει σε λάθος παραλήπτες. Θα έπρεπε αυτά να τα ρωτήσετε στον προηγούμενο Πρωθυπουργό, τον κ. Σημίτη, που αποφάσισε αυτό το σχέδιο και στον Αρχηγό σας και τότε Υπουργό Εξωτερικών, τον κ. Παπανδρέου, ο οποίος ανέλαβε την ευθύνη να το υλοποιήσει χωρίς να το κάνει ποτέ.

Παραλάβαμε ένα σχέδιο 550.000.000 υπό εφαρμογή και με τη δέσμευση της Ελλάδος να υλοποιηθεί προς έξι χώρες, που τώρα είναι επτά, εις τη Βαλκανική και το οποίο είχε σημαντικότερες θεσμικές, οικονομικές, τεχνικές και πολιτικές αδυναμίες.

Για τις θεσμικές αδυναμίες δεν χρειάζεται να τα πω. Εάν δείτε τους όρους εφαρμογής, οι οποίοι αναγράφονται στις συνθήκες που υπογράψαμε και κυρώσαμε όλοι μαζί, θα διαπιστώσετε ότι υπάρχουν όροι που δεν είναι συμβατοί με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Ως προς τις οικονομικές αδυναμίες θέλω να πω ότι δεν υπήρχε ούτε δραχμή. Παρ' ότι υπήρχε κοινή υπουργική απόφαση για τη δημιουργία ειδικού κωδικού, δεν διαμορφώθηκε, δεν δημιουργήθηκε ποτέ αυτός ο κωδικός και δεν μπήκε δραχμή.

Για τις τεχνικές αδυναμίες θέλω να πω ότι ποτέ δεν είχε δημιουργηθεί συντονιστικό όργανο κατάλληλο, για να μπορέσει να υλοποιήσει το πρόγραμμα. Γι' αυτό και η προηγούμενη κυβέρνηση προχώρησε σε ένα διαγωνισμό για τεχνικό σύμβουλο, ο οποίος κηρύχθηκε άγονος.

Και ως προς τις πολιτικές αδυναμίες, δεν είχε ληφθεί ένα κριτήριο που εντοπίστηκε από το συνάδελφο του Κ.Κ.Ε., το κριτήριο της ανταποδοτικότητας. Δηλαδή σύμφωνα με τις συμφωνίες δίνουμε λεφτά, αλλά δεν έχουμε εγγυήσεις ότι αυτά θα αξιοποιηθούν σωστά και πολλές φορές δεν έχουμε και λόγο σύμφωνα με τις συμφωνίες.

Εμείς δεν κάναμε μία επιτροπή που είχε ο συνάδελφος κ.

Λοβέρδος στην επιτροπή, όταν συνεδρίαζε. Κάναμε δώδεκα μέχρι τώρα επιτροπές διωπουργικές, προγραμματίσαμε και αρχίσαμε να υλοποιούμε. Παραλάβαμε μετά από τρία χρόνια ένα νεκρό Ε.Σ.Ο.Α.Β., το οποίο είχε μόλις 35,6 εκατομμύρια δαπανήσει και έχουμε δεσμεύσεις για 270,6 εκατομμύρια. Δηλαδή το 6,8 απορροφητικότητα μέσα σε δύο χρόνια, ενώ η προηγούμενη κυβέρνηση είχε τρία χρόνια για την υλοποίηση, το φθάσαμε στο 52,1%. Οι δημόσιες επενδύσεις από 1,4% πήγαν στο 55,4%. Τα μικρά έργα από 15,6% στο 39,5% και οι ιδιωτικές επενδύσεις από το 27,4% στο 42%. Έτσι βάλαμε πρώτη φορά αυστηρό κριτήριο επιλογής για τις επιδοτήσεις το να μη στερούν οι επενδύσεις αυτές θέσεις εργασίας από την Ελλάδα, αντίθετα το να ενισχύουν τους ελληνικούς επιχειρηματικούς ομίλους, να έχουν παρουσία στα Βαλκάνια, ώστε να είναι περισσότερο ανταγωνιστικοί, περισσότερο βιώσιμοι και να προστατεύουν θέσεις εργασίας που έχουν αφήσει πίσω τους.

Συγκεκριμένα έργα, δεν έχετε να επιδείξετε τίποτα από την τριετία που διαχειριστήκατε το Ε.Σ.Ο.Α.Β.. Εμείς ολοκληρώνουμε την υλοποίηση του κτηρίου φίλιας Ελλάδας-Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, όπου θα εγκατασταθεί η κυβέρνηση της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, που μόνο το αναφέρατε και ουδέποτε το δρομολογήσατε, ολοκληρώνεται με ελληνικές εταιρείες και ολοκληρώνεται για να στεγάσει εκεί την κυβέρνηση και να μεταφερθεί από σύμβολο πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία σε σύμβολο ειρήνης και συνεργασίας.

Είναι έτοιμος να δημοπρατηθεί ο άξονας «10» που θα συνδέσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τα Σκόπια, το Βελιγράδι και την Κεντρική Ευρώπη. Και διερωτώμαι: δεν είναι αυτό ανταποδοτικό για τον τουρισμό στη Μακεδονία και τη Θράκη, για τις εξαγωγές, για την εύκολη πρόσβαση στις κεντρικές αγορές;

Επίσης, είναι έτοιμος προς δημοπράτηση ο άξονας Σαγιάδα-Κονίς-Άγιοι Σαράντα με συνολική δαπάνη 30.000.000 από την ελληνική πλευρά, που θα βγάλει επιτέλους μετά από πενήντα χρόνια από τη γεωγραφική χωροταξική απομόνωση οικισμούς στους οποίους διαβίει η ελληνική μειονότητα της Αλβανίας. Είναι αυτό έργο που δεν είναι συμβατό με την εθνική πολιτική; Έχουμε αποφασίσει ήδη και εγκρίναμε την ελληνική συμμετοχή στην κατασκευή διαδίκτυων οπτικών ινών που θα διασυνδέσουν τα πανεπιστήμια της Ελλάδας και κυρίως της βόρειας Ελλάδας με όλα τα βαλκανικά πανεπιστήμια σταδιακά, ρίχνοντας το κόστος για την τηλεπικοινωνία μέσα από το διαδίκτυο και δίνοντας τη δυνατότητα στην ελληνική εκπαιδευτική διπλωματία να εξαγάγει ευρωτεχνογνωσία και να καταστήσει μ' αυτόν τον τρόπο τα ελληνικά πανεπιστήμια της βόρειας Ελλάδας εκπαιδευτικά κέντρα για όλα τα Βαλκάνια.

Είπαμε για τη Βουλγαρία και Ρουμανία. Εκεί έχουμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο υλοποίησης κυρίως κοινωνικών και πολιτιστικών παρεμβάσεων με τον εξοπλισμό και τον εκσυγχρονισμό τριών νοσοκομείων στη Βουλγαρία, που θα μας επιτρέψουν να εμποδίσουμε το κύμα του ιατρικού τουρισμού –με την αρνητική έννοια το λέω αυτό– στα πανεπιστημιακά της Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης. Και στο Σμόλια αλλά και στο Κίρτσαλι θα παίζει ρόλο η ελληνική πανεπιστημιακή ιατρική κοινότητα και θα μεταφέρει τεχνογνωσία. Αυτή είναι μια σύμβαση που την αναλάβαμε και δεν μπορούμε να την ακυρώσουμε, γιατί θα μειώσουμε το κύρος της χώρας και την αξιοπιστία στους γείτονες.

Στη Ρουμανία προγραμματίσαμε να στηρίξουμε έναν οικισμό, που επί εκατόν ογδόντα χρόνια η Ελλάδα τον είχε ξεχάσει, με δυόμισι χιλιάδες ελληνικής καταγωγής κατοίκους, οι οποίοι προέρχονται από τις Σαράντα Εκκλησιές και την Αδριανούπολη, που δεν είχαν σχολείο ούτε σπίτια ούτε δρόμους. Εκεί πάνε τα λεφτά μας.

Εάν θεωρείτε ότι όλα αυτά τα έργα δεν είναι ανταποδοτικά για την εθνική πολιτική της χώρας και για την οικονομική διπλωματία της Ελλάδος, τότε νομίζω ότι κάπου σφάλλετε. Πιστεύω πως αν διαφωνούσατε, θα έπρεπε να το καταγράψετε, όταν ξεκινούσατε το έργο και όχι τώρα που εκθέσατε τη χώρα σε όλες τις κυβερνήσεις. Έρχονται οι πρωθυπουργοί και ζητούν τα λεφτά, που υποσχόσασταν στο παρελθόν και δεν δώσατε ποτέ και εμείς καθημερινά κοπιάζουμε για να μπορέσουμε να καταστήσουμε τις παροχές μας ανταποδοτικές για την εξωτερική

της πολιτικής και για την οικονομία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, πρέπει να ξέρετε ότι θα ψηφιστεί και στο σύνολο. Είναι εντάξει; **ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):** Μία προσθήκη τεχνικής φύσεως, κυρία Πρόεδρε στον πρώτο στίχο της παραγράφου 2 του άρθρου 2. Οι λέξεις «του ιδίου νόμου» αντικαθίστανται με τις λέξεις «του ν.2996/2002». Και όπως σας είπα, είμαστε διατεθειμένοι στην επιτροπή να δώσουμε πλήρη ενημέρωση για όλα τα στοιχεία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο τώρα έχει ο κ. Μπέζας ο οποίος θέλει κάτι να προσθέσει.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ στη συμφωνία για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου. Η συμφωνία την οποία ψηφίζουμε σήμερα υπεγράφη τον Ιούλιο του 2004 ανάμεσα στην «PHILIP MORRIS», στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα δέκα κράτη-μέλη που ξεκίνησαν δικαστική αντιδικία με την «PHILIP MORRIS». Η συμφωνία έρχεται ουσιαστικά να επιλύσει αυτήν την αντιδικία ενώπιον των δικαστηρίων της Νέας Υόρκης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τα δέκα κράτη-μέλη ξεκίνησαν αυτήν τη δικαστική διαμάχη με σκοπό τον τερματισμό του λαθρεμπορίου των αμερικανικών τσιγάρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η στοιχειοθέτηση αυτής της αγωγής είχε από την αρχή θετικά αποτελέσματα, διότι το λαθρεμπόριο των αυθεντικών τσιγάρων της συγκεκριμένης εταιρείας μειώθηκε αισθητά και η «PHILIP MORRIS» αναγκάστηκε να έλθει σε διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η συμφωνία την οποία συζητούμε, είναι μία δεσμευτική συμφωνία διακανονισμού, η οποία έχει προκύψει μέσα από μακρόχρονη διαπραγμάτευση και δίνει ένα οριστικό τέλος σ' αυτήν τη διαμάχη που υπήρχε μεταξύ της συγκεκριμένης εταιρείας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το βασικό όφελος για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη και επομένως και για την Ελλάδα, που προκύπτει από αυτήν τη συμφωνία είναι ότι δημιουργείται ένα ευρύ φάσμα για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και του ξεπλύματος χρήματος από τις πωλήσεις τσιγάρων της «PHILIP MORRIS».

Η ισχύς αυτής της συμφωνίας είναι δωδεκαετής και θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα άρθρα της επικεντρώνονται πάνω σε τρεις άξονες.

Ο πρώτος άξονας έχει το χαρακτήρα της εγγύησης με τη μορφή αυστηρών οικονομικών προστίμων. Τα πρόστιμα αυτά, υποχρεούται να τα καταβάλλει η εταιρεία σε οποιαδήποτε περίπτωση κατάσχεσης προϊόντων στο μέλλον και μπορούν να ανέλθουν ως και στο 500% των δασμών και των φόρων, που αναλογούν σε μεγάλη ποσότητα κατασχθέντων αυθεντικών τσιγάρων της «PHILIP MORRIS». Εκτός, όμως, από αυτά τα πρόστιμα, προβλέπονται και χρηματικά ποσά –αναφέρθηκε και ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σ' αυτό– τα οποία θα καταβληθούν από την εταιρεία ως αποζημίωση για το σύνολο των απωλεσθέντων δασμών και φόρων, οι οποίοι θα επιβάλλονταν στα τσιγάρα της συγκεκριμένης εταιρείας εάν αυτά περνούσαν στη λιανική αγορά των κρατών-μελών.

Το συνολικό ποσό, το οποίο θα καταβάλει η εταιρεία στα δέκα κράτη-μέλη που ξεκίνησαν την αντιδικία μαζί της, είναι περίπου 1.000.000.000 δολάρια και η χώρα μας προβλέπεται να συμμετέχει σε αυτό το ποσό με το ποσοστό 6,35%. Το ποσό δηλαδή το οποίο θα πάρει η χώρα μας είναι για την ακρίβεια της τάξης των 63,5 εκατομμυρίων δολαρίων.

Ο δεύτερος άξονας πάνω στον οποίο κινούνται οι προβλέψεις της συγκεκριμένης συμφωνίας, περιλαμβάνει ένα σύνολο πρωτοκόλλων συμμόρφωσης, σχεδιασμένα να προστατεύσουν από το λαθρεμπόριο και το ξέπλυμα χρήματος. Πρόκειται για κανόνες τους οποίους είναι υποχρεωμένη να εφαρμόσει η «PHILIP MORRIS» απέναντι στα κράτη-μέλη με τα οποία συμβάλλεται. Τα πρωτόκολλα αυτά, για παράδειγμα, απαιτούν την ενημέρωση ηλεκτρονικών αρχείων και τη διάθεση αυτών των αρχείων από την εταιρεία στις αντίστοιχες ελεγκτικές κοινοτικές υπηρεσίες, όταν ζητηθούν αυτά τα αρχεία.

Ο τρίτος άξονας περιλαμβάνει πρωτόκολλα αναζήτησης και εντοπισμού τα οποία βοηθούν τις ευρωπαϊκές υπηρεσίες να αποτρέψουν το λαθρεμπόριο τσιγάρων στο μέλλον. Τα πρωτόκολλα για παράδειγμα περιέχουν υποχρεώσεις για τη σήμανση των χαρακτηριστικών των κιβωτίων και τη σήμανση των πακέτων των τσιγάρων.

Είναι φανερό ότι με όλες αυτές τις δεσμεύσεις, τις οποίες αναλαμβάνει, η συγκεκριμένη εταιρεία, μπαίνει προ των ευθυνών της απέναντι σ' αυτό το φαινόμενο της λαθρεμπορίας τσιγάρων της στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιπλέον η ίδια η εταιρεία μετατρέπεται σε εγγυητή της παύσης του λαθρεμπορίου.

Με την ευκαιρία θα ήθελα να τονίσω ότι το συνολικό ποσό, το οποίο έχει έλθει μέχρι σήμερα στη χώρα μας είναι περίπου 25.000.000 ευρώ. Σύμφωνα με τη συμφωνία, το 50% της αποζημίωσης θα καταβληθεί στα πρώτα τρία χρόνια και το υπόλοιπο 50% θα καταβληθεί στα επόμενα χρόνια μέχρι τη λήξη της ισχύος της συμφωνίας, που επαναλαμβάνω είναι δωδεκαετής. Και από αυτό το ποσό ήδη η χώρα μας έχει χρησιμοποιήσει το πρώτο μέρος για την προμήθεια δύο αντιλαθρεμπορικών σκαφών της τελωνειακής υπηρεσίας. Το κόστος των δύο πρώτων αντιλαθρεμπορικών σκαφών θα είναι της τάξης του 1,4 εκατομμυρίων ευρώ.

Ευχαριστώ πολύ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κυρία Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Δεν υπάρχει περαιτέρω συζήτηση, κύριε συνάδελφε. Το ξέρετε πολύ καλά, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, δώσατε το λόγο στους κυρίους Υπουργούς και από εκεί και πέρα ζητάτε από τα κόμματα να πουν αν ψηφίζουν ή δεν ψηφίζουν το νομοσχέδιο. Δηλαδή, για ποιο λόγο έγινε αυτός ο διάλογος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Με συγχωρείτε, το άρθρο λέει ότι δίδεται ο λόγος στους Υπουργούς. Σας είπα να διαβάσετε το άρθρο 108 παράγραφος 5.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Εάν δεν μείναμε ικανοποιημένοι δεν θα απαντήσουμε για την τελική μας επιλογή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όχι, σε αυτήν τη διαδικασία δεν θα απαντήσετε. Σε άλλη διαδικασία μπορεί να έρθει το θέμα και να πάρετε απαντήσεις.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Με συγχωρείτε, δεν μπορούμε να έχουμε το λόγο για να ...

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Πρόκειται για σημαντικά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όχι κύριε Παπαϊωάννου, το ξέρετε πολύ καλά. Είστε παλαιός κοινοβουλευτικός σε αυτήν την Αίθουσα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Να πούμε γιατί; Ο κ. Κολιοπάνος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κάντε μία επερώτηση, φέρτε το στην επιτροπή και θα πάρετε όλες τις απαντήσεις.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, ας αλλάξουν λίγο την επωνομία του νομοσχεδίου και να βάλουν το «PHILLIPS MORRIS» μέσα. Ντρέπονται;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ!

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων αυτής».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων

αυτής», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δεύτερο, όπως προστέθηκε στη Διαρκή Επιτροπή και με τη νομοτεχνική βελτίωση του κυρίου Υπουργού;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς το άρθρο δεύτερο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως προστέθηκε στη Διαρκή Επιτροπή και με τη νομοτεχνική βελτίωση του κυρίου Υπουργού.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων αυτής», έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων αυτής», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Λόγω του μεγάλου όγκου της Σύμβασης το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ' αριθμ. 3530 δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθμ. 36 Α' ΦΕΚ της 23/2/2007).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα, να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο, για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

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

Υπουργείο Εθνικής Άμυνας

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους Ελληνικούς Αερολιμένες και άλλες διατάξεις».

Στο νομοσχέδιο αυτό ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Απόστολος Σταύρου, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος κ. Κολοζώφ ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Νίκο Γκατζή.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλαβάνος, ορίζει ως ειδικό αγορητή τον κ. Θανάση Λεβέντη.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πριν μπούμε στη συζήτηση, κυρία Πρόεδρε, θέλω να κάνω μερικές τροποποιήσεις. Μετά τη συζήτηση που είχαμε και στην επιτροπή, προέκυψαν μερικές διορθώσεις και αναφέρονται στα εξής άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, αυτές που είναι μόνο νομοτεχνικές, θα τις διανεύουμε. Πείτε όσες είναι τροποποιήσεις ουσίας.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σύμφωνα. Πάντως, έτσι κι αλλιώς τις έχω μοιράσει στους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ωραία. Εάν θέλετε, όμως, να εξηγήσετε κάτι, ευχαρίστως.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα να αναφερθώ σε μερικές.

Στο άρθρο 2 παράγραφος 2, στην τέταρτη σειρά διαγράφονται οι λέξεις «στα λοιπά αεροδρόμια» και αντικαθίστανται με τις λέξεις «στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας», όπως μου το ζητήσανε οι συνάδελφοι. Με τη ρύθμιση αυτή αποκαθίσταται η ανησυχία που εκφράστηκε ότι η αρχή δεν θα έχει τον έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στο άρθρο 4, παράγραφος 1, περίπτωση β', είναι λεκτική η διόρθωση και δεν την αναφέρω.

Άρθρο 6 παράγραφος 1.

Στην τρίτη σειρά αντικαθίσταται η λέξη «τέσσερα» σε «δυο».

Το «α. Τμήμα Συντονισμού» μετονομάζεται σε Τμήμα «Συντονισμού και Πληροφορικής».

Το «β τμήμα Στατιστικής Ελέγχου και Παρακολούθησης» μετονομάζεται σε «Τμήμα Διοικητικής Μέριμνας».

Καταργούνται τα «γ» και «δ» τμήματα.

Με άλλα λόγια, αγαπητοί συνάδελφοι, μειώνονται τα Τμήματα της διεύθυνσης διοικητικών υπηρεσιών από τέσσερα σε δυο, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των υπαλλήλων, άρα και των προσλήψεων, γιατί είχατε εκφράσει ορισμένες επιφυλάξεις.

Άρθρο 15 παράγραφος 10.

Προστίθεται η λέξη «εκπαιδευτικές» μετά τη λέξη «δεκατέσσερις», προκειμένου να μην υπάρξει έμμεση αύξηση των ωρών εκπαίδευσης.

Επίσης, κάτι που μου ζήτησε η πλειοψηφία των συναδέλφων, αλλά κυρίως ο εισηγητής της Μειοψηφίας. Στο άρθρο 16 η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.1. Τροποποιούνται οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 6

του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) ως ακολούθως:

α. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 34 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Η απαγόρευση αυτή επεκτείνεται και στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών».

β. Η παράγραφος 6 του άρθρου 34 αντικαθίσταται ως εξής: «Οι διατάξεις της παραγράφου 5 ισχύουν και για την ίδρυση και λειτουργία δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.».

Με άλλα λόγια, γίνεται δεκτό το αίτημα, κυρίως της Αντιπολίτευσης και επανέρχεται ο περιορισμός των επτά ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. που ίσχυε με τις διατάξεις του ν.2963/2001.

Άρθρο 17 παράγραφος 2.

Στην τρίτη σειρά, οι λέξεις «μέχρι έντεκα (11) ετών» αντικαθίστανται από «μέχρι οκτώ (8) ετών».

Στην έκτη σειρά, στην ίδια παράγραφο, οι λέξεις «είκοσι επτά (27) ετών» αντικαθίστανται από «είκοσι τριών (23) ετών».

Και εδώ γίνεται το αίτημα των περισσότερων συναδέλφων δεκτό, όλων των κομμάτων, για μείωση του χρόνου κυκλοφορίας των σχολικών λεωφορείων.

Άρθρο 17 παράγραφος 7.

Και εδώ γίνεται δεκτό εν μέρει το αίτημα των συναδέλφων, για λιγότερη αύξηση των ορίων ηλικίας των ταξί.

Στο εδάφιο 6.α. επέρχονται οι παρακάτω αλλαγές:

Στην τέταρτη σειρά αντί «δεκατριών (13) ετών» αντικαθίσταται «δώδεκα (12) ετών»

Στην πέμπτη σειρά αντί «δεκαπέντε (15) ετών» αντικαθίσταται «δεκαεσσάρων (14) ετών»

Στην τέταρτη σειρά αντί «δεκαέξι (16) ετών» αντικαθίσταται «δεκαπέντε (15) ετών»

Στο εδάφιο β και στη δεύτερη σειρά αντί «δεκαοκτώ (18)» αντικαθίσταται «δεκαεπτά (17) ετών».

Επίσης στο άρθρο 17 παράγραφος 9, μιλάμε για παράταση της σύμβασης έργου των Κ.Τ.Ε.Α. που αποφασίστηκε ομόφωνα. Στην έβδομη σειρά, αντί «2016» αντικαθίσταται με «2019».

Άρθρο 19 παράγραφος 6.

Στην όγδοη σειρά, μετά τη φράση «οι ανωτέρω επιχειρήσεις» προστίθενται μέσα σε παρένθεση οι λέξεις («μεταφορικές ή μη») προκειμένου να διευκρινιστεί ότι τα αυτοκίνητα αυτά χορηγούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά πλάσματος αίματος.

Τέλος, άρθρο 25 περίπτωση δ'. Η περίπτωση δ' του άρθρου 25 με την οποία καταργείται η παράγραφος 7 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983, απαλείφεται.

Είναι στις καταργούμενες διατάξεις και αυτή η διαγραφή είναι απαραίτητη, καθ' ότι στην πραγματικότητα η παράγραφος 7 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983 δεν καταργείται, αλλά τροποποιείται και συνεπώς δεν ανήκει στις καταργούμενες διατάξεις του άρθρου 25 του νομοσχεδίου.

Αυτά, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ να τα καταθέσετε και στα Πρακτικά, κύριε Υπουργέ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ – Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες διορθώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Μαρκόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισηγούμαι σήμερα ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο ασχολείται κατ' αρχάς και πρωτευόντως με τη σύσταση μιας αρχής, της αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου –ο διεθνής όρος είναι slots- χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες. Εκτός, όμως, απ' αυτήν την αρχή, το νομοσχέδιο, το οποίο θα παρουσιάσω ομαδοποιημένο εν πολλοίς, για να μπορέσω να διευκολύνω και την επικοινωνία και τον επεξηγηματικό μου ρόλο σε αυτήν την Αίθουσα, αποτελείται από άλλα τρία κεφάλαια. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά την εισαγωγή του ψηφιακού ταχογράφου. Το τρίτο κεφάλαιο αποτελείται από πολλές διατάξεις, που ρυθμίζουν ζητήματα χερσαίων μεταφορών και απασχολούν πολλές επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες της κοινωνίας μας και το τέταρτο κεφάλαιο ρυθμίζει ζητήματα ηλεκτρονικών επικοινωνιών.

Ξεκινάμε, λοιπόν, από την Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και το λεγόμενο slots. Τι είναι ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης στα αεροδρόμια και αφορά τις αεροπορικές εταιρείες; Είναι η δυνατότητα τους να προσγειώνονται, να απογειώνονται, να αναμένουν στον εναέριο χώρο δράσης ενός αεροδρομίου. Κάποτε υπήρχε μία μονάχα συνήθως κρατική εταιρεία αερομεταφοράς σε κάθε χώρα. Σήμερα υπάρχουν περισσότερες εταιρείες. Υπάρχουν ζητήματα ανταγωνισμού. Υπάρχουν ζητήματα που πρέπει να θεσμοθετηθούν και έχουν σχέση με τη διάθεση αυτού του χρόνου, που είναι ιδιαίτερος ακριβός και πολύτιμος στα ζητήματα του ανταγωνισμού. Έτσι, λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να χορηγήσει τη διακριτική δυνατότητα αυτής της αρχής, να την πάρει από τις αεροπορικές εταιρείες και να τη δώσει σε μία αρχή, στην οποία θα συμμετέχουν όλες, για να υπάρχει μία αυτορύθμιση των οικονομικών συμφερόντων, αλλά και της ασφάλειας του εναερίου χώρου.

Στην πατρίδα μας αυτήν την αρχή, δηλαδή τη διάθεση του διαθέσιμου χρόνου την είχε η Υπηρεσία Ασφαλείας. Σήμερα με την αρχή αυτή θα υπάρχει ένα διοικητικό συμβούλιο, το οποίο θα ρυθμίζει όλα αυτά τα ζητήματα. Αυτό το επταμελές διοικητικό συμβούλιο θα αποτελείται από έναν πρόεδρο πλήρους και αποκλειστικής εργασίας και από άλλα έξι μέλη. Τα δύο είναι από την Υπηρεσία Ασφαλείας, ένα από το Διεθνή Αερολιμένα, δύο από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες δρουν στον ελληνικό χώρο και μία θέση ακόμα από την Ένωση των Αεροπορικών Εταιρειών.

Θεωρώ ότι, πέραν της υποχρέωσής μας να εναρμονιστούμε με αυτήν την ευρωπαϊκή διαδικασία, είναι ιδιαίτερα σημαντικό και δίκαιο, γιατί μαζί με τα υπόλοιπα άρθρα του συγκεκριμένου κεφαλαίου –όπου ρυθμίζεται η αποστολή της συγκεκριμένης αρχής, οι υπηρεσίες της συγκεκριμένης αρχής, τις οποίες πριν από λίγο η πολιτική ηγεσία τις περιέκοψε μετά από τη συζήτηση που είχαμε στην επιτροπή, η δυνατότητά της να μεταφέρει και να συλλέγει πληροφορίες, να επεμβαίνει στο αποκλειστικό της έργο, το γεγονός ότι οικονομικά θα είναι αυτοτελής, διότι τα έσοδά της θα προκύπτουν από τα έσοδα των αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες θα ρυθμίζουν τον εναέριο χώρο τους απ' αυτήν την αρχή νομίζω ότι όλοι έχουμε να κερδίσουμε. Από τη μία πλευρά, η πατρίδα μας κερδίζει την ασφάλεια των πτήσεων στη ρύθμιση της διαδικασίας και της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών και τις καλές τους σχέσεις με την πολιτεία. Από την άλλη πλευρά, δεν αφαιρείται από την πολιτεία το δικαίωμα αυτό δεδομένου ότι η αρχή αυτή είναι κομμάτι της πολιτείας. Απλά διατηρεί την ανεξαρτησία των αποφάσεων με βάση την επιστημονική της αποστολή και τη δυνατότητά της να υπεισέρχεται σε αυτά τα ζητήματα.

Παράλληλα, υπάρχει μία αύξηση των επιθεωρητών πτήσεων στους είκοσι πέντε. Οφείλουμε εδώ να πούμε ότι η Ελλάδα και η «Ολυμπιακή Αεροπορία» έχει μπει στο υψηλότερο σκαλί πιστότητας, ασφάλειας αεροπορικής εταιρείας.

Οι επιθεωρήσεις των αεροπορικών εταιρειών, σε ό,τι αφορούν την Υπηρεσία Ασφαλείας, έχουν δεκαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια, λόγω των υποχρεώσεων που έχουμε, άρα οι δεκατρείς από τους δεκαπέντε, που θα έπρεπε να έχουμε, γιατί δεν

βρέθηκαν καν δεκαπέντε από την Υ.Π.Α. για να χρεωθούν το έργο και να πάρουν τον τίτλο του Επιθεωρητή Ασφαλείας Πτήσεων, δεν φτάνουν. Οφείλουμε να τους αυξήσουμε στους είκοσι πέντε. Το θεωρώ και αυτό θετικό και δεν νομίζω ότι κάποιος σε αυτήν την Αίθουσα θα έχει αντίρρηση στην κατεύθυνση του συγκεκριμένου άρθρου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εισάγεται η έννοια, οι διαδικασίες, οι λεπτομέρειες, τα συνεργεία, οι επιθεωρήσεις και οι ποινές αυτών, που δεν τηρούν αυτό που λέγεται ψηφιακός ταχογράφος. Τι είναι ο ψηφιακός ταχογράφος; Είναι η δυνατότητα να καταγράφονται οι ώρες λειτουργίας του αυτοκινήτου, οι ώρες εργασίας του οδηγού, οι ώρες ανάπαυσής του, η ταχύτητα κίνησης του αυτοκινήτου και άλλα στοιχεία των χερσαίων μεταφορών, που αφορούν τις επαγγελματικές βεβαίως μεταφορές, ώστε να μπορούν να ελέγχονται όποτε χρειάζεται. Είναι μια ρύθμιση ευρωπαϊκή, που έχει να κάνει με την ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών. Είναι μια υποχρέωσή μας, η οποία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και για εμάς έχει ξεκινήσει από το Μάιο του τρέχοντος έτους, και επομένως οφείλουμε να το ρυθμίσουμε για να μπορούμε να το επιτηρήσουμε κιόλας. Είναι ένας ακόμα εκσυγχρονισμός στη συγκεκριμένη κατεύθυνση, τον οποίο καλείται να κάνει η χώρα μας, και νομίζω ότι τον κάνει κατά τον καλύτερο τρόπο με όλες τις λεπτομέρειες, οι οποίες χρειάζονται και αναφέρονται στο δεύτερο κεφάλαιο του παρόντος νομοσχεδίου.

Στο τρίτο κεφάλαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το οποίο αφορά τις χερσαίες μεταφορές, περιλαμβάνονται πάρα πολλές ρυθμίσεις. Θα τις ομαδοποιήσω σήμερα στην κατ' αρχήν συζήτηση του νομοσχεδίου, θα τις ομαδοποιήσω αναλόγως της κατεύθυνσης ενδιαφέροντος για να διευκολύνω τη συζήτηση.

Το πρώτο κομμάτι αφορά τη χορήγηση αδειών οδήγησης σε σχέση κυρίως με τις αναπηρικές συντάξεις. Τι γινόταν μέχρι τώρα; Μέχρι τώρα ο αιτών αναπηρική σύνταξη ήταν υποχρεωμένος να καταθέσει και την άδεια οδήγησης. Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένας άνθρωπος, ο οποίος ενδεχομένως αποκτήσει το δικαίωμα αναπηρικής σύνταξης δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να οδηγήσει ένα κλασικό αυτοκίνητο ή ένα ειδικό αυτοκίνητο. Άρα, λοιπόν, εδώ καλούμαστε από τη μια πλευρά να διασφαλίσουμε την ορθή και ορθολογιστική διανομή των αναπηρικών συντάξεων, από την άλλη πλευρά, όμως, να διευκολύνουμε τον πολίτη, ο οποίος μπορεί να οδηγήσει. Έτσι, λοιπόν, θεσμοθετούνται οι Διαικείς Ιατρικές Επιτροπές, οι οποίες καλούνται εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος να απαντήσουν αν ο συγκεκριμένος έχει δικαίωμα να οδηγήσει, ανεξαρτήτως του πότε θα πάρει την αναπηρική του σύνταξη.

Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και για αυτούς, οι οποίοι δεν έχουν άδεια οδήγησης, ενώ αυτοί οι οποίοι χάνουν το δικαίωμα τους να οδηγούν, λόγω ψυχρωματικών παθήσεων μπορούν να το ξαναπάρουν, όταν εκλείψουν αυτές οι ψυχρωματικές παθήσεις, χωρίς να δώσουν εξετάσεις οδήγησης, εφόσον αυτές οι ιατρικές επιτροπές γνωματεύσουν αντίστοιχα. Είναι ένα σύμπλεγμα διατάξεων, το οποίο φαινομενικά ίσως δείχνει ότι είναι πολύπλοκο, σας διαβεβαίω, όμως, ότι λύνει πάρα πολλά κοινωνικά ζητήματα, χωρίς να βάσει σε καμία περίπτωση –και να μην το διανοηθεί κανείς αυτό, γιατί έγινε η αντίστοιχη συζήτηση στην επιτροπή μας- σε κίνδυνο τις μεταφορές.

Υπάρχουν, επίσης, στο τρίτο κεφάλαιο του παρόντος νομοσχεδίου διατάξεις, οι οποίες αφορούν τα ταξί. Εισάγεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η υποχρέωση εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος του ταξιμέτρου στα αγοραία. Ο λόγος είναι –και οφείλουμε να πούμε ότι σ' αυτό δεν διαφώνησε η ομοσπονδία των ιδιοκτητών- να διατηρήσουμε την πιστότητα μας και την πιστότητα της επαγγελματικής τάξης στους τουρίστες και στους Έλληνες επιβάτες και να διατηρήσουμε σε τελική ανάλυση ένα σταθερό status τιμών, το οποίο έχει να ωφελήσει και τους επαγγελματίες, αλλά και τους πελάτες.

Παρατείνεται η άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων των ταξί κατά δύο χρόνια, όπως είπε πριν από λίγο ο κύριος Υπουργός, για άνω των χιλίων εννιάκοσιων πενήντα κυβικών και σε ένα χρόνο στις περιοχές, που είναι πάνω από τρεις χιλιάδες κατοίκους.

Είναι ένα αίτημα της ομοσπονδίας, το οποίο είναι λογικό και πιστεύω ότι δεν θα δημιουργήσει κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα. Επιτρέπεται η κίνηση των ταξί στους λεωφορειόδρομους της Θεσσαλονίκης, όσο διαρκούν τα μεγάλα έργα. Και αυτό ήταν ένα πάγιο αίτημα, το οποίο θα βοηθήσει και τις επιβατικές μεταφορές. Εισάγεται για πρώτη φορά η δυνατότητα απόκτησης υβριδικών, οικολογικών ταξί, με κυβισμό χιλίων διακοσίων κυβικών, έτσι ώστε, πρώτον, να είναι εύκολο να αγοραστούν και δεύτερον, να είναι προτιμητέα για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος. Επίσης, θεωρώ ότι είναι μια διάταξη ιδιαίτερα σημαντική. Τέλος, η διαδικασία των προστίμων για τα αυτοκίνητα των εταιρειών μισθώσεων πρέπει να βαρύνει τους οδηγούς και όχι βέβαια τις εταιρείες.

Υπάρχουν διατάξεις, οι οποίες αφορούν τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Όπως ξέρετε, τα Κ.Τ.Ε.Λ. είναι ανώνυμες εταιρείες. Κάνουν ένα αποκλειστικά συγκοινωνιακό έργο στο επίπεδο των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Παρατείνεται η αποκλειστικότητα του έργου τους μέχρι το 2019. Ο λόγος είναι σαφής. Αφορά τη στήριξη τους, την επιβίωσή τους. Όλοι γνωρίζουμε ότι μέχρι το 2019 υπάρχουν leasing και υποχρεώσεις αυτών των εταιρειών. Η απελευθέρωση των υπηρεσιών και το συγκοινωνιακό έργο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν θα έπρεπε σε καμιά περίπτωση να βάλει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των Κ.Τ.Ε.Λ.. Άρα, νομίζω ότι σ' αυτήν τη διάταξη οφείλουμε να συμφωνήσουμε όλοι, όπως επίσης και στην επόμενη διάταξη, που υποχρεώνει τα Υπουργεία να έχουν σε ειδικούς λογαριασμούς για τη μεταφορά μέσω του Κ.Τ.Ε.Λ., του ειδικού προσωπικού, των φοιτητών, των σπουδαστών και των αναπήρων, που έχουν μειωμένα εισιτήρια. Τα Υπουργεία Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ή Εθνικής Άμυνας ή άλλα δεν είχαν ειδικούς λογαριασμούς και όλοι ξέραμε ότι μέχρι τώρα γινόμασταν μεσολαβητές, για να εξασφαλίσουμε αυτά τα χρήματα για τα Κ.Τ.Ε.Λ..

Θεσσαλονίκη: Ανταλλαγή των οικοπέδων δύο στρατοπέδων, μεταξύ Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Ο.Σ.Ε., για τη δημιουργία εμπορευματοκέντρου, το οποίο θα βοηθήσει πάρα πολύ την εθνική μας οικονομία, αλλά και τη Θεσσαλονίκη σαν οικονομικό κέντρο της βόρειας Ελλάδας και των Βαλκανίων. Αυτή η ανταλλαγή των οικοπέδων είναι μια κίνηση, που διευκολύνει τη δημιουργία του εμπορευματοκέντρου.

Υπάρχουν διατάξεις, οι οποίες έχουν να κάνουν με τις εξετάσεις των οδηγών. Πρώτα απ' όλα, για τους εκπαιδευτές, δεν επιτρέπεται πάνω από δεκατέσσερις ώρες εκπαίδευση την ημέρα, για να αποφύγουμε έτσι ψευδείς δηλώσεις και το να γίνονται λιγότερα μαθήματα στους εκπαιδευόμενους. Υπάρχει η δυνατότητα του Υπουργείου Μεταφορών να δίνει εξεταστές στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, όταν αυτές δεν έχουν προσωπικό. Επίσης υποχρεώνει τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις στην ηλεκτρονική σύνθεση των επιτροπών που κάνουν τις εξετάσεις, καθώς επίσης και στη μηχανογράφηση της θεωρητικής εξέτασης. Όλα αυτά είναι ένα σύμπλεγμα άρθρων, που έχουν να κάνουν με την εκπαίδευση των οδηγών και με τη βελτίωση της ποιότητας των αδειών διπλώματος που δίνουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο ίδιο κεφάλαιο υπάρχουν ρυθμίσεις για τα Κ.Τ.Ε.Ο.. Εισάγονται οι έννοιες των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. για μοτοσυκλέτες και γενικότερα για τα δίκυκλα. Εισάγονται διευκολύνσεις στις προδιαγραφές των οικοπέδων σχετικά με τους περιβαλλοντικούς όρους κ.λπ. για τη δημιουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία μέχρι τώρα έχουν αγκαλιαστεί με εμπιστοσύνη ανά την Ελλάδα και έχουν δώσει διέξοδο σε ζητήματα που υπήρχαν σε σχέση με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. Εισάγεται η απαγόρευση λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., εκτός από τους εμπόρους αυτοκινήτων, στην κατεύθυνση των ιδιοκτητών συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, για να αποφύγουμε δυσάρεστα φαινόμενα.

Επίσης παρατείνεται η πιστοποίηση των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο., για να μη χάσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε σχέση με τα ιδιωτικά. Στο ίδιο κεφάλαιο, υπάρχουν άρθρα που αφορούν τις οδικές μεταφορές, τις εμπορευματικές μεταφορές και τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως, που για πρώτη φορά μπορούν να μεταβιβάζονται. Δεν υπάρχει η υποχρέωση της αποκλειστικότητας. Δίνονται νέες άδειες αποκλειστικά για τη μεταφορά βιολο-

γικών υγρών, άδειες μόνο για τη μεταφορά αίματος και πλάσματος για ένα μεγάλο διαγωνισμό ο οποίος βρίσκεται εν εξέλιξη από το Υπουργείο Υγείας και διασφαλίζει τη μεταφορά αυτών των βιολογικών υγρών.

Βεβαίως, χρειάζονται νέες άδειες και ειδικές προδιαγραφές για τη μεταφορά τους.

Υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Ελληνικής Αστυνομίας σε σχέση με τις άδειες που αφαιρούνται και τις ποινές. Επίσης, υπάρχει η υποχρέωση της Ελληνικής Αστυνομίας και του αντίστοιχου κέντρου να τυπώνει μόνο τα διπλώματα, χωρίς να αφαιρείται τίποτε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σε σχέση με τις διαδικασίες εξέτασης και αδειοδότησης των διπλωμάτων.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο υπάρχουν ρυθμίσεις που αφορούν τις ψηφιακές επικοινωνίες. Τα ευρυζωνικά δίκτυα -τα οποία είναι αιτούμενα για τη χώρα μας σε συγκεκριμένο άρθρο, το οποίο στηρίζεται στην τρίτη προγραμματική περίοδο, στα οποία έχουμε μείνει πίσω και τα οποία είναι ο μόνος μοχλός για φτηνό διαδίκτυο, για εύχρηστο διαδίκτυο που το ζητάμε όλοι και κυρίως η νέα γενιά- με ένα σύμπλεγμα διατάξεων διευκολύνονται. Διευκολύνονται αυτοί οι οποίοι κάνουν αιτήσεις για να μπουν στα ευρυζωνικά δίκτυα, για να αποφύγουμε τα προσκόμματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που μερικές φορές αδιαφορεί ή δεν συλλαμβάνει το ακριβές αντικείμενο ή εν πάση περιπτώσει, δεν απαντάει για οποιονδήποτε λόγο. Αν δεν απαντήσει αρνητικά εντός συγκεκριμένου σύντομου χρονικού διαστήματος, πρέπει να θεωρείται θετική η απάντησή της, καθώς επίσης, το σύμπλεγμα πολιτείας και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, διευκολύνοντας την επιχειρηματικότητα, σ' έναν τομέα ο οποίος επιδοτείται υπερβολικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τον οποίο δεν έχουμε μέχρι τώρα χρησιμοποιήσει ή που όταν προσπαθήσαμε, συναντήσαμε προσκόμματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό, όπως και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ασχολείται με πάρα πολλές επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες, λύνει πάρα πολλά ζητήματα και εισάγει μια αρχή. Θεσμοθετεί τον ταχογράφο και λύνει ζητήματα, τα οποία ουσιαστικά αποτελούσαν χρόνια αιτήματα επαγγελματικών κλάδων και υπό αυτήν την έννοια, το θεωρώ θετικό, το θεωρώ σημαντικό. Από τη συζήτησή μας στην επιτροπή, φάνηκε το ενδιαφέρον όλων των συναδέλφων με τις διορθωτικές ή άλλες παρεμβάσεις οι οποίες υπήρξαν και θεωρώ ότι η ψήφισή του είναι επ' ωφελεία της κοινωνίας και ουσιαστικά αναδεικνύει το ενδιαφέρον της πολιτείας και της Κυβέρνησης στο να λύνει προβλήματα, να διευθετεί ζητήματα για ένα καλύτερο αύριο, για πιο σύγχρονη Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο εισηγητής του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ο συνάδελφος κ. Εμμανουήλ Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σημαντικό νομοσχέδιο. Δεν είναι μόνο σημαντικό, γιατί δημιουργεί μια νέα αρχή, που αποτελεί υποχρέωσή μας από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά γίνεται σημαντικό και γιατί περιλαμβάνει σωρεία διατάξεων, που αφορούν πολλές κοινωνικές ομάδες και βέβαια έχει μια βασική αρχή: Το πώς η Κυβέρνηση θα εξυπηρετήσει στοχευμένα, όπως είπαμε και στην επιτροπή, συμφέροντα. Αυτό θα το πούμε παρακάτω και θα το αποδείξουμε, γιατί πραγματικά είναι πολύ σημαντικό να ξέρει ο ελληνικός λαός πώς πορεύεται αυτή εδώ η Κυβέρνηση, που εκεί που έχει υποχρέωση, πορεύεται με πολύ καθυστέρηση.

Για παράδειγμα, πέρασε μεγάλο διάστημα, μετά την τροποποίηση της οδηγίας του 2004, για τη δημιουργία αυτής της Αρχής. Το φέρνεται σχεδόν μετά από τρία χρόνια και το ίδιο κάνετε και για τους «ανοικτούς ουρανούς». Έγινε προσφυγή εναντίον μας προχθές, κύριε Υπουργέ, στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, ακριβώς γιατί καθυστερούμε να δημιουργήσουμε την ανεξάρτητη αρχή που προβλέπεται. Είναι μια τακτική σας, που δεν ξέρω πώς να τη χαρακτηρίσω, αλλά που δείχνει, όμως, ότι

η Κυβέρνηση ολιγωρεί σ' αυτά που αποτελούν υποχρέωσή μας. Πρέπει να προχωρήσουμε για τον εκσυγχρονισμό της χώρας σε μια σωστότερη κατεύθυνση. Εκεί, όμως, που δεν πρέπει να κάνετε ενέργειες, προβαίνετε σε ενέργειες ακριβώς για να διαμορφώσετε άλλες καταστάσεις σε σχέση με συγκεκριμένα συμφέροντα.

Θεωρώ θετικό το ότι κάνατε δεκτές κάποιες, πολύ επί μέρους, από τις επισημάνσεις μας στην επιτροπή. Για παράδειγμα, αυτή η αρχικά εντελώς καθαρή αντίληψή σας για το πώς θα δώσετε τα Κ.Τ.Ε.Ο. σε μια πολυεθνική εταιρεία και η αλλαγή θέσης θεωρώ ότι είναι κάτι πολύ σημαντικό, αλλά αφήνετε πάλι το «παράθυρο ανοικτό».

Αφήνετε το «παράθυρο ανοικτό» με το να καταστρατηγείτε την ευρωπαϊκή οδηγία, που λέει ότι όλοι έχουν το δικαίωμα, όπως και κάποιοι άλλοι που συμμετέχουν σε εταιρείες και όχι μόνο η πολυεθνική εταιρεία, η οποία έχει μεν τα επτά Κ.Τ.Ε.Ο. σε όλη την Ελλάδα ως ιδιοκτησία της, αλλά έχει και τη franchise διαδικασία για τα υπόλοιπα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. που λειτουργούν σήμερα.

Θέλω να πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι μέχρι το τέλος της συζήτησης θα δείτε και τις άλλες επισημάνσεις που έχουμε κάνει, γιατί στην επιτροπή δεσμευθήκατε ότι θα δείτε πολλά θέματα. Είδατε όμως, δυστυχώς, ένα πολύ περιορισμένο αριθμό θεμάτων.

Παρατηρώ, επίσης, κάτι το οποίο βλέπω για πρώτη φορά στη διάρκεια των μέχρι σήμερα θητειών μου στη Βουλή. Ενώ στην επιτροπή συζητήσαμε με βάση ένα σχέδιο νόμου που δεν είχε τις καταργούμενες διατάξεις, σήμερα το σχέδιο νόμου που έχει έρθει εδώ, έχει αυτές τις διατάξεις.

Θετικό μιν, αλλά έπρεπε να υπήρχαν από την αρχή για να μην υποχρεωνόμαστε να ανατρέχουμε στη νομοθεσία, για να βρούμε τις διατάξεις που καταργείτε ή που, εν πάση περιπτώσει, θα θέλατε να «περάσετε στο ντούκου», όπως λέμε. Αυτό δείχνει τη λογική και τη νοοτροπία σας. Επίσης, αποδεικνύει και αυτά που λέμε για το «βιαστικό νομοσχέδιο».

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι αποσπασματικό, ρουσφετολογικό, ελλειμματικό, γιατί θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ, τις δώδεκα διαφορετικές ενότητες που περιλαμβάνει αυτό το σχέδιο νόμου, να τις έχετε κάνει τρία διαφορετικά σχέδια νόμων, τα οποία να είναι ολοκληρωμένα, να λύνουν προβλήματα και να αντιμετωπίζουν καταστάσεις των ανάλογων κλάδων.

Δεν το κάνετε, όμως, αυτό. Τα φέρνετε όλα σ' ένα νομοσχέδιο, γιατί μέσα από αυτήν τη διαδικασία θέλετε να περάσετε κάτι άλλο, να βάλετε σωρεία διατάξεις, που προβλέπονται, για να υπάρχουν υπουργικές αποφάσεις. Συγκεκριμένα στο σχέδιο αυτό προβλέπονται δεκατρείς υπουργικές αποφάσεις. Προβλέπονται δεκαεπτά κοινές υπουργικές αποφάσεις και δύο προεδρικά διατάγματα.

Αυτό σημαίνει ότι μ' αυτό το σχέδιο νόμου που τα περιλαμβάνει όλα, ο στόχος σας είναι πώς θα πάρετε εξουσιοδότηση από τη Βουλή, για να υλοποιήσετε στη συνέχεια πράγματα κατά το δοκούν και σύμφωνα με το κομματικό σας συμφέρον. Νομίζω ότι αυτόν δεν αποτελεί σωστή νομοθετική διαδικασία και γι' αυτό ακριβώς το λόγο, εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

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

Το νομοσχέδιο, ταυτόχρονα, είναι βιαστικό και προεκλογικό. Το ότι είναι βιαστικό, προκύπτει απ' αυτό που σας είπα πριν, σε σχέση με τις τροποποιούμενες διατάξεις. Επίσης, είναι προεκλογικό, γιατί προσπαθεί να λύσει κάποια δευτερεύοντα ζητήματα, που είναι πολυσυζητημένα ενδεχομένως ή που δημιουργούν κάποια προβλήματα, αλλά από την άλλη, παρέχει αφειδώς δυνατότητες σε κάποιους να εκμεταλλευτούν καταστάσεις. Αnéφερα, άλλωστε, πριν τα Κ.Τ.Ε.Ο..

Το πρώτο κεφάλαιο, ένα από τα τέσσερα κεφάλαια, που περιλαμβάνεται και στον τίτλο του νομοσχεδίου, αφορά τη σύσταση της αρχής του συντονισμού των πτήσεων. Εμείς θέλουμε να σας πούμε προκαταβολικά ότι δεν είμαστε αντίθετοι με τη σύσταση αυτής της αρχής, αλλά είμαστε αντίθετοι με τον τρόπο με τον οποίο θέλετε να τη δημιουργήσετε.

Επεσήμανα πριν πως κάνετε δύο τις τέσσερις διευθύνσεις, για να δείξετε προς τα έξω ότι κάνετε οικονομία, αλλά στην πράξη, κάνετε το ακριβώς αντίθετο. Γιατί αν θέλατε, κύριε Υπουργέ, να νομοθετήσετε με βάση τις διαδικασίες που προβλέπονται από την οδηγία, θα συμπεριλαμβανόταν στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και άλλες διατάξεις που υπάρχουν στην οδηγία και είστε υποχρεωμένοι σε κάποιο βαθμό, εάν συμπεριληφθούν εδώ, να τις ακολουθήσετε.

Δεν αναφέρεται πώς θα γίνουν οι προσλήψεις, αν θα ακολουθήσουμε τις διαδικασίες του Α.Σ.Ε.Π.. Ναι μεν δεσμευθήκατε προφορικά στην επιτροπή και είπατε ότι θα φέρετε εδώ διατάξεις, αλλά εμείς δεν είδαμε καμία σχετική διάταξη ούτε καμία σχετική διόρθωση.

Επίσης, θα ήθελα να πω κάτι που αφορά τη σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου της νέας εταιρείας. Και εδώ στοχεύετε να εξυπηρετήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα σε βάρος της Ολυμπιακής, που τόσα χρόνια –από το 1993– και με τόσο κόπο κάνει αυτήν τη δουλειά με παραδειγματικό τρόπο και θα έλεγα ότι αυτό είναι προς έπαινο της «Ολυμπιακής Αεροπορίας».

Επίσης, κάνει αυτήν τη δουλειά με κόστος, όταν αποδεικνύεται εκ των πραγμάτων ότι το κόστος λειτουργίας αυτής της υπηρεσίας, στα πλαίσια της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», μέχρι σήμερα ήταν περίπου 172.000 ευρώ το χρόνο. Εσείς μιλάτε για 300.000 ευρώ για τη σύσταση μιας καινούργιας εντελώς υπηρεσίας, όταν γνωρίζετε ότι αυτά δεν φτάνουν ούτε στο ελάχιστο για να λειτουργήσει αυτή η υπηρεσία. Ποια είναι η σκοπιμότητά σας; Να βάλετε επιπλέον τέλη, για να καλύψετε και αυτό το κενό; Πρέπει να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, πώς ακριβώς σκέφτεστε να αντιμετωπίσετε αυτήν τη διαδικασία.

Επιπλέον, για να φανερί η ρουσφετολογική σας πολιτική, θα σας πω το εξής: Διαθέτετε 670.000 ευρώ για δέκα άτομα, πράγμα που σημαίνει πάνω από 5.000 ευρώ αμοιβή το μήνα, για να καλύψετε τις δέκα επιπλέον θέσεις που δημιουργείτε για τον έλεγχο των πτήσεων.

Αυτό τι σημαίνει, κύριε Υπουργέ; Ότι έχετε συγκεκριμένη στόχευση, ότι θέλετε να επιφέρετε συγκεκριμένες αλλαγές σε βάρος –ενδεχομένως– και των υφιστάμενων υπηρεσιών της χώρας.

Όταν λέτε ότι θα βάξετε στην υπηρεσία αυτή, στην Αρχή αυτή, ακόμη και προσωπικό που θα είναι εποχικό, δηλαδή χωρίς καμία εμπειρία, ο στόχος ποιος είναι; Ενώ γνωρίζετε ότι αυτή η εργασία θέλει εντελώς εξειδικευμένο προσωπικό και εσείς θέλετε με εποχικό προσωπικό να καλύψετε τις ανάγκες, ο στόχος είναι να δημιουργήσετε άλλες καταστάσεις και, κυρίως, να καλύψετε τις ρουσφετολογικές σας δεσμεύσεις. Θα αναφέρουμε βέβαια και στη συζήτηση επί των άρθρων περισσότερες λεπτομέρειες, για να καταφανεί πραγματικά με ποιο τρόπο το αντιμετωπίζετε.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, που αφορά τις διατάξεις σχετικά με τον ταχογράφο, εμείς είπαμε ότι ναι, χρειάζεται αυτός ο ταχογράφος. Εξάλλου, ήταν μια διαδικασία που την είχαμε ξεκινήσει. Όμως, ενώ φέρνετε εδώ τις διατάξεις, στην ουσία δεν έχετε φροντίσει να υπάρχουν οι ταχογράφοι. Δηλαδή, νομοθετούμε στο κενό, διότι τρία χρόνια τώρα δεν έχετε κατορθώσει να ολοκληρώσετε τον προβλεπόμενο διαγωνισμό, για να προμηθευτούμε τους ταχογράφους. Νομοθετούμε χωρίς να έχουμε το υλικό, το μέσο που απαιτείται, για να προχωρήσουμε αυτήν τη διαδικασία, που είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Στο τρίτο κεφάλαιο, πραγματικά υπάρχει η πληθώρα των διατάξεων, όπου έχουμε και τις πιο πολλές αντιρρήσεις. Εδώ παρακολουθούμε ότι υπάρχει αυτή η στόχευση. Είπα κάτι πριν για τα Κ.Τ.Ε.Ο., αλλά με τα Κ.Τ.Ε.Ο. –προσέξτε– κάνετε και κάτι άλλο, το οποίο νομίζω ότι πρέπει να το δείτε, γιατί είναι και αντισυνταγματικό, αλλά είναι και ενάντια στην υφιστάμενη οδηγία. Ενώ, δηλαδή, κάποιοι άνθρωποι έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν Κ.Τ.Ε.Ο., κάνοντας μια εταιρεία, στην οποία δεν θα έχουν τη διαχείριση –όπως, για παράδειγμα, είναι οι επισκευαστές– εσείς προσπαθείτε με την προσθήκη που κάνετε, που είναι κατά παράβαση της οδηγίας, να τους αφαιρέσετε αυτό το δικαίωμα, γιατί γνωρίζετε ενδεχομένως –και το γνωρίζει και η ανταγωνίστρια εταιρεία– ότι οι άνθρωποι αυτοί, οργανωμένοι

όπως θα είναι κατά περιοχή, ενδεχομένως να μπορούν να δημιουργήσουν περισσότερα του ενός Κ.Τ.Ε.Ο.. Άρα, στην πράξη αντιστρατεύονται συγκεκριμένα συμφέροντα. Και γι' αυτό σας είπαμε ότι το νομοσχέδιο είναι ρουσφετολογικό και εξυπηρετεί κατά βάση μεγάλα συμφέροντα.

Και βέβαια πρέπει να πούμε και κάτι άλλο σχετικά με τις άδειες. Στις άδειες προσπαθείτε να περάσετε ένα κλίμα, ότι δήθεν διαμορφώνετε μια νέα κατάσταση που αφορά τους αναπήρους και τους ανθρώπους που πρέπει να ελεγχθούν. Μα και εδώ ακόμη, επειδή υπάρχει πολλή βιασύνη στην κατάρτιση του νομοσχεδίου, θέλουμε να σας πούμε το εξής, ότι δεν προβλέψατε άνθρωποι που έχουν αναπηρία, αλλά έχουν περάσει πριν από λίγο διάστημα από τις Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές, να μην υποχρεώνονται να ξαναπεράσουν.

Αντίθετα, δίνετε μια ευχέρεια χρόνου, συγκεκριμένα δύο χρόνια, για να γίνει αυτή η διαδικασία, που θα έπρεπε να φροντίσετε να γίνει το συντομότερο δυνατόν, για τον απλό λόγο ότι κάποιοι απ' αυτούς ενδεχομένως να μη γνωρίζουν ούτε οι ίδιοι ότι έχουν πρόβλημα και να υποστούν κάποια στιγμή τις συνέπειες της άγνοιάς τους, ενώ θα έπρεπε να ολοκληρωθεί η διαδικασία και να γνωρίζουν ποιοι πραγματικά έχουν τη δυνατότητα να έχουν την άδεια οδήγησης και ποιοι δεν την έχουν, για να μην υποστούν κάποια στιγμή τις συνέπειες. Εκτός και αν δεν σας ενδιαφέρει αυτή η κοινωνική ομάδα και θέλετε, με κάποιους τρόπους που θα εφαρμόσετε, να βγουν οι περισσότεροι από τη μέση. Αυτή είναι, δυστυχώς, η λογική που μπορούμε να διαπιστώσουμε. Γιατί, αλλιώς, δεν εξηγείται αυτή η επιμονή σας να αυξήσετε τον χρόνο, όταν ξέρετε ότι είμαστε η χώρα που μεταθέτουμε συνεχώς τα πράγματα, ενώ θα έπρεπε, αντίθετα, να φροντίζουμε να ολοκληρώνουμε κάποιες διαδικασίες το συντομότερο δυνατόν.

Εμείς λέμε ότι σ' αυτό το κεφάλαιο, όπου προβλέπεται σωρεία διατάξεων, αποφάσεων κ.λπ., θα έπρεπε να είστε πιο συγκεκριμένοι, αν πραγματικά θέλατε να νομοθετήσουμε και να δεχθούμε τροποποιήσεις ή αλλαγές που προσπαθείτε να κάνετε σε διάφορες κατευθύνσεις.

Στο άλλο άρθρο που αφορά τον ΟΣΕ και τις αρχές αυτές που δημιουργούνται, εμείς δεν έχουμε αντίρρηση, αρκεί, κύριε Υπουργέ, να δεσμευθείτε ότι αυτές οι αποσπάσεις, για να γίνουν αυτές οι εταιρείες που προβλέπονται στο σχέδιο νόμου, θα γίνουν με βάση το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού. Διότι αν δεν συμπεριληφθεί παρεμφερής διάταξη, είναι σίγουρο ότι κι εκεί θα λειτουργήσουν ρουσφετολογικές πρακτικές και εκεί θα υπάρξει ένα αλαλούμ, μια κατάσταση η οποία θα είναι ενάντια στους εργαζόμενους και εμείς θέλουμε να την αποτρέψουμε.

Και ερχόμαστε στο τέταρτο κεφάλαιο, που είναι το τελικό κεφάλαιο και αφορά τις ευρυζωνικές υπηρεσίες. Εδώ τι παρακολουθούμε; Παρακολουθούμε το ότι εδώ και τρία χρόνια δήθεν η Κυβέρνηση έχει κάνει έργο σ' αυτόν τον τομέα, το ότι προσπαθεί να δημιουργήσει μεγαλύτερη διεισδυτικότητα των ευρύτερων κοινωνικών στρωμάτων στα ευρυζωνικά δίκτυα. Επειδή δεν είχατε τη δυνατότητα να κάνετε κανένα καινούργιο έργο, πήρατε έργα που είχαν γίνει από εθνικούς πόρους, τα εντάξατε στο Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης για να δείξετε ότι υπάρχει απορροφητικότητα και κάνατε και μια προκήρυξη μετά από τρία χρόνια, που δεν ξέρουμε εάν εξυπηρετεί τη λογική που υποτίθεται ότι πρέπει να εξυπηρετήσουμε, δηλαδή να επεκτείνουμε τα ευρυζωνικά δίκτυα σε επίπεδο ελληνικής περιφέρειας, για να μπορούμε πράγματι να πούμε ότι ναι, πετυχαίνουμε αυτό που είναι ο στόχος, δηλαδή το πώς θα αποκτήσουν όλοι τη δυνατότητα να έχουν πρόσβαση είτε στο internet είτε στα ευρυζωνικά δίκτυα, όπως λέμε. Και εν πάση περιπτώσει, δημιουργείτε μια κατάσταση που δεν ξέρουμε αν έχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Όμως τι κάνετε; Αφαιρείτε το δικαίωμα από την Αυτοδιοίκηση γενικότερα να διαπραγματευθεί τα δικά της συμφέροντα, διότι πέρα από το ενδεχόμενο του αντισυνταγματικού του πράγματος –δηλαδή το ότι τους υποχρεώνετε να μην έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν κανένα τέλος, σε καμία διαδικασία, ό,τι και να συμβεί από τις όποιες εταιρείες κάνουν αυτά τα έργα– τους υποχρεώνετε να δεχθούν υποχρεωτικά μέσα σε

τριάντα ημέρες αυτές τις διαδικασίες και να μην έχουν τη δυνατότητα, ακόμη και αν προλάβουν να δώσουν ή να μη δώσουν την άδεια στις τριάντα αυτές μέρες που δίνετε ως προθεσμία, να διαπραγματευθούν τα συμφέροντά τους. Διότι δεν επιβάλλεται κανένα τέλος γι' αυτήν τη διαδικασία, για τη διέλευση των δικτύων.

Και, όμως, θα έπρεπε αυτό να το δείτε εντελώς διαφορετικά, διότι πιστεύω ότι υπάρχουν και συνταγματικά κωλύματα. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, να υποχρεώνεις ένα δημόσιο φορέα, που είναι η Αυτοδιοίκηση συνολικά, να δέχεται τις επιπτώσεις από ιδιωτικές εταιρείες, χωρίς να εξυπηρετούνται κάποια γενικότερα και ευρύτερα συμφέροντα. Διότι στις περισσότερες των περιπτώσεων, όταν γίνονται αυτά τα δίκτυα –και πρέπει να σας το πω– υπάρχουν ήδη δίκτυα ευρυζωνικά, υπάρχουν οπτικές ίνες που έχουν πληρωθεί από τον ελληνικό λαό και έχουν γίνει τα προηγούμενα χρόνια μέσω του Ο.Τ.Ε.. Και, όμως, εσείς δημιουργείτε καινούργια δίκτυα, γιατί αυτήν τη λογική υπηρετείτε και βέβαια, μ' αυτήν την πρακτική που ακολουθείτε, είμαστε σε μια κατάσταση που δεν ξέρουμε πού θα οδηγήσει τα πράγματα και τι αγώνες θα πρέπει να αναλάβουν οι Αυτοδιοικήσεις της χώρας.

Υπάρχει και κάτι άλλο που θεωρείται πολύ σημαντικό. Προσπαθείτε εδώ να βάλετε μια τάξη, να μειώσετε τα όρια κατά περίπτωση στα σχολικά λεωφορεία –για παράδειγμα– και καλώς. Αλλού τα αλλάζετε, στα ταξί τα αυξάνετε, θεσπίζεται ένα άλλο όριο κ.λπ., που βέβαια στην πράξη όλα αυτά, αν τα μελετήσει και αν τα δει κανείς, θα καταλάβει ότι είναι δώρο χωρίς αντίκρισμα, διότι έπρεπε να λειτουργήσουν άλλες λογικές.

Εμείς θεσπίσαμε τα κίνητρα για την αντικατάσταση των στόλων, γιατί θεωρούμε ότι πρέπει η Ελλάδα επιτέλους να ξεφύγει από τη λογική και από την εποχή του σαράβαλου και να πάει σε μια άλλη αντίληψη σχετικά με το πώς θα έχει πραγματικά καινούργιους στόλους. Αντί να θεσπιστούν μόνιμα κίνητρα για την αντικατάσταση όλων των μέσων μεταφοράς, όπως είχε γίνει ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων, εσείς προσπαθείτε με κάποιο τρόπο δήθεν να ρουσφετολογήσετε και να δώσετε παρατάσεις, δηλαδή να δικαιώνουμε μια κατάσταση που οδηγεί τα πράγματα προς τα πίσω.

Εμείς και σ' αυτά είμαστε αντίθετοι και θα σας πούμε γι' άλλη μια φορά ότι με την τακτική του «μία στο καρφί και μία στο πέταλο» δεν πετυχαίνετε το στόχο, που είναι το πώς θα εκσυγχρονίσουμε τη χώρα, το πώς θα δημιουργήσουμε μεταφορές τέτοιες, που πραγματικά θα εξυπηρετούν τους πολίτες και το πώς θα είμαστε σ' ένα ικανοποιητικό επίπεδο.

Το άλλο που κάνετε σε σχέση με τα μικρά φορτηγά, είναι πραγματικά τραγικό. Δηλαδή, ενώ διευρύνετε την περιφέρεια δράσης τους από τη μια πλευρά, έρχεστε από την άλλη και δίνετε τις άδειες σε εταιρείες, ακόμη και σε μη μεταφορικές. Φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι με την τροποποίηση που κάνατε και προσθέσατε τις λέξεις «μεταφορικές ή μη», δεν καλύπτεται το κενό.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε την ευχέρεια και τη δυνατότητα να το συζητήσουμε επί των άρθρων, αλλά θέλω να σας πω ότι και μ' αυτήν τη λογική, όπως το βάλατε, φοβάμαι ότι έχουν τη δυνατότητα ακόμη και μη μεταφορικές εταιρείες να αγοράσουν αυτά τα αυτοκίνητα.

Θέλω να σας πω το εξής. Εκείνο το οποίο μας είπατε στην επιτροπή ότι θα δεχθείτε, δηλαδή ότι για μεταφορικά μέσα αυτής της μορφής που έχουν γερανούς, θα αφαιρείτε το βάρος των γερανών από το ωφέλιμο φορτίο, δεν ξέρω αν μπορεί να καλυφθεί μέσα από την εγκύκλιο που είπατε ότι θα εκδώσετε. Στην Επιτροπή αφήσατε την αίσθηση ότι την έχετε εκδώσει. Δεν έχει, όμως, εκδοθεί στην πράξη και αυτό το πληροφορηθήκαμε.

Θέλουμε να σας πούμε ότι μ' αυτήν τη λογική, δεν μπορείτε να λύσετε προβλήματα. Αντιμετωπίστε το θέμα πιο ουσιαστικά. Δώστε τη δυνατότητα το βάρος αυτό να μη λογαριάζεται σε όλες τις κατηγορίες των αυτοκινήτων που έχουν γερανούς στις

καρόττες τους, ώστε πραγματικά να εξυπηρετηθούν οι άνθρωποι αυτοί, διότι ενώ τροποποιήσατε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και βάζετε αυστηρές ποινές γι' αυτήν την περίπτωση, από την άλλη δεν βλέπετε ότι σχεδόν όλα αυτά τα αυτοκίνητα έχουν από μηδενικό ως ελάχιστο ωφέλιμο φορτίο. Άρα, στην πράξη δεν εξυπηρετείται τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε Στρατάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς, ακριβώς επειδή το νομοσχέδιο δεν καλύπτει τα πράγματα, όπως θα έπρεπε να τα καλύψει, επειδή δεν εξυπηρετεί τις σωστές καταστάσεις που θα θέλαμε να εξυπηρετηθούν, ώστε και να προχωρήσουν τα πράγματα προς τα μπροστά είτε με τον εκσυγχρονισμό του στόλου είτε με άλλες διαδικασίες που έχουν τεθεί από το παρελθόν είτε ενδεχομένως και με καινούργιες, γι' αυτό το καταψηφίζουμε επί της αρχής.

Όμως, έχουμε δηλώσει και στην επιτροπή ότι όλες εκείνες τις διατάξεις που θεωρούμε ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, θα τις ψηφίσουμε, γιατί πραγματικά, παρά το ότι σας κάναμε αρκετές προτάσεις, δεχθήκατε έστω αυτές.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Στρατάκη.

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, τα δύο μεγάλα κόμματα συμφωνούν ως προς το πρώτο κεφάλαιο για τη δημιουργία της Αρχής αυτής, η οποία θα συντονίζει το χώρο των αεροδρομίων σε σχέση με τις προσγειώσεις, απογειώσεις και τη στάθμευση των αεροπλάνων.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είπε ότι δεν συμφωνεί με τον τρόπο με τον οποίο έρχεται το νομοσχέδιο. Μέσα, όμως, απ' αυτά τα οκτώ άρθρα αυτού του νομοσχεδίου επέρχονται σοβαρές μεταβολές –καταργήσεις, θα έλεγα– στα γενικά δικαιώματα των εργαζομένων, όπως στα εργασιακά, ασφαλιστικά, οικονομικά δικαιώματα, που μέχρι σήμερα έχουν κατακτήσει. Θα είμαι πιο συγκεκριμένος, όταν φθάσω σ' αυτά τα άρθρα. Θα ήθελα να δώσω, δηλαδή, το στίγμα της συμφωνίας ουσιαστικά των δύο μεγάλων κομμάτων όσον αφορά την εφαρμογή της στρατηγικής της Λισαβόνας, που σκοπεύει σ' αυτούς τους τομείς, δηλαδή στην επίθεση στα εργασιακά και γενικότερα δικαιώματα των εργαζομένων όπως και στην ιδιωτικοποίηση για ό,τι έχει απομείνει.

Το νομοσχέδιο, κύριοι Βουλευτές, είναι ενταγμένο στις καπιταλιστικές αναδιαρθρώσεις που προωθούν τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα μέσω των πολιτικών τους εκπροσώπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που με μία σειρά από αποφάσεις και οδηγίες, όπως με τον κανονισμό 95/93, περνάνε στα κράτη-μέλη ως νόμοι πια του ίδιου κράτους.

Με το παρόν νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, συνεχίζοντας την πολιτική των προκατόχων της στον τομέα της ιδιωτικοποίησης της δημόσιας περιουσίας, δίνει, όπως είπα και στην επιτροπή, γη και αέρα στα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα. Μέσω της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, σχετικά τα λεγόμενα slots, συντελείται η απογύμνωση των υπηρεσιών της Υ.Π.Α. με την απόσπαση ζωτικών δραστηριοτήτων από ιδιώτες, μεγάλες επιχειρήσεις του είδους είναι υπηρεσίες της Πολιτικής μας Αεροπορίας υψίστης σημασίας για την εθνική οικονομία. Σημαντικότερα έσοδα πηγαίνουν εξ ολοκλήρου στο δημόσιο κορβανά. Οι εργαζόμενοι χάνουν κεκτημένα δικαιώματα και δημιουργούνται προβλήματα για την εθνική ασφάλεια σε κρίσιμες περιόδους, που χρειάζεται να ελέγχονται οι χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Αλλά, θα υπάρξει επιβάρυνση και για τον ελληνικό λαό, όταν θα γίνει μία ανατίμηση γενικότερα όλων των τιμολογίων της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Το νομικό προσωπικό που ιδρύεται, κύριοι Βουλευτές –δημοσίου δικαίου, λέει κατ' επίφαση η Κυβέρνηση– θα λειτουργήσει με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού. Όσο για τη διοίκηση της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, γνωστής ως Α.Σ.Π., εκτός του Προέδρου που ορίζεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, τα υπόλοιπα μέλη της θα διορίζονται από μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται ή ασχολούνται με αεροπορικές μεταφορές. Η Υ.Π.Α. περιορίζεται

μόνο στον εποπτικό ρόλο. Τίποτα άλλο και τίποτα περισσότερο δεν θα κάνει.

Το νομοσχέδιο, κύριοι Βουλευτές, πέρα από όλα τα άλλα, στοχεύει στην εφαρμογή της στρατηγικής της Λισαβόνας, όπως είπα και προηγουμένα, όχι μόνο στον τομέα των υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά είναι μία αρχή για το ξήλωμα, για την ιδιωτικοποίηση γενικότερα της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Σκοπεύει στην κατάργηση κεκτημένων εργασιακών, οικονομικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων.

Με το νέο Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής που θεσπίζεται με προεδρικό διάταγμα, ύστερα από πρόταση με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομίας και Οικονομικών, μπαίνει νυστέρι στη διάρθρωση και στις αρμοδιότητες των υπηρεσιακών μονάδων της Αρχής, όπως οι οργανικές θέσεις, οι ειδικότητες προσωπικού, οι όροι εργασίας, τα προσόντα, η υπηρεσιακή κατάσταση, τα πειθαρχικά δικαιώματα και η διαδικασία πρόσληψης προσωπικού, όπως επίσης και στον Κανονισμό για την εσωτερική λειτουργία, η οποία θα γίνει καθαρά με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια.

Βέβαια, θα μου πείτε ότι όλες οι επιχειρήσεις σήμερα έτσι λειτουργούν, ακόμα και αυτές του κοινωνικού χαρακτήρα, όπως είναι οι μεταφορές, όπου θα έπρεπε να είναι κριτήριο η εξυπηρέτηση των συνολικών αναγκών του ελληνικού λαού και ιδιαίτερα των εργαζομένων. Αντ' αυτού, μπαίνει ως κριτήριο το κέρδος εις βάρος όλων των άλλων, τα οποία μπαίνουν σε δεύτερη και τρίτη σειρά και μάλιστα στα πλαίσια του ανταγωνισμού, καταργείται μια σειρά δικαιωμάτων και κατακτήσεων, που είχαν μέχρι τώρα οι εργαζόμενοι στο χώρο αυτό.

Είμαστε αντίθετοι σε μία τέτοια εξουσιοδότηση που ζητάει ο Υπουργός, ιδιαίτερα όσον αφορά τους στόχους, που είναι να ενταχθεί και αυτή η Αρχή στο ν. 3429/2005, όπου αναφέρονται τα σχετικά με τις Δ.Ε.Κ.Ο.. Μιλάει για τις χρεωμένες επιχειρήσεις, αλλά εδώ δεν αφήνει καμία. Η Υ.Π.Α. δεν είναι καμία τέτοια επιχείρηση. Έχει κέρδη και μάλιστα σοβαρά, τα οποία πηγαίνουν στο δημόσιο. Όπως, λοιπόν, στις Δ.Ε.Κ.Ο., θα κάνει αναμόρφωση των οργανισμών, των καταστατικών και άλλων, με στόχο να καταργήσει, όπως είπα προηγουμένα, τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Δείτε, αν θέλετε, το άρθρο 7 που αναφέρεται στις υπηρεσίες της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», σε σχέση με το άρθρο 22 που αναφέρεται στις υπηρεσίες της αστικής συγκοινωνίας, Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π., όπου και εκεί αναφέρεται δήθεν η εφαρμογή του ν. 3429/2005 για τις Δ.Ε.Κ.Ο., με τη διαφορά ότι περνάει από κάτω το καταστατικό.

Κύριοι Βουλευτές και τα δύο κόμματα ουσιαστικά συμφωνούν στην κατεύθυνση αυτού του νομοσχεδίου. Είναι κανονισμός τον οποίο έχουν ενστερνιστεί και τα δύο κόμματα, αφού προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εμείς είμαστε ενάντια στην εκχώρηση τέτοιων προνομίων στους ιδιώτες εις βάρος κάθε έννοιας του δημοσίου. Είμαστε ενάντια στη γενναία χρηματοδότηση των ιδιωτικών επιχειρήσεων για την ανάπτυξη της ευρυζωνικής πρόσβασης στις περιφέρειες. Είμαστε ενάντια στην κατάργηση του Α.Σ.Ε.Π. για τις προσλήψεις προσωπικού, τόσο για το προσωπικό διοίκησης όσο και για τους ελεγκτές, αρμοδιότητα η οποία, μεταξύ των άλλων, δίνεται στον πρόεδρο για να αποφασίζει ακόμη και για αναθέσεις προμηθειών μεγάλων χρηματικών ποσών.

Είμαστε αντίθετοι στο να επιβάλει στο προσωπικό τη σιωπή του νεκροταφείου. Ακόμη και για τυχόν συντελούμενες παρανομίες που γίνονται στην υπηρεσία, θα πρέπει να κρατούν το στόμα τους κλειστό. Ε, όχι. Έχουν δικαίωμα να τα καταγγείλουν αυτά, χωρίς να κρέμεται πάνω από το κεφάλι τους η σπάθη της απειλής για μέτρα κατασταλτικού χαρακτήρα και πρόστιμα.

Κύριοι Βουλευτές, καταργεί την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων, αφού στο υπό έκδοση προεδρικό διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών περιλαμβάνονται εξουσιοδότηση για την έκδοση κανονιστικής αρχής, γνωμοδοτικές αρμοδιότητες σε τομείς δράσης της Α.Σ.Π. και μάλιστα αυτά τα προεδρικά διατάγματα –και το ξέρουμε όλοι, κύριοι Βουλευτές– εκδίδονται για να ερμηνεύσουν το νόμο και όχι για να μεταθέσουν τη σύνταξη

προεδρικών διαταγμάτων σε υπηρεσίες, όπως είναι η νέα αρχή που θεσπίζεται στην «Ολυμπιακή Αεροπορία». Δεν ξέρω τι γνώμη έχει γι' αυτό το θέμα η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής, κύριε Πρόεδρε, όταν έχουμε τέτοια φαινόμενα.

Επίσης καταργεί μέτρα και νόμους προστασίας προσωπικών δεδομένων. Μιλάει βεβαίως για τα φυσικά πρόσωπα. Δεν έχει σημασία αν είναι φυσικά πρόσωπα ή αν είναι ατομικά προσωπικά. Είναι μια παρέμβαση για την οποία έπρεπε να πάρετε, κύριε Υπουργέ -έστω και για τα φυσικά πρόσωπα, ιδιαίτερα για τα φυσικά πρόσωπα, δεν μιλάμε για τα ατομικά, αλλά για τις επιχειρήσεις- την έγκριση της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων, την οποία δεν πήρατε.

Μπαίνετε μέσα στα προσωπικά. Είναι μια παρέμβαση που γίνεται στα προσωπικά δεδομένα, με σκοπό να καταργηθεί κάθε επιφύλαξη που υπάρχει μέχρι σήμερα από την αρχή αυτή, για να μπαίνουν έτσι καλύτερα στους χώρους αυτούς.

Αν θέλετε, να σας διαβάσω, κύριοι συνάδελφοι, τι λέει:

«Η Επιτροπή συλλέγει, επεξεργάζεται, αξιολογεί, υπό τον όρο της εχεμύθειας και της προστασίας του επιχειρηματικού και άλλων απορρήτων, καθώς και της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα αναγκαία για την εκπλήρωση της αποστολής της τεχνικά, οικονομικά, λογιστικά, εμπορικά και άλλα συναφή στοιχεία που αφορούν τα πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητα στον τομέα των αερομεταφορών.» Παρακάτω -στην παράγραφο 3 του άρθρου 4- μιλάει, επίσης, για τις δραστηριότητες που υπάγονται στην αρχή αυτή κ.λπ..

Κύριοι Βουλευτές, πέρα από την επίθεση που γίνεται στα εργασιακά δικαιώματα, πέρα από την προσπάθεια κατάργησης των μέτρων περιφρούρησης των προσωπικών δεδομένων, μπαίνουν και άλλα θέματα, όπως, παραδείγματος χάρη, η ιδιωτικοποίηση υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε..

Με πενήντα χιλιάδες παράβολο θα μπορούν οι ιδιωτικές εταιρείες να δημιουργήσουν επιχειρήσεις, οι οποίες ουσιαστικά θα εκμεταλλεύονται τις σιδηροδρομικές γραμμές, ότι δηλαδή μέχρι σήμερα έχει κτίσει ο ελληνικός λαός με το υπόστημά του στον Ο.Σ.Ε.. Εδώ είναι υπεύθυνο το Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Φυσικά και η Νέα Δημοκρατία είχε ψηφίσει το νόμο, όταν έγινε διαχωρισμός του Ο.Σ.Ε., δηλαδή, της εκμετάλλευσης από την υποδομή.

Δηλαδή τι έγινε; Θα ιδιωτικοποιούνται τα κέρδη από τις μεταφορές που θα κάνει ο Ο.Σ.Ε., ενώ θα κρατικοποιούνται οι δαπάνες για την υποδομή που χρειάζεται ο Ο.Σ.Ε..

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι οι ευθύνες είναι τεράστιες τόσο για το Π.Α.Σ.Ο.Κ. όσο και για τη Νέα Δημοκρατία, η οποία βρήκε ανοικτές τις πόρτες σήμερα, για να υλοποιήσει ουσιαστικά την παραπέρα ιδιωτικοποίηση και των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Εμείς, κύριοι Βουλευτές, είμαστε αντίθετοι στη διάσπαση ουσιαστικά και των υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε., αλλά γενικότερα στην ιδιωτικοποίηση των μεταφορών. Για όλες τις χερσαίες μεταφορές είμαστε υπέρ ενός ενιαίου δημόσιου φορέα με κάθετες διευθύνσεις ανά τομέα, οι οποίες θα είναι αποκλειστικά δημόσιες και κίνητρο δεν θα είναι τα κέρδη. Αντίθετα, ως μέσο κοινωνικού χαρακτήρα, δηλαδή, ως κοινωνική υπηρεσία, θα εξυπηρετεί και σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων στις μεταφορές, μεταφορές ασφαλείας, φθηνές, σύγχρονες, που θα είναι στη διάθεση του ελληνικού λαού.

Κύριοι Βουλευτές, παράλληλα στο ίδιο άρθρο το προσωπικό του Ο.Σ.Ε. γίνεται «λάστιχο». Μπορεί να φεύγει από τη μία εταιρεία και να πηγαίνει στην άλλη, να πηγαίνει στη μητρική του Ο.Σ.Ε., να πηγαίνει από εδώ και από εκεί. Φυσικά, ο Υπουργός στην επιτροπή δεσμεύτηκε ότι θα είναι με τη θέληση των εργαζομένων. Όμως, ποιος το διασφαλίζει αυτό, όταν δεν έχει έστω και μια φρασούλα που να λέει ότι «με τη θέληση των εργαζομένων» θα γίνονται αυτές οι μεταθέσεις και οι αποσπάσεις;

Να πω, επίσης, μια και μήκα σ' αυτό, ότι ο έλεγχος των πτήσεων, κύριοι Βουλευτές, δεν θα γίνεται από το εξαιρετικά εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό από το οποίο γίνεται σήμερα, δηλαδή, από την υπηρεσία της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Ο έλεγχος της αξιοπιστίας θα γίνεται από ιδιώτες της ελεύθερης αγοράς.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, πως όταν σήμερα γίνεται ένας διπλός έλεγχος -επίγειος πρωτοβάθμιος, αλλά και εναέριος δευτερο-

βάθμιος- θα έχουμε τα καλά που υπάρχουν στις άλλες ιδιωτικές εταιρείες, όπου μπαίνουν οι ιδιώτες χωρίς κι αυτοί να έχουν την εμπειρία και τα επιστημονικά κριτήρια και δεδομένα.

Παραπέρα, κύριοι Βουλευτές, καταργεί τον περιορισμό των επτά Κ.Τ.Ε.Ο. ανά φορέα στην επικράτεια και ανοίγει το δρόμο στη μονοπωλική εκμετάλλευση των Κ.Τ.Ε.Ο., με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων.

Μέχρι σήμερα με προηγούμενο νόμο, ο οποίος έχει δεχθεί και αυτός μια τροποποίηση, τι ίσχυε;

Ότι μια μεγάλη εταιρεία, μονοπωλική ή όπως θέλετε πέντε την, μία εταιρεία μεγάλη οικονομικά, ισχυρή, μπορεί να ανοίξει σε επτά περιοχές της χώρας Κ.Τ.Ε.Ο.. Σήμερα καταργείται αυτός ο περιορισμός και μπορεί να ανοίξει όσα Κ.Τ.Ε.Ο. θέλει σ' όλη την Ελλάδα, σε όλη την επικράτεια.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι μονοπωλείται ο χώρος αυτός από μεγάλα συγκροτήματα, από εταιρείες αυτοκινήτων, αν θέλετε. Απαγορεύει, βέβαια, εταιρείες κυρίως αυτοκινήτων, αλλά ποιος λέει ότι άμα κάνει μια off shore εταιρεία ή μια άλλη εταιρεία που μπορεί να μη φαίνεται καθόλου η εταιρεία αυτή των αυτοκινήτων -να μην των συγκεκριμένη εταιρεία- να μην μονοπωλήσει κι αυτόν το χώρο;

Φυσικά είμαστε αντίθετοι πέρα για πέρα με την ιδιωτικοποίηση των Κ.Τ.Ε.Ο. είτε αυτή είναι από συνεργεία αυτοκινήτων είτε γίνεται από τις μεγάλες εταιρείες. Είναι ένας τομέας που πρέπει να είναι καθαρά δημόσιος, να ελέγχεται, γιατί η οδήγηση και ιδιαίτερα το όχημα είναι μια καρμανιόλα η οποία θέλει έλεγχο κάθε φορά.

Επίσης, εκχωρεί πέρα απ' αυτά τα προνόμια σε βάρος κάθε έννοιας του δημοσίου, παραδίδει...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Το ασφαλές είναι το δημόσιο ή το ιδιωτικό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν μπαίνουμε σε τέτοια διλήμματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεχίστε και κλείστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μπορεί να γίνει το δημόσιο τόσο ασφαλές όπως και η υπηρεσία της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Γιατί άκουσα τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να λέει ότι θα εκσυγχρονιστεί η «Ολυμπιακή Αεροπορία» με τις προσλήψεις κ.λπ.. Δεν μπορούσε δηλαδή να παραμείνει στο δημόσιο όταν σήμερα αυτή η υπηρεσία γίνεται από ένα κομμάτι μιας διεύθυνσης της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», να εκσυγχρονιστεί, να μπει το προσωπικό, να πληρωθούν αντίστοιχα οι υπάλληλοι για να μπορέσει να αναβαθμιστεί αν είναι πεπαιτωμένη όπως είπε; Είναι θέμα αντίληψης. Υπηρετώ ποιον και για ποιον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Γκατζή, κλείστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε. Με την ανοχή σας όπως και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Μην επικαλείστε άλλους. Ξέρετε ότι έχω γενικά ανοχή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το ξέρω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Αλλά να μην είναι υπερβολική. Σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα εκμεταλλευτώ την ανοχή σας.

Εκχωρεί, κύριοι Βουλευτές, τη φύλαξη των κτηριακών εγκαταστάσεων του Υπουργείου Μεταφορών σε ιδιώτες.

Κύριε Υπουργέ, η προηγούμενη κυβέρνηση -και εσείς το είχατε ψηφίσει- είχε κάνει ένα σώμα αστυνομίας φύλαξης κτηρίων. Πέρα από εκεί όμως θα σας στοιχίσει πολύ περισσότερο από το να προσλάβετε φύλακες για να φυλάνε τα κτήρια του Ο.Σ.Ε..

Το νομοσχέδιο προωθεί την πρόσληψη «ημετέρων» σε υπό σύσταση φορείς του Υπουργείου Μεταφορών.

Επίσης παρά τις αντιρρήσεις των συγκοινωνιολόγων, παραμένει το όριο των είκοσι επτά χρόνων ή των είκοσι τριών, με την έκπτωση που έκανε ο Υπουργός στην επιτροπή, της ηλικίας των αυτοκινήτων αυτών που μεταφέρουν το ευαίσθητο κομμάτι της κοινωνίας μας, τους μαθητές. Αυτό είναι εγκληματικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Στην Ευρώπη είναι από έξι έως δέκα

χρόνων ο μέσος όρος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Μιλάτε ήδη δεκαοκτώ λεπτά. Κλείστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εδώ το πρώτο έτος ενός σχολικού αυτοκινήτου είναι δώδεκα ετών αφού το παίρνουν έντεκα ετών από τα παλιατζήδικα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τώρα με κόβετε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας προειδοποιώ εδώ και τρία λεπτά. Ορίστε, κλείστε. Δεν θέλω να σας κόψω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τέλος πάντων να αναφερθώ για τα ταξί.

Κύριοι Βουλευτές, το θέμα δεν είναι το όριο των δύο ετών που δίνει ακόμη παραπέρα για την απόσυρση. Το θέμα είναι πώς θα μπορέσει να ενισχύσει τους ταξιτζήδες να περνάνε στην πενταετία την απόσυρση των αυτοκινήτων, γιατί γίνεται πολύ μεγάλη χρήση και να δώσει την επιδότηση αυτή που έδινε στους ταξιτζήδες και πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Είμαστε ενάντια και στην αύξηση που δίνει σήμερα στα κόμιστρα. Αντί τελικά να διευκολύνει όλους τους κατόχους μεταφορικών μέσων με την κατάργηση του Φ.Π.Α. στα ανταλλακτικά και στα καύσιμα κ.λπ., μεταφέρει το κόστος στους χρήστες που είναι οι εργαζόμενοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Γκατζή, δεν νομίζω να έχετε παράπονο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν έχω αλλά θα αναγκαστώ να δευτερολογήσω. Αν μου δώσετε ένα λεπτό ακόμη, θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ορίστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, προηγούμενος, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας είπε ότι με το άρθρο 18 μεταφέρονται εκτάσεις στρατοπέδων για τη χρήση εμπορευματικού κέντρου του Ο.Σ.Ε. κ.λπ.. Δεν είναι αληθές. Γίνεται ένα εμπορευματικό κέντρο σε μια περιοχή της Θεσσαλονίκης πυκνοδομημένη. Ο δήμος ζητάει να γίνει πράσινο. Η πόλη, ο νομός έχει ανάγκη από ελεύθερους χώρους, χώρους αναψυχής, περιπάτων, αθλητικές δραστηριότητες, κοινωνικές δραστηριότητες, πολιτιστικές δραστηριότητες. Γίνεται ένα εμπορευματικό κέντρο που θα δυσκολέψει ακόμη περισσότερο και περιβαλλοντικά και συγκοινωνιακά.

Η δεύτερη παράγραφος η οποία αναφέρεται στο ότι γίνεται το δεύτερο στρατόπεδο, για το οποίο παραχωρείται μία έκταση του Ο.Σ.Ε. εκεί, κύριοι Βουλευτές, πρόκειται για ένα στρατόπεδο το οποίο είναι κι αυτό μέσα στον ιστό της πόλης. Να φανταστείτε ότι είναι το στρατόπεδο εκείνο που οι εισβολείς Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ ανεφοδιάζαν τα οχήματά τους.

Τα υπόλοιπα, κύριοι Βουλευτές, θα τα πω στη δευτερολογία. Επί της αρχής καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε ένα πολύ βασικό νομοσχέδιο το οποίο όμως, είναι πολυσχιδές και είναι διαφορετικά τα στοιχεία που το συνθέτουν. Είναι τρία κομμάτια, το ένα αφορά τους αερολιμένες και τα slots το άλλο αφορά τις διατάξεις που έχουν σχέση με τα οχήματα και τα Κ.Τ.Ε.Ο. και το τρίτο την ευρωζωνικότητα.

Για το πρώτο κεφάλαιο έχουμε τονίσει πολλές φορές ότι οι μεταφορές και οι επικοινωνίες αποκτούν για τη χώρα μας μια εξαιρετική σημασία που αυξάνεται τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα με την τεχνολογική εξέλιξη που υπάρχει. Γι' αυτό πρέπει και τα νομοσχέδια να είναι αντίστοιχα και δεν πιστεύουμε ότι αυτό το νομοσχέδιο καλύπτει σ' αυτήν τη διάσταση τα προβλήματα τα σύγχρονα που αντιμετωπίζουμε. Άλλωστε και τα προηγούμενα νομοσχέδια που είχε παρουσιάσει το Π.Α.Σ.Ο.Κ. υστερούσαν απ' αυτήν την άποψη. Βέβαια προσπαθεί να βάλει μία τάξη προς μια κατεύθυνση, όμως, περισσότερο φιλελεύθερη εκσυγχρονιστική και τακτοποιητική, χωρίς ουσιαστικά να προβλέπει

κάποιες σοβαρές ιδιαίτερες καινοτομίες σε ζωτικούς τομείς των μεταφορών.

Η μέχρι τώρα διαχείριση των slots, οι χρονοθύρες αερομεταφορών από αεροδρόμιο σε άλλο αεροδρόμιο, αποτελούν συστατικό στοιχείο της συνολικής διαμόρφωσης της εμπορικής πολιτικής των αεροπορικών εταιρειών. Αποτελούν βασικό παράγοντα διαμόρφωσης της τιμολογιακής τους πολιτικής και είναι κατά βάση ένα από τα πολυτιμότερα περιουσιακά στοιχεία των αεροπορικών εταιρειών.

Στην περίπτωση της δημόσιας Ολυμπιακής τα slots αυτές οι χρονοθύρες που είπαμε, πέρασαν μαζί με όλα τα περιουσιακά στοιχεία από τον ιδιώτη Ωνάση στο δημόσιο το 1975. Στη συγκεκριμένη σύμβαση μεταβίβασης γίνεται μνεία για τα slots και την ανεκτίμητη εμπορική οικονομική αξία που είχαν για τον τότε όμιλο της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Έτσι και σήμερα τα slots αποτελούν για το δημόσιο αερομεταφορέα σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο το οποίο όμως κατά καιρούς διάφοροι μνηστήρες επαφθαλμιούσαν. Στις διαχρονικές προτάσεις τους για εξαγορά της Ολυμπιακής ή των δραστηριοτήτων της αυτά τα slots αποτελούσαν βασική προτεραιότητα στις επιλογές αυτών των μνηστήρων.

Η σύσταση της λεγόμενης αρχής διαχείρισης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης για τις αεροπορικές εταιρείες στην ουσία αποτελεί μια ακόμη προσπάθεια αφαίρεσης περιουσιακών στοιχείων της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» και στη συγκεκριμένη περίπτωση των slots με πρόσχημα τον υγιή ανταγωνισμό στο χώρο των αερομεταφορών. Είναι ακατανόητο ένα ισχυρό και πολύτιμο κεφάλαιο για την «Ολυμπιακή Αεροπορία», τα slots, να περνάνε ως περιουσιακό στοιχείο μ' έναν αυτοματισμό στη συγκεκριμένη επιτροπή με συνέπεια την παραπέρα δραματική συρρίκνωση του πηκτηκού της έργου και αφαίρεσης περιουσιακών στοιχείων της. Μετά από τις τόσες εγκληματικές πολιτικές σε βάρος του εθνικού αερομεταφορέα κατά την περίοδο της Μεταπολίτευσης, τη διαχρονική λεηλασία του, το ξεπούλημα των πολλών περιουσιακών του στοιχείων, τη συρρίκνωση των δραστηριοτήτων του, η συνεχιζόμενη πολιτική ανοικτών ουρανών δυσχεραίνει σοβαρά την πορεία της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Με ένα λόγο αν υπάρξει αφαίρεση από την «Ολυμπιακή Αεροπορία» των slots που διαχειρίζεται, τότε θα μιλάμε για μια εταιρεία με πολύ σύντομη ημερομηνία λήξης. Εν ονόματι του υγιούς ανταγωνισμού που επικαλείται η Κυβέρνηση θα δοθούν τα πιο ανταγωνιστικά slots της Ολυμπιακής στους ανταγωνιστές της.

Η επιτροπή, στο όνομα της ισότητας, ή όχι, κατανομής των slots, είναι σίγουρο ότι θα λειτουργήσει σε βάρος της Ολυμπιακής προς όφελος των ιδιωτών ανταγωνιστών της. Είναι γνωστό πώς είχε λειτουργήσει μέχρι σήμερα η Εθνική Επιτροπή των Τηλεπικοινωνιών: στο όνομα του υγιούς ανταγωνισμού, οι αποφάσεις της ήταν σε βάρος του Ο.Τ.Ε. και υπέρ των ιδιωτών ανταγωνιστών του, αφαιρώντας σημαντικά περιουσιακά στοιχεία από τον Ο.Τ.Ε..

Εμείς, λοιπόν, διαφωνούμε σ' αυτές τις πολιτικές. Πιστεύουμε στις αξίες που προάγουν κοινωνικό, εθνικό έργο και ρόλο, όπως είναι η περίπτωση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», πέραν των επιχειρηματικών και κερδοφόρων δραστηριοτήτων της στην παγκόσμια αγορά. Είναι στρέβλωση του ανταγωνισμού να δίνετε οξυγόνο ζωής στις μικρότερες σε δίκτυα εταιρείες, ανταγωνιστές της Ολυμπιακής που έχουν συνεταίρους κολοσσούς, όπως τη «LUFTHANSA», είναι εγκληματική ενέργεια σε βάρος της Ολυμπιακής να της αφαιρούνται τα περιουσιακά της στοιχεία με μια τέτοια επικάλυψη περί δήθεν μη στρεβλωμένου ανταγωνισμού. Τόσα χρόνια, πάνω από είκοσι πέντε, δεν ήταν στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των οικονομικών δεδομένων της Ολυμπιακής να της επιβάλλεται να μεταφέρει τον ελληνικό Τύπο σε όλα τα δίκτυα της εσωτερικού και εξωτερικού με το 10% της εμπορικής τιμής, προκειμένου να εξυπηρετεί κομματικές και κυβερνητικές λογικές, αλλά και επιχειρηματικές ανάγκες των εκδοτών; Δεν είναι στρέβλωση του ανταγωνισμού η υποχρεωτική έξωση της Ολυμπιακής από το παλιό δυτικό αεροδρόμιο και η μεταφορά της στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων με δεκαπλασιασμό του ενοικίου που πληρώνει;

Επειδή πιθανόν να επικαλεστείτε κάποια δημαγωγία από μέρους μας, σας υπενθυμίζουμε την πρόσφατη, προ είκοσι πέντε ημερών, απόφαση του Αρείου Πάγου που επιδικάζει επιστροφή από το κράτος προς τα ταμεία της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» ποσού 562.000.000 ευρώ για ζημίες που προκάλεσαν οι πολιτικές των προηγούμενων, αλλά και της σημερινής Κυβέρνησης.

Αφού έγιναν αυτά που αναφέρω ενδεικτικά, μιας και μιλάμε για δεκάδες μεθοδευμένες ενέργειες που έφεραν την Ολυμπιακή στο χείλος της πτώχευσης, σας διαβεβαιώνουμε ότι η σύσταση της συγκεκριμένης επιτροπής που επικαλείστε, θα φέρει μια νέα τάξη πραγμάτων στις αερομεταφορές στη χώρα μας και θα αποτελέσει το άλλοθι για τη θανατική καταδίκη του δημόσιου αερομεταφορέα.

Θέλετε, λοιπόν, να ενθαρρύνετε τον υγιή ανταγωνισμό, όπως επικαλείστε, στην αγορά, εξοβελίζοντας ό,τι έχει δημόσιο χαρακτήρα. Έτσι και στις αερομεταφορές η χώρα μας ουσιαστικά παύει να έχει μια αναγκαία δημόσια στρατηγική στις αερομεταφορές. Μία χώρα με τεράστιο τουριστικό ενδιαφέρον για το μέγεθός της, μια χώρα που έχει ανάγκη το κοινωνικό και εθνικό έργο των αερομεταφορών για την περιφέρειά της για λόγους κοινωνικής συνοχής, εθνικής πολιτικής, ακόμα και για τις αμυντικές ανάγκες της, ακολουθεί εδώ και χρόνια λάθος πολιτική στον τομέα των αερομεταφορών. Γνωρίζετε ότι μία τέτοια πολιτική, αργά ή γρήγορα, θα φέρει ολιγοπωλιακά καρτέλ και στις αερομεταφορές, γεγονός που ήδη ισχύει σε άλλες χώρες, όπως παραδείγματος χάρι στη Μεγάλη Βρετανία –και κανείς δεν μπορεί να τη θεωρήσει ως την κυβέρνηση που θέτει τις δημόσιες και κοινωνικές αξίες πάνω από τον υγιή ανταγωνισμό– όπου εκεί διεξάγεται έρευνα για τις τιμολογιακές πολιτικές της «BRITISH AIRWAYS» σε συνεργασία με άλλες εταιρείες των Η.Π.Α..

Επίσης πρέπει να πούμε ότι ο αριθμός των συντονιστών είναι ο ελάχιστος απαραίτητος για την ομαλή και πλήρη διεξαγωγή του συντονισμού πτήσεων των τριάντα πέντε αερολιμένων, της χώρας σύμφωνα και με τις διεθνείς διατάξεις. Οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Συντονισμού αποτελούν επί του παρόντος το μόνο διαθέσιμο εξειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό σχετικό με το αντικείμενο πανελλαδικά. Επίσης απασχολούνται δυο αναλυτές προγραμματιστές για την ανάπτυξη και υποστήριξη των αναγκών λογισμικών που χρησιμοποιούνται.

Στο τελικό σχέδιο νόμου που κατατέθηκε στη Βουλή και συζητήθηκε στην επιτροπή την προηγούμενη εβδομάδα, αποσιωπάται εντελώς το γεγονός ότι η κατανομή των διαθεσίμων χρόνων των slots στους ελληνικούς αερολιμένες, δηλαδή, όλος ο συντονισμός των πτήσεων στην Ελλάδα, εκτελείται από το 1980 μέχρι αυτήν τη στιγμή από την Υπηρεσία Συντονισμού Πτήσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας από εντελώς εξειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό με τη χρήση εξειδικευμένων λογισμικών που κατασκευάστηκαν από τη Διεύθυνση Πληροφορικής της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η αποσιώπηση αυτή βέβαια δεν ήταν τυχαία γιατί έγινε έτσι ώστε αν τονιζόταν να έπρεπε να ληφθεί μέριμνα όπως έγινε με την ανεξαρτητοποίηση όλων των αντίστοιχων αρχών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή, στην αρχική μεταβατική περίοδο να στελεχωθεί κατ' αρχάς από το ήδη υπάρχον έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό συντονιστών της Ολυμπιακής για την απρόσκοπτη συνέχεια, αλλά και για την εργασιακή εξασφάλιση αυτού του μικρού αριθμού ατόμων.

Η ανεξάρτητη αρχή θα πρέπει πραγματικά να είναι ανεξάρτητη και όχι μόνο τύποις επειδή στις δικαιοδοσίες της είναι η χορήγηση των ωρών αφίξεων και αναχωρήσεων των πτήσεων όλων των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών που περιλαμβάνονται σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια. Γίνεται αντιληπτό ότι διαχειρίζεται σημαντικότερα εμπορικά συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών τα οποία εξαρτώνται απ' αυτές τις εγκεκριμένες ώρες.

Ύστερα απ' αυτά που αναπτύξαμε, εμείς καταψηφίζουμε το κεφάλαιο α' του σχεδίου νόμου γιατί δεν πρόκειται να φέρει ομαλότητα στις αερομεταφορές καταργώντας, συρρικνώνοντας στην καλύτερη περίπτωση τα δημόσια και κοινωνικά

αγαθά της δημόσιας Ολυμπιακής προς όφελος των ανταγωνιστών της.

Στο κεφάλαιο β' για τους ταχογράφους, σύμφωνα, πρέπει να υπάρχουν, να λειτουργούν σωστά, να είναι σύγχρονοι και βέβαιο ο έλεγχος να είναι αντικειμενικός και συνεχής.

Για τις ρυθμίσεις στις χερσαίες μεταφορές και άλλες διατάξεις του κεφαλαίου γ' στα άρθρα 15 με 22 θα αναφερθούμε και αναλυτικότερα στην αυριανή συζήτηση επί των άρθρων. Η έλλειψη όμως ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για τα άτομα με αναπηρία στη χώρα μας γίνεται φανερό και στο άρθρο 15. Δεν είναι δυνατό με εμβόλιμες διατάξεις πρόχειρου χαρακτήρα να ρυθμίζονται τέτοιου είδους σοβαρά ζητήματα που απασχολούν τουλάχιστον το 10% του πληθυσμού. Είναι ανάγκη οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών οδήγησης στα άτομα με αναπηρίες να θεσμοθετηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να προβλέπεται η συνεργασία του ιατρικού κόσμου και των ασφαλιστικών ταμείων ώστε να υπάρχει διαφάνεια στο θέμα αυτό, αλλά και πραγματική εκτίμηση της οδηγητικής ικανότητας των ατόμων με αναπηρίες.

Η ρύθμιση που προβλέπει την έκδοση των αδειών οδήγησης από τις υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερο πρόβλημα στο ήδη υπάρχον κλίμα περιορισμού, ελέγχου και αστυνόμευσης των πολιτών. Η διαδικασία των πρακτικών εξετάσεων διέπεται από ένα ολόκληρο πλέγμα και εκφράζεται με το αντίστοιχο προεδρικό διάταγμα που πρέπει να αναμορφωθεί άμεσα και να τεθεί σε νέες βάσεις. Οι μέχρι τώρα αποσπασματικές ρυθμίσεις δεν έλυσαν προβλήματα που σχετίζονται με το χρηματισμό, τη διαφανή και αδιάβλητη διεξαγωγή των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών ούτε και οι οδηγοί απέκτησαν εκείνα τα εφόδια ώστε να οδηγούν με ασφάλεια. Συζητήσαμε αυτά τα θέματα και την προηγούμενη εβδομάδα και χθες σε σχετική επερώτηση για την οδική ασφάλεια.

Οι παράγραφοι 8 και 9 του άρθρου 15 αποτελούν άλλη μία ρύθμιση προς την κατεύθυνση εξυγίανσης του συστήματος, χωρίς όμως να λύνεται το υπαρκτό πρόβλημα.

Απ' όλες τις κυβερνήσεις υπήρξε συνειδητή υποβάθμιση του θεσμού των Κ.Τ.Ε.Ο. καθώς η προμελέτη που είχε εκπονηθεί το 1982 έλεγε ότι για να αντιμετωπιστούν οι απαιτήσεις τεχνικού ελέγχου απαιτούνται εκατόν εξήντα δύο διάδρομοι ελέγχου σ' όλη τη χώρα και ειδικότερα για το Λεκανοπέδιο ένας μεγάλος αριθμός Κ.Τ.Ε.Ο. δυναμικότητας Κ.Τ.Ε.Ο. Χολαργού, πράγματα τα οποία ουδέποτε εφαρμόστηκαν.

Με την ιδιωτικοποίηση του τεχνικού ελέγχου στην Ελλάδα δημιουργούνται απρόβλεπτες συνέπειες για την οδική ασφάλεια καθώς ο τεχνικός έλεγχος κατακερματίζεται, αφού από δω και πέρα θα ασκείται με διαφορετικό εξοπλισμό και τρόπο από εταιρεία σε εταιρεία και τελικά θα έχει αμφιβόλου ποιότητας αποτελέσματα.

Εκφράζουμε την αντίθεσή μας στην ιδιωτικοποίηση των Κ.Τ.Ε.Ο. και θεωρούμε ότι θα πρέπει να εξυγιανθούν, να βελτιωθούν και να αναβαθμιστούν στο υπάρχον πλαίσιο λειτουργίας, να εκσυγχρονιστούν λειτουργικά και τεχνολογικά και τέλος να ιδρυθούν νέα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με τα οριζόμενα στις μελέτες και να στελεχωθούν με το απαραίτητο προσωπικό.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και έρχεται τώρα ο κύριος Υπουργός και προσθέτει νέες διατάξεις και προσπαθεί να κατευθύνει τα πράγματα προς μία κατεύθυνση που εμάς δεν μας βρίσκει καθόλου σύμφωνους.

Κατ' αρχάς, κύριε Υπουργέ, οι συνδικαλιστές των Κ.Τ.Ε.Ο. διαμαρτύρονται και καταγγέλλουν ότι η τωρινή διατύπωση του άρθρου 16 αναιρεί την απόφασή σας του Οκτωβρίου. Τη θεωρούν μάλιστα «φωτογραφική» διάταξη που εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα τα οποία μάλιστα και κατονομάζουν στα υπομνήματά τους και εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους γιατί δεν μπόρεσαν να σας δουν και προσωπικά και να σας εκθέσουν τις απόψεις τους.

Εμείς νομίζουμε ότι έχουν απόλυτο δίκιο σ' αυτό τους το αίτημα. Είπαμε ότι είμαστε υπέρ του δημόσιου χαρακτήρα. Εφόσον όμως αυτήν τη στιγμή συζητούμε συγκεκριμένο νομο-

σχέδιο που δεν αποδέχεται αυτές τις δικές μας αρχές αλλά έχει διατυπωθεί σ' αυτές τις διατάξεις, εμείς τουλάχιστον θα θέλαμε να ζητήσουμε να αποσυρθεί από το άρθρο 16 η παράγραφος 2 και η παράγραφος 4ζ. Εκεί να προστεθεί ότι το πιστοποιητικό διαπίστευσης πρέπει να είναι αναλόγου τύπου όπως κρίνεται από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης και όπως είναι και το αίτημα των εργαζομένων στα Κ.Τ.Ε.Ο. και όχι να είναι αυστηρώς τύπου Α. Βέβαια σημειώσαμε αυτήν τη διόρθωση που κάνατε -το 7 που υπήρχε να επανέλθει- γιατί αλλιώς πηγαίναμε σε εντελώς μονοπωλιακή κατεύθυνση αν και πάλι δεν είμαστε σίγουροι ότι αποτρέπεται αυτή η μονοπωλιακή κυριαρχία ορισμένων στο χώρο των Κ.Τ.Ε.Ο..

Στο γερασμένο στόλο των σχολικών λεωφορείων η νομιμοποίηση του γερασμένου στόλου εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια των...

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

Την υπομονή σας και για μένα, κύριε Πρόεδρε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τι να κάνουμε. Είμαστε ευάλωτοι στην Αριστερά σήμερα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Να κανονίζουμε ώρα για να ξέρουμε πότε μιλάμε επιτέλους.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Να τη βοηθήσετε να γίνει μεγάλη και η Αριστερά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Πρέπει μόνη της να βοηθηθεί, κύριε Λεβέντη. Εγώ δεν μπορώ να κάνω τίποτα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Το προτεινόμενο όριο θα πρέπει να μειωθεί σημαντικά παίρνοντας υπόψη ότι τα αστικά λεωφορεία Αθήνας, Θεσσαλονίκης, αποσύρονται στα οκτώ χρόνια. Δεν μπορεί να θεσπίζουμε τέτοια όρια ηλικίας για οχήματα που μεταφέρουν τον πλέον ευαίσθητο πληθυσμό της χώρας.

Ο προσδιορισμός του χρόνου μετά τον οποίο θα αποσύρονται τα ταξί πρέπει να βασίζεται σε ολοκληρωμένη μελέτη που θα παίρνει υπόψη της τη σύγχρονη τεχνολογία και θα βασίζεται σε όρους που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών. Η προτεινόμενη αύξηση των ορίων μας βρίσκει αντίθετους καθώς επίσης και η διαφορετική αντιμετώπιση των χρονικών ορίων απόσυρσης.

Όσον αφορά στην παράγραφο 9 του άρθρου 17 που παρατείνει κατά πέντε έτη την εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, θεωρούμε πως πρέπει πρώτα να γίνει αναλογιστική μελέτη και ανάλογα να δοθεί ή όχι η παράταση για πόσα παιδιά και για πόσο χρονικό διάστημα.

Τώρα όσον αφορά στο τρίτο κεφάλαιο για τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες θα ήθελα επιγραμματικά να πω ότι στα συστήματα της ευρυζωνικότητας το νομοσχέδιο ακολουθεί τη φιλοσοφία «πουλάμε ό,τι είναι δυνατό να πουληθεί». Ή μάλλον χαρίζουμε κυριολεκτικά στον ιδιωτικό τομέα ό,τι είναι δυνατό να χαριστεί. Ο Ο.Τ.Ε. έκανε πολλές και σοβαρές επενδύσεις για να περάσει τόσα δίκτυα στην Ελλάδα. Τώρα είναι υποχρεωμένος να τα παραχωρήσει σε όποιον πάροχο ευρυζωνικών παροχών του το ζητήσει χωρίς να αποζημιώνεται για το παραμικρό. Τέτοια πράγματα έχουν γίνει και σε άλλες χώρες μεταξύ των οποίων και αρκετοί εταίροι μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά όχι και σε τέτοια έκταση. Πώς αλλιώς να εξηγήσουμε αυτό που τονίζεται στην παράγραφο 9 του άρθρου 23 ότι «ο πάροχος δημόσιου δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών, πέραν των άλλων απαλλαγών, απαλλάσσεται και από την καταβολή οποιουδήποτε άλλου τέλους». Δηλαδή τι πληρώνει; Απολύτως τίποτα.

Επίσης υπάρχει και ένα άλλο θέμα. Από πού θα περνάνε τα δίκτυα. Και μάλιστα εδώ, αν είναι αρχαιολογικοί χώροι, υπάρχει ένα πολύ περιορισμένο χρονικό διάστημα που δεν επαρκεί για να γίνουν οι σωστοί έλεγχοι από τους αρμόδιους αρχαιολόγους και υπάρχει κίνδυνος να καταστραφούν πολλά αρχαιολογικά ευρήματα.

Επειδή δεν υπάρχει χρόνος θα συνεχίσω αύριο στην συζήτηση επί των άρθρων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ πολύ,

κύριε Λεβέντη.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών.

Το λόγο έχει ο κ. Ιωαννίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εισηγητής της Αντιπολίτευσης είπε ότι το νομοσχέδιο αυτό εξυπηρετεί στοχευμένα συμφέροντα. Δεν τα περιέγραψε βέβαια, ούτε ονόματα είπε. Απλώς γκεμπελισμός: το ρίχνουμε και το αφήνουμε.

Δεύτερον, είπε ότι είναι ρουσφετολογικό, βιαστικό και προεκλογικό. Αν εννοεί την επίλυση χρόνιων προβλημάτων, ναι, χρόνια τα συζητούσαμε και ήρθε η ώρα να τα λύσουμε. Εσείς που δεν τολμήσατε να ασχοληθείτε, πώς πρέπει να χαρακτηριστείτε;

Ο εισηγητής του Συνασπισμού δήλωσε ότι δεν είναι ευχαριστημένος με την ταχύτητα του νομοσχεδίου, πως είμαστε σε χρόνους ταχείς και δεν ανταποκρίνεται, όπως δεν ανταποκρίνονται και τα νομοσχέδια του Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Κρατώ, όμως, πως ομολογεί ότι το νομοσχέδιο αυτό βάζει μία τάξη. Είναι σημαντικό το ότι ακούσαμε μία θετική άποψη από εσάς. Ευχαριστούμε.

Συζητούμε, λοιπόν, σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, με το οποίο ρυθμίζεται κατ' αρχήν η σύσταση και λειτουργία αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες της χώρας μας.

Αυτή η αρμοδιότητα αποτελούσε μέχρι σήμερα προνόμιο της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Τώρα, όμως, κατ' εφαρμογή -για να ακούει και η Αριστερά- του κοινοτικού κανονισμού, η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης θα γίνεται από ένα ανεξάρτητο όργανο, που έρχεται να υπηρετήσει τις πολιτικές θέσεις της Νέας Δημοκρατίας, στο οποίο θα μετέχουν εκπρόσωποι των μεγαλύτερων ελληνικών αερομεταφορέων, της Ένωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών, της υπηρεσίας ασφαλείας κ.λπ., ούτως ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα στρέβλωσης, ανταγωνισμού και η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης να γίνεται μέσα σ' ένα διαφανές και αποτελεσματικό νομικό πλαίσιο.

Επίσης, με το νομοσχέδιο που συζητάμε, ρυθμίζονται μία σειρά σημαντικών θεμάτων στον τομέα των μεταφορών, λύνονται προβλήματα επαγγελματιών του κλάδου και, βέβαια, ρυθμίζονται θέματα, τα οποία έχουν να κάνουν με την καθημερινότητα και την ασφάλεια των πολιτών.

Θα είμαι πολύ σύντομος. Θα ήθελα μόνο να αναφερθώ εν τάχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του νομοσχεδίου, που κατά τη γνώμη μου είναι σημαντικές.

Καθίσταται υποχρεωτικός -και πάλι κατ' εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού- ο εφοδιασμός όλων των οχημάτων -που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων και έχουν ταξινομηθεί στη χώρα μας- με συσκευή ελέγχου, τον ταχογράφο. Εδώ πρόκειται για ένα θέμα οδικής ασφάλειας, καθώς θα υπάρχει πλέον η δυνατότητα να ελέγχονται με αξιοπιστία μία σειρά από στοιχεία, που αφορούν το όχημα, αλλά και τη δραστηριότητα του οδηγού, όπως είναι η τήρηση των ορίων ταχύτητας, οι περίοδοι εργασίας των οδηγών, τα ωράρια των οδηγιών, οι στάσεις των οχημάτων κ.ο.κ..

Επιπλέον, προσδιορίζονται οι αρχές που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων και καθορίζονται οι κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων.

Μία άλλη πρόβλεψη, που πιστεύω πως κινείται στη σωστή κατεύθυνση, είναι η θεσμοθέτηση ανώτατου χρονικού ορίου στην ηλικία των σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται πως μετά τα είκοσι τρία χρόνια θα πρέπει υποχρεωτικά να αποσύρονται από την κυκλοφορία.

Εγώ δεν ξέρω αν αυτό το χρονικό όριο είναι το σωστό και βάσει ποιου σκεπτικού καταλήξαμε σ' αυτό. Πάντως, είναι θετικό πως τώρα προβλέπεται κάποιο όριο για τα λεωφορεία αυτά, καθώς μέχρι σήμερα δεν υπήρχε καμία πρόβλεψη. Και φυσικά, επειδή πρόκειται για ένα κοινωνικά ευαίσθητο θέμα, καθώς αφορά την ασφάλεια των παιδιών μας, καταλαβαίνετε πόσο καλοδεχούμενο είναι.

Επίσης, κρίνω ιδιαίτερα θετική την πρόβλεψη για τη δυνατότητα κυκλοφορίας ως ταξί και των υβριδικών αυτοκινήτων χιλίων διακοσίων κυβικών εκατοστών και άνω. Τα οφέλη είναι

προφανή και από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και από οικονομική, αφού υπάρχει οικονομία στα καύσιμα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πραγματικά, είναι πολλές οι προβλέψεις του νομοσχεδίου που συζητάμε. Δυστυχώς δεν μπορώ να αναφερθώ και σ' άλλες. Θέλω μόνο να κάνω κάποιες επισημάνσεις.

Ο Υπουργός έδειξε μεγάλη κατανόηση και έκανε γόνιμο διάλογο. Ένα πράγμα που απεδέχθη είναι οι ιδιοκτήτες των συνεργείων να προβούν σε αίτηση ίδρυσης Κ.Τ.Ε.Ο. μέσα σ' έξι μήνες. Αυτό δείχνει την καλή διάθεση που έχει. Γι' αυτόν το λόγο πρότεινε στους ιδιοκτήτες συνεργείων αυτό που προανέφερα.

Προβλέπεται η παραχώρηση κατά χρήση στη θυγατρική του Ο.Σ.Ε. «ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε.» του ακινήτου του Υπουργείου Οικονομικών, που χρησιμοποιείται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, για την ίδρυση εμπορευματικού κέντρου συνδυασμένων μεταφορών.

Ξέρουμε όλοι πόση σημασία έχουν οι συνδυασμένες μεταφορές για την οικονομική ζωή, την οικονομική ανάπτυξη. Και γνωρίζουμε, επίσης, πόσο πίσω έχει μείνει η Ελλάδα στο κομμάτι αυτό. Τώρα, λοιπόν, βρέθηκε ο χώρος, ο οποίος κρίθηκε ως ο πλέον κατάλληλος. Και, ειλικρινά, νομίζω ότι είναι θετικό πως προχωράμε, έστω και καθυστερημένα, στη δημιουργία ενός μεγάλου εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη, έτσι ώστε να διευκολύνουμε τις εμπορικές συναλλαγές, τις οικονομικές δραστηριότητες, κάτι που έχει πολύ μεγάλη σημασία και για την ευρύτερη περιοχή.

Σ' ό,τι αφορά τέλος το προσωρινό μέτρο που παίρνετε για τη χρήση των λεωφορειολωρίδων από τα ταξί για όσο καιρό διαρκούν τα μεγάλα έργα που ξεκίνησαν στην Θεσσαλονίκη, θέλω απλώς να πω πόσο σημαντικό είναι για την όσο το δυνατόν ομαλότερη λειτουργία της πόλης, να τηρηθεί απόφαση που θα προβλέπει τις μέρες και τις ώρες που θα επιτρέπεται η χρήση των λεωφορειολωρίδων από τα ταξί.

Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, σαν Θεσσαλονικείς, γιατί είναι ένα αίτημα για το οποίο έχουν έρθει σ' όλα τα γραφεία οι ιδιοκτήτες των ταξί. Το ζητούν εδώ και δύο χρόνια και πάλι δείξατε τη διαλλακτικότητα για να διευκολύνετε τη Θεσσαλονίκη στη δύσκολη περίοδο που θα περάσει, όταν θα γίνονται αυτά τα έργα και θα υπάρχει πολύ μεγάλο πρόβλημα. Σαφώς και πρέπει, λοιπόν, να διευκολυνθεί η μετακίνηση των πολιτών της Θεσσαλονίκης με όσο το δυνατόν περισσότερους τρόπους.

Ταυτόχρονα, όμως, δεν θα πρέπει και να χάσουν την αξιοπιστία τους τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στα μάτια των πολιτών από τυχόν κατάχρηση του μέτρου, γιατί αυτά τα τρία χρόνια που είστε Υπουργός, έχετε δώσει πολύ μεγάλη σημασία στην αξιοποίηση των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς.

Τέλος, για την επανεξέταση των αναπήρων οδηγών είναι γνωστή η ευαισθησία για το πρόβλημα που έχουν αυτοί οι άνθρωποι. Είναι τεράστια αυτή η ευαισθησία, αλλά όσον αφορά την οδήγηση από την οποία εξαρτάται και η δική τους ασφάλεια και η ασφάλεια των υπολοίπων, πρέπει να είμαστε υπεύθυνοι και προνοητικοί. Γι' αυτόν το λόγο είναι πάρα πολύ σωστή η επανεξέταση των αναπήρων οδηγών.

Το νομοσχέδιο είναι σε σωστή κατεύθυνση και, δυστυχώς, το Π.Α.Σ.Ο.Κ. αντί να τα φέρει τόσα χρόνια αυτά, απλώς και μόνο κάνει αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο κ. Ρόβλιας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσαμε να κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, εάν ήταν ένα νομοσχέδιο το οποίο είχε αρχή και τέλος, αναφερόταν σ' ένα συγκεκριμένο τομέα και αν μπορούσαμε να συζητήσουμε επ' αυτού και να πούμε ότι έχουμε αντίθετες απόψεις. Εδώ, δυστυχώς, έχουμε ένα πολυνομοσχέδιο, το οποίο το είπαμε σούπερ μάρκετ –δεν νομίζω ότι άδικα το αποκαλέσαμε σούπερ μάρκετ- ή νομοσχέδιο-σκούπα.

Κύριε Υπουργέ, μ' αυτό το νομοσχέδιο με πείσατε για κάτι.

Με πείσατε ότι είμαστε σε προεκλογική περίοδο. Θα μου πείτε: «Μόνο από αυτό πειστήκατε, κύριε Ρόβλια;». Όχι. Είναι πολλά αυτά τα οποία με πείθουν. Τόσες διευθετήσεις, τόσες τακτοποιήσεις και ορισμένες υποχωρήσεις θα έλεγα, ε, δεν μπορεί πλησιάζουμε σε εκλογές. Έχετε νομοθετήσει, πραγματικά, σαν να είναι το τελευταίο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών πριν από τις εκλογές. Θα δούμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μην κρίνετε εξ ιδίων τα αλλότρια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Δεν είναι από τις καλές νομοθετικές στιγμές του Υπουργείου σας –σας το ξαναείπα αυτό- και δεν μπορεί να είναι από τις καλές νομοθετικές στιγμές, όταν περιλαμβάνονται τόσες ρυθμίσεις, οι οποίες είναι και άσχετες μεταξύ τους. Έτσι, θα θυμίσω μερικές. Έχουμε από τις λεγόμενες «γαλάζιες» προσλήψεις –θα τα πούμε στη συνέχεια- μέχρι τα γερασμένα σχολικά. Έχουμε από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις για τους ανταγωνιστές του Ο.Τ.Ε σε σχέση με τις οπτικές ίνες, έως ρυθμίσεις που υπάρχουν ήδη –και αναφέρομαι στην περαιτέρω χρήση πληροφοριών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών- και, πραγματικά, εξακολουθώ να μην αντιλαμβάνομαι γιατί φέρνετε μία ρύθμιση για ένα θέμα που ήδη υπάρχει.

Κάνετε ορισμένες αλλαγές. Δεν έχω πρόβλημα να δηλώσω πως οι αλλαγές που κάνετε, δείχνουν ότι είστε καλής πίστης και, μάλιστα, αναφέρονται σε θέματα κοινωνικά ευαίσθητα. Αλλά οι αλλαγές αυτές δεν μας αρκούν και, αν θέλετε, έχουμε και την πολυτέλεια ως Αντιπολίτευση, να μην μας αρκούν για να είμαστε απολύτως ειλικρινείς. Έχουμε και υποχρέωση να επιμεινουμε, όπως έχετε υποχρέωση –επιτρέψτε μου να πω- να μας ακούσετε και, ενδεχομένως, να υιοθετήσετε κάτι περισσότερο, για να επιβεβαιώσετε την κοινωνική σας ευαισθησία κι άλλο.

Θεωρούμε ότι κάποια από αυτά που μόλις αλλάξατε σήμερα, μετά τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή και ήταν από τις σπάνιες περιπτώσεις που έγινε ουσιαστική συζήτηση, θεωρούμε ότι κάποια από αυτά είναι ημιτελή και κάποια είναι αναποτελεσματικά ή δεν είναι τόσο αποτελεσματικά όσο θα έπρεπε να είναι.

Για να μη μιλάμε αορίστως, κύριοι συνάδελφοι, θεωρούμε ότι είναι θετικό ότι πήρατε πίσω τη ρύθμιση που επέτρεπε απεριόριστη λειτουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. από μια επιχείρηση και αφήσατε το όριο των επτά επιχειρήσεων. Θεωρούμε ότι είναι θετικό, και είναι θετικό ότι μειώσατε το όριο απόσυρσης σχολικών λεωφορείων στα είκοσι τρία χρόνια αλλά δεν είναι αρκετό.

Ακόμα είναι θετικό ότι διευκρινίζετε κάποια πράγματα που δημιουργούσαν αμφιβολίες, σχετικά με την ανεξάρτητη αρχή. Θα σταθώ σε μερικά κρίσιμα θέματα του νομοσχεδίου ελλείψει αρχής, έτσι ώστε να μιλήσουμε επί της αρχής.

Αυτή η ανεξάρτητη αρχή την οποία συστήνετε για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες δεν είναι, ακριβώς, μια ανεξάρτητη αρχή. Πρώτον, γιατί η πλειοψηφία της ελέγχεται από την Κυβέρνηση. Αν δεν ιδιωτικοποιηθεί οψέποτε η Ολυμπιακή, τότε προσέξτε γιατί η πλειοψηφία της θα ελέγχεται από τους ιδιώτες και εκεί μπαίνει ένα ζήτημα και αυτό γιατί δεν θα μπορείτε να αλλάξετε κάτι, εκτός αν αλλάξετε το νόμο.

Επίσης θέλω να σας πω ότι η αρχή δεν είναι ανεξάρτητη γιατί ασκείται επ' αυτής έλεγχος νομιμότητας. Είναι κάτι που το επισημαίνει και η Διεύθυνση Επιστημονικών Μελετών της Βουλής που σας λέει, πως όταν ο Υπουργός ασκεί έλεγχο νομιμότητας σε μια αρχή αυτή η αρχή δεν είναι ανεξάρτητη. Αν θέλατε μια, πραγματικά, ανεξάρτητη αρχή, θα έπρεπε να ακολουθήσετε το μοντέλο των ανεξάρτητων αρχών, τα μέλη των οποίων ορίζονται από τη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής με αυξημένη πλειοψηφία.

Όμως εκεί, κύριε Υπουργέ, που θα επιμεινουμε, μέχρι να το αλλάξετε έστω και στο παραπάντε, είναι ο τρόπος προσλήψεων που θα γίνουν σ' αυτήν την ανεξάρτητη αρχή. Εσείς λέτε ότι είναι προσωρινές αυτές οι προσλήψεις, ουδέν μονιμότερο του προσωρινού και ξέρετε πολύ καλά ότι αυτοί που θα προσληφθούν προσωρινά είναι βέβαιο ότι θα μονιμοποιηθούν.

Οι προσλήψεις, λοιπόν, στην αρχή αυτή γίνονται με δική σας, υπουργική απόφαση, εσείς καθορίζετε τα προσόντα και επίσης

τη διαδικασία πρόσληψης. Με συγχωρείτε, αυτό είναι εκτροπή και από το αντικειμενικό σύστημα προσλήψεων του Α.Σ.Ε.Π. και από τις συνταγματικές επιταγές για το συγκεκριμένο θέμα.

Είπατε επίσης, ότι μειώσατε τις διευθύνσεις. Πράγματι τις μειώσατε, αλλά δεν έχετε βάλει ένα αριθμητικό όριο, οπότε αυτές οι δύο διευθύνσεις που έμειναν να μπορούν να έχουν τον αριθμό των υπαλλήλων που εσείς θα αποφασίσετε με υπουργική απόφαση. Και για να μη φανεί ότι αναφέρομαι σ' εσάς προσωπικά, σας λέω ότι ο επόμενος Υπουργός ο ενδεχομένως κακός -μπορεί εσείς να έχετε την καλή διάθεση- μπορεί να αυξήσει όσο θέλει τον αριθμό, να καθυστερήσει όσο θέλει την έκδοση του προεδρικού διατάγματος για τον κανονισμό και στο μεταξύ να προσλαμβάνει χωρίς αντικειμενικό σύστημα προσλήψεων.

Επίσης το θέμα της κατάργησης της στοιχειώδους υποχρεωτικής στελέχωσης των Κ.Τ.Ε.Ο., εξακολουθεί και μας βρίσκει κατηγορηματικά αντίθετους. Σας λέω ότι δεν έχετε λόγο να καταργήσετε την υποχρεωτική στελέχωση και να την παραπέμψετε σε υπουργική απόφαση. Δίνετε τη δυνατότητα αυθαιρών στο μέλλον και βάζετε σε αμφιβολία την αξιοπιστία των Κ.Τ.Ε.Ο..

Εκεί όμως, κύριε Υπουργέ, που, πραγματικά, αν είναι να δώσουμε μια μάχη, εκεί θα την δώσουμε, είναι στα θέματα της ηλικίας των σχολικών λεωφορείων. Μίλησα με ειδικούς και μου είπαν ότι το όριο ηλικίας των είκοσι τριών ετών είναι απαράδεκτα μεγάλο. Μη μου πείτε ότι δεν υπήρχε όριο στο παρελθόν, το ξέρω. Δεν θα σας πω ότι καλώς δεν υπήρχε, θα σας πω ότι κακώς δεν υπήρχε. Όμως δείτε, τι καλύτερο μπορείτε να αποφασίσετε με τους επιτελείς σας. Μεταφέρονται παιδιά με τα σχολικά λεωφορεία.

Ένα σχολικό λεωφορείο είκοσι τριών συν δύο ετών -είκοσι πέντε ετών- σημαίνει ότι μπορεί να έχει κατασκευασθεί περίπου το 1980. Και σας ρωτώ: Θα κυκλοφορούσατε με το αυτοκίνητό σας του 1980; Ας θυμηθούμε όλοι τι αυτοκίνητα είχαμε -όσοι είχαμε- το 1980, με τι προδιαγραφές ασφαλείας. Είναι άλλη τεχνολογία, είναι άλλη γενιά. Και δεν είναι μια γενιά πίσω, είναι αρκετές γενιές πίσω από πλευράς ασφαλείας και τεχνολογίας, ανεξαρτήτως από τα πόσα χιλιόμετρα έχουν κάνει.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε και τελειώνω.

Ήθελα λοιπόν, πρώτον, να σας πω ότι πρέπει να μειώσετε γενναία το όριο των είκοσι τριών συν δύο ετών που βάζετε για την απόσυρση των σχολικών λεωφορείων. Δεύτερον, να προβλέψετε αυστηρότατες διατάξεις για την εισαγωγή μεταχειρισμένων -αν δεν μπορείτε να το απαγορεύσετε- και αυστηρότατους ελέγχους τόσο από τα αντίστοιχα Κ.Τ.Ε.Ο. του κράτους -αναχώρησης του σχολικού λεωφορείου- όσο και από τα εδώ Κ.Τ.Ε.Ο.. Επίσης, να μελετήσετε, να προβλέψετε και να φέρετε στη Βουλή κίνητρα για αντικατάσταση των παλαιών σχολικών λεωφορείων.

Είναι ένα θέμα με το οποίο δεν επιτρέπεται να παίζουμε ούτε ως Κυβέρνηση ούτε ως Αντιπολίτευση. Δεν θέλω να αναφερθώ σε γεγονότα του παρελθόντος, για να σας πείσω για την αναγκαιότητα αυτών των οποίων σας λέω. Αντιλαμβάνομαι τη θέση σας. Αντιλαμβάνομαι ότι από τη μια στιγμή στην άλλη δεν είναι δυνατόν από μια ρύθμιση που δεν είχε όριο, να φθάσουμε σε μία εξαιρετικά αυστηρή ρύθμιση. Όμως, μην ξεχνάτε τι δουλειά κάνουν αυτά τα λεωφορεία και τα παιδιά τα οποία μεταφέρουν. Επιμένω και κάνω έκκληση στην ευαισθησία σας.

Σας ευχαριστώ.

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

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

Ο κ. Μάνος έχει το λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κύριοι Βουλευτές, στο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου, δεν μπορώ, βέβαια, να μιλήσω για όλα τα θέματα που τίγονται στο νομοσχέδιο και θα περιορισθώ, ουσιαστικά, σ' ένα μόνο μικρό μέρος του νομοσχεδίου. Θα αναφερθώ, ειδικώς, στα θέματα των ταξί.

Νομίζω θα δεχθείτε, αν παρακολουθήσετε λίγο τι συμβαίνει

γύρω μας, στην Αθήνα για παράδειγμα, πως καθημερινά συμπολίτες μας αισθάνονται την αξιοπρέπειά τους να ποδοπατείται, κυριολεκτικά, από τους ταξιτζήδες. Αν παρατηρήσετε στους δρόμους, υπάρχουν πολίτες οι οποίοι σχεδόν εκλιπαρούν ή παρακαλούν έναν ταξιτζή να σταματήσει, να τους πάρει και αυτούς συνεπιβάτες μαζί με κάποιον άλλον. Κάθε μέρα εξευτελίζονται οι πολίτες αυτής της πόλης.

Το θέμα, λοιπόν, με τα ταξί είναι ένα ζήτημα, το οποίο άπτεται της καθημερινότητας όλων των πολιτών και ο σημερινός Υπουργός, όπως και με το προηγούμενο νομοσχέδιο για τον Κώδικα, φέρνει ένα νομοσχέδιο που έχει αρκετές σωστές διατάξεις, αλλά ένα είναι βέβαιο, ότι οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται. Και το γνωρίζουμε όλοι. Δεν νομίζω κάποιος να πιστεύει ότι τηρούνται οι διατάξεις για τα ταξί. Καμία δεν τηρείται.

Μάλιστα προχθές ο κύριος Υπουργός τους χορήγησε αύξηση 5,5%, η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί και μικρή, δεδομένης της αύξησης των καυσίμων, αν δεν γνωρίζαμε ότι οι ταξιτζήδες δεν χρεώνουν μια φορά, αλλά χρεώνουν πολλές φορές, για να κάνουν μια κούρσα κατά παραχώρηση στους πολίτες. Το ένα θέμα, λοιπόν, είναι αυτό και μ' αυτό δεν ασχολείται καθόλου ο κύριος Υπουργός.

Αντίθετα, έχει ρυθμίσεις τις οποίες εγώ θεωρώ παράδοξες, όπως θεωρώ παράδοξο το γεγονός ότι προσυπογράφει το νομοσχέδιο ο Υπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και θα σας εξηγήσω για ποιο λόγο.

Πρώτον, θέλω να θυμίσω σε σας όλους το εξής: Όπως ξέρετε, επί κ. Κακλαμάνη η Βουλή αποφάσισε ότι θα χορηγεί με τριετές leasing ένα αυτοκίνητο στους Βουλευτές.

Για λόγους που ποτέ δεν κατενόησα, όταν έληξε η περίοδος της μίσθωσης, η σημερινή Πρόεδρος απεφάσισε να την παρατείνει, μολοντί είχε λήξει η αρχική σύμβαση. Και επειδή υπήρξαν αρκετοί συνάδελφοι που διαμαρτυρήθηκαν, έβγαλε την εξής απόφαση. Όσων τα αυτοκίνητα δεν είχαν διανύσει εκατόν τριάντα χιλιόμετρα χιλιόμετρα τα κρατούσαν, ενώ αντίθετα όσοι είχαν ήδη ξεπεράσει το όριο των εκατόν τριάντα χιλιάδων χιλιομέτρων έπρεπε να τα αντικαταστήσουν. Για τους Βουλευτές, λοιπόν, το όριο ηλικίας του αυτοκινήτου είναι τα εκατόν τριάντα χιλιόμετρα χιλιόμετρα.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να λάβετε υπ' όψιν σας ότι ένα ταξί διανύει ετησίως περί τις εκατό χιλιόμετρα χιλιόμετρα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Και παραπάνω.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Ή και παραπάνω, όπως λέει ο κ. Βαρβιτσιώτης.

Όταν, λοιπόν, ο κύριος Υπουργός παίρνει τα δέκα χρόνια που ισχύουν σήμερα για το ταξί, δηλαδή ένα εκατομμύριο χιλιόμετρα, και τα αυξάνει στα δώδεκα χρόνια τώρα μετά την τροποποίηση, δηλαδή στο ένα εκατομμύριο τριακόσιες χιλιόμετρα χιλιόμετρα, λέει ουσιαστικά ότι οι δυστυχείς επιβάτες των ταξί θα πρέπει να ανέχονται ένα αυτοκίνητο με δέκα φορές περισσότερα χιλιόμετρα απ' όσα είναι κατάλληλα για ένα Βουλευτή. Ο Βουλευτής δεν μπορεί να κάνει πάνω από εκατόν τριάντα χιλιόμετρα χιλιόμετρα, αλλά για τον κόσμο το ένα εκατομμύριο τριακόσιες χιλιόμετρα φαίνεται λογικό.

Κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι η ρύθμιση είναι εξωπραγματική. Τα δέκα χρόνια, που ίσχυαν και ο κύριος Υπουργός τα επιμηκύνει, ήσαν ήδη εξωπραγματικά. Εάν κάτι έπρεπε να γίνει, θα έπρεπε να γίνει όχι απλώς μείωση, αλλά γενναία μείωση.

Θα μπορούσε κάποιος να πει ότι τα χρόνια είναι ενδεχομένως αυθαίρετα, ότι σημασία έχει τι ρύπανση προκαλεί αυτό το αυτοκίνητο ή τι άλλους κινδύνους μπορεί να προκαλέσει. Και γι' αυτό έρχομαι στο παράδοξο ότι προσυπογράφει ο κ. Σουφλιάς. Σας θυμίζω ότι ο κ. Σουφλιάς είναι εκείνος που είχε πολύ μεγάλες αντιρρήσεις, εις το να επιτραπεί η γενικευμένη πετρελαιοκίνηση, λέγοντας τι; Ότι τα πετρελαιοκίνητα ρυπαίνουν. Βέβαια, σημειώστε ότι σ' όλη την Ευρώπη, που είναι και εκεί ευαίσθητοι για τα θέματα της ρύπανσης, επιτρέπονται, στην Ελλάδα ειδικώς ρυπαίνουν, φαντάζομαι διότι ο κ. Σουφλιάς κοιτάζει τα ταξί που κυκλοφορούν, που έχουν κάνει ένα εκατομμύριο χιλιόμετρα το καθένα, και λέει ότι αυτά ρυπαίνουν. Παρά ταύτα, προ-

συπογράφει νομοσχέδιο που αυξάνει τη διάρκεια ζωής. Επαναλαμβάνω ότι αυτά για εμένα είναι, τελείως, ακατανόητα και απaráδεκτα. Αντιλαμβάνομαι ότι ίσως ο κύριος Υπουργός, έχει κάνει διαπραγματεύσεις με τους ταξιτζήδες. Δεν έπρεπε να τις κάνει, έπρεπε αντίθετα να ξεκαθαρίσει το θέμα και να βάλει μια τάξη η οποία δεν υπάρχει, αντί να εντείνει την αταξία.

Επίσης θα ήθελα να κάνω την εξής παρατήρηση για την Θεσσαλονίκη: Άκουσα πριν τον εκ Θεσσαλονίκης κ. Ιωαννίδη να ευχαριστεί τον Υπουργό, διότι θα επιτρέψει να κινούνται τα ταξί στις λεωφορειολωρίδες. Αυτό, κύριοι συνάδελφοι, σας επισημαίνω ότι ήταν αίτημα των ταξιτζήδων από την ημέρα που πρωτοεισήχθησαν οι λεωφορειολωρίδες στη ζωή μας, από το 1990. Το πρώτο τους ζήτημα ήταν πώς θα μπουν στις λεωφορειολωρίδες. Σ' άλλα μέρη του κόσμου επιτρέπεται αυτό, αλλά τα ταξί είναι το ένα δέκατο του αριθμού των ταξί, που έχουμε στην Ελλάδα. Είναι πολύ λιγότερα τα ταξί και, βεβαίως, είναι και πολύ ακριβότερη η χρήση τους. Συνεπώς εκεί το να κυκλοφορεί κάπου-κάπου ένα ταξί στις λεωφορειολωρίδες δεν χάθηκε ο κόσμος. Εδώ, αντίθετα, εάν μπουν τα ταξί στις λεωφορειολωρίδες, θα βλέπουμε μια κίτρινη γραμμή να τρέχει. Δεν θα υπάρχει τίποτε άλλο.

Λέει, λοιπόν, ο Υπουργός ότι τώρα στη Θεσσαλονίκη κατά τη διάρκεια της κατασκευής του μετρό και της υποθαλάσσιας αρτηρίας θα δυσκολευθεί κάπως η κυκλοφορία των Ι.Χ.. Είναι έτσι, είναι ακριβές. Δεν θα δυσκολευθεί, όμως, πάρα πολύ, διότι η υποθαλάσσια αρτηρία γίνεται ακριβώς γι' αυτόν το λόγο μέσα στη θάλασσα και συνεπώς δεν θα γίνουν τόσα πολλά έργα, και για το μετρό ενδεχομένως δεν θα προκληθούν, όπως το είδαμε και στην Αθήνα, τόσο μεγάλες αναταραχές.

Στην Αθήνα μάλιστα, μπορεί να πει κανείς ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, επειδή μελετήθηκαν οι συνθήκες, βελτιώθηκε η κατάσταση κατά την κατασκευή παρά χειροτέρεψε. Λέει λοιπόν, έστω, ότι θα γίνει χειρότερα και για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία θα επιτρέψουν στα ταξί να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες. Αλλά με το να το κάνει αυτό, θα δημιουργήσει ζήτημα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Ο πολός ο κόσμος, λοιπόν, που χρησιμοποιεί τα λεωφορεία, θα πηγαίνει βραδύτερα στη δουλειά του. Μπορεί να κερδίσουν ένα πολύ μικρό ποσοστό οι γιωταχήδες στο χρόνο τους –και αυτό το αμφισβητώ- αλλά εν πάση περιπτώσει θα επιβραδυνθεί πολύ η κυκλοφορία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Και επειδή η διάρκεια της κατασκευής μπορώ να προεξοφλήσω ότι θα κρατήσει, τουλάχιστον, πέντε έως έξι χρόνια, θα δημιουργηθεί ένα καθεστώς, το οποίο αργά ή γρήγορα θα το δούμε και στην Αθήνα, δεδομένης της «παράδοξης» πολιτικής δύναμης των ταξιτζήδων. Και μ' αυτό το μέτρο, λοιπόν, είμαι αντίθετος.

Θα ήθελα να τελειώσω με μια γενική παρατήρηση γιατί δεν έχω χρόνο να αναφερθώ σ' αυτά. Οι δημόσιες μεταφορές, κύριοι συνάδελφοι, οι εμπορευματικές μεταφορές, το καθεστώς των δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτων είναι ένα από τα πιο κλειστά επαγγέλματα που υπάρχουν στην Ελλάδα. Και αν κάτι πρέπει να γίνει, είναι να υπάρξει μια βασική απελευθέρωση του συστήματος μεταφορών, πράγμα που θα μειώσει σημαντικά το κόστος πολλών προϊόντων.

Πολλοί διαμαρτύρονται πώς έρχονται από τους αγρούς τα προϊόντα στις λαϊκές και ακριβαίνουν πολύ. Ένας από τους λόγους που γίνεται αυτό, είναι τα συστήματα μεταφορών που υπάρχουν. Είναι σημαντικό, λοιπόν, δεν είναι το παρόντος, απλώς σημειώνω ότι είναι μια εκκρεμότητα αυτή. Πρέπει να αντιμετωπισθεί το κλειστό επάγγελμα των δημοσίας χρήσεως φορτηγών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Μάνο.

Ο κ. Κορτσάρης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΡΤΣΑΡΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το συζητούμενο σχέδιο νόμου, προτείνεται αφ' ενός η σύσταση αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης slots στους ελληνικούς αερολιμένες, αφ' ετέρου θεσμοθετούνται ρυθμίσεις για τις χερσαίες μεταφορές και άλλες διατάξεις.

Το πρώτο κεφάλαιο ρυθμίζει τη σύσταση, συγκρότηση και

λειτουργία δημόσιας υπηρεσίας με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια η οποία θα είναι αρμόδια, σύμφωνα και με τις σχετικές κοινοτικές οδηγίες, για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στα αεροδρόμια της χώρας μας. Η δημιουργία της νέας αρχής διασφαλίζει συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, λύση που συνάδει με το γενικό πνεύμα και τις θέσεις του κόμματος της Νέας Δημοκρατίας.

Με το δεύτερο κεφάλαιο θεσπίζεται η υποχρέωση τοποθέτησης στα οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, συσκευής ελέγχου η οποία καταγράφει τις ενδείξεις κυκλοφορίας των οχημάτων, ταχογράφος, που εκτός από την ταχύτητα ελέγχει τις ώρες ανάπαυσης και οδήγησης του οδηγού, τις στάσεις και άλλα.

Παράλληλα, στην επιτροπή συζητήθηκε και η περίπτωση του λεγόμενου μαύρου κουτιού που φέρεται, σύμφωνα με τις προδιαγραφές των κατασκευαστών του, ότι περιγράφει πότε, ακριβώς, έγινε το ατύχημα, ποια ήταν η ταχύτητα σύγκρουσης, πώς αντέδρασε ο οδηγός ή οι οδηγοί, μεταβολές της ταχύτητας κατά τη σύγκρουση, ποια ήταν η ταχύτητα μετά τη σύγκρουση, αν ήταν τα φώτα ή τα φλας αναμμένα, αν ο κινητήρας είχε σβήσει ή αν ο οδηγός πάτησε το κλάξον πριν το συμβάν. Το μαύρο κουτί δίδει αρχικώς την ελπίδα μιας εντυπωσιακής σε δυνατότητα συσκευής και στο μέλλον ίσως αποτελέσει τη λυδία λίθο, κυρίως, για δικαστικές και αστυνομικές αρχές.

Με το τρίτο κεφάλαιο διαχωρίζεται το δικαίωμα οδήγησης από το δικαίωμα αναπηρικής σύνταξης. Καλούνται όσοι λαμβάνουν αναπηρική σύνταξη, να εξεταστούν από τις δευτεροβάθμιες υγειονομικές επιτροπές που λειτουργούν στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Ρυθμίζεται η προσωρινή χρήση λεωφορειολωρίδων από τα ταξί μόνο στη Θεσσαλονίκη σε ώρες και μέρες, που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών μέχρι αποπεράτωσης των έργων για το μετρό και την υποθαλάσσια αρτηρία στη συμπρωτεύουσα.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι πρέπει να είναι πολύ αυστηρή η τήρηση του ωραρίου, έτσι ώστε το μέτρο να είναι ευνοϊκό για την καλή κυκλοφορία στη Θεσσαλονίκη.

Λαμβάνονται μέτρα για τη διαφάνεια των εξετάσεων για χορήγηση αδειών οδήγησης. Την ευθύνη των εξετάσεων αναλαμβάνουν οι κατά τόπους Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, με βοήθεια από την κεντρική υπηρεσία, του Υπουργείου, όπου παρίσταται ανάγκη.

Καθορίζονται οι όροι δημιουργίας Κ.Τ.Ε.Ο. για τον τεχνικό έλεγχο των μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών. Το μέτρο κρίνεται εξαιρετικά ελπιδοφόρο για την αποφυγή σε μεγάλο ποσοστό, των τροχαίων ατυχημάτων, από κακοσυντηρημένα δίκυκλα, λόγος εξαιτίας του οποίου θρηνούμε, καθημερινά, μεγάλο αριθμό θυμάτων σε αναπηρίες και θανάτους, κυρίως νέων ανδρών.

Καθιερώνεται, για πρώτη φορά, όριο ηλικίας στα σχολικά λεωφορεία. Μέχρι στιγμής, τα σχολικά λεωφορεία δεν είχαν όριο ηλικίας, παρά του ότι μεταφέρουν ευαίσθητες ομάδες, νέα παιδιά, με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν λεωφορεία τριάντα πέντε ή και σαράντα ετών. Αρχικώς προετάθη το όριο των είκοσι επτά ετών, αλλά στην επιτροπή μας, από όλες τις πτέρυγες της Βουλής, προετάθη το όριο των είκοσι τριών ετών με διετή μεταβατική περίοδο. Έτσι και η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας θα μειωθεί από την εκπομπή ρύπων και τα μικρά παιδιά θα επιβαίνουν σε πιο αξιόπιστα λεωφορεία. Παράλληλα προεταθή από τον ομιλούντα, αλλά και άλλους συναδέλφους, να δοθούν, αν είναι δυνατόν, ορισμένα οικονομικά κίνητρα-βοήθειες στους ιδιοκτήτες των σχολικών λεωφορείων, προκειμένου να ανανεώσουν το στόλο τους.

Οι διοικητικές ρυθμίσεις για το ταξίμετρο και την υποχρεωτική τοποθέτησή του βοηθούν, ώστε να αποφεύγεται η εκμετάλλευση πολιτών και, ιδίως, αλλοδαπών στις τουριστικές, κυρίως, περιοχές.

Ιδιαίτερα σημαντική, αποτελεσματική και υποβοηθητική του έργου των Κ.Τ.Ε.Α., είναι η ρύθμιση με την οποία παρατείνεται ο χρόνος για την αντικατάσταση των λεωφορείων και τα έργα υποδομής. Τα Κ.Τ.Ε.Α., ως γνωστόν, είναι ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Είσπραξης

Λεωφορείων», που έχει ως σκοπό την εκτέλεση του οδικού συγκοινωνιακού έργου της χώρας.

Οι δημόσιες οδικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα οργανώθηκαν μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο με τη συναίνεση των μεμονωμένων αυτοκινητιστών σε συγκροτημένες επιχειρήσεις λεωφορείων. Έτσι, σε κάθε νομό λειτουργεί, πλέον, ένα υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ.. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν ένα πυκνό δίκτυο που καλύπτει όλη την Ελλάδα και μεταφέρουν περίπου το 80% των επιβατών της χώρας.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των οδικών επιβατικών μεταφορών είναι οι παρακάτω. Οι μετακινήσεις για εργασία σε κάποιο κοντινό χωριό ή πόλη και οι μετακινήσεις για τουρισμό, παρέχουν δρομολόγια σε πολλούς τουριστικούς προορισμούς, τόσο θερινούς όσο και χειμερινούς. Όσον αφορά τις μετακινήσεις των στρατιωτών ή φοιτητών, οι δυο αυτές μεγάλες ομάδες νέων ανθρώπων είναι από τους πιο συχνούς πελάτες των Κ.Τ.Ε.Λ..

Όλοι μας γνωρίζουμε, κύριε Υπουργέ, ότι πολλά Κ.Τ.Ε.Λ. της επαρχίας έχουν τεράστια προβλήματα. Στην επαρχία αποτέλεσαν για πάρα πολλά χρόνια το μοναδικό σύνδεσμο με τα χωριά, τους όμορους νομούς και τα μεγάλα αστικά κέντρα. Προσέφεραν κοινωνικό έργο τεράστιο και αγαπήθηκαν από τους κατοίκους της υπαίθρου, γιατί έδωσαν τη δυνατότητα της τακτικής επικοινωνίας με το κέντρο. Χωριά με δεκαπέντε έως τριάντα κατοίκους στη Φλώρινα, όπως η Τριανταφυλλιά, ο Ατραπός, το Πράσινο, δεν είχαν άλλο τρόπο επικοινωνίας με τον αστικό πληθυσμό, εκτός από τα Κ.Τ.Ε.Λ..

Για αυτό και στην επιτροπή και σήμερα, κύριε Υπουργέ, σας ζητήσα και ζητώ, την επιδοότηση μέσω της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, των άγονων γραμμών στη Φλώρινα αλλά και την ένταξη των Κ.Τ.Ε.Λ. της πατρίδος μου στα ασθενέστερα, ώστε να συμπεριληφθούν στην ομάδα των Κ.Τ.Ε.Λ. που επιδοτούνται.

Το σχέδιο νόμου είναι αποτελεσματικό, λειτουργικό, πρακτικό και δίκαιο. Θα γίνει πολύ καλύτερο, κύριε Υπουργέ, αφού κάνετε δεκτές τις προτάσεις μας για τα Κ.Τ.Ε.Λ. της επαρχίας και βοηθήσετε τους φίλους αυτοκινητιστές των Κ.Τ.Ε.Λ. της Φλώρινας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Κορτσάρη.

Το λόγο έχει ο κ. Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα επιβεβαιώνεται ότι συζητάμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο ο μεν εισηγητής της πλειοψηφίας το χαρακτήρισε πολυδαίδαλο, εμείς δε το προσδιορίσαμε ως ένα νομοσχέδιο «αλαλούμ» που σκόπιμα ασχολείται με πάρα πολλά θέματα, για να καλύψει εξειδικευμένες στοχεύσεις - τακτοποιήσεις, που θυμίζουν προεκλογική περίοδο. Είναι ένα νομοσχέδιο, λοιπόν, το οποίο δεν κρύβει μέσα του πολιτικές ελπίδες για κανέναν κλάδο, για καμιά τάξη, για κανένα στρώμα, αλλά φροντίζει να διευθετεί μονομερώς και ετεροβαρώς υποχρεώσεις και δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η Κυβέρνηση.

Και μπορώ να το αποδείξω αυτό βασικά από τα πρώτα του άρθρα, όπου θίγει το θέμα των χρονοθυρίδων, τα λεγόμενα slots. Τι κάνει, λοιπόν, η Κυβέρνηση; Πατώντας πάνω στο αίτημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην ευρωπαϊκή οδηγία, έρχεται να συστήσει μία αρχή, η οποία σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία, θα έπρεπε να είναι ανεξάρτητη, γιατί αυτή η αρχή θα αναλάμβανε και θα αναλάβει να διευθετεί τους χρόνους και τους χώρους με τους οποίους θα ασκούν εμπορική πολιτική οι διάφορες αεροπορικές εταιρίες. Άρα, αυτή η αρχή, πρέπει να είναι ανεξάρτητη, πρέπει να είναι δίκαιη, γιατί κάτω από το τραπέζι παίζονται «αθέμιτοι» ανταγωνισμοί. Και στο τέλος-τέλος, κάτω από το τραπέζι μιας κακής λειτουργίας αυτής της αρχής, το αποτέλεσμα θα είναι επιβαρυντικό για τη χώρα μας. Εμείς μέσω των αερομεταφορών ασκούμε και τουριστική πολιτική και ασκούμε και πολιτική σε μια χώρα που έχει νησιωτικά συμπλέγματα, έχει ορεινά συμπλέγματα και πρέπει διαρκώς οι πολιτικές μας να στοχεύουν στην άρση της απομόνωσης.

Τι εισηγείται, λοιπόν, σήμερα το Υπουργείο, ο Υπουργός, η

Κυβέρνηση σε σχέση με την Ανεξάρτητη Αρχή; Φτιάχνει μια υπηρεσία, η οποία κατ' αρχήν δεν περιορίζεται στο αντικείμενό της. Είναι και σύμβουλος για θέματα αερομεταφορών. Νομίζω ότι αυτό θα μπορούσε να το είχε καλύψει η Υ.Π.Α., αλλά θα μπορούσατε να συστήσετε ένα πρόσωπο άλλου τύπου, αν θέλατε να έχετε ένα σύμβουλο για τα θέματα αερομεταφορών και χάραξης πολιτικών.

Αυτή η αρχή, έχει έναν συγκεκριμένο, λοιπόν, ρόλο. Διασφαλίζεται η ανεξαρτησία της; Όχι. Διότι αν δούμε τη σύνθεση και αν δούμε και πώς θα μπορούσε να εξελιχθεί και ο εθνικός αερομεταφορέας, θα κατανοήσουμε ότι γίνεται ένα ετεροβαρές δωράκι σε ανταγωνιστή της Ολυμπιακής. Αυτό γίνεται. Άρα γιατί να είναι ανεξάρτητη; Ακόμα και η Ομοσπονδία Σωματείων Πολιτικών Αεροπορίας σας καταγγέλλει για την Ένωση Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών την οποία εισάγετε μέσα ως συμμετόχο στο διοικητικό συμβούλιο -παράπεμπει στην ιστοσελίδα της- ότι η διεύθυνσή της είναι τα ίδια τα γραφεία ανταγωνιστή της Ολυμπιακής. Αυτό σας καταγγέλλει. Άρα, λοιπόν, γιατί θα λειτουργήσει αυτή η Επιτροπή ανεξάρτητα;

Και συμβαίνει το εξής παράδοξο πλέον. Ο Υπουργός Μεταφορών, ο οποίος κατά το νόμο είναι ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής, φτιάχνει μια αρχή, η οποία θα υπονομεύσει την Ολυμπιακή, που υποτίθεται ότι θέλετε να πουλήσετε.

Αμ' δεν θέλετε να την πουλήσετε, να τη διαλύσετε θέλετε. Αυτό είναι το πρόβλημα. Αυτό είναι το πρόβλημα και είναι πάρα πολύ σοβαρό.

Γέρνει, λοιπόν, με την επιλογή της η Νέα Δημοκρατία στη σύνθεση της δήθεν ανεξάρτητης αρχής, που δεν είναι ανεξάρτητη αρχή, σε βάρος των συμφερόντων όχι μόνο της Ολυμπιακής, αλλά νοθεύει τους κανόνες του ανταγωνισμού στην ουσία. Μ' αυτόν τον τρόπο, όμως, εμείς κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου ότι θα υπάρξουν επιπτώσεις στον τουρισμό, θα υπάρξουν και επιπτώσεις στην ασφάλεια των πολιτών. Γιατί; Γιατί τι είδους ανεξάρτητη αρχή είναι αυτή η οποία, πέρα από το ότι θα ελέγχεται κατά πλειοψηφία από άλλους αερομεταφορείς, δεν αξιοποιεί υποχρεωτικά τη στελέχωσή της με έμπειρο προσωπικό;

Παραδείγματος χάρη, λέει ότι το συμβούλιο και ο διευθυντής, προσλαμβάνονται και διορίζονται απλώς από γενική εμπειρία στις αερομεταφορές. Για το προσωπικό που θα στελεχωθεί αυτή την αρχή ούτε καν προσδιορίζεται ως προϋπόθεση να υπάρχει μια γενική εμπειρία, ούτε καν αυτό γράφει. Βάζει ότι η απόσπαση του προσωπικού θα γίνεται για δύο χρόνια, χωρίς να καθορίζει κριτήρια.

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

Ας πούμε ότι ο Υπουργός είναι δίκαιος και κάνει αποσπάσεις προσωπικού δίκαια, αλλά δύο χρόνια χρειάζεται κάποιος για να εκπαιδευτεί. Το αντικείμενο είναι πάρα πολύ εξειδικευμένο. Μετά από τα δύο χρόνια αυτός θα φύγει και θα πάει άλλος. Έτσι θα λειτουργήσει η ανεξάρτητη αρχή; Βάζετε πρόσληψη προσωπικού ορισμένου χρόνου. Αυτό το προσωπικό δηλαδή θα εκπαιδευτεί, θα πάει να κάνει τη δουλειά του και, όταν τελειώσουν οι χρόνος, θα φύγει και έτσι θα διαμορφώσουμε τους όρους λειτουργίας αυτής της αρχής με αξιοπιστία; Δεν γίνεται.

Αλλά και κάτι άλλο. Παρ' ότι μειώσατε τις διευθύνσεις σε δύο, φαίνεται ότι και πάλι δεν είναι πραγματικός στόχος, η στόχευση των χρονοθυρίδων και της αξιοπιστίας και αξιοκρατικής λειτουργίας τους. Το καθ' εαυτό αντικείμενο υποτάσσεται σε μια διεύθυνση, στην ουσία στην Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών. Ο διευθυντής αυτής της γενικής διεύθυνσης δεν θα έχει εξειδικευμένες γνώσεις πάνω στο αντικείμενο για το οποίο ιδρύεται αυτή η αρχή, αλλά γενικές γνώσεις πάνω στα θέματα αερομεταφορών. Γι' αυτό λέμε ότι είναι έωλη αυτή η επιλογή και εξυπηρετεί άλλες σκοπιμότητες. Να μην προσθέσω αυτό που είπαν και οι άλλοι συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ. που μίλησαν πριν από μένα, που είπαν: «Με ποιον τρόπο θα στελεχωθεί; Γιατί δεν εφαρμόζεται το Α.Σ.Ε.Π.» που αποτελεί και αυτό ένα μείζον ζήτημα.

Δεύτερη περίπτωση που δείχνει ότι είναι ετεροβαρές το νομοσχέδιο και υπακούει σε σκοπιμότητες και υποχρεώσεις

είναι τα Κ.Τ.Ε.Ο., κύριε Υπουργέ, το ότι ακούσατε το διάλογο που έγινε στην Επιτροπή και φέρατε τις τροποποιήσεις είναι σωστό. Αλλά πάλι είναι ημιτελείς, διότι η μεν προηγούμενη ρύθμιση, όπως την είχατε, φωτογράφιζε ευθέως μεγάλη εταιρεία. Ευθέως τη φωτογράφιζε και ήταν κρίμα να ταυτιστείτε. Αλλά η Κυβέρνηση ταυτίζεται με αυτά και θα σας εξηγήσω γιατί, διότι δημιουργεί συνθήκες олиγοπωλίων. Υπάρχει ένας συνεταιρισμός που λειτουργεί στην Πάτρα, ο οποίος έχει ένα από τα πιο σύγχρονα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Λειτουργεί με κριτήρια και κανόνες πάρα πολύ καλούς και νομίζω ότι σας έχει κάνει αίτηση και η Λάρισα, αν θυμάμαι καλά ή αν είμαι σωστά ενημερωμένος. Αυτοί θα λειτουργήσουν; Αυτό είναι σημαντικό που λέτε.

Δεύτερον, το δεύτερο ζήτημα που αφορά τα Κ.Τ.Ε.Ο. και είναι μείζον, είναι το γιατί καταργείτε τα minimum standards και παραπέμπετε σε υπουργικές αποφάσεις. Είναι μεγάλο λάθος.

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

Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, μισό λεπτό ακόμη. Θα πω για τη Θεσσαλονίκη, για τα ταξί που το θεωρώ και αυτό σημαντικό.

Εκείνο που θέλω να τονίσω είναι το εξής: Εδώ και ένα χρόνο, ιδιαίτερα όμως το τελευταίο εξάμηνο, στη Θεσσαλονίκη το σύνολο του Τύπου, το σύνολο των φορέων και το σύνολο του παραγωγικού κόσμου βρίσκεται σε μια κατάσταση έκρηξης και θυμού. Το συγκοινωνιακό πρόβλημα έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις. Το γεγονός ότι ξεκινάνε οι πρόδρομες -στην ουσία- εργασίες του μετρό έχει επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Κανείς επαγγελματίας δεν ξέρει πού να ανοίξει μαγαζί και πού να κλείσει, διότι δεν ξέρει πού θα γίνονται τα έργα, σε ποιους χρόνους και σε πόσους χρόνους θα εξελιχθούν. Ξαφνικά, αντί να έρθετε -και σας το λέμε εδώ και ένα χρόνο- με μελέτη και πρωτοβουλίες να λύσουμε τουλάχιστον το συγκοινωνιακό πρόβλημα, φαντάζομαι σ' αυτήν τη φάση, όχι συνολικά, σ' αυτήν τη μεταβατική περίοδο, κάνετε μία ρύθμιση με τα ταξί, στην οποία, εφ' όσον γίνει κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις και διάλογο και με τον Ο.Α.Σ.Θ. και με τα ταξί, συμφωνούμε, δεν είναι λάθος, αλλά είναι ασπιρίνη, δεν απαντάει στο πρόβλημα.

Και χθες που είχαμε την επερώτηση για την οδική ασφάλεια, μας απάντησε ο Υπουργός ότι σε έξι μήνες θα τελειώσει η μελέτη για το συγκοινωνιακό στη Θεσσαλονίκη. Δηλαδή τελειώνει η θητεία της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και την ίδια ώρα θα τελειώνει και η μελέτη. Δηλαδή οι Θεσσαλονικείς θα δουν λύσεις στο μέλλον, στην άλλη τετραετία. Έτσι κυβερνάνε τον τόπο; Δυστυχώς αποτύχατε!

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, η αντιφατική κριτική που ακούγεται για το νομοσχέδιο εμένα με κάνει να πιστεύω ότι στην πραγματικότητα δεν ασκείται ουσιαστική κριτική, αλλά μόνο για την τιμή των όπλων. Πετάξατε κάποιες κορώνες, όπως στοχευμένα συμφέροντα, γαλάζιες προσλήψεις, προεκλογικές σκοπιμότητες. Μόνο που δεν άκουσα, όταν είπατε για προεκλογικές σκοπιμότητες αυτό το σλόγκαν που λέγατε πριν από μερικές μέρες, όταν είχαμε μάλλον θερινή ατμόσφαιρα και κάνατε όνειρα θερινής νυκτός ότι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. θα κερδίσει τις επόμενες εκλογές. Αυτό δεν το είπατε σήμερα.

Κοιτάξτε, κύριοι συνάδελφοι ο βασικός κορμός του νομοσχεδίου που είναι η σύσταση αρχής για τη διαχείριση του διαθέσιμου χρόνου στα ελληνικά αεροδρόμια είναι κοινοτική οδηγία, είναι επιβεβλημένη. Εκ των πραγμάτων, λοιπόν, θα έπρεπε να γίνει κάποια ρύθμιση. Η ρύθμιση κατά βάση είναι σωστή. Εγώ ουσιαστική κριτική δεν άκουσα. Οπωσδήποτε θα συμβάλει και στον υγιή ανταγωνισμό και στη σωστότερη χρήση του διαθέσιμου χρόνου στα ελληνικά αεροδρόμια.

Εδώ όμως, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω το εξής: Για να έχουμε τη σωστή διαχείριση πρέπει να έχουμε σωστά αεροδρόμια και να έχουμε αεροδρόμια. Δόξα τω Θεώ αεροδρόμια υπάρχουν, πληθαίνουν, μεγαλώνουν, η κίνηση γίνεται μεγαλύτερη από μέρα σε μέρα. Αλλά υπάρχουν και σημαντικά προβλήματα σε κάποια αεροδρόμια, όπως στο αεροδρόμιο Χανίων.

Εμείς φωνάζουμε, ζητάμε, αλλά δεν βλέπουμε να επιδεικνύεται η δέουσα προσοχή. Δηλαδή, έχουμε ένα αεροδρόμιο που δέχεται εκατοντάδες επισκέπτες ιδίως τους θερινούς μήνες. Όμως ο χώρος στάθμευσης των αεροσκαφών είναι ελάχιστος, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται ουρές στον εφεδρικό διάδρομο. Επιπλέον, οι αίθουσες του αεροδρομίου είναι μικρές. Παρά το ότι έχουν γίνει μελέτες, δεν βλέπουμε να σπεύδετε να χρηματοδοτήσετε το οποίο έργο απαιτείται, για να γίνει το αεροδρόμιο λειτουργικό.

Εντάξει, καλό ήταν αυτό που είπατε να λειτουργεί επί εικοσιτετράωρου βάσεως και βοήθησε στην αύξηση του επιβατικού κοινού, αλλά δεν δώσατε προσωπικό. Εκ των πραγμάτων θα βρεθούν στην ανάγκη οι λίγοι εργαζόμενοι κάποια στιγμή να κατεβάσουν τα χέρια, γιατί δεν μπορούν να ανταποκριθούν.

Έρχομαι τώρα στις υπόλοιπες ρυθμίσεις οι οποίες γίνονται. Σταχυολογώντας θα ήθελα να σταθώ σε κάποιες απ' αυτές. Πρώτα απ' όλα στέκομαι στο θέμα της επιβολής υποχρέωσης για ταχογράφο προφανώς στα Δ.Χ. οχήματα, διότι δεν διευκρινίζεται στο σχετικό άρθρο. Είναι πολύ σωστή ρύθμιση. Βεβαίως, είναι κοινοτική οδηγία αλλά επιβεβλημένη -θα σας μιλήσω από την επαγγελματική εμπειρία- διότι θα λειτουργήσει αποτρεπτικά σε έναν εκ των κυρίων λόγων ατυχημάτων που είναι η ταχύτητα. Η μεγάλη ταχύτητα είναι το κύριο αίτιο των ατυχημάτων. Εδώ με την τοποθέτηση του ταχογράφου και μάλιστα με πολύ εξεζητημένες δυνατότητες θα λειτουργήσει αποτρεπτικά. Μακάρι να μπορούσε να μπει και στα Ι.Χ. αυτοκίνητα. Πιστεύω ότι θα έρθει η ώρα, που θα μπαίνει και στα Ι.Χ. αυτοκίνητα. Γιατί έχουμε και ένα άλλο πλεονέκτημα ότι διευκολύνεται η απονομή της σωστής δικαιοσύνης. Γιατί μέχρι τώρα συνήθως η ταχύτητα προσδιοριζόταν εντελώς εμπειρικά από έναν βαθμοφόρο της Ελληνικής Αστυνομίας, ο οποίος πήγαινε στον τόπο του ατυχήματος, μετρούσε μόνο το μήκος πέδησης και χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν του τον τύπο του αυτοκινήτου, την παλαιότητα, ποιο σύστημα πεδήσεως έχει, ποια ταχύτητα απορροφήθηκε από τη σύγκρουση, έβγαζε την πιθανή ταχύτητα του αυτοκινήτου και από κει και πέρα έκρινε ο δικαστής, ο οποίος πολλές φορές παρεσύρετο και δεν έβγαζε σωστές αποφάσεις.

Επομένως είναι πάρα πολύ σωστή η ρύθμιση, αλλά εγώ θα έλεγα να προχωρήσει και στα Ι.Χ. επιβατικά αυτοκίνητα.

Έρχομαι σε μία άλλη ρύθμιση, κύριε Υπουργέ, που αναθέτεται στην Ελληνική Αστυνομία και συγκεκριμένα στη Διεύθυνση Έκδοσης των Διαβατηρίων, την εκτύπωση των διπλωμάτων. Πολύ σωστά, διότι η αλήθεια είναι ότι κυκλοφορούν ουκ ολίγα διπλώματα, άδειες οδήγησης «μαϊμού». Είναι γνωστό το πόσες αγοράζονται. Τα κυκλώματα τα οποία λειτουργούν και κατ' αυτόν τον τρόπο, αν μάλιστα μπουν και προδιαγραφές ασφαλείας, που εκτιμώ ότι θα μπουν, από την απόφαση την οποία θα εκδώσετε, θα εκλείψει αυτό το φαινόμενο. Όμως σας ρωτώ εσάς ως Υπουργό, την Κυβέρνηση συνολικά και απευθύνομαι αυτή τη στιγμή στον ελληνικό λαό: Όλοι μας λέμε ότι δεν βλέπουμε αστυνομικούς, που είναι η Αστυνομία, απούσα η Αστυνομία. Όταν κάθε μέρα έρχεται ένας νόμος, μια ρύθμιση που αναθέτει αρμοδιότητες καινούργιες στην Ελληνική Αστυνομία να εκδίδει διαβατήρια, να εκτυπώνει τα διπλώματα, να φυλάσσει τις φυλακές, να φυλάσσει στόχους και όλα τα άλλα, πώς θα μείνουν αστυνομικοί για να κάνουν τη δουλειά τους; Δείτε το λοιπόν. Και εγώ δεν λέω να μην ανατεθεί στην αστυνομία η εκτύπωση των διπλωμάτων, όμως θα πρέπει να υπάρχει πάντοτε μια ανάλογη αύξηση. Εγώ σας συγχάρω για αυτή την πρωτοβουλία, διότι γνωρίζω από πείρα την τελειότητα και το σύγχρονο του εξοπλισμού που έχει τούτη την ώρα η Ελληνική Αστυνομία -του σύγχρονου πρόσφατου εξοπλισμού- που πράγματι θα σας δώσει τη δυνατότητα να έχει δίπλωμα στην Ελλάδα και να κρατάει πάνω του δίπλωμα μόνο εκείνος ο οποίος πέρασε από κάποιες εξετάσεις και πέτυχε.

Σχολικά λεωφορεία: Συμφωνώ με την Αντιπολίτευση εδώ. Είναι πολλά τα είκοσι τρία χρόνια, κύριε Υπουργέ. Δεν μεταφέρονται εμπορεύματα, μεταφέρονται άνθρωποι, ανυπεράσιστα μικρά παιδιά τα οποία μπαίνουν σε ένα αυτοκίνητο είκοσι τριών -είκοσι πέντε ετών. Νομίζω ότι πρέπει τουλάχιστον στα είκοσι χρόνια να κατεβάσετε το όριο ηλικίας. Μπορεί να γίνο-

νται έλεγχοι, μπορεί να ακούμε κάθε μέρα ότι τόσοι συνελήφθησαν παρανομούντες –και αυτό είναι χαρακτηριστικό, η τάση για την παρανομία– όμως θα πρέπει να μειώσετε το όριο ηλικίας τουλάχιστον στα είκοσι χρόνια. Βεβαίως η Αντιπολίτευση δεν δικαιούται να ασκεί κριτική, διότι τόσα χρόνια κυβέρνηση άφηνε όλα τα σαράβαλα να κυκλοφορούν χωρίς να παίρνει μέτρα και έρχεται μια Κυβέρνηση η οποία παίρνει ένα μέτρο κατ' αρχήν σωστό και της ασκείται κριτική διότι δεν έβαλε λιγότερο όριο ασφαλείας. Εμείς λέμε λοιπόν ότι συμφωνούμε μ' αυτό και εκτιμώ ότι μέχρι τέλους θα το δείτε και θα προχωρήσετε όπως πρέπει, διότι όλο το νομοσχέδιο είναι σωστό και δεν πρέπει κάποιες τέτοιες λεπτομέρειες να δίνουν τη δυνατότητα κριτικής, όχι καλόπιστης κατά την άποψή μου.

Και έρχομαι, κύριε Υπουργέ, τώρα στα παράπονα. Υπερασπίστηκε το νομοσχέδιο, διότι έτσι έπρεπε να κάνω, διότι είναι σωστό το νομοσχέδιο. Επί ενάμιση χρόνο αγωνιζόμαστε και συζητάμε με το δικό σας Υπουργείο και σας πείσαμε και αποδεχθήκατε ότι η κατάσταση η οποία επικρατεί στην Κρήτη συγκοινωνιακά με τα δύο Κ.Τ.Ε.Λ. τα οποία υπάρχουν και πάνω από αυτά μια περίεργη εταιρεία η οποία δεν λειτουργεί, είναι απερίγραπτη και απαράδεκτη. Πειστήκατε για το δίκαιο των επιχειρημάτων μας. Αναθέσατε σε εταιρεία μελετών να μελετήσει το πρόβλημα και σας κατέδειξε το πρόβλημα. Σας υπέδειξε και τον τρόπο της λύσης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Αν θέλατε να μιλήσετε θα έπρεπε να έχετε εγγραφεί!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κατέβηκαν ελεγκτές του Υπουργείου σας στην Κρήτη, οι οποίοι σε έκθεση την οποία έχουν καταθέσει σε εσάς περιγράφουν την τραγωδία η οποία υπάρχει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μη διακόπτετε. Σας παρακαλώ. Η μάχη της Κρήτης είναι τώρα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Μας είχατε υποσχεθεί, κύριε Υπουργέ, ότι θα καταθέσατε τροπολογία...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Μπαντουβά, σας παρακαλώ!

Συνεχίστε, κύριε συνάδελφε και ολοκληρώστε, γιατί τελειώσα και ο χρόνος σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, διακόπηκα και γι' αυτό δεν τελείωσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ε, καλά η διακοπή δεν ήταν τόσο χρονοβόρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Μου χάλασε τον ειρμό και πιστεύω ότι στόχευε σε αυτό ο συνάδελφος, ο οποίος είναι και λίγο ογκώδης και φωνακλάς και μπορώ να πω ότι με φόβισε και λίγο, όπως τον είδα ξαφνικά να σηκώνεται!

Μας υποσχεθήκατε λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι θα φέρετε τροπολογία με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που θα λύνει το πρόβλημα. Δεν έγινε. Μας υποσχεθήκατε ότι θα έχετε την τροπολογία σ' αυτό εδώ το νομοσχέδιο, δεν την είδαμε και αναγκαστήκαμε, κύριε Υπουργέ, και καταθέσαμε τροπολογία σύμφωνα με τις υποσχέσεις που μας δώσατε. Αύριο θα τη συζητήσουμε και σας παρακαλώ πάρα πολύ, χρόνο έχουμε, να την ξαναδείτε, να το σκεφτείτε, διότι μόνο έτσι θα λυθεί το πρόβλημα. Άλλως κινδυνεύουμε να συνεχιστεί μια κατάσταση η οποία ελάχιστα, πολύ λίγο μας επαινεί, ως περιοχή, όσον αφορά τον τρόπο, με τον οποίο γίνονται οι συγκοινωνίες, αλλά και τη δίκαιη συμπεριφορά μας απέναντι σε μια περιοχή, η οποία πράγματι ενδιαιρείται για την καλή συγκοινωνία στο νομό επ' ωφελεία εκείνων, οι οποίοι δεν το φροντίζουν αυτό!

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

Να δούμε πως θα λύσετε το θέμα της μάχης της Κρήτης!

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και

Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως κατ' εξοχήν παραγωγικό Υπουργείο, με ευρύ πεδίο αρμοδιοτήτων που έχουν άμεση σχέση με την καθημερινότητα, έρχεται αντιμέτωπο με πολυεπίδεις προκλήσεις, απότοκες των τάσεων που εκδηλώνονται στην εθνική, αλλά και την ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών και επικοινωνιών.

Είναι εξάλλου κοινός τόπος ότι οι μεταφορές και οι επικοινωνίες αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της διεθνούς οικονομίας. Γι' αυτό και οι προσπάθειές μας εστιάζονται πρωτίστως στο να πετύχουμε ανάπτυξη με υγιή ανταγωνισμό, εξισορρόπηση των αντίρροπων δυνάμεων της αγοράς, κυρίως προς όφελος του πολίτη και ασφαλώς με διασφάλιση των συμφερόντων του.

Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καταβάλει εργώδεις προσπάθειες προκειμένου να ανταποκρίνεται διαρκώς στις ραγδαίες εξελισσόμενες διεθνείς τάσεις στους προαναφερόμενους κλάδους, εκπληρώνοντας τις ευρωπαϊκές επιταγές, τα εύλογα αιτήματα των επαγγελματικών κλάδων που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια, αλλά και καλύπτοντας αποτελεσματικότερα τις ανάγκες των πολιτών. Πρόκειται για μια διαρκή καθημερινή προσπάθεια που συνεχίζεται, γι' αυτό και προκύπτει ανάγκη νομοθετημάτων, όπως αυτό που συζητάμε σήμερα.

Το παρόν νομοσχέδιο είναι προϊόν συγκερασμού πολλαπλών στόχων, ομαλής εναρμόνισης με την πανοπερμία των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, αρμονικής σύνθεσης αντικρουόμενων απόψεων, ορθολογικής επίλυσης πρακτικών προβλημάτων, που ενδεχομένως ορισμένοι να τα θεωρήσουν ήσσονος σημασίας, είναι όμως μείζονος αξίας για συγκεκριμένες επαγγελματικές ομάδες.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών βρίσκεται διαρκώς σε επαφή και διάλογο με σχεδόν όλο το φάσμα των κοινωνικών φορέων, μια που οι αρμοδιότητές του διαχέονται σε όλο το κοινωνικό εύρος. Εν ολίγοις πρόκειται για ένα πλέγμα διατάξεων με στόχο ασφαλέστερες μεταφορές, ποιοτικότερες μετακινήσεις και πιο σύγχρονες τηλεπικοινωνίες.

Ενδεικτικά και επιλεκτικά θα σας αναφέρω τα βασικά σημεία, καθώς πρόκειται για ένα πολυσχιδές, όπως είπαμε, νομοσχέδιο και θα έχουμε στην κατ' άρθρο συζήτηση το περιθώριο να το αναλύσουμε περισσότερο.

Πιο συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά την αεροναυτιλία συστήνεται η αρχή συντονισμού πτήσεων, η οποία θα είναι αρμόδια σύμφωνα και με τις κοινοτικές οδηγίες για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου, το επονομαζόμενο slots, στα αεροδρόμια της χώρας μας, μία αρχή με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Με δεδομένο μάλιστα ότι η ελληνική αγορά των αεροπορικών εταιρειών διευρύνεται διαρκώς, η δημιουργία της νέας αυτής αρχής διασφαλίζει τις συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού στη διαχείριση αυτού του διαθέσιμου χρόνου χρήσης.

Πρέπει μάλιστα να επισημάνω ότι θα συμμετέχουν θεσμικοί εκπρόσωποι από όλους τους εμπλεκόμενους με την Πολιτική Αεροπορία, όπως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αεροπορικές εταιρείες και άλλοι. Είναι λοιπόν, μία αυτόνομη αρχή και διοικείται ανεξάρτητα. Στόχος μας είναι, αυτή η αρχή να μπορέσει να λειτουργήσει μετά την έκδοση των απαραίτητων προεδρικών διαταγμάτων στους αμέσως επόμενους μήνες.

Στην προσπάθεια για συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας στην αεροναυτιλία και λόγω της μεγάλης αύξησης του αριθμού των επιθεωρήσεων σε αεροπορικές εταιρείες –να σας δώσω ένα παράδειγμα, από τριάντα το 2001 σε χίλιες επιθεωρήσεις το 2005– έχει προκύψει η ανάγκη να αυξηθεί ο αριθμός των επιθεωρητών που προέρχονται από την Υ.Π.Α..

Πρόκειται μάλιστα για ένα αίτημα, το οποίο έχει θεθεί και από τους ίδιους τους εργαζόμενους της Υ.Π.Α.. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν πια άλλοι υπάλληλοι στον οργανισμό με τέτοιες ειδικότητες και τέτοια εμπειρία.

Σχετικά τώρα με την οδική ασφάλεια, η οποία είναι ένα μεγάλο κεφάλαιο, όχι μόνο για την κυβερνητική πολιτική και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, αλλά και για το σημερινό νομοσχέδιο, έχω να σας πω τα ακόλουθα: Συνεχίζοντας την προσπάθειά μας για την αναβάθμιση της οδικής ασφαλείας

στη χώρα, μετά τα νομοσχέδια για τα μικτά κλιμάκια ελέγχου και την πρόσφατη αναθεώρηση του Κ.Ο.Κ., ερχόμαστε με μια σειρά μέτρων, που ακολουθούν την ίδια λογική, δηλαδή την αντιμετώπιση των παραγόντων που προκαλούν οδικά ατυχήματα. Πρόκειται, με άλλα λόγια, για την θεσμοθέτηση σημαντικών μέτρων, που αποτελούν ψηφίδες του ευρύτερου σχεδίου για την οδική ασφάλεια, με στόχο τη μείωση των τροχαίων. Αποτελούν κομμάτι της πενταετούς στρατηγικής μας.

Ο ψηφιακός ταχογράφος σε φορτηγά και λεωφορεία είναι ένα απ' αυτά τα μέτρα, καθώς εκτιμάται διεθνώς ως ένα βασικό εργαλείο για την οδική ασφάλεια. Με την υποχρεωτική τοποθέτησή του θα είμαστε σε θέση να ελέγχουμε με απόλυτη αξιοπιστία μια σειρά από στοιχεία, όπως, παραδείγματος χάριν: την τήρηση των ορίων ταχύτητας, των ωραρίων των οδηγών, τις στάσεις των οχημάτων κ.ο.κ..

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ρυθμίζονται τα τεχνικά θέματα που σχετίζονται με την εισαγωγή, την εφαρμογή και τον έλεγχο του ψηφιακού ταχογράφου, το σύστημα των κυρώσεων, τους όρους λειτουργίας των συνεργείων και άλλα.

Το Υ.Μ.Ε. έχει ήδη προχωρήσει με διεθνή διαγωνισμό για την προμήθεια των ειδικών ψηφιακών καρτών, όπου θα τηρούνται όλα τα απαραίτητα στοιχεία για τους οδηγούς, τα συνεργεία, τις μεταφορικές επιχειρήσεις αλλά και τις αρχές ελέγχου. Στα μέσα του επόμενου μήνα αναμένεται ότι θα έχει αναδειχθεί ο μισοδότης και οι νέες κάρτες, οι οποίες θα φέρουν μικροτσίπ, αναμένεται να αρχίσουν να εκδίδονται τον Ιούνιο.

Σε ό,τι αφορά τώρα στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών και την αντιμετώπιση αυτής της προβληματικής κατάστασης που όλοι γνωρίζουμε, θέλω να σας πω τα ακόλουθα: Η Πολιτεία σίγουρα δεν μπορεί να επηρεάσει τις συνεκτιμήσεις των ανθρώπων. Ωστόσο, μπορούμε να θέσουμε τις απαραίτητες δικλίδες ασφαλείας, προκειμένου να εξαλείψουμε τα φαινόμενα διαφθοράς.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει ήδη ξεκινήσει τη λήψη δέσμης μέτρων, που καθιστούν πιο διαφανή και αδιάβλητη την διεξαγωγή των θεωρητικών και των πρακτικών εξετάσεων οδηγών και υποψηφίων οδηγών. Παραλάβαμε το ηλεκτρονικό σύστημα θεωρητικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών σε σχεδόν εμβρυακή κατάσταση. Επιταχύνουμε τους ρυθμούς υλοποίησης, λύσαμε ορισμένα τεχνικής φύσεως προβλήματα και πλέον αυτό το σύστημα λειτουργεί σε όλη την επικράτεια.

Αναζητώντας περισσότερες παραμέτρους θωράκισης του συστήματος, προωθούμε τις πίστες εξετάσεων για τους ελλείμους. Εκεί οι εξετάσεις θα διεξάγονται σε ανοιχτό χώρο, δυσκολεύοντας όσους θα ήθελαν να επιδώσουν κάποιας μορφής συναλλαγή. Η κατασκευή τους έχει ήδη ενταχθεί στο Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης. Μέσα στο 2007 θα έχουν ολοκληρωθεί στις Νομαρχίες Ιωαννίνων, Σερρών, Θεσσαλονίκης, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης και Πέλλας.

Επίσης, ξεκινήσαμε πιλοτικά στην Νομαρχία Αθηνών το ηλεκτρονικό σύστημα επιλογής εξεταστών, προκειμένου να μην υπάρχει δυνατότητα ανθρώπινο χέρι να ορίσει ποιοι εξεταστές θα εξετάσουν τον υποψήφιο. Και σ' αυτό το επίπεδο λοιπόν διασφαλίζουμε, όσο είναι δυνατόν, τη διαφάνεια στις εξετάσεις.

Για να είναι όμως αποτελεσματικά τα προαναφερθέντα μέτρα θεσμοθετούνται και καθίστανται υποχρεωτικά, με τις διατάξεις του υπό συζήτηση νομοσχεδίου, για όλους. Δηλαδή οι νομαρχίες θα πρέπει πια να τα εφαρμόζουν, προκειμένου να υπάρχει ένα εναρμονισμένο εξεταστικό περιβάλλον σε ολόκληρη τη χώρα και να μην υπάρχει περιθώριο παρέκκλισης.

Μιλώντας μάλιστα για τις Νομαρχίες να αναφέρω ότι προβλέπεται η δυνατότητα ενίσχυσής τους από την κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου μας σε περίπτωση που υπάρχει έλλειψη εξεταστών.

Στο σημείο αυτό ήθελα να διευκρινίσω ότι με τις αντίστοιχες ρυθμίσεις δεν εισάγουμε νέο σύστημα εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Με τις ρυθμίσεις που εισάγουμε απλά δεσμεύουμε τους νομαρχίες να εφαρμόζουν τα συστήματα που επιβάλλουμε, ώστε να αναβαθμιστούν οι εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών. Η υποχρέωση αυτή έπρεπε να νομοθετηθεί –και αυτό

σήμερα κάνουμε- γιατί η επιβολή μέτρων για τη διαφάνεια των εξετάσεων, εάν δεν εφαρμοστεί στην πράξη, δεν έχει νόημα και να επιβληθεί.

Τίθεται, επίσης, χρονικό όριο δεκαεσσάρων διδακτικών ωρών ημερησίως για την παροχή θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης από τους εκπαιδευτές οδήγησης. Έτσι αντιμετωπίζεται το φαινόμενο των πλασματικών ωρών εκπαίδευσης που δηλώνονται ότι έχουν πραγματοποιήσει οι υποψήφιοι οδηγοί. Ορισμένοι μάλιστα εκπαιδευτές φαίνεται να έχουν πραγματοποιήσει είκοσι δύο ώρες εκπαίδευσης σ' ένα εικοσιτετράωρο. Αυτό θέλουμε να διορθώσουμε, τις πλασματικές ώρες. Προφανώς ορισμένοι θεωρούν ότι μπορούν να ξεφεύγουν διαρκώς από τις ενδεχόμενες «τρύπες» του συστήματος. Και αυτές τις «τρύπες», αγαπητοί συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο τις κλείνουμε.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος πλαστών αδειών οδήγησης και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος έκδοσής τους με βάση και τις εξελίξεις της τεχνολογίας, προωθούμε την έκδοση νέων διπλωμάτων οδήγησης. Πρόκειται για άδειες σε μορφή «έξυπνης κάρτας» με μικροτσίπ, προκειμένου να μην είναι εύκολη η παραποίηση των στοιχείων.

Οι άδειες οδήγησης –το επαναλαμβάνω και το σημειώνω- θα εξακολουθούν να εκδίδονται από τις διευθύνσεις μεταφορών των νομαρχιών, οι οποίες και θα αποστέλλουν υπηρεσιακά τα δικαιολογητικά για την εκτύπωσή τους στο Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως στο Τμήμα Διαβατηρίων, που διαθέτει άλλωστε και τα απαραίτητα μηχανήματα. Ο πολίτης, με άλλα λόγια, δεν θα έχει καμία εμπλοκή, καμία ταλαιπωρία. Περιμένουμε, επίσης, την έκδοση της σχετικής κοινοτικής οδηγίας για το θέμα και εκτιμούμε ότι από τον προσεχή Σεπτέμβριο θα είμαστε σε θέση να αρχίσουμε σταδιακά την έκδοση αυτών των νέων διπλωμάτων. Έως το 2016 θα πρέπει να έχουν αντικατασταθεί όλες οι άδειες οδήγησης με τις νέες.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου, επειδή πολλές ανησυχίες ακούστηκαν σχετικά με την εκτύπωση των αδειών οδήγησης από το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, να σας πω τα ακόλουθα:

Με το ισχύον καθεστώς, μόλις ο υποψήφιος οδηγός τελειώσει με επιτυχία τις εξετάσεις για την απόκτηση της άδειας οδήγησης η αρμόδια υπηρεσία της Νομαρχίας, αφού ελέγξει τα δικαιολογητικά του, καταχωρεί την άδεια στο ηλεκτρονικό αρχείο του Υπουργείου και στη συνέχεια την εκτυπώνει. Με τη διαδικασία που προτείνεται τώρα, η αρμόδια διεύθυνση, αφού διενεργήσει τον απαιτούμενο έλεγχο, θα καταχωρίσει την άδεια οδήγησης στο ηλεκτρονικό αρχείο και στη συνέχεια θα αποστείλει τα δικαιολογητικά στο Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, που θα έχει και την ευθύνη της εκτύπωσης. Ο πολίτης, λοιπόν, ουδεμία εμπλοκή έχει σ' αυτήν τη διαδικασία. Η αποστολή και η παραλαβή των αδειών από την Αστυνομία θα γίνεται με τον ίδιο διαμορφέ που συγκεντρώνει σήμερα τα δικαιολογητικά για τα διαβατήρια από την αντίστοιχη διεύθυνση της νομαρχίας.

Το θέμα ελέγχου των οχημάτων είναι, επίσης, καθοριστικό για την οδική ασφάλεια. Ενισχύουμε και θωρακίζουμε τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Επεκτείνουμε το ασυμβίβαστο εκτός από τους εμπόρους αυτοκινήτων και στους ιδιοκτήτες συνεργείων, με σκοπό την αποτροπή της συγκέντρωσης στο ίδιο πρόσωπο της ιδιότητας του ελεγκτή και του ελεγχόμενου.

Θέλω, όμως, να προσθέσω και το εξής, για να μην υπάρχουν παρερμηνείες. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. της Πάτρας που έχουν πάρει άδεια λειτουργίας και της Λάρισας που έχουν πάρει άδεια ίδρυσης θα συνεχίσουν να λειτουργούν με τους ίδιους όρους και τις προϋποθέσεις που χορηγήθηκε η άδειά τους και δεν επηρεάζονται από το νέο νομικό καθεστώς.

Αναφέρθηκε επίσης ότι καταργούν τον αριθμό του προσωπικού που πρέπει να έχει κάθε ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. και μας καλέσατε να επανεξετάσουμε τη θέση μας. Προφανώς η διάταξη δεν έγινε κατανοητή. Η προηγούμενη διατύπωση του νόμου απέκλειε άλλες ειδικότητες με ίδια, όμως, επαγγελματικά δικαιώματα, όπως, παραδείγματος χάριν, ναυπηγούς, ηλεκτρολόγους μηχανικούς, ηλεκτρονικούς μηχανικούς κ.ο.κ., κάτι που επεσήμανε και με σχετική επιστολή και το Τεχνικό Επιμελητήριο, σύμφωνα με την ισοτιμία των επαγγελματικών δικαιωμάτων

των μελών του.

Η διάταξη, λοιπόν, αυτή όπως κατατέθηκε, παραπέμπει σε απόφαση Υπουργού να καθορίζει τις ειδικότητες που θα μπορούν να πλαισιώνουν, είτε ως προϊστάμενοι είτε ως ελεγκτές, τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Εμείς, λοιπόν, διευρύνουμε και δεν περιορίζουμε τις ειδικότητες. Άρα, διευρύνουμε και τον αριθμό των προσώπων που μπορούν από εδώ και πέρα να δουλεύουν στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο..

Περιορίζουμε την αθρόα χορήγηση παράτασης τεχνικού ελέγχου οχημάτων από τις νομαρχίες. Η σχετική αρμοδιότητα δίνεται στους γενικούς γραμματείς της περιφέρειας, μετά όμως από αιτιολογημένη εισήγηση του οικείου νομάρχη και μόνο σε περίπτωση που τα λειτουργούντα δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. του νομού αδυνατούν να προβούν στον έλεγχο τους, ή όταν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι τοπικού χαρακτήρα.

Θέλω σ' αυτό το σημείο –το ανέφεραν και πολλοί συνάδελφοι όλων των κομμάτων– να τονίσω με έμφαση ότι και η Αυτοδιοίκηση οφείλει να αναλάβει το δικό της ρόλο στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Υπάρχουν πλέον και καθορισμένα κονδύλια και ξεκάθαρες υποχρεώσεις. Πρέπει, λοιπόν, να αναλάβει και η Αυτοδιοίκηση τις δικές της ευθύνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τεχνικός έλεγχος των μοτοποδηλάτων και των μοτοσικλετών έχει ήδη ανακοινωθεί από το Υπουργείο μας. Μέχρι σήμερα τα δίκυκλα κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα. Σε πολλές περιπτώσεις ηχορυπαίνουν συστηματικά. Σύμφωνα με μελέτες, ιδιαίτερα τα μικρού κυβισμού ρυπαίνουν δυσανάλογα, ενώ είναι έντονο το φαινόμενο παράνομης αναβάθμισής τους, με προφανείς συνέπειες. Και, βεβαίως, έχουν χαρακτηριστεί ως αυξημένης επικινδυνότητας για την οδική ασφάλεια, σε σχέση με όλα τα άλλα οχήματα. Πρέπει, λοιπόν, να ελεγχθούν και να ελέγχονται, όπως τα αυτοκίνητα. Για να επιτευχθεί, όμως, ο σκοπός αυτός πρέπει να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες εγκαταστάσεις από τους φορείς ελέγχου.

Μέχρι σήμερα υπάρχουν δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. μόνο για τα αυτοκίνητα. Με τις νέες ρυθμίσεις δημιουργούνται και Κ.Τ.Ε.Ο. μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών. Μετά την ψήφιση του νόμου θα εκδοθεί η σχετική υπουργική απόφαση και έως το τέλος του χρόνου αναμένεται να αρχίσει και ο έλεγχος των δίκυκλων.

Επίσης, επεκτείνουμε τους ελέγχους από τα μεικτά κλιμάκια και στα λεωφορεία και στα αλλοδαπά ταξί, τα οποία κυκλοφορούν στη χώρα μας και μάλιστα έχουν σημαντικό μεταφορικό έργο, κυρίως στη βόρειο Ελλάδα. Θυμίζω ότι μέχρι σήμερα οι έλεγχοι από τα μεικτά κλιμάκια προβλέπονταν μόνο για τα φορτηγά.

Μέχρι σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την κυκλοφορία των σχολικών λεωφορείων δεν υπήρχε όριο ηλικίας. Μπορούν να κυκλοφορούν σχολικά μέχρι και σαράντα ετών. Το Υπουργείο μας αποφάσισε να θέσει τέρμα σε αυτή την κατάσταση, ορίζοντας για πρώτη φορά όριο ηλικίας στα λεωφορεία, που πραγματοποιούν τις «ευαίσθητες» μετακινήσεις των μαθητών. Το όριο που προτείνουμε –και ήταν μια πρόταση απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής– είναι πια τα είκοσι τρία χρόνια.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι από όλες.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σημειώνω ότι για να μην αιφνιδιαστούν οι ιδιοκτήτες ιδιωτικών σχολείων, αλλά και για να μη διαταραχθεί η ομαλή μεταφορά των μαθητών που φοιτούν σε αυτά, προτείνεται μια μεταβατική περίοδος δύο ετών για την αντικατάστασή τους.

Μιλώντας για την οδική ασφάλεια αυτές τις μέρες, στο πλαίσιο μάλιστα και της συζήτησης την περασμένη εβδομάδα για την τροποποίηση του Κ.Ο.Κ., ετέθη έντονα το θέμα της αστυνόμευσης και της συνεργασίας μεταξύ των δύο Υπουργείων, του Υπουργείου Μεταφορών και του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Με διάταξη του παρόντος νομοσχεδίου γίνεται διασύνδεση των αρχείων μεταξύ των δύο αυτών Υπουργείων. Με άλλα λόγια, δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης των ελεγκτικών αρχών στο ηλεκτρονικό αρχείο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ώστε να είναι ευχερής η διαπίστωση από τα αστυνομικά

μικά όργανα των αδειών οδήγησης, που έχουν ανακληθεί ή αφαιρεθεί.

Να υπενθυμίσω ότι στο πλαίσιο της στενής συνεργασίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με το Υπουργείο Δημοσίας Τάξης και προκειμένου να εξασφαλιστεί η ταχύτατη καταγραφή και παρακολούθηση των ποινών στο «point system», καθιερώθηκε η ηλεκτρονική ανταλλαγή των αρχείων μεταξύ των δύο Υπουργείων. Για το σκοπό αυτό το Υπουργείο μας έχει ήδη δρομολογήσει την αγορά ηλεκτρονικών υπολογιστών αξίας 250.000 ευρώ για τον εξοπλισμό όλων των αρμοδίων αστυνομικών τμημάτων της χώρας. Δηλαδή θα συνδόνονται σε πραγματικό χρόνο με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Μεταφορών και θα αποστέλλουν τις παραβάσεις, οι οποίες θα καταχωρούνται στο σύστημα αυτόματα.

Τώρα, να έρθω στις ρυθμίσεις που αφορούν στα ταξί. Ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζεται, έχει να κάνει με την παράνομη είσπραξη κομίστρου από τα ραδιοταξί. Πρόκειται για ένα πρόβλημα που εμφανίζεται διογκούμενο. Κλείνεις ένα ραντεβού και σου ζητάνε επιπλέον πέντε ευρώ, ενώ κανονικά δεν προβλέπεται χρέωση παραπάνω από ενάμισι ευρώ. Όταν ο πολίτης αναζητεί το δικό του, η ευθύνη χάνεται μεταξύ οδηγού και εταιρείας. Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιχειρούμε να λύσουμε το πρόβλημα. Με άλλα λόγια, προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων, όχι μόνο στους οδηγούς, αλλά και στο δίκτυο ραδιοταξί, εφόσον αυτό έχει συμπτράξει στην είσπραξη του κομίστρου, πέραν του νομίμου.

Επίσης, για την αντιμετώπιση του φαινομένου υπερβολικών χρεώσεων στα ταξί της περιφέρειας, ιδιαίτερα στις τουριστικές περιοχές, επιβάλλεται πια σε όλα τα επιβατικά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα, ανεξάρτητα από την έδρα τους, να φέρουν υποχρεωτικά ταξίμετρο εγκεκριμένου τύπου. Είναι ένα αίτημα που έχει διατυπωθεί έντονα από τους εμπλεκόμενους στην τουριστική βιομηχανία, αλλά συμφωνεί και η Ομοσπονδία των ΤΑΞΙ. Πλέον, όλοι οι επιβάτες θα γνωρίζουν το ακριβές κόμιστρο που θα πρέπει να καταβάλουν.

Για τα ταξί της Θεσσαλονίκης που έγινε μεγάλη συζήτηση, παρ' όλο που όλοι συμφωνούν, πρέπει να σας πω το εξής: Είναι σε εξέλιξη τα μεγάλα έργα υποδομής και προκαλείται σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου. Έτσι, κρίθηκε αναγκαία η προσωρινή χρήση των λεωφορειολωρίδων από τους ταξιτζήδες μόνο –το επαναλαμβάνω– για την περίοδο κατασκευής των έργων και για συγκεκριμένες ώρες και μέρες, που θα καθοριστούν μετά από συνεννόηση. Ασφαλώς –και θέλω να το πω ευθέως απ' αυτό το βήμα– όχι στις ώρες αιχμής, όπου προηγούνται τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τη μετακίνηση των πολλών.

Αντιμετωπίζεται, επίσης, με αυστηρότητα το φαινόμενο υποκλοπής μεταφορικού έργου από παράνομα ταξί, τα λεγόμενα «πειρατικά». Επιβάλλεται πρόστιμο 3.000 ευρώ, διότι πρέπει να γίνει αντιληπτό απ' όλους ότι δεν μπορεί ο καθένας να παρέχει μεταφορικό έργο ανεξέλεγκτα, ανεύθυνα, χωρίς προδιαγραφές, χωρίς ασφάλεια.

Για τα Κ.Τ.Ε.Λ. προτείνουμε την παράταση του χρόνου εκτέλεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου των Κ.Τ.Ε.Λ. κατά οκτώ έτη. Συμφωνήσαμε όλοι και το πράττουμε αυτό, γιατί αναγνωρίζουμε ότι τα τελευταία χρόνια η εικόνα των Κ.Τ.Ε.Λ. έχει αλλάξει σημαντικά. Έχουν γίνει μεγάλες επενδύσεις σε νέα οχήματα, σε έργα υποδομής, σε συστήματα μηχανοργάνωσης.

Για την υλοποίηση όλων αυτών, τα Κ.Τ.Ε.Λ. αλλά και οι μέτοχοι έχουν συνάψει μεγάλα δάνεια. Ωστόσο, με αυτό το δεδομένο, ο χρόνος που απομένει μέχρι τη λήξη της αρχικής ανάθεσης εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου –Δεκέμβρης του 2011– δεν επαρκούσε για την απόσβεση όλων αυτών των επενδύσεων. Γι' αυτό και παρατείνουμε το χρόνο εκτέλεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου μέχρι το Δεκέμβρη του 2019.

Ας μην ξεχνάμε –και το γνωρίζουμε όλοι, ειδικά οι συνάδελφοι από την περιφέρεια– ότι τα Κ.Τ.Ε.Λ. φθάνουν σχεδόν σε κάθε άκρο της επικράτειας, παρέχοντας μεταφορικές υπηρεσίες. Έχουν δηλαδή μια σημαντική κοινωνική προσφορά.

Ρυθμίζουμε επίσης και το θέμα καταβολής των χρημάτων για την κάλυψη των δωρεάν και εκπαιδευτικών εισιτηρίων κοινωνικού χαρακτήρα, τα μαθητικά, τα φοιτητικά κ.ο.κ.. Κάθε χρόνο, ως γνωστόν, προβλέπεται η έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Μεταφορών και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από πρόταση των ομοσπονδιών, με την οποία πια θα προσδιορίζεται κάθε φορά και το καταβλητέο ποσό.

Πολύ σημαντική θεωρούμε ότι είναι και η ρύθμιση του οικοπεδικού ζητήματος για τη δημιουργία του Εμπορευματοικού Κέντρου Σχεδιασμένων Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη. Παραχωρείται ακίνητο συνολικής έκτασης περίπου εξακοσίων εβδομήντα δύο χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, ιδιοκτησίας του Υπουργείου Οικονομικών στη θυγατρική του Ο.Σ.Ε. εταιρεία «Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.».

Μένοντας στο θέμα των σιδηροδρόμων, όπου επιτελείται πράγματι μία δομική μεταρρύθμιση αυτή την περίοδο, κυρίως με την αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και τη δημιουργία για πρώτη φορά στη χώρα μας μιας μεγάλης σιδηροδρομικής αγοράς, θέλω να τονίσω ότι στις εμπορευματικές μεταφορές έχει ήδη υπάρξει απελευθέρωση από της Ιανουαρίου, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Έχει, μάλιστα, εκδηλωθεί ενδιαφέρον από ντόπιους και ξένους μεταφορικούς οργανισμούς, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Είναι μια εξέλιξη, την οποία πρέπει να παρακολουθήσει η Ελλάδα, για να είναι ανταγωνιστική σ' αυτό το σύγχρονο μεταφορικό μέσο.

Μια άλλη καινοτόμος διάταξη του νομοσχεδίου μας είναι η προώθηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων με φυσικό αέριο, που είναι μια κεντρική πολιτική, η οποία έχει αποφασιστεί, όχι μόνο για περιβαλλοντικούς λόγους, αλλά και για οικονομικούς και ασφαλώς για ενεργειακούς. Αυτή την περίοδο υπογράφεται η απόφαση, με την οποία θα επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων με φυσικό αέριο. Περιλαμβάνονται τα φορτηγά έως τριών χιλιάδων πεντακοσίων τόνων, αλλά και τα επιβατικά αυτοκίνητα. Τονίζω ότι δεν αναφέρονται σε διασκευασμένα οχήματα, αλλά σ' αυτά που έχουν κατασκευαστεί ακριβώς για κίνηση με φυσικό αέριο.

Με διάταξη, λοιπόν, του παρόντος νομοσχεδίου ρυθμίζεται το σύστημα προμήθειας αερίου στους καταναλωτές. Δίδεται, με άλλα λόγια, η δυνατότητα στα πρατήρια εφοδιασμού υγραερίων που ήδη λειτουργούν, να τοποθετηθούν και αντλίες διανομής φυσικού αερίου. Οι όροι ασφαλείας των πρατηρίων εφοδιασμού υγραερίου είναι πολύ αυστηρότεροι από εκείνους που απαιτούνται για τα πρατήρια φυσικού αερίου.

Ένα άλλο ευαίσθητο θέμα. Με το αίτημα της Ομοσπονδίας των Αυτοκινητιστών για απόσυρση της διάταξης που αφορά χορήγηση αδειών σε αυτοκίνητα μεικτού βάρους μέχρι τεσσάρων χιλιάδων κιλών για τη μεταφορά πλάσματος αίματος, νομίζω ότι έγινε παρανόηση. Είναι ένα ευαίσθητο κοινωνικά θέμα. Ειπώθηκαν πολλά πράγματα. Πρέπει να δοθούν διευκρινίσεις.

Όλοι έχουμε γίνει μάρτυρες τηλεοπτικών ρεπορτάζ, όπου καταγράφηκαν μεταφορές πλάσματος αίματος με μηχανές ή ακόμη και με Κ.Τ.Ε.Λ., με όλους τους κινδύνους που συνεπάγεται αυτή η μεταφορά για τους πολίτες. Η μεταφορά, λοιπόν, του συγκεκριμένου προϊόντος πρέπει να γίνει με μικρά ευέλικτα αυτοκίνητα, η καταλληλότητα των οποίων ελέγχεται από το Υπουργείο Υγείας ή από τα νοσοκομεία που αναθέτουν αυτή τη μεταφορά, με συμβάσεις έργου.

Με την προτεινόμενη, λοιπόν, ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα ακόμη και στην κατηγορία αυτών των μεταφορέων να αποκτήσουν μικρά αυτοκίνητα, μόνο για το συγκεκριμένο έργο. Βεβαίως, τίποτα δεν εμποδίζει, ακόμη και σήμερα, τους νομαρχιακούς μεταφορείς να διενεργήσουν τέτοια μεταφορά, εφόσον όμως διαθέτουν κατάλληλα διασκευασμένα αυτοκίνητα. Προκειμένου, όμως, να μην υπάρξει αμφιβολία ότι τα φορτηγά αυτοκίνητα θα χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό αυτό, αποσαφηνίζεται στο συγκεκριμένο άρθρο και προστίθεται σε παρένθεση μετά τις λέξεις «οι ανωτέρω επιχειρήσεις», η φράση «μεταφορικές ή μη».

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω τα εξής: Όπως γνωρίζετε –γιατί έγινε και εδώ μεγάλη συζήτηση– είναι σε εξέλιξη ένα πολύ μεγάλο έργο για την ανάπτυξη των ευρωζωνικών

δικτύων στην περιφέρεια. Εξάλλου, το 2007 έχει χαρακτηριστεί ως έτος ψηφιακής σύγκλισης. Προκειμένου, λοιπόν, να κλείσουμε το εσωτερικό ψηφιακό χάσμα μεταξύ του κέντρου και της περιφέρειας, προκειμένου να διευκολύνουμε την υλοποίηση επενδύσεων πολλών εκατομμυρίων ευρώ και για να αποφύγουμε καθυστερήσεις, ορίζουμε στους δήμους διορία τριάντα ημερών για να εκδίδουν τις σχετικές άδειες διέλευσης. Είναι πρακτικό μέτρο.

Λένε ότι ξεπουλάμε, κάνουμε πράγματα και θαύματα. Εντύπωση μου έκανε ένα πρακτικό θέμα, που λύνουμε, όπως το είχαμε λύσει –και το έλυσε το Π.Α.Σ.Ο.Κ.– με τους διαύλους του φυσικού αερίου πριν μερικά χρόνια και πάντα λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους προστασίας του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας, της εθνικής άμυνας, των αρχαιολογικών τόπων.

Μετά την παρέλευση αυτής της προθεσμίας σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί ούτε θετική ούτε αρνητική απόφαση, θεωρείται ως σιωπηλή αποδοχή από την αρμόδια υπηρεσία. Θεσμοθετούμε το αυτονόητο. Για τους ίδιους λόγους εισάγονται ρυθμίσεις και για τη διαδικασία διεξαγωγής εργασιών εκσκαφής, με απαλλαγή των παρόχων που συμμετέχουν στο μεγάλο έργο από την καταβολή οποιουδήποτε τέλους διέλευσης. Προβλέπεται όμως η σαφής υποχρέωσή τους να αποκαθιστούν κάθε θετική ή αποθετική ζημιά. Πρόοδος είναι αυτή, δεν είναι οπισθοδρόμηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο, όπως τόνισα και στην αρχή, αναφέρεται σχεδόν σε όλα τα επίπεδα δράσης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Περιλαμβάνει πολύ ειδικά και πολύ λεπτομερειακά θέματα, με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια. Θα μπορούσα να πω ότι είναι εν μέρει συνέχεια του νόμου για την τροποποίηση του Κ.Ο.Κ., που ψηφίσαμε την περασμένη εβδομάδα. Είναι όμως και ένα νομοσχέδιο, με το οποίο θεσμοθετούνται λύσεις για μια σειρά άλυτων προβλημάτων, λύσεις που έχουν προκύψει μέσα από εξαντλητικό διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, λύσεις που λαμβάνουν υπόψη το συμφέρον των πολιτών με κοινωνική ευαισθησία για την αποκατάσταση των αδικιών που συμβάλλουν εν ολίγους συνολικά στην προσπάθειά μας για την αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό των τηλεπικοινωνιών. Γι' αυτό και σας ζητώ να το υπερψηφίσετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Βέβαια, θα κρατήσω το χρόνο από τη δευτερολογία σας.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ο κ. Παπαϊωάννου έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε όλοι με προσοχή τον κύριο Υπουργό. Αναφέρθηκε σε κάποιες θετικές διατάξεις του σχεδίου νόμου –λογικό είναι– μικροδιευθετήσεων σε σχέση με το παρελθόν. Ξεκίνησε την ομιλία του με μία αναφορά ότι αυτό το νομοσχέδιο έγινε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των πολιτών μας, είτε χαρακτηριστικά. Όμως, ο πυρήνας του σχεδίου νόμου, η αφετηρία του είναι να εξυπηρετήσει συμφέροντα μεγάλων επιχειρηματιών και σε βάρος της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» για άλλη μία φορά. Περί αυτού πρόκειται.

Υπάρχει η ανάγκη συμμόρφωσης με κοινοτικές οδηγίες όσον αφορά τη σύσταση αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου, χρήσης στους αερολιμένες. Πρέπει να γνωρίζουμε και να γνωρίζετε ότι μέχρι σήμερα υπήρχε υπηρεσία, στα πλαίσια της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας –αυτό το δικαίωμα έχει εκχωρηθεί στην «Ολυμπιακή Αεροπορία»– που λειτουργήσε άψογα. Δεν υπήρξε ποτέ καμία διαμαρτυρία, δεν υπήρξε κανένα παράπονο. Λίγοι υπάλληλοι, περίπου έξι τον αριθμό, έμπειροι, εξειδικευμένοι στην όλη υπόθεση, λειτουργήσαν με πλήρη διαφάνεια και αποτελεσματικότητα με χαμηλό κόστος.

Υπήρχε, βέβαια, το ερώτημα ποια θα είναι αυτή η αρχή. Θα είναι μία ανεξάρτητη αρχή; Θα έχει τα εχέγγυα μιας αρχής, η οποία να λειτουργεί με διαφάνεια –γιατί εδώ είναι μεγάλα τα συμφέροντα– να λογοδοτεί κάπου, να ελέγχεται; Όλα αυτά δεν

περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου.

Μιλάει ο κύριος Υπουργός για σύσταση αρχής, η οποία έχει δημοσιονομική και λειτουργική αυτοτέλεια. Παρακαλώ, διαβάστε την έκθεση της Επισημοποιημένης Υπηρεσίας της Βουλής. Δεν πρόκειται, κύριοι συνάδελφοι, περί αρχής. Πρόκειται για μία *sui generis* δημόσια υπηρεσία, που επικεφαλής είναι το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο ελέγχεται απόλυτα -κατά συνέπεια και η αρχή- από τον Υπουργό και από συμφέροντα. Το τονίζω. Δεν έχει καμία σχέση με τις αρχές που γνωρίζουμε μέχρι σήμερα. Σε όλες τις αρχές -και δεν αναφέρομαι μόνο στις ανεξάρτητες αρχές που προβλέπονται από το Σύνταγμά μας, αλλά και όσες έχουν γίνει με νομοθετικές ρυθμίσεις- υπάρχει μία διαδικασία Βουλής, δηλαδή μία διαδικασία νομιμοποίησης μέσα από την έκφραση της λαϊκής κυριαρχίας, που είναι η Βουλή των Ελλήνων, έστω και στο επίπεδο της έκφρασης γνώμης, μετά από ακρόαση του επικεφαλής της κάθε αρχής. Είπα επί παραδείγματι για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εδώ ο Υπουργός διορίζει από μόνος του, δεν ρωτάει κανέναν, ούτε καν συμβουλευέται τη Βουλή. Για ποια ανεξάρτητη αρχή μιλάμε, με λειτουργική και δημοσιονομική αυτοτέλεια;

Μίλησε για θεσμικούς εκπροσώπους και μάλιστα για εξαντλητικό διάλογο με τους φορείς. Όπως ξέρετε, αυτή τη δουλειά ουσιαστικά την έκανε μέχρι σήμερα, όπως είπα, κατ' εξουσιοδότηση η Ολυμπιακή. Όμως στην Υ.Π.Α., στην Ο.Σ.Π.Α. - Ομοσπονδία Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας- που είναι εργαζόμενοι, που ξέρουν το αντικείμενο και θα μπορούσαν να έχουν μία άποψη, δεν τους ρώτησε κανένας, δεν έγινε κανένας διάλογος ούτε ασχολήθηκε μαζί τους ο κύριος Υπουργός. Δεν θα μπορούσαν να έχουν άποψη; Δηλαδή πώς εννοείτε το διάλογο; Τους αγνόησαμε αυτούς.

Πάμε μετά και κάνουμε τη σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου και λέμε «θεσμικοί εκπρόσωποι που προτείνονται από την Πολιτική Αεροπορία». Όμως, ένας εκπρόσωπος της μεγαλύτερης εταιρείας, δηλαδή της Ολυμπιακής αυτή τη στιγμή, που απαξιώνεται, βέβαια -τα είπαμε, προχθές δεν θέλω να επαναλάβω- σε μία λογική κατάρρευσης της εταιρείας -αυτό είναι μία άλλη υπόθεση- λείπει μετά «της δεύτερης εταιρείας» και μετά λείπει «της Ένωσης Αεροπορικών Εταιρειών». Ουσιαστικά, δύο από τη δεύτερη εταιρεία. Περί αυτού πρόκειται. Και εγώ ερωτώ: γιατί όχι τρίτη ή τέταρτη εταιρεία, κύριε Υπουργέ; Να βάλετε την πρώτη εταιρεία και έναν εκπρόσωπο από όλες τις άλλες. Δηλαδή ανατρέπουμε την πλειοψηφία αυτή τη στιγμή, σε σχέση με την εκπροσώπηση ουσιαστικά υπέρ της μικρότερης. Για ποια θεσμική εκπροσώπηση και αντιπροσωπευτική εκπροσώπηση μιλάμε; Απαντήστε σε αυτά τα ερωτήματα και μην αναλώνετε εδώ με μονόλογους σ' αυτά που συμφωνούμε. Κυρίως αναφερθείτε σ' αυτά για τα οποία υπάρχει προεργασία και ρυθμίσεις από το παρελθόν σε σχέση με το τι έχει γίνει στα άλλα ζητήματα.

Σας είπαμε να δεσμευθείτε ότι σ' αυτή τη δημόσια υπηρεσία θα υπάρχει η διαδικασία του Α.Σ.Ε.Π. σε σχέση με τις προσλήψεις.

Και εδώ πλέον υπάρχει νέος ρουσφετολογικός μηχανισμός. Νέα ρουσφέτια παντού. Το Α.Σ.Ε.Π. έχει καταργηθεί και έχει καταργηθεί διπλά. Δεν είναι η ώρα να αναφερθώ σ' αυτό. Έχει καταργηθεί και στην εσωτερική του ανεξάρτητη λειτουργία, δεν έχει καταργηθεί μόνο σε σχέση με νομοθετικές ρυθμίσεις, που έχουν συνέχεια.

Δεύτερον, μισθοί για μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, που τους επιλέγει ο Υπουργός, που ενδεχομένως ξεπερνούν τις αμοιβές του Προέδρου του Αρείου Πάγου. Διαβάστε, παρακαλώ, την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου για να δείτε ποιες είναι οι αμοιβές τους και πώς από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας, μόνο με τις αμοιβές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ξεπερνάμε το σύνολο της λειτουργίας της σημερινής υπηρεσίας, που έχω πει ότι έχει λειτουργήσει μέχρι σήμερα άψογα.

Μας απάντησε ο κύριος Υπουργός πώς διασφαλίζεται η διαφάνεια, πώς διασφαλίζεται ο δημόσιος έλεγχος, πώς διασφαλίζεται η λογοδοσία; Αυτή είναι η αντίληψή σας, μία ιδιοκτησιακή αντίληψη για το κράτος και τους θεσμούς, κύριε Υπουργέ, που δεν σας τιμά συνολικά ως Κυβέρνηση.

Θα πάω σε μερικά άλλα επιμέρους ζητήματα απ' αυτά που θεωρώ πιο σημαντικά, γιατί νομίζω ότι σε όλα αυτά έχουν δώσει απάντηση με αίσθημα ευθύνης οι συνάδελφοί μας και ιδιαίτερα ο εισηγητής μας κ. Στρατάκης.

Θα αναφερθώ στα ζητήματα που έχουν σχέση με τις ηλικίες των αυτοκινήτων. Ίσως δεν ξέρετε -ιδιαίτερα οι νεότεροι συνάδελφοι- ότι το θέμα των ηλικιών πρωτοπήκε από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί συνδυάστηκε με κίνητρα για την αντικατάσταση των παλαιών λεωφορείων ή των παλαιών αυτοκινήτων. Αναφέρομαι και στα ταξί. Πράγματι, υπήρχε μία παράλειψη σε σχέση με τα σχολικά λεωφορεία και δεν θα έπρεπε να υπάρχει.

Σήμερα, λοιπόν, άκουσα, κύριε Υπουργέ, ότι καθολικό είναι το αίτημα να πάμε παρακάτω και από τα είκοσι τρία έτη και να το τολμήσετε. Έχετε τη συγκατάθεση της Αντιπολίτευσης και δεν έχετε να εισπράξετε κανένα πολιτικό κόστος. Πολύ παρακάτω, δραστηρίκ μειώση κάτω και από τα είκοσι χρόνια. Έχει καμία σχέση η σημερινή τεχνολογία και η σημερινή εξέλιξη των αυτοκινήτων μ' αυτά που ίσχυαν πριν από δέκα χρόνια ή πριν από δεκαπέντε χρόνια, όπου τότε υπήρξαν οι πρώτες νομοθετικές πρωτοβουλίες;

Κοιτάτε σήμερα τι γίνεται στην Ελλάδα ή τα προηγούμενα χρόνια. Μη σας πειράζει που ήταν κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Όλοι οι Έλληνες άλλαξαν αυτοκίνητα. Κυκλοφορούν όλοι με καινούργια αυτοκίνητα και έχουμε αύξηση σε αριθμό και σε αλλαγές. Και δεν θα αλλάξουμε εδώ ζητήματα αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, που μεταφέρουν παιδιά και ζητήματα ταξί που μεταφέρουν πολίτες; Εμείς βάλαμε όρια ηλικίας στα ταξί, όμως τα συνδέσαμε με κίνητρα αντικατάστασής τους. Κάντε αυτό. Εσείς, αντί να κάνετε αυτό -γιατί έτσι «τα βρίσκουμε» εύκολα με τα συνδικάτα- αυξάνετε από τη μία μεριά το όριο ηλικίας των ταξί κατά δύο χρόνια.

Σας άκουσα χθες να ανακοινώνετε και νέα αύξηση των κομίστρων μεσοσταθμικά στο 5,5%, δηλαδή πολύ πάνω από τον πληθωρισμό. Το πώς θα τον ελέγξετε είναι μία άλλη υπόθεση και κυρίως το πώς θα το αντέξει η τσέπη του κοσμάκη. Σας θυμίζω ότι πέρσι -δεν έχει συμπληρωθεί χρόνος- είχαμε πάλι ανατιμάρσεις στα κόμιστρα των ταξί που πολλές φορές έφθαναν στο 43%.

Αν αυτά τα συνδέατε με μία πολιτική αντικατάστασης του στόλου των ταξί, αλλά και σε σχέση με τη διπλομίσθωση, με την τριπλομίσθωση, με τον τρόπο κυκλοφορίας των οχημάτων, αυτή θα ήταν μία σωστή πολιτική. Αποσπασματικά, ευκαιριακά μέτρα προς την εξυπηρέτηση πάλι συγκεκριμένων συμφερόντων. Σε τι ωφελούνται απ' αυτό οι πολίτες; Άκουσα προηγούμενως και τον κ. Μάνο και άλλους συναδέλφους να λένε πώς ταλαιπωρούνται μ' όλη αυτήν την ιστορία των ταξί.

Ποια είναι, λοιπόν, η ολοκληρωμένη, η συγκεκριμένη σας πολιτική; Είναι μία αποσπασματική ρύθμιση προς την εξυπηρέτηση κεκτημένων συμφερόντων. Περί αυτού πρόκειται.

Τα ίδια σε σχέση με τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Χάρηκα που άκουσα ότι πράγματι υπήρξε μία μεγάλη τομή τα προηγούμενα χρόνια για να στηρίξουμε τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Μακάρι να συνεχίσετε αυτή την πολιτική.

Σας άκουσα όμως να μιλάτε και για τα εμπορευματικά κέντρα. Εσείς δεν καταψηφίσατε τη σχετική πρωτοβουλία του ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Εγώ θα πω ότι άργησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να θεσμοθετήσει και ναβάλει μπροστά τον ολοκληρωμένο θεσμό των κέντρων αυτών. Σήμερα αναφέρεστε σ' ένα για τη Θεσσαλονίκη και εγκαταλείψατε όλα τα άλλα. Θα μας πείτε ποια είναι η πολιτική σας;

Όταν έρχεστε εδώ, κύριε Υπουργέ, ας μην έρχεστε για να διαβάσετε την εισηγητική έκθεση των επιμέρους ρυθμίσεων, γιατί αυτές τις έχουμε διαβάσει και στην εισηγητική έκθεση, τις είπαν πολύ καλά και οι εισηγητές σας, τις είπαμε και στην επιτροπή.

Αυτό εδώ είναι το Βήμα της Βουλής απ' όπου μας παρακολουθεί -όσο μας παρακολουθεί και με τις δυνατότητες που έχει- ο ελληνικός λαός από τα μέσα ενημέρωσης. Δυστυχώς, έχει υποβαθμιστεί το θέμα των εργασιών της Βουλής, όχι με ευθύνη δική σας. Αυτό είναι ένα συνολικότερο πρόβλημα δημοκρατίας,

που ίσως κάποτε θα έπρεπε να μας απασχολήσει σοβαρά και ιδιαίτερα τις πολιτικές ηγεσίες, το τι σημαίνει λειτουργία της δημοκρατίας και ποιότητα της δημοκρατίας. Έκανα αυτήν την παρένθεση, δεν είναι της ώρας να αναφερθώ περαιτέρω.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, είναι ένα ζήτημα να απαντάτε εσείς επί των πολιτικών πάνω σ' αυτά τα ζητήματα και όχι επί των διαχειριστικών, το αφήσαμε 1%, 0,5% κ.λπ. Αυτά είναι ζητήματα που απαντώνται από άλλους.

Σας άκουσα πάλι να αναφέρεστε σε ζητήματα για τις ευρωζωνικές υποδομές. Πράγματι, όλοι προς αυτή την κατεύθυνση κινούμαστε και θα ήταν και παράλογο να μην κινούμαστε, για να αναπληρώσουμε το χαμένο χρόνο και τις χαμένες ευκαιρίες, σε σχέση με το ψηφιακό χάσμα, αλλά και με βάση τις ταχύτητες που επιβάλλονται σε αυτό τον τομέα.

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

Κάναμε καμία κριτική σε σχέση με αυτό; Είπαμε να μην περάσει ή να μην το αναλάβει η Τοπική Αυτοδιοίκηση; Άλλο είπαμε εμείς. Είπαμε ότι εδώ πρέπει να καταδειχθεί κάποιο τέλος. Είπατε ότι θα υπάρξει πλήρης αντικατάσταση. Και αν δεν υπάρξει; Είσαστε ικανοποιημένος από το πώς λειτουργούν αυτή τη στιγμή οι διάφορες εταιρείες, ακόμα και οι κρατικές -αναφέρομαι στην Ε.Υ.Δ.Α.Π., στον Ο.Τ.Ε., σε όλους αυτούς που σκάβουν τους δρόμους- σε σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση; Εγώ δεν είμαι καθόλου ικανοποιημένος, δεν έχω καμία εμπιστοσύνη και θα ήθελα εδώ να υπάρξει πλήρης αποκατάσταση και να προβλέπονται ποινές σε κάθε περίπτωση. Να προβλέπονται οι δαπάνες που χρειάζεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση από τους ιδιωτικούς φορείς κυρίως για τις εργασίες που πρέπει να γίνουν. Αυτό σας είπαμε. Γιατί μας απαντάτε για άλλα ζητήματα, που δεν ρωτάμε και που δεν σας βάζουμε; Για τη δημιουργία εντυπώσεων; Δεν είναι η καλύτερη προσέγγιση.

Κατά συνέπεια, κύριε Υπουργέ, εμείς θα σας στηρίξουμε, θα βοηθήσουμε την προσπάθειά σας εκεί που είναι θετικοί οι διατάξεις -αυτές θα τις πούμε στην κατ' άρθρο συζήτηση και θα είμαστε εδώ, από κοντά- και βελτιωτικές σε σχέση με το παρελθόν, γιατί περί αυτού πρόκειται. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα μας βρείτε αντίθετος σε μεγάλα ζητήματα.

Και το μεγάλο ζήτημα, κύριε Υπουργέ, που απασχολεί σήμερα τη χώρα, είναι η συνειδητή απαξίωση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», που δυστυχώς περνάει μέσα και από αυτό το σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ.

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

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

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο και αν προσπάθησε τόσο ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης όσο και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, δεν νομίζω ότι κατάφεραν να μας πείσουν, αλλά και να μας κάνουν να καταλάβουμε γιατί καταψηφίζει το Π.Α.Σ.Ο.Κ. το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Τι μας είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.Σ.Ο.Κ.; Μας είπε πολύ πιο περιορισμένα απ' ότι ο εισηγητής της Αντιπολίτευσης, ο οποίος χαρακτήρισε το νομοσχέδιο ρουσφετολογικό, πρόχειρο και προεκλογικό, ότι στον πυρήνα του νομοσχεδίου βρίσκεται η εξυπηρέτηση συμφερόντων. Δεν κατάφερε να τα ονομάσει, δεν κατάφερε να τα περιγράψει. Και βέβαια, στον πυρήνα του νομοσχεδίου υπάρχει το θέμα της εξυπηρέτησης συμφερόντων, των συμφερόντων του πολίτη, το οποίο λύνεται μέσα από συγκεκριμένες παρεμβάσεις.

Διαβάζω εδώ την ανακοίνωσή σας. Χαρακτηρίζει το πολυνομοσχέδιο -γιατί όντως είναι πολυνομοσχέδιο- ως «σούπερ μάρκετ». Δηλαδή, σ' ένα ευρύτατο νομικό πλαίσιο-αράχνη, το οποίο έχετε διαμορφώσει επί είκοσι χρόνια στην κυβέρνηση, γιατί δεν φέρατε ποτέ ουσιαστική και κωδικοποιημένη νομοθεσία, στα προβλήματα που αντιμετωπίζει το νομοσχέδιο, είναι ο χαρακτηρισμός «σούπερ μάρκετ» σωστός; Εγώ θα σας έλεγα ότι ο σωστός χαρακτηρισμός είναι ότι λύνουμε προβλήματα με

τρόπο που εσείς δεν μπορούσατε να κάνετε. Δίνουμε απαντήσεις στα προβλήματα που εσείς μας κληροδοτήσατε. Προχωράμε μπροστά στην απελευθέρωση, στο άνοιγμα αγορών και πάνω απ' όλα στο άνοιγμα της αγορά των αεροπορικών συγκοινωνιών.

Σήμερα δεν πρέπει να χύνετε σήμερα κροκοδείλια δάκρυα για την «Ολυμπιακή Αεροπορία» ούτε να λυπάστε για το πώς η «Ολυμπιακή Αεροπορία» απαξιώθηκε. Απαξιώθηκε με τις δικές σας πολιτικές, απαξιώθηκε με τις δικές σας πρακτικές, απαξιώθηκε με τις δικές σας διοικήσεις, απαξιώθηκε με το ρόλο τον οποίο παίξατε, υπηρετώντας συγκεκριμένα κομματικά συμφέροντα επί σειρά δεκαετιών στην «Ολυμπιακή Αεροπορία», ώστε σήμερα, μέσα σ' αυτό το σκληρό πλαίσιο του ανταγωνισμού να μην είναι ικανή να αντεπεξέλθει σ' ένα μέλλον. Και σίγουρα χρειάζεται, προσδοκώντας το άνοιγμα των αεροπορικών μεταφορών και το άνοιγμα του ανταγωνισμού και του εσωτερικού ανταγωνισμού, να δημιουργήσουμε μία αρχή πέρα και έξω από την Ολυμπιακή, που θα ρυθμίζει ακριβώς την προσβασιμότητα των αεροπορικών εταιρειών στα αεροδρόμια.

Αυτή η αρχή, έτσι όπως περιγράφεται από το νόμο, και είναι σύμφωνη με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό και τελικά δίνει στην πολιτική ηγεσία, η οποία είναι και η μόνη υπεύθυνη, το ρόλο και την αρμοδιότητα να επιλέγει αυτή την αρχή, να λειτουργεί αυτή την αρχή, να χρηματοδοτεί και να προχωρά.

Ξεχάσαμε τις απέλπιδες προσπάθειες που έκαναν κάποτε, πριν από δέκα-δεκαπέντε χρόνια, ιδιώτες στο χώρο των αερομεταφορών, όταν ακριβώς λόγω του ότι η Ολυμπιακή διαχειριζόταν τα slots, την προσβασιμότητα, πάρα πολλές εταιρείες, οι οποίες προήλθαν από τον κόσμο των ξενοδόχων της Κρήτης, αν θυμάστε καλά, κατέρρευσαν οικονομικά γιατί δεν είχαν προσβασιμότητα στα Αεροδρόμια; Τα ξεχάσατε αυτά; Σήμερα ο ελληνικός τουρισμός και ιδιαίτερα της Κρήτης και της Ρόδου διεκδικεί το δικαίωμα να φτιάξει μία αεροπορική μεταφορική εταιρεία και να μην εξαρτάται μόνο από τους ξένους τουριστικούς πράκτορες για το πώς θα φέρει τουρισμό σ' αυτά τα νησιά. Το ότι δεν έχει φτιαχτεί μια τέτοια εταιρεία, είναι αποτέλεσμα μίας πολιτικής φαύλης στήριξης της Ολυμπιακής η οποία κατέληξε σ' αυτήν τη μεγάλη περιπέτεια, στην οποία την οδήγησαν όλες οι πολιτικές του Π.Α.Σ.Ο.Κ..

Τι είπατε, όμως, παραπέρα; Κόπτεστε, όπως κόπτεστε σε κάθε νομοσχέδιο περί «γαλαζίων παιδιών», ψάχνετε να βρείτε «μάγισσες» και λέτε ότι πίσω από κάθε νομοσχέδιο ανοίγει και μία κερκόπορτα, ώστε να μπουν εκτός Α.Σ.Ε.Π. «γαλαζία παιδιά» στη Δημόσια Διοίκηση. Απορώ και σας λέω το εξής: Γιατί δεν φέρντε έστω και ένα ονοματεπώνυμο ανθρώπου που διορίστηκε παρανόμως, με μόνο κριτήριο την κομματική του ταυτότητα; Γιατί εμείς έχουμε καταθέσει στα Πρακτικά, εδώ και πέρα, πολλά χρόνια εκατοντάδες χιλιάδες παράνομες προσλήψεις, τις οποίες κάνατε όλα τα προηγούμενα χρόνια, με μόνο κριτήριο την «πράσινη ταυτότητα», για να φθάσει τελικά στο σύνολο του δημοσίου τομέα στις συνδικαλιστικές εκλογές να παίρνει η Π.Α.Σ.Κ.Ε. ποσοστά σταλινικού χαρακτήρα με δέκα μέλη στα ενδεκαμελή διοικητικά συμβούλια, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών.

Θέλετε να πιάσουμε όλο τον τομέα των μεταφορών; Θέλετε να πιάσουμε τον Ο.Σ.Ε., την Ολυμπιακή, την Ε.Θ.Ε.Λ.; Ποιον εποπτευόμενο φορέα του Υπουργείου Μεταφορών να ερευνήσουμε και δεν θα βρείτε τεράστια, ουσιαστικά αναντιστοιχία ανάμεσα στο εκλογικό σώμα, το οποίο έχει φέρει πρώτη τη Νέα Δημοκρατία, και τα συνδικαλιστικά αποτελέσματα; Είναι σταλινικού χαρακτήρα τα αποτελέσματα υπέρ της Π.Α.Σ.Κ.Ε. σε όλο τον τομέα των μεταφορών, γιατί έχετε ασκήσει μία ρουσφετολογική πολιτική τόσα χρόνια. Έχετε διορίσει ακόμη και αυτούς που δεν μπορούσατε να φανταστείτε ότι θα διορίζατε και σήμερα χύνετε κροκοδείλια δάκρυα για τους διορισμούς;

Πάμε, όμως, παρακάτω. Θέσατε το θέμα της μείωσης του ορίου ηλικίας των σχολικών αυτοκινήτων. Μάλιστα, καταγγέλλετε ως απαράδεκτη την προβλεπόμενη ηλικία απόσυρσης των σχολικών λεωφορείων στα είκοσι τρία χρόνια. Γιατί τόσα χρόνια δεν είχατε ρυθμίσει μία ηλικία απόσυρσης; Σήμερα έρχεται η Κυβέρνηση να ρυθμίσει και να ρυθμίσει πώς; Λέει ότι θα απο-

σύρονται τα σχολικά λεωφορεία στην ίδια ηλικία που αποσύρονται και τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Αυτό ακριβώς λέει. Στα είκοσι τρία αποσύρεται ένα λεωφορείο Κ.Τ.Ε.Λ., το οποίο σε πάρα πολλές περιπτώσεις διενεργεί και σχολικές μεταφορές και στην ίδια ηλικία θα αποσύρεται το ιδιωτικό σχολικό λεωφορείο. Εάν θέλετε τη μείωση, βγείτε τότε και πείτε στην περιφέρεια, σε όλες τις εταιρείες των Κ.Τ.Ε.Λ., σε όλους τους ιδιοκτήτες λεωφορείων του Κ.Τ.Ε.Λ., ότι θέλετε να μειώσετε και αυτών τα όρια ηλικίας και τότε να καθίσουμε να συζητήσουμε. Όμως, αν θυμάμαι καλά, τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. εσείς τον ρυθμίσατε, με δική σας νομοθετική πρωτοβουλία, το 2003.

Τέλος, μας είπατε για τα ταξί. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι και εγώ ως Αθηναίος, πολίτης αυτής της πόλης, αισθάνομαι ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται από τα ταξί στην Αθήνα, αλλά και στο σύνολο της χώρας, είναι κατώτερες των προσδοκιών και των πολιτών και του επιπέδου που θα θέλαμε να έχουμε σ' αυτήν την χώρα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο τρόπος, με τον οποίο οδηγούν οι ταξιτζήδες, πολλές φορές μας φέρνουν στο μυαλό τα λόγια του Χατζηδάκη -μάλιστα γιορτάζουμε την επόμενη εβδομάδα και την επέτειο της γέννησής του- που με πολύ σκληρά λόγια τους είχε χαρακτηρίσει. Σίγουρα, όμως, θα πρέπει -και αυτό είναι θέμα που πρέπει να το δούμε τη στιγμή που θα έχει ολοκληρωθεί και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη το δίκτυο του μετرو που πάουμε σκληρές και γενναίες αποφάσεις όσον αφορά στα ταξί.

Δεν μπορεί να συνεχίζουμε να λειτουργούμε με λογικές του ότι το ταξί είναι το μίνι-μπας της γειτονιάς. Δεν μπορεί να συνεχίζουμε με τη λογική του ότι υπέρ των ταξί δίνονται όλες οι δυνατότες ρυθμίσεις στο πλαίσιο της κυκλοφορίας, ότι υπάρχει ασυλία απέναντι στους ταξιτζήδες.

Ευτυχώς ο Υπουργός Μεταφορών αναλαμβάνει την πολιτική ευθύνη και το προσωπικό πολιτικό κόστος που ενδεχομένως να έχει, να επιβάλει σκληρότατες κυρώσεις και απέναντι στις εταιρείες των ράδιο ταξί και απέναντι στους παρανομούντες ταξιτζήδες.

Εγώ θα ήθελα από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, ακριβώς διότι δεν έχει το προσωπικό πολιτικό κόστος ο φορέας της έκφρασης αυτής της γνώμης, να ήταν πολύ πιο μαχητικός και όχι να ήταν στη λογική της υπεράσπισης αυτής της αναρχίας, την οποία -να σας πω την αλήθεια- αισθάνθηκα ότι την καλλιέργησε το Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Μέσα από την ευκαιρία που είχε, διαπραγματευόμενο με τους ταξιτζήδες εν όψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, δεν κατάφερε ποτέ να βάλε κανόνες ή να επιβληθούν οι κανόνες τους οποίους είχε προαποφασίσει. Και θυμόμαστε πολύ καλά τι συνέβη με τα ταξίμετρα και τον τρόπο με τον οποίο εκβιάστηκε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Αυτό όμως το οποίο σίγουρα έχει σημασία είναι πώς θα προχωρήσουμε μπροστά, πως το ταξί θα γίνει ένα μέσο το οποίο θα ευπρεπίζει τις δημόσιες μεταφορές, θα εκσυγχρονίζει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται ο Έλληνας τη μετακίνησή του και όχι να είναι ένα σημείο αναφοράς για το παρελθόν.

Τέλος, έρχομαι στο θέμα των Κ.Τ.Ε.Ο.. Μπορώ να σας πω ότι επειδή χαρακτήρισε ο εισηγητής της Αντιπολίτευσης ως ρουσφετολογικό το θέμα των ρυθμίσεων των Κ.Τ.Ε.Ο., αυτό το οποίο γίνεται, με κατ' εφαρμογή και των δικών σας κανόνων, αλλά και με την εφαρμογή των όποιων δεσμεύσεων έχουν αναληφθεί από την πολιτεία, είναι δύο πράγματα. Ξεκαθαρίζει ποιος είναι ο ελέγχων και ποιος είναι ο ελεγχόμενος και δεν υπάρχει επιτέλους αυτό το περιθώριο το οποίο υπήρχε με το προηγούμενο νομικό καθεστώς, αυτός ο οποίος επισκευάζει το αυτοκίνητο, να ελέγχει και την επισκευή του. Αυτό το παράλογο. Θα έπρεπε να το επικροτήσετε αυτό αντί να το κατηγορήσετε έτσι γενικά ως ρουσφετολογικό και χωρίς κανένα ουσιαστικό επιχείρημα.

Τέλος, επειδή ετέθη το θέμα κατά πόσο η Νέα Δημοκρατία, η Κυβέρνηση αυτή, έχει μια συγκεκριμένη πολιτική στο θέμα των μεταφορών, σας αποδείξαμε και την προηγούμενη εβδομάδα και εχθές, αλλά και σήμερα ότι αυτή η Κυβέρνηση έχει ένα συγκεκριμένο στόχο για την οδική ασφάλεια, για τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, για τη μείωση της παραβατικότητας στο δρόμο. Το αποδείξαμε αναλαμβάνοντας το

πολιτικό κόστος να αναμορφώσουμε τον τρόπο με τον οποίο ελέγχονται τα οχήματα, το αποδείξαμε αλλάζοντας τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το αποδεικνύουμε σήμερα με τις ρυθμίσεις τις οποίες φέρνουμε και τα γενναία πρόσημα και πάνω από όλα το αποδεικνύουμε με ένα γενναίο πρόγραμμα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων σε όλη τη χώρα.

Σήμερα που μιλάμε, κατασκευάζονται χίλια πεντακόσια χιλιόμετρα νέων αυτοκινητοδρόμων, καλύπτοντας περιοχές της Ελλάδας που δεν είχαν φανταστεί ποτέ ότι θα καλυφθούν από αυτοκινητόδρομο, όπως το σύνολο σχεδόν της δυτικής Ελλάδας, χαράχθηκαν νέες οδοί, λύνονται προβλήματα, τελειώνει το «πέταλο» του Μαλιακού και ολοκληρώνονται οι ουσιαστικές παρεμβάσεις. Αυτό δείχνει τον τρόπο με τον οποίο είμαστε αποφασισμένοι να προστατεύσουμε τη ζωή του Έλληνα στο δρόμο. Και αυτές τις ευθύνες που πρέπει να πάρει η πολιτεία, μέσα από τις νομοθετικές ρυθμίσεις τις παίρνει. Είναι η σειρά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά και των οργάνων της τάξεως να δράσουν την ευκαιρία, να εκμεταλλευτούν τα νομοθετικά περιθώρια, να ελέγξουν την εφαρμογή των κανόνων, ώστε πραγματικά ο Έλληνας να αισθάνεται ασφαλέστερος στο δρόμο και να μην πληρώνουμε αυτό το βαρύ φόρο αίματος.

Με αυτές τις σκέψεις πιστεύω ότι θα αδικήσετε και το Κόμμα σας και το παρελθόν σας, αλλά και το μέλλον το οποίο θέλετε να υπηρετήσετε καταψιφίζοντας αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Βαρβιτσιώτη.

Ο κύριος Μαγκριώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρετε καμιά φορά, ακούγοντας τους πολίτες να μας αξιολογούν γενικότερα ως πολιτικούς και το πολιτικό σύστημα, χρησιμοποιούν πολλές φορές απαξιωτικές εκφράσεις: «να, αυτοί πολιτικοί είναι, μόνο λόγια είναι και αντίκρουσμα αλήθειας και πράξης περιορισμένο».

Άκουγα προηγούμενως τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας και θυμήθηκα αυτές τις κρίσεις και τις αξιολογήσεις. Θα είναι καλό να αποφεύγουμε αυτά τα μεγάλα λόγια, αυτόν τον ενεστώτα διαρκεΐας, τα έργα που τελειώνουν, τις ζωές που σώζουμε, γιατί καθημερινά ο Έλληνας πολίτης γίνεται μάρτυρας μιας άλλης αλήθειας και μιας άλλης πραγματικότητας. Νομίζω ότι είναι μια στάση ασφάλειας και για την ίδια την Κυβέρνηση και για όλους μας, θα έλεγα. Ας λέμε λιγότερα και περιορισμένα λόγια και ας κάνουμε περισσότερα έργα και να είμαστε βέβαιοι ότι οι πολίτες θα το αναγνωρίσουν.

Να έλθω στο συζητούμενο νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, να ξεκινήσω από την αρχή συντονισμού των πτήσεων.

Θεσμοθετείτε, κύριε Υπουργέ, μια αρχή με καθυστέρηση κατά τα διεθνή πρότυπα, αλλά πρέπει να προσέξετε ιδιαίτερα την εκπροσώπηση και τη σύνθεση του Συμβουλίου που θα διαχειρίζεται την αρχή αυτή, γιατί όπως αποτυπώνεται στο νομοσχέδιο σας και που φιλοδοξείτε και είμαι βέβαιος ότι η Πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας θα το καταστήσει νόμο του κράτους, δεν υπάρχει αντιπροσωπευτικότητα και πολύ περισσότερο δεν υπάρχει η διασφάλιση της διαφάνειας στη λειτουργία της αρχής αυτής. Κακό ξεκίνημα κάνετε.

Επίσης, όπως σας τονίζουν και οι εργαζόμενοι στην Ολυμπιακή Αεροπορία, δυστυχώς αδικείτε το ίδιο το κράτος, το ίδιο το Δημόσιο, γιατί δεν αξιοποιείτε στη στελέχωση αυτής της αρχής έμπειρα στελέχη -έμπειρα αποδεδειγμένα στελέχη- της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που για πολλά χρόνια, με μεγάλη επιτυχία ανταποκρίνονται και με θεσμικά ελλείμματα θα έλεγα, ανταποκρίνονται σ' αυτό το υψηλό καθήκον.

Αξιοποιήστε τα, λοιπόν, γιατί δεν κατανώ αλλιώς το λόγο που δεν αξιοποιείτε τα στελέχη αυτά.

Θα πω δυο λόγια για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και τις διατάξεις. Κύριε Υπουργέ, είχατε δύο φωτογραφικές διατάξεις στην κυριολεξία. Μόνο που είχαν διαφορετικές αντιθετικές επιδράσεις και επιπτώσεις. Τη μια φωτογραφική διάταξη για την άρση του περιορισμού συγκρότησης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. από την ίδια εταιρεία που προσδιόριζε ο προηγούμε-

νος νόμος που ψηφίστηκε από το Π.Α.Σ.Ο.Κ., την ανακαλέσατε κάτω από την καθολική κατακραυγή. Βεβαίως κανείς δεν μας διασφαλίζει ότι αύριο, κάτω από άλλο νομικό πρόσωπο, η ίδια εταιρεία, τα ίδια συμφέροντα και με μια offshore εταιρεία, δεν θα επεκτείνουν το δίκτυό τους. Και το ξέρετε πάρα πολύ καλά αυτό, το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώνεται, δεν το αποτρέπει αυτό. Διατηρείτε όμως μια διάταξη εξίσου φωτογραφική και πολύ άδικη, αυτή που απαγορεύει στους συνεταιρισμούς των επισκευαστών αυτοκινήτων, να μπορούν και αυτοί να δημιουργούν και να λειτουργούν Κ.Τ.Ε.Ο..

Ορθώς υπάρχουν οι περιοριστικές διατάξεις όσον αφορά τα συγγενικά πρόσωπα. Και το έχουν αποδεχθεί αυτό οι συνεταιρισμοί. Όμως θα σας πω το παράδειγμα του συνεταιρισμού Θεσσαλονίκης. Θα σας πω γιατί οι πολίτες γνώθουν ότι η πολιτεία τους αδικεί. Και εγώ, ως μέρος της εκπροσώπησης αυτής της πολιτείας και η Αξιωματική Αντιπολίτευση, στο σύνολό της η Αντιπολίτευση, δεν θέλουμε να φορτωθούμε αυτή την αναληγσία της Κυβέρνησης, αυτήν τη φωτογραφική διάταξη, αυτή την κατηγορία, την τόσο τεκμηριωμένη κατηγορία των συμπολιτών μας αλλά και των επισκευαστών. Ποιος ο λόγος αυτής της απαγόρευσης, αφού η απαγόρευση των συγγενικών προσώπων που ήταν ήδη θεσμοθετημένη και τη διατηρείτε και να την ενισχύσετε, θα έλεγα πως διασφαλίζει τη διαφάνεια και τον αποτελεσματικό έλεγχο.

Νομίζω ότι είναι μια αδικία απέναντι σε μια κατηγορία, ειδικά για ορισμένες περιοχές, όπως της Θεσσαλονίκης, που με βάση τον προηγούμενο νόμο αγόρασαν το οικόπεδο, επένδυσαν από τα δικά τους χρήματα και όχι από δανειακά χρήματα ή από χρήματα «γκριζών» οικονομικών δραστηριοτήτων. Έχουν κάνει τη μελέτη τους, είναι έτοιμοι, κύριε Υπουργέ, να επενδύσουν και έρχεστε εσείς, εκπροσωπώντας την ελληνική πολιτεία, αυτή τη στιγμή, χωρίς να σεβαστείτε τη συνέχεια του κράτους και της πολιτείας και τους απαγορεύετε.

Θα πρέπει να εξηγήσετε και να τεκμηριώσετε γιατί γίνεται αυτή η αδικία απέναντι σ' αυτήν την κατηγορία των συμπολιτών μας που έχουν κάνει ήδη τις δαπάνες και ήταν έτοιμοι.

Κύριε Υπουργέ, να είμαστε τίμιοι, καθαροί και ειλικρινείς απέναντι στους πολίτες και στους επαγγελματίες. Ξέρουμε όλοι και στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. την κατάσταση που επικρατεί, η οποία καθόλου δεν έχει βελτιωθεί -έχει επιδεινωθεί από την κατάσταση που παραλάβατε- ξέρουμε και στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Είτε είναι συνεταιριστικά είτε είναι ιδιωτικά είτε είναι δημόσια, ξέρετε πολύ καλά ότι δεν γίνεται ο απαραίτητος ασφαλής έλεγχος. Το γνωρίζουν όλοι.

Η πολιτεία, λοιπόν, αντί να υποκρίνεται, αντί να φέρεται μ' αυτόν τον άδικο τρόπο, θα είναι καλό να μπορεί να ελέγχει την αξιοπιστία των Κ.Τ.Ε.Ο. είτε είναι δημόσια είτε είναι ιδιωτικά. Και έχει τον τρόπο και τη δυνατότητα να το κάνει. Απλώς δεν το κάνει. Το αποφεύγει. Αφήνει αυτή την αθλιότητα που υπάρχει και αμαυρώνει το πολιτικό σύστημα και την αξιοπιστία του και ταλαιπωρεί τον πολίτη. Αυτή είναι η αλήθεια και η πραγματικότητα.

Ταξί και μετρό, υποθαλάσσια για την Θεσσαλονίκη. Κοιτάξτε, κύριε Υπουργέ. Κατ' αρχάς, μέχρι προχθές μιλούσατε μόνο για το μετρό και τα προβλήματα που θα δημιουργήσει. Τώρα προσθέσατε και την υποθαλάσσια. Όπως πολύ σωστά σας είπε και ο κ. Μάνος, καμιά ελπίδα δεν θα έχει η υποθαλάσσια στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Και εν πάση περιπτώσει, σ' αυτά τα σημεία της πόλης, όπου γίνονται τα έργα, δεν υπάρχουν λεωφορειογραμμές. Άρα, λοιπόν, μην την προσθέσετε, για να ενισχύσετε τα επιχειρήματά σας. Ενισχύετε, όπως είπα, την αίσθηση των πολιτών ότι εδώ δεν ξέρουμε τι λέμε και τι νομοθετούμε και ότι μόνο λόγια είμαστε.

Εδώ λοιπόν υπάρχει ένα παράδοξο. Πράγματι, οι εργασίες του μετρό -στο οποίο βγάλατε τις πινακίδες από το Σεπτέμβριο, για να είναι στα εγκαίνια της Έκθεσης της Θεσσαλονίκης, και βεβαίως ακόμη οι εργασίες δεν έχουν ξεκινήσει- θα δημιουργήσουν κυκλοφοριακό πρόβλημα στη Θεσσαλονίκη. Αφήσατε ανοήρωτη την πόλη, χωρίς καμιά μελέτη, για να μπορέσει να ανταποκριθεί, στοιχειωδώς, στον κυκλοφοριακό φόρτο που θα προστεθεί και έρχεστε και λέτε ότι, επειδή θα υπάρχει κυκλοφορια-

κό πρόβλημα, θα βάλετε και τα ταξί μέσα στις λεωφορειογραμμές, για να βελτιώσετε την κυκλοφοριακή ροή στη Θεσσαλονίκη. Ε, αυτό το παράδοξο μόνο εσείς θα μπορούσατε να το πείτε και η Κυβέρνησή σας. Πραγματικά, εκεί που θα προστεθεί κυκλοφοριακός φόρτος λέτε ότι θα δημιουργήσετε και πρόσθετο.

Πραγματικά, αυτή η αλήθεια, που αποτυπώνετε εδώ, απλώς είναι μια δέσμευση σας απέναντι στους συμπαθέστατους συμπατριώτες μας, τους ταξιτζήδες, γιατί σας πολιόρκησαν στο Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης και αναγκαστήκατε να δεχθείτε αυτόν το συμβιβασμό. Όμως, εγώ θα συμφωνήσω ότι μπορεί να υπάρχουν ώρες που πράγματι μπορούν να τις χρησιμοποιούν. Όμως, κύριε Υπουργέ, δεν μπορείτε να νομοθετείτε την άρση της απαγόρευσης και να λέτε ότι εσείς μετά με δική σας υπογραφή θα καθορίσετε το πότε, το πώς και το πού. Όλα αυτά θα είναι προϊόντα της μιας ή της άλλης πλευράς και ο πολίτης θα είναι το τελικό θύμα.

Εδώ θα έπρεπε να έχετε φέρει σήμερα το σχέδιο της υπουργικής απόφασης, για να το γνωρίζουμε και να γνωρίζει το Κοινοβούλιο τη νομοθετεί. Δεν μπορεί να νομοθετεί «τυφλά» το Κοινοβούλιο. Εκθέτετε το Κοινοβούλιο και τους συναδέλφους Βουλευτές ειδικά από τη Θεσσαλονίκη.

Ναι, λοιπόν, σε ορισμένες ώρες να μπορούν, κάτω όμως από διαφανείς όρους. Και αυτό δεν έχει καμία σχέση με το μετρό. Ίσα ίσα η κατασκευή του μετρό το αντίστροφο έπρεπε να κάνει. Αφήστε αυτό το επιχείρημα. Είναι τελείως αναξιόπιστο.

Σήμερα όμως έπρεπε να γνωρίζει το Κοινοβούλιο αυτό που νομοθετεί, ποια είναι τα όρια και όχι να υπάρχει μια λευκή εξουσιοδότηση που στο τέλος θα σας κάνει έρμαιο πιέσεων κάθε πλευράς.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι καλές είναι οι ψηφιοποιήσεις των διπλωμάτων οδηγησης, αλλά είμαι βέβαιος ότι θα προσθέσετε επιβαρύνσεις και γραφειοκρατία και την ταλαιπωρία, που ζουν οι πολίτες για τις ταυτότητες και τα διαβατήρια και είναι πρωτόγνωρη, θα την ζήσουν και τώρα.

Θα κλείσω με μια φράση, κύριε Πρόεδρε, με το εμπορευματικό κέντρο. Κύριε Υπουργέ, θα σας θυμίσω ότι εδώ και τέσσερα χρόνια έχει θεσμοθετηθεί από το Π.Α.Σ.Ο.Κ. η διάταξη για τα επτά εμπορευματικά κέντρα σε όλη τη χώρα. Είχαν ενταχθεί οι μελέτες στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και σήμερα θα ήταν πραγματικότητα. Με προηγούμενο νόμο πριν από δυο χρόνια καταργήσατε αυτήν τη χωροθέτηση στη Θεσσαλονίκη.

Χαρακτηριστικά είχε χωροθετηθεί μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κοντά στην έκρη προβλήτα, όπως το είχαν ζητήσει και οι φορείς της πόλης. Έρχεστε σήμερα και μεταφέρετε την ιδιοκτησία από το Υπουργείο Οικονομικών στον Ο.Σ.Ε. στο Στρατόπεδο Γκόνου, για να χωροθετήσετε εκεί τον εμπορευματικό σταθμό. Δεν θα το κρίνω αυτό. Όμως, θα χρειαστούν τουλάχιστον άλλα τρία χρόνια, για να γίνουν οι αναγκαίες μελέτες, οι αλλαγές της χρήσης της περιοχής.

Τέσσερα χρόνια που χάσατε και τρία χρόνια, επτά. Η Θεσσαλονίκη στερείται ενός κρίσιμου αναπτυξιακού βραχίονα. Αυτή είναι η αναπτυξιακή σας πολιτική και η προτεραιότητα στην ελληνική περιφέρεια.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μαγκριώτη.

Το λόγο έχει ο κ. Σγουριδής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας: «Μα, πού κρύβονται αυτά τα συμφέροντα στο νομοσχέδιο αυτό;» Να σας πω. Μη βιάζεστε, κύριε Κεφαλογιάννη. Η «Aegean» από την «πίσω πόρτα» βάζει δυο στην Αρχή Συντονισμού Πτήσεων; Από την «πίσω πόρτα». Δεν είχε κανέναν. Επίσης, η ρύθμιση για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Βάζει μία εταιρεία που ήδη έχει επτά Κ.Τ.Ε.Ο. τον αριθμό και με franchising τα υπόλοιπα τα ιδιωτικά και της δίνει αποκλειστική αρμοδιότητα βγάζοντας τους επαγγελματίες του χώρου έξω; Να την ονομάσω ποια

είναι; «Autovision». Δίνει δικαίωμα ακόμη και σε εταιρείες που δεν έχουν μεταφορικό έργο να πάρουν μικρά φορτηγά;

Είπε, επίσης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας: «Μα, επιτέλους, σε κάθε νομοσχέδιο βρίσκετε προσλήψεις από την «πίσω πόρτα!» Μάλιστα. Σε κάποιο προηγούμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης καταγγείλαμε διάταξη που θα περνούσε φωτογραφικά και από την «πίσω πόρτα» ογδόντα άτομα με εξάμηνη εποχιακή πρόσληψη και μας λέγατε τότε: «Πού το βλέπετε αυτό;» Ε, σας πληροφορώ, λοιπόν, ότι αναρτήθηκε στη Γενική Γραμματεία του Ε.Ο.Τ. προκήρυξη για τρεις μέρες για ογδόντα εποχιακούς με εξάμηνη σύμβαση. Το πήρατε είδηση, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας; Για τρεις μέρες. Και η κατάθεση των χαρτιών θα γινόταν στον ίδιο το Γενικό Γραμματέα. Με ποια κριτήρια, αν δεν «έχετε μπλε κάρτα», θα έμπαινες;

Θέλετε να σας πω τώρα εδώ στο νομοσχέδιο πού θα περάσουν από την «πίσω πόρτα»; Να σας πω. Στο άρθρο 6, παράγραφος 3, που γράφει: «Είτε με πρόσληψη προσωπικού με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας ορισμένου χρόνου από τον ιδιωτικό τομέα». Ξέρετε, από αυτές τις εταιρείες που σου δίνουν προσωπικό. Και ξέρετε πώς παίρνουν από τις εταιρείες αυτές το προσωπικό, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας; Λες ότι «θα βάλεις αυτούς και αυτούς θα προτείνεις για να πάνε». Έτσι μπαίνουν από την πίσω πόρτα, κύριοι συνάδελφοι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πότε έγιναν αυτές οι εταιρείες;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Εμείς μπορεί λόγω οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να δώσαμε το δικαίωμα αυτό, όμως δεν είχαμε από την πίσω πόρτα εκτός Α.Σ.Ε.Π. προσλήψεις.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: 100%.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Εγώ σας κατονόμασα ήδη δυο. Κατονόμαστε. Εκτός από το αόριστο που λέτε, ότι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έκανε χιλιάδες προσλήψεις εκτός Α.Σ.Ε.Π., πείτε μου μία. Γιατί, όταν εγώ έκανα εργώδη σε όλα τα Υπουργεία επιδική σας υπουργίας για να μου πουν επί περιόδου Π.Α.Σ.Ο.Κ. πόσες προσλήψεις έγιναν παρανόμως και πόσοι είναι στα δικαστήρια, οι απαντήσεις όλων των Υπουργείων -γιατί έκανα σε δεκαεννέα Υπουργεία, πλην του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, γιατί δεν υπήρχε- ήταν ότι δεν υπάρχει καμία από τις προσλήψεις, η οποία να είναι παράνομη και όσες ήταν στα δικαστήρια ήταν κατονομασμένες, ελάχιστες, μετρημένες στα δάκτυλα. Οι παρανομίες ήταν στους δήμους και σας πληροφορώ ότι από τους δήμους το 70% ήταν δήμοι προερχόμενοι από τη Νέα Δημοκρατία. Έτσι, κύριοι, από τις απαντήσεις, γιατί το έχω καταθέσει στη Βουλή, είναι στα Πρακτικά οι απαντήσεις όλες.

Έρχομαι τώρα σε τέσσερις παρατηρήσεις, κύριοι συνάδελφοι, και θα κάνω και μια πρόταση. Η προετοιμασία ενός νομοσχεδίου πρέπει να είναι επιμελημένη, καθολικά επεξεργασμένη, να απαντά σε νομοθετικά κενά προηγούμενης νομοθεσίας και αυτά που ανέφερα ισχύουν ακόμα και σε ενσωμάτωση οδηγιών.

Έρχομαι τώρα και βλέπω στην αιτιολογική έκθεση αυτού του νομοσχεδίου στο άρθρο 4 στις αρμοδιότητες, «κατά των εκτελεστών αποφάσεων της αρχής μπορεί να ασκηθεί αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή από τον αρμόδιο Υπουργό». Υπάρχει πουθενά μέσα στο άρθρο του νομοσχεδίου; Πουθενά δεν υπάρχει. Υπάρχουν στο νομοσχέδιο περιττές επαναλήψεις. Στην κατάργηση στο άρθρο 25 εκεί που μιλάει για τις καταργούμενες διατάξεις επαναλαμβάνονται οι διατάξεις οι οποίες κατά βάση έχουν αναθεωρηθεί.

Και ακόμη στη διόρθωση που κάνατε, κύριε Υπουργέ, εδώ θα πρέπει να προσθέσετε και την παράγραφο 1. Λέτε στο άρθρο 25 παράγραφος δ' αυτή η περίπτωση διαγράφεται. Αλλά δεν διαγράφεται την παράγραφο 1 την οποία έχετε στην α' περίπτωση. Γι' αυτό είπα ότι κάποια στιγμή αυτά πρέπει να τα βλέπουμε με μεγάλη επιμέλεια. Επίσης, πρόσφατα ψηφίσαμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Βλέπω μέσα σ' αυτό το νομοσχέδιο ότι τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 13 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Τροποποιείται η διάταξη της παραγράφου 11 του άρθρου 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και ερωτώ: Μα, την Πέμπτη ψηφίσαμε τον Κώδικα Οδικής

Κυκλοφορίας και ερχόμαστε τώρα και τροποποιούμε διατάξεις του Κώδικα; Γιατί; Δεν θα μπορούσε να είναι ενιαίο το κείμενο, αν έλετε και για τη νομοθετική αρτιότητα;

Έρχομαι στη δεύτερη παρατήρησή μου. Δεν μπορώ να κατανοήσω αυτές τις imitation τις κοινώς λεγόμενες «μαϊμού» αρχές που υποκρύπτουν ανεξαρτησία. Πολύ σωστά η Επισημονική Επιτροπή στην έκθεσή της παρατηρεί ότι λειτουργεί εκεί ανεξαρτησία όπου περιλαμβάνει αποκλεισμό του ιεραρχικού ελέγχου από την Κυβέρνηση. Ερωτώ: Είναι ανεξάρτητη η Αρχή Συντονισμού Πτήσεων ή όχι; Δηλαδή, αν ο Υπουργός πάει στον Πρόεδρο τον οποίο διορίζει και του πει θα κάνεις αυτό, θα πει ο Πρόεδρος όχι εγώ είμαι ανεξάρτητη αρχή; Άρα, ή είναι ανεξάρτητη αρχή ή δεν είναι. Έτσι θεωρώ ότι είναι φερετζές η φράση στο άρθρο 2 παράγραφος 4 που γράφει το εξής: «Ο Πρόεδρος και τα μέλη της αρχής απολαμβάνουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία κ.λπ.». Εγώ θα έλεγα ότι αυτή η φράση πρέπει να διαγραφεί και να μπει «ο Πρόεδρος είναι πλήρως και αποκλειστικής απασχόλησης στον τρόπο άσκησης των καθηκόντων του». Γιατί το βάζουμε αυτό; Υποκρύπτεται ανεξαρτησία στις αρχές με Πρόεδρο τον οποίο ορίζει ο Υπουργός;

Έρχομαι στην τρίτη παρατήρησή μου. Θα πρέπει να δώσουμε κίνητρα για αντικατάσταση των σχολικών λεωφορείων. Η αντικατάσταση θα λύσει το πρόβλημα και όχι όλα τα υπόλοιπα.

Έρχομαι στην τέταρτη παρατήρησή μου. Διαφωνώ με το να τοποθετούμε ρήτρες στη νομοθεσία μας που δεν μας επιβάλλει η Κοινοτική νομοθεσία. Εν προκειμένω για τα Κ.Τ.Ε.Ο. τι λέει η Οδηγία 96/96 του 1996 η οποία ενοποίησε το κείμενο της Οδηγίας 77/43 της Ε.Ο.Κ. μετά τις τροποποιήσεις που δέχθηκε ειδικά το άρθρο 7; Γράφει τα εξής: «Ο τεχνικός έλεγχος που προβλέπει η παρούσα Οδηγία πρέπει να διενεργείται από το κράτος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από τα όργανα ή τους φορείς ιδιωτικής τυχόν φύσεως τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος. Όταν οι φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, τα κράτη μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου.»

Λοιπόν, αντί να βάλουμε ISO, αντί να βάλουμε επιτήρηση, τι είπαμε εμείς; Τους εξαιρούμε. «Είπαμε σε κάποιον να κουρευτεί και αυτός πήγε και ξύρισε τα μαλλιά του». Αυτό γίνεται. Αλλά εδώ βρίσκεται και η ταξική σας προτίμηση. Δεν είναι για τους μικρομεσαίους είναι για άλλους, για άλλα συμφέροντα.

Τέλος, θέλω να κάνω, κύριε Υπουργέ, την εξής πρόταση:

Εκεί που λέτε για τα μικρά φορτηγά, για τους όμορους νομούς, περιλάβετε στους νομούς και αυτή τη διάταξη που έχει γίνει πια διοικητικά, που είναι οι διευρυμένες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Ουσιαστικά για την Αθήνα και τον Πειραιά, που είναι μια διευρυμένη Αυτοδιοίκηση, δεν υπάρχει πρόβλημα, αλλά υπάρχει πρόβλημα για τις δύο διευρυμένες αυτοδιοικήσεις της Θράκης και της ανατολικής Μακεδονίας, Ξάνθη, Καβάλα, Δράμα, Ροδόπη και Έβρος. Άρα, οι όμοροι νομοί να πηγαίνουν και στη διοικητική αυτή διαίρεση που κατά βάση είναι οι υπερνομαρχίες οι λεγόμενες. Αν το κάνετε αυτό, λύνετε πολλά προβλήματα.

Εγώ θα ψηφίσω τις διατάξεις, οι οποίες είναι θετικές και καταψηφίζω επί της αρχής το νομοσχέδιο.

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

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο αντιμετωπίζει πολλά και σημαντικά θέματα και εκσυγχρονίζει και εναρμονίζει τη νομοθεσία της χώρας μας με τις κοινοτικές οδηγίες. Δεν θα αναφερθώ σε λεπτομέρειες του νομοσχεδίου, γιατί τόσο ο εισηγητής όσο και οι ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας, νομίζω ότι ανέδειξαν τις σωστές διατάξεις που περιέχει και την ωφελιμότητα που θα έχει το νομοσχέδιο αυτό για το σύνολο του ελληνικού λαού.

Η μάλλον ήπια κριτική που άσκησε η Αντιπολίτευση γενικότερα και ειδικότερα η Αξιωματική Αντιπολίτευση, επιβεβαιώνει την ορθότητα των διατάξεων του νομοσχεδίου, που με την επιψήφι-

σή του από τη Βουλή, θα καταστεί ένα σύγχρονο και ωφέλιμο νομοθέτημα, τόσο για τη χώρα μας, όσο και για τον ελληνικό λαό.

Το υπό κρίση νομοσχέδιο αναφέρεται και στα οχήματα οδικής κυκλοφορίας και από αυτό λαμβάνω αφορμή να θέσω υπό την κρίση της Εθνικής Αντιπροσωπείας ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα, που απασχολεί την Κρήτη και αφορά την εκμετάλλευση των οδικών αρτηριών, την οποία βέβαια επιτελούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. της Κρήτης. Αυτό έχει δημιουργήσει από μακρού ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα, η επίλυση του οποίου συνεχώς αναβάλλεται.

Το θέμα έχει απασχολήσει το Υπουργείο Μεταφορών, τις υπηρεσίες του και εσείς, κύριε Υπουργέ, από την πλευρά σας έχετε δεσμευτεί και έχετε δώσει κατηγορηματική διαβεβαίωση ότι το πρόβλημα αυτό θα το λύσετε και θα αποδώσετε το δικαίωμα σε αυτούς που το έχουν. Αυτό πρέπει να κάνουμε και αυτό πρέπει να γίνει και πιστεύω ότι έχετε και την πολιτική θέληση αλλά και τη δυνατότητα να το πράξετε. Διότι η παράταση της ανωμαλίας αυτής οδηγεί σε συνεχείς προστριβές μεταξύ των εμπλεκόμενων συγκοινωνιακών φορέων, του Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης και του Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου, με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί πραγματικά μια τραγελαφική κατάσταση, η οποία είναι εις βάρος του επιβατικού κοινού της Κρήτης, αλλά και γενικότερα της ανάπτυξης του νησιού.

Προκειμένου να έχετε μια πλήρη και αντικειμενική άποψη για το μεγάλο αυτό θέμα, αναθέσατε σε ένα γραφείο μελετών να μελετήσει το πρόβλημα και να σας πει την άποψή του και αυτό έγινε.

Το γραφείο αυτό, αφού έλαβε υπό όψιν του όλες τις παραμέτρους, προσδιόρισε το ποσοστό συνεκμετάλλευσης των Κ.Τ.Ε.Λ. σε 91% για τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ρεθύμνης-Ηρακλείου και 9% για τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου. Είναι πάρα πολύ λογικό το αποτέλεσμα αυτό. Είναι το σωστό, διότι η ενδονομαρχιακή διαδρομή Χανίων-Ρεθύμνης ανέρχεται σε εκατόν τέσσερα χιλιόμετρα από κατοικημένες περιοχές, ενώ η ενδονομαρχιακή διαδρομή του Ηρακλείου είναι μόλις τριάντα τέσσερα χιλιόμετρα.

Προκειμένου να υπάρξει μία συναίνεση και μία συνεργασία, τα Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης δέχθηκαν να ανέλθει το ποσοστό τους στο 20% και το υπόλοιπο 80%, που σας επαναλαμβάνω ότι αντικειμενικά ανήκει στην εκμετάλλευση των Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης, να αποδοθεί σε αυτό.

Στείλατε ακόμη και επιθεωρητάς κάτω, που σημαίνει ότι πράγματι έχετε δει το πρόβλημα από όλες τις πλευρές. Έχετε δείξει ευαισθησία και αυτό σας τιμά. Οι επιθεωρητές αυτού μελέτησαν το πρόβλημα και κυρίως τη λειτουργία της εταιρείας «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», η οποία σημειωτέον ουδέποτε λειτούργησε και πρότειναν την κατάργησή της και την επίλυση αυτού του προβλήματος στο ποσοστό που σας ανέφερα προηγουμένως, δηλαδή 80% για το Κ.Τ.Ε.Λ. Ρεθύμνης-Χανίων και 20% για το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου, το οποίο προκύπτει, όπως σας προανέφερα, από την ενδονομαρχιακή διαδρομή. Επομένως, κύριε Υπουργέ, είναι ανεξήγητο γιατί επί τόσο χρονικό διάστημα καθυστερεί η επίλυση αυτού του προβλήματος.

Άκουσα προ ολίγου μία άποψη ότι η λύσις αυτή θα έχει επίπτωση στον τουρισμό της Κρήτης; Ομολογώ ότι αυτήν τη λογική δεν μπόρεσα να την κατανοήσω. Δηλαδή εάν το μεταφορικό έργο γίνεται από τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ρεθύμνης-Χανίων θίγεται ο τουρισμός της Κρήτης; Αν γίνεται από τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου, δεν θίγεται ο τουρισμός της Κρήτης;

Κύριε Υπουργέ, σας είπα και αυτό ζητώ, να εφαρμόσετε ό,τι σας υπέδειξαν ανεξάρτητα γραφεία μελετών και επιθεωρηταί. Σας ζητώ να εφαρμόσετε τις απόψεις που υπάρχουν στην υπηρεσία σας. Σας ζητώ να αποδώσετε το δικαίωμα να ηρεμήσουν στην Κρήτη και να επιδοθούμε όλοι, πραγματικά, σ' ένα έργο ανάπτυξης και προόδου του νησιού, προς όφελος, βεβαίως και του επιβατικού κοινού της Μεγαλονήσου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε τις τροπολογίες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε συνάδελφε, είναι...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Είναι η τροπολογία που έχει καταθέσει με τους άλλους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Στρατάκη, δικαίωμά του να αναφερθεί. Το Προεδρείο θα προσδιορίσει το περιεχόμενο της αγόρευσης του Βουλευτή; Το κάνουμε ποτέ για εσάς αυτό;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Στρατάκη, αναφέρεται στο νομοσχέδιο. Το Προεδρείο δεν δικαιούται να παρέμβει και να καθορίζει το περιεχόμενο της ομιλίας. Εδώ μιλάμε για συγκοινωνίες και μπορούμε να μιλάμε για τους βομβαρδισμούς στο Ιράν.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τίποτα από όλα αυτά δεν αναφέρεται στο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μη συνεχίζουμε άλλο την συζήτηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν μίλησα για τροπολογία. Δεν ανέφερα καν την λέξη «τροπολογία» και απορώ γιατί ο κύριος συνάδελφος διαμαρτύρεται.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Στρατάκη, ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι ο κ. Κεφαλογιάννης είναι πάρα πολύ προσεκτικός και πολύ κοινοβουλευτικός.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Είναι βέβαιο ότι με αυτά που είπε θα την χάσουν...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια λέξη μόνο θα ήθελα να πω. Θέλω να πω στον κύριο συνάδελφο ότι είναι κακός συνήγορος των θέσεων της περιοχής στην οποία εκλέγεται. Και εν πάση περιπτώσει, κύριε Στρατάκη, θα πρέπει να ξέρετε ένα πράγμα: Η Κρήτη όλη δεν είναι το Ηράκλειο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ας μην προχωρήσουμε, κύριε Κεφαλογιάννη, σας παρακαλώ πάρα πολύ. Ανοίγουμε συζήτηση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: ...και δεν είμαστε, εν πάση περιπτώσει, υπήκοοι κανενός. Να τα ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα εδώ μέσα, στο ναό της Δημοκρατίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κύριος Μπούγας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα έρθει η ώρα που θα πάρετε το λόγο και θα απαντήσετε. Έχουμε το συνάδελφο στο Βήμα. Σας παρακαλώ πολύ. Μετά θα μιλήσετε, κύριε Στρατάκη. Κύριε Μπούγα, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, πριν μιλήσω για το νομοσχέδιο επιτρέψτε μου μια σύντομη παρατήρηση. Όταν οι συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ. αφενός επιχειρούν να ελέγξουν για αδιαφανείς προσλήψεις τη Νέα Δημοκρατία και αφετέρου να υπερασπιστούν τη διαδικασία των προσλήψεων επί των ημερών τους πρέπει να πω ότι αναλώνονται σε μια προσπάθεια από την αρχή χαμένη. Διότι στη συνείδηση και του τελευταίου Έλληνα πολίτη το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έχει ταυτιστεί με έναν αδιαφανή και φαύλο τρόπο στο καθεστώς των προσλήψεων, το οποίο ήταν και μια από τις αιτίες που για τόσα χρόνια έμεινε στην εξουσία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Γι' αυτό κάνατε τη συνέντευξη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εισηγούμενο σχέδιο νόμου επιφέρει αξιόλογες βελτιώσεις σ' ένα ευρύ πεδίο ζητημάτων των μεταφορών, που εκτείνεται από την αεροπορική ως την χερσαία συγκοινωνία και την μεταφορά επιβατών και φορτίου.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με το συζητούμενο σχέδιο νόμου αποδεικνύει για μια ακόμη φορά την διαρκή ετοιμότητά του να αναπροσαρμόζει το οικείο κανονιστικό πλαίσιο, παρακολουθώντας τη ραγδαία ανάπτυξη των μεταφορικών υπηρεσιών, την εξέλιξη των συγκοινωνιακών δικτύων και την ανάπτυξη της τεχνολογίας στο σύγχρονο κόσμο. Η προσαρμογή του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου για τις αεροπορικές μεταφορές, για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τα υπόλοιπα ζητήματα που διαλαμβάνει το σχέδιο νόμου, αποτελεί το συνεκτικό

στοιχείο και την αρχή του νομοσχεδίου αυτού.

Η σύσταση της Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες επιβάλλεται από την ανάγκη διασφάλισης και τήρησης ενός αντικειμενικού τρόπου προγραμματισμού του χρόνου παραμονής στα αεροδρόμια. Η ανισορροπία ανάμεσα στην επέκταση του συστήματος αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη και την έλλειψη επαρκούς υποδομής στους αερολιμένες για την ικανοποίηση της αυξανόμενης κίνησης, συνεπάγεται περισσότερες καθυστερήσεις στις πτήσεις, ταλαιπωρίες των επιβατών, αλλά και αλλοίωση του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιριών.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού μεριμνά ο Κανονισμός 95 του 1993, προκειμένου η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους υπό συμφόρηση αερολιμένες μεταξύ των αερομεταφορέων να βασίζεται σε αντικειμενικούς και διαφανείς κανόνες, με τους οποίους δεν εισάγονται διακρίσεις και δεν θίγονται οι αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η συνιστώμενη με το συζητούμενο σχέδιο νόμου Αρχή αναλαμβάνει την διεκπεραίωση της υπηρεσίας του συντονιστή. Σημειωτέον ότι ο Κανονισμός έχει από τη φύση του άμεση ισχύ στην εθνική έννομη τάξη και ως εκ τούτου δεν απαιτείται καμία διαδικασία μεταγραφής του.

Περαιτέρω το συζητούμενο σήμερα σχέδιο νόμου εισάγει αξιόλογες ρυθμίσεις στο πλαίσιο των οδικών μεταφορών, ικανοποιεί χρόνια αιτήματα, μεριμνά για την τήρηση της νομοθεσίας από τους επαγγελματίες του χώρου, με μέτρα όπως η υποχρεωτική εφαρμογή σύγχρονου ταχογράφου και εγκεκριμένου τύπου ταξιμέτρου.

Για μια ακόμη φορά, όπως συμβαίνει σ' όλα τα νομοσχέδια τα οποία συζητάμε, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν ξέφυγε από την προσφιλή τακτική του. Και η τακτική του αυτή είναι η αποσπασματική κριτική σε κάποιες επιμέρους ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, στις οποίες όμως οι συνάδελφοι Βουλευτές, οι οποίοι έλαβαν τον λόγο, δεν αναφέρθηκαν. Οφείλουμε όμως να αναφέρουμε ότι ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι διατάξεις του συζητούμενου σχεδίου νόμου, όπως αυτές που καθορίζουν τον τρόπο εισαγωγής, εφαρμογής και ελέγχου του ψηφιακού ταχογράφου σε όλα τα καινούργια αυτοκίνητα, η αποσαφήνιση της διαδικασίας επανεξέτασης της ικανότητας οδήγησης όσων ζητούν ή έχουν ήδη κριθεί ως δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης, χωρίς να επηρεάζεται το συνταξιοδοτικό τους δικαίωμα, η κατάργηση της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης όσων έτυχαν επαναχορήγησης της άδειας οδήγησης ως άτομα πάσχοντα από ίσκιμες παθήσεις, κατά την κρίση της αρμόδιας Επιτροπής και η λήψη πρακτικών μέτρων για τη διασφάλιση της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών κατά τρόπο αδιάβλητο.

Επίσης, ενισχύεται από τις διατάξεις του συζητούμενου σχεδίου νόμου η αξιοπιστία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Ο φορέας που ιδρύει ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει να έχει τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων ως αποκλειστικό επάγγελμα ή έργο και να μην συνδέεται με την εμπορία ή την επισκευή των οχημάτων, ώστε ο έλεγχος όχι μόνο να είναι, αλλά και να δίδει την εντύπωση ότι είναι αντικειμενικός και αξιόπιστος.

Και εδώ, δυστυχώς, μικροκομματικές σκοπιμότητες, μικροκομματικοί υπολογισμοί δεν επέτρεψαν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ να υπερψηφίσει αυτή τη διάταξη που ουδείς μπορεί να έχει αντίρρηση για την ορθότητα της.

Απαγορεύεται, επίσης, από το σχέδιο νόμου σε φροντιστήρια ξένων γλωσσών που μεταφέρουν μαθητές με επιβατηγά ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα να εισπράττουν κόμιστρα. Καθίσταται υποχρεωτική η απόσυρση των ιδιωτικών σχολικών λεωφορείων με τη συμπλήρωση είκοσι τριών ετών. Επεκτείνεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων λόγω είσπραξης κομίστρου, πέραν του νομίμου, εκτός του οδηγού επιβατηγού δημοσίας χρήσεως αυτοκινήτου και στο οικείο ραδιοδίκτυο ταξί, εφόσον το τελευταίο αποδεικνύεται ότι συνέπραξε.

Επιβάλλεται, επίσης, σε όλα τα επιβατηγά δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητα, ανεξαρτήτως έδρας, να φέρουν ταξίμετρο. Παρατείνεται μέχρι το 2019 η λήξη της ανάθεσης αποκλειστικής εκτέλεσης και εκμετάλλευσης του συγκοινωνιακού έργου των αστικών και υπεραστικών γραμμών στα Κ.Τ.Ε.Λ., και η παράταση

αυτή, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση αλλά και το κείμενο του νομοσχεδίου, χορηγείται για την απόσβεση των ποσών τα οποία έχουν δαπανήσει τα Κ.Τ.Ε.Λ., προκειμένου να ανανεώσουν το στόλο των λεωφορείων και να ανεγείρουν επιβατικούς σταθμούς.

Επίσης, για πρώτη φορά καταβάλλεται εκ μέρους της πολιτείας, ετήσιο ποσό προς τα Κ.Τ.Ε.Λ. για τη μεταφορά κατηγοριών επιβατών δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο.

Αυτές οι διατάξεις είναι ιδιαίτερα ευεργετικές, κύριε Υπουργέ, για μικρά ιδιώτα Κ.Τ.Ε.Λ., όπως είναι το Κ.Τ.Ε.Λ. Νομού Φωκίδος, τα οποία έχουν πραγματοποιήσει πολύ μεγάλες δαπάνες, μεγαλύτερες αυτών που μπορούν να αντέξουν και που επιτρέπει η κίνηση, και με βάση αυτήν τη διάταξη τους δίδεται η δυνατότητα απόσβεσης των δαπανών αυτών.

Εισάγονται, επίσης, χρήσιμες τροποποιήσεις με το συζητούμενο σχέδιο νόμου στο καθεστώς των νομαρχιακών μεταφορών εμπορευμάτων, όπως η μη καταχρηστική μεταφορά έδρας σε βάρος των μεταφορικών συμφερόντων επαρχιακών περιοχών και η κατάργηση του περιορισμού της αποκλειστικής άσκησης του επαγγέλματος μεταφοράς. Ενθαρρύνονται με τον τρόπο αυτό οι νέοι επαγγελματίες να εισέλθουν στον κλάδο των νομαρχιακών μεταφορών, καθώς δύνανται να ασκούν και παρεμφερή δραστηριότητα, ενώ αίρονται όλοι οι σχετικοί περιορισμοί κατά τη μεταβίβαση φορτηγών δημοσίας χρήσεως εν ζωή ή αιτία θανάτου.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το άρθρο 23. Με τη διάταξη αυτή διευκολύνεται και επιταχύνεται η εγκατάσταση ευρυζωνικών δικτύων προκειμένου να αξιοποιηθούν αποτελεσματικότερα οι αναπτυξιακές δυνατότητες της «Κοινωνίας της Πληροφορίας» και του ισχύοντος επενδυτικού νόμου. Με τον τρόπο αυτό προωθείται η εφαρμογή του κυβερνητικού σχεδίου για την ανάπτυξη της ευρυζωνικότητας έως το έτος 2008, το οποίο έχει συνολικό προϋπολογισμό, κύριοι συνάδελφοι, 450.000.000 ευρώ, ενώ περιέχει ιδιαίτερες πρόνοιες για τη γεφύρωση των ψηφιακού χάσματος, που είναι γνωστό ότι χωρίζει τα αστικά κέντρα από το υπόλοιπο τμήμα της ελληνικής επικράτειας.

Η υλοποιούμενη παρέμβαση για την ανάπτυξη ευρυζωνικών υποδομών στην περιφέρεια, ύψους 210.000.000 ευρώ, περιλαμβάνει σημαντικές δράσεις, όπως είναι η δημιουργία ευρυζωνικών δικτύων οπτικών ινών, καθώς και ασύρματων ευρυζωνικών δικτύων σε περισσότερους από διακόσιους δήμους της ελληνικής επικράτειας και είκοσι τοπικές ενώσεις δήμων και κοινοτήτων μεταξύ των οποίων βρίσκεται και η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Φωκίδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εάν οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Αντιπολίτευσης έδιδαν ιδιαίτερη σημασία στις διατάξεις του νομοσχεδίου, όπως είναι αυτές τις οποίες σας ανέφερα, θα διαπίστωναν ότι το συζητούμενο σήμερα σχέδιο νόμου διευθετεί αφενός το βασικό ζήτημα της κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και αφετέρου δίδει πολύ ικανοποιητικές λύσεις σε μια σειρά εκκρεμών θεμάτων των οδικών μεταφορών, γι' αυτό οφείλουμε όλοι –και προσωπικά θα το κάνω– να το υπερψηφίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Ο κ. Καλαφάτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εισήγησή μου συνίσταται σε τρία μέρη. Σε μια τοποθέτηση, σε μια επισήμανση και σε μια πρόταση.

Η τοποθέτηση αφορά τη γενική αξιολόγηση του νομοσχεδίου η οποία είναι και ιδιαίτερα θετική, κύριε Υπουργέ. Πραγματικά το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε θεραπεύει αδυναμίες του παρελθόντος, αντιμετωπίζει χρόνια προβλήματα και έχει και ένα χαρακτήρα έντονα αναπτυξιακό, που συνάδει με τις εξελίξεις της εποχής, που αφορά την εξέλιξη-χρήση κυρίως, των νέων τεχνολογιών.

Έτσι συζητούμε το νομοσχέδιο που αφορά τη σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και βέβαια και άλλες διατάξεις που αφορούν το Εμπορευματικό Κέντρο στο Νομό Θεσσαλονίκης,

θέματα φορτηγών δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, συνεργεία εξυπηρέτησης οχημάτων, εποπτευόμενους φορείς, ευρωζωνικά δίκτυα.

Παράλληλα προστατεύονται και προωθούνται δικαιώματα, αρχές και αξίες που αφορούν τους ίδιους τους πολίτες. Αναφέρω ενδεικτικά την ασφάλεια των πολιτών, στην οποία αναφερόμαστε για τη μέγιστη ηλικία των σχολικών λεωφορείων, αλλά και των Κ.Τ.Ε.Λ., την προστασία των καταναλωτών. Αναφέρω ενδεικτικά το ταξίμετρο συγκεκριμένου τύπου και τον ψηφιακό ταχογράφο, την περιβαλλοντική πρόνοια που αφορά στα υβριδικά αυτοκίνητα ταξί άνω των χιλίων διακοσίων κυβικών, καθώς και τα αυτοκίνητα με φυσικό αέριο και την οδική ασφάλεια. Ενδεικτικά αναφέρω τα μεικτά φυλάκια. Είναι πάρα πολύ θετικές όλες αυτές οι επισημάνσεις.

Η ειδικότερη επισημάνση έχει να κάνει με τον περιορισμό των κατασκευαστών αυτοκινήτων, συντηρητών μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, όσον αφορά τη δυνατότητά τους να ιδρύσουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο..

Απλώς καταγράφω και λέω ότι μπορεί να λάβει κανείς υπό όψιν του τα εξής:

Πρώτον, την ευθύνη που έχουμε όλοι να ενθαρρύνουμε την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Δεύτερον, την ώθηση που οφείλουμε να δώσουμε στους μικρομεσαίους επιχειρηματίες, που αποτελούν και τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας.

Τρίτον, πραγματικά οφείλουμε να διασφαλίσουμε την αντικειμενικότητα, η οποία, όμως, μπορεί να διασφαλιστεί με πιο εντατικούς ελέγχους και εξοντωτικές ποινές, θα έλεγα.

Τέταρτον, να αποφεύγουμε, ενδεχομένως, τη χρήση ενός οιονεί κριτηρίου ενοχής.

Πέμπτον, να δούμε αν μπορούμε να πάρουμε παραδείγματα από άλλες χώρες και να τα εφαρμόσουμε στη δική μας νομοθεσία και στη δική μας χώρα.

Νομίζω ότι αξίζει τον κόπο, απλώς να λάβουμε υπό όψιν αυτές τις παραμέτρους.

Έρχομαι τέλος στην πρόταση. Πραγματικά και μέσα από αυτό το νομοσχέδιο υπάρχει η μέριμνα για την ανεύρεση λύσεων για προβλήματα που θα προκύψουν από τα μεγάλα έργα, τα οποία ξεκινούν στην πόλη της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα το μετρό και η υποθαλάσσια αρτηρία. Και εδώ, θα έλεγα, ότι είναι αρκετά υποκριτική η στάση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Η Κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή, μέσα σε δύομισι χρόνια, έχει θέσει σε τροχιά ανάπτυξης δύο από τα μεγαλύτερα έργα τα οποία έχει ανάγκη η πόλη και τα οποία εδώ και είκοσι πέντε χρόνια ευαγγελίζονταν οι κυβερνήσεις του Π.Α.Σ.Ο.Κ. Και έρχεται αυτή η Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή, μέσα σε δύομισι χρόνια να θέσει σε σταθερή τροχιά αυτά τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα υποδομής.

Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι πραγματικά, από τη στιγμή που αυτά τα έργα θα τεθούν στην υπηρεσία του πολίτη, μέχρι να φθάσουμε σε αυτό το σημείο, υπάρχει ένα χρονικό διάστημα τεσσάρων, πέντε, έξι χρόνων, όπου θα υποστεί ο Θεσσαλονικιός πολίτης μια ταλαιπωρία. Είναι το τίμημα που πρέπει να πληρώσουμε στην πόλη, για να μπορέσουμε να την κάνουμε πιο λειτουργική και να αναβαθμίσουμε την ποιότητα ζωής μας εκεί στη Θεσσαλονίκη, μέσα από τα τεράστιας σημασίας και εμβέλειας έργα, τα οποία έχουν δρομολογηθεί από την Κυβέρνηση Καραμανλή.

Και ήδη, κύριε Υπουργέ, πολύ σωστά αναφέρατε το μέτρο, σχετικά με την ελεγχόμενη χρήση των ταξί στις λεωφορειογραμμές. Ωστόσο, θεωρώ –και αυτή είναι η πρόταση– ότι απαιτείται ένας σχεδιασμός, ένας μίνι συγκοινωνιακός χάρτης ενδεχομένως που θα μπορούσαμε να φτιάξουμε στη Θεσσαλονίκη, μέσα από ένα διάλογο ο οποίος δεν θα είναι ατέρμονος –θα είναι εξαντλητικός μεν, αλλά θα έχει μια καταληκτική ημερομηνία– θα διεξάγεται μέσα από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με την εποπτεία του Υπουργείου φυσικά, για να μπορέσουμε να δώσουμε συγκεκριμένη λύση στα προβλήματα που θα προκύψουν στη συγκοινωνία.

Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά ότι το νούμερο ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι Θεσσαλονικείς είναι το συγκοινωνιακό

και έτσι θα μπορέσουμε μέσα από ένα διάλογο, μέσα από ένα άτυπο όργανο, στο οποίο θα προϋστασε εσείς ως Υπουργός, μέσα σε τρεις ή σε έξι μήνες να συναποφασίσουμε όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς για το πώς θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα το οποίο θα προκύψει για τα τέσσερα-πέντε χρόνια, μέχρι να αρχίσει να λειτουργεί το μετρό ή υποθαλάσσια αρτηρία.

Είναι μια πρόταση, μια σκέψη, κύριε Υπουργέ. Απλώς την καταθέτω εδώ, από το Βήμα της Βουλής. Νομίζω ότι γενικότερα είναι προς το καλό. Θέλω να πω ότι το νομοσχέδιο είναι ιδιαίτερα θετικό. Το υπερψηφίζω χωρίς άλλο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε, κύριε Καλαφάτη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γκατζής, για να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, όντως υπάρχουν θετικές διατάξεις μέσα στο νομοσχέδιο. Όταν θα συζητήσουμε επί των άρθρων, θα ψηφίσουμε ορισμένα απ' αυτά τα άρθρα, όπως παραδείγματος χάριν για τον ταχογράφο –δηλαδή την υποχρεωτική ύπαρξη ταχογράφου στα οχήματα δημόσιας χρήσης– για τη συσκευή ελέγχου, για τις ρυθμίσεις που γίνονται στα φορτηγά, στα συνεργεία και τις αρμοδιότητες που δίνετε. Είναι θετικές διατάξεις. Αυτές, όμως, δεν φθάνουν, για να πει κανείς ότι το νομοσχέδιο βρίσκεται σε μια θετική κατεύθυνση.

Στο πρώτο κεφάλαιο και ιδιαίτερα από το άρθρο 1 έως 8, αναφέρεται μια υπηρεσία που είναι βασικός κρίκος λειτουργίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας και για τη λειτουργία της, αλλά κυρίως για την εξασφάλιση του επιβατικού κοινού, με τον επισημονικό έλεγχο που κάνει στα αεροπλάνα μας. Από την άποψη αυτή, παραδίδοντας ουσιαστικά τον έλεγχο και τις αρμοδιότητες που έχει η Ολυμπιακή Αεροπορία στους ιδιώτες, δημιουργεί –για εμάς τουλάχιστον– μια υπηρεσία αναξιόπιστη, που θα έχει μόνο το κέρδος –και μάλιστα το μέγιστο κέρδος– μπροστά της και πώς αυτό θα το εξασφαλίσει παρά να ενδιαφερθεί για τη μέχρι σήμερα υπηρεσία, όπως λειτουργούσε, αξιόπιστη ως προς την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών.

Θα ήθελα, επίσης, να πω, κύριε Υπουργέ, ότι παρά το ότι σταθήκαμε αρκετά τόσο στο άρθρο 4 όσο και στο άρθρο 7 –στο άρθρο 4 για τα δημοκρατικά δικαιώματα– δεν μας είπατε αν πρώτα –τουλάχιστον– την άδεια της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων, για να κάνετε αυτές τις παραβιάσεις των δικαιωμάτων που κατοχυρώνονται με ορισμένους νόμους.

Επίσης, στο άρθρο 7, όπου αναφέρεστε στον καινούργιο οργανισμό που θα κάνετε και θα αφορά το προσωπικό, τους μισθούς, το ωράριο εργασίας, τα πάντα, δεν μας λέτε τελικά γι' αυτό –που θα το περάσετε με προεδρικό διάταγμα– γιατί δεν φέρατε μια συγκεκριμένη πρόταση σήμερα, ότι το προσωπικό αυτό θα λειτουργεί κάτω απ' αυτές τις βασικές συνθήκες εργασίας του δημόσιου τομέα κ.λπ.

Επίσης, αναφέρεται ότι είναι Ν.Π.Δ.Δ., γιατί και οι άλλοι οργανισμοί του ευρύτερου δημόσιου τομέα, με βάση το ν. 3429/2005 για τις Δ.Ε.Κ.Ο., έχουν αναθεωρήσει και προχωρούν προς αναθεώρηση των οργανισμών, των καταστατικών, των προαυλώσεων του προσωπικού, των εργασιακών σχέσεων, των αμοιβών κ.λπ.. Βλέπουμε ότι ουσιαστικά χάνουν δικαιώματα του δημοσίου, περνούν στις σχέσεις ιδιωτικού τομέα εργασίας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα συμφέροντα και την εξασφάλιση της ηρεμίας των εργαζομένων, αλλά και της εργασίας τους.

Το ίδιο γίνεται και με το άρθρο 22, όπου στον ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ, με βάση τον ίδιο νόμο, θα γίνει αλλαγή του καταστατικού. Εμείς δεν εφησυχάζουμε. Θα θέλαμε πραγματικά να μας φέρνατε εδώ ορισμένες απ' αυτές τις προτάσεις.

Μια άλλη παρατήρηση που έχουμε να κάνουμε, κύριοι Βουλευτές, είναι ότι το νομοσχέδιο είναι «υπουργοκεντρικό». Έχει τριάντα πέντε, αν διάβασα καλά, υπουργικές αποφάσεις και προεδρικά διατάγματα.

Να σας αναφέρω μόνο ότι μόνο με το άρθρο 14 που έχει έξι

παραγράφους, ζητάτε οκτώ εξουσιοδοτήσεις για να βγάλετε υπουργικές αποφάσεις, προεδρικά διατάγματα κ.λπ..

Δεν μπορεί να θεσμοθετούμε έτσι. Πρέπει να ξέρει και η Βουλή που πάει αυτή η κατάσταση και μέχρι που προχωρείτε. Εν πάση περιπτώσει, εμείς είμαστε αντίθετοι με όλα αυτά.

Παρά το γεγονός ότι κι από τις πτέρυγες τις δικές σας μίλησαν για τη μείωση του χρόνου ηλικίας των σχολικών λεωφορείων, δεν κατεβήκατε από το όριο των είκοσι τριών ετών που είπατε. Όταν στην Ευρώπη το όριο είναι έξι έως δέκα έτη, εμείς εισάγουμε λεωφορεία που είναι έντεκα ετών και το πρώτο έτος που λειτουργεί εδώ το λεωφορείο είναι δώδεκα ετών. Δηλαδή έχει πεταχτεί στα αζήτητα στην Ευρώπη και έρχεται εδώ να ξεκινήσει το πρώτο έτος της λειτουργίας του μέχρι τα είκοσι τρία χρόνια. Και φανταστείτε ότι μεταφέρει ένα πολύ ευαίσθητο κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας που είναι τα μικρά παιδιά.

Εμείς θεωρούμε ότι αυτό ενισχύει κατάφωρα, θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, τα συμφέροντα των ιδιωτικών σχολείων.

Η κύρια όμως αντίθεσή μας στο νομοσχέδιο αυτό αφορά τις ιδιωτικοποιήσεις. Θα ήθελα να δώσω τη δική μας άποψη για τη λειτουργία του δημόσιου φορέα. Σ' αυτήν τη διάλυση της ενιαίας δημόσιας υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας, είναι αντίθετοι όλοι οι εργαζόμενοι της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Οι αρμοδιότητες που θέτει το νομοσχέδιο υπάρχουν σήμερα στην υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας και όπως σας είπα και πριν, εκτελούνται από μία διεύθυνση μιας υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας.

Για να μη στέκομαι πολύ σ' αυτό, εκφράζοντας μόνο την αντίθεσή μας, θα δώσω και την πρότασή μας. Για μας όλες οι μεταφορές κατ' αρχήν αποτελούν κοινωνικό αγαθό. Σας είπα για τις χερσαίες. Το ίδιο ισχύει για τις θαλάσσιες, το ίδιο ισχύει για τις αερομεταφορές. Οι ελληνικές αερομεταφορές, όπως και κάθε μεταφορικό μέσο, σιδηρόδρομος, αστική-υπεραστική συγκοινωνία, πλοία κ.λπ. για μας είναι κοινωνικό αγαθό και δικαίωμα του ελληνικού λαού να το απολαμβάνει κάτω από πολύ ευνοϊκές συνθήκες.

Η Κυβέρνηση όπως και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., με την Ολυμπιακή Αεροπορία επιδιώκει σε κατηγορίες «ποιος θα την ιδιωτικοποιήσει καλύτερα», «γιατί δεν την ιδιωτικοποίησαν», «οι ανάγκες παράδοσης του αερομεταφορέα στους ιδιώτες».

Κοιτάξτε, εμείς λέμε ότι χρειάζεται ένας λαϊκός καθετοποιημένος εθνικός αερομεταφορέας στον οποίο θα ανήκει το σύνολο των λειτουργιών του αερομεταφορέα από την επίγεια εξυπηρέτηση της υπηρεσίας τροφοδοσίας, της τεχνικής βάσης, τον έλεγχο της ασφάλειας των πτήσεων με αποκλειστική εκμετάλλευση των εσωτερικών γραμμών.

Είμαστε αντίθετοι και με την ιδιωτικοποίηση που γίνεται στον Ο.Σ.Ε., που ξεκίνησε από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., με το διαχωρισμό της εκμετάλλευσης από την υποδομή. Και όπως είπα και ο κύριος Υπουργός, αισθάνεται περιφραγή η Κυβέρνηση που θα ευνοήσει ένα τέτοιο τομέα εισδοχής μεγάλων επιχειρήσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Για τους λόγους αυτούς και για άλλους καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πράγματι, έχουμε εξαντλήσει σχεδόν τα θέματα που θα θέλαμε να θίξουμε επειδή, όμως, ακούστηκαν κάποια πράγματα, νομίζω ότι πρέπει να θίξουμε κάποια ζητήματα, έστω περιορισμένα.

Διαπίστωσα μια αντίφαση μεταξύ του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου και του κ. Κεφαλογιάννη και κάποιων Βουλευτών της Συμπολίτευσης. Ο ένας μιλούσε για σκληρή αντιπολίτευση και ο άλλος μιλούσε για ήπια αντιπολίτευση. Ας ξεκαθαρίσει η Κυβέρνηση και η Συμπολίτευση τι είδους αντιπολίτευση κάνουμε, γιατί νομίζω ότι είναι χρήσιμο. Εμείς είπαμε και ξεκαθαρίσαμε ότι επειδή ακριβώς θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου δεν έχει αρχή, γιατί επιλαμβάνεται επί παντός επιστητού, θα έλεγα, γι' αυτό ακριβώς καταψηφίζουμε επί της αρχής. Αλλά τονίσαμε ότι όσες διατάξεις είναι θετικές θα τις υπερψηφίσουμε και θα κατα-

ψηφίσουμε, αντίθετα, κείνες που θεωρούμε ότι είτε υπηρετούν συμφέροντα είτε δεν συμβάλλουν στο να πετύχουμε το στόχο που θεωρώ ότι στόχος είναι πώς θα βελτιώσουμε την κατάσταση γενικότερα στις μεταφορές.

Επιμένουμε στο θέμα που αφορά την αρχή της ρύθμισης του συντονισμού των πτήσεων. Και επιμένουμε, διότι δεν είναι δυνατόν ένας φορέας καινούριος που δημιουργείται, που απαιτεί εμπειρία, που απαιτεί γνώσεις, που πρέπει να υπάρχει προϋπηρεσία, να στελεχώνεται από εποχιακό προσωπικό. Θέλω να πιστεύω ότι αυτή η ρύθμιση, για την οποία δεν αναφέρθηκε καθόλου ο κύριος Υπουργός, εμπεριέχει δόλο και καλό θα είναι να αποσυρθεί. Το τονίσαμε και στην Επιτροπή, το είπαμε και στην πρωτολογία μας και πιστεύω ότι επίσης η δέσμευση που δεν δόθηκε, που αφορά διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε σχέση με την πρόσληψη του προσωπικού μέσω Α.Σ.Ε.Π., είναι δεσμεύσεις που νομίζω ότι η Κυβέρνηση έχει υποχρέωση να τις πει και να τις τονίσει, γιατί δεν προβλέπονται στο σχέδιο νόμου και δεν καταγράφονται, δυστυχώς.

Ένα θέμα που επίσης θίξαμε και δεν δόθηκε καμία απάντηση αφορά τις δευτεροβάθμιες ιατρικές επιτροπές που ενώ κάποιοι που είναι ανάπηροι και έχουν πάρει πριν από ένα χρόνο δίπλωμα και έχουν περάσει, τους υποχρεώνουμε να ξαναπεράσουν. Υπάρχει δε και σχετικό αίτημα που μας ήρθε από το Προεδρείο της Βουλής, μόλις μπήκαμε στη συζήτηση, της Ομοσπονδίας Αναπήρων η οποία τονίζει αυτό το θέμα. Δεν είναι δυνατόν ένας που πέρασε πριν από έξι μήνες από δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή, επειδή θα εφαρμοστεί ο νόμος, να περάσει ξανά μετά από ένα εξάμηνο, αφού ισχύει αυτό το πράγμα. Νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Επίσης, δεν έγινε καμία συζήτηση για τη μείωση των εσόδων που γίνεται στην Αυτοδιοίκηση, όσον αφορά την παράνομη στάθμευση των ενοικιαζομένων αυτοκινήτων. Είναι ένα μείζον θέμα, κύριε Υπουργέ, αυτό, διότι θα χαθούν πάρα πολλά χρήματα από την Αυτοδιοίκηση, τα οποία, βέβαια, κακώς τα πληρώναν μέχρι σήμερα οι ιδιοκτήτες ενοικιαζομένων αυτοκινήτων. Εμείς θεωρούμε ότι είναι σωστό να τα πληρώνουν αυτοί οι οποίοι έχουν και την ευθύνη που τα ενοικιάζουν, αλλά δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη κάποιας διαδικασίας, ώστε να τα εισπράττει η Αυτοδιοίκηση και φοβάμαι ότι στο τέλος δεν θα πληρώνει κανείς τίποτα. Η παρανομία θα διογκώνεται, διότι από τη στιγμή που θα ξέρουν κάποιοι ότι δεν έχουν να πληρώσουν τίποτα, ιδιαίτερα στις τουριστικές περιοχές και στους αρχαιολογικούς χώρους, αυτό είναι ένα μείζον πρόβλημα που πολλές φορές μπορεί να ξεπερνάει κάθε όριο. Θα έλεγα ότι θα πρέπει να το δείτε και να μπου κάποιες δικλίδες ασφαλείας για το πώς θα εισπράττονται αυτά από τους ενοικιαστές των αυτοκινήτων.

Για τις πίστες θέλω να πω δύο λόγια. Κύριε Υπουργέ, με τις τρεις πίστες ή τις πέντε που κάνετε πιλοτικά σε όλη την Ελλάδα δεν θα λύσετε το πρόβλημα της πρακτικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Εμείς σας είπαμε ότι θα έπρεπε να προχωρήσει το θέμα των Κέντρων Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών των οκτώ, καταρχήν, σε όλη την ελληνική επικράτεια που ήταν ενταγμένα στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, γιατί έτσι θα διαμορφώναμε και τις προϋποθέσεις και θα δώναμε τη δυνατότητα αν χρειάζονταν και άλλα, να τα δημιουργήσουμε στη συνέχεια για να διαμορφώσουμε πανελλαδικά το σύστημα. Τώρα, υπερηφανεύεστε ότι εφαρμόζετε το μηχανογραφικό σύστημα της θεωρητικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών που το βρήκατε, όπως λέτε, σε εμβρυακή μορφή, αλλά δεν το βρήκατε σε εμβρυακή μορφή. Το βρήκατε ολοκληρωμένο, πιλοτικά εφαρμόζόμενο σε όλες τις μεγάλες νομαρχίες της χώρας. Απλά, το επεκτείνετε στις μικρές νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις που καταλαβαίνετε ότι εκεί ο όγκος είναι πολύ περιορισμένος και θα μπορούσε ευθύς εξαρχής, αν πραγματικά θέλαμε να δέξουμε έργο εντυπώσεων, να το έχουμε δοκιμάσει σε αυτές και όχι στις μεγάλες που έχουν πολύ όγκο δουλειάς και που πραγματικά είναι τεράστιο το πρόβλημα και λύνεται μέσω της μηχανογράφησης αυτής.

Θέλω να πιστεύω ότι με τα Κ.Τ.Ε.Ο. εξακολουθεί να υπάρχει το πρόβλημα. Διότι αφαιρούμε τη δυνατότητα που δίνεται από την οδηγία σε μεγάλες επαγγελματικές ομάδες, που έχουν

σχέση με το αντικείμενο, να μπορούν να δημιουργήσουν Κ.Τ.Ε.Ο..

Απασχολεί την ιδιαίτερή σας περιφέρεια, κύριε Πρόεδρε, τη Μαγνησία, που ο συνεταιρισμός εκεί των επισκευαστών θέλει να κάνει Κ.Τ.Ε.Ο. με τις διαδικασίες που έχει κάνει και η Πάτρα και όμως βρίσκεται μπροστά σ' αυτόν τον κίνδυνο να μην μπορεί να κάνει ΚΤΕΟ, ενώ αντίθετα κάποιοι άλλοι έχουν αυτή τη δυνατότητα. Θεωρώ ότι είναι λάθος και θα πρέπει η Κυβέρνηση να το ξαναδεί, διότι προβλέπεται από την οδηγία και κάποια στιγμή θα τραβηχτούν στα δικαστήρια η Κυβέρνηση, η δημόσια διοίκηση γενικότερα.

Για τα εμπορευματικά κέντρα θετικό είναι που γίνεται, αλλά το θέμα είναι να γίνει.

Δεν γίνεται το εμπορευματικό κέντρο, κύριε Υπουργέ, με το να παραχωρήσουμε το οικόπεδο. Δεν είναι το μόνο που μπορεί να δώσει τη δυνατότητα να γίνει το εμπορευματικό κέντρο. Δεν προβλέπεται καμία άλλη ρύθμιση για να γίνει το εμπορευματικό κέντρο και φοβάμαι ότι, παρά το ότι γίνεται η παραχώρηση των οικοπέδων του στρατού, των στρατοπέδων αυτών, δεν θα γίνει, διότι σας είπαμε ότι πρέπει να ακολουθήσετε μια άλλη διαδικασία.

Εσείς, τότε, όταν φέρατε το νόμο, λέγατε ότι θα γίνουν όλα με τον αναπτυξιακό νόμο. Δεν έγινε κανένα. Παρόλα αυτά, βγάλατε τα χρήματα από τα Π.Ε.Π., με αποτέλεσμα σήμερα να μην υπάρχει δυνατότητα να διατεθούν ποσά και χρήματα που απαιτούνται για να γίνουν εμπορευματικά κέντρα, όταν όλη η Ευρώπη σε αυτό τον τομέα δίνει όλες τις δυνάμεις και προσανατολίζεται με δεδομένο ότι οι συνδυασμένες μεταφορές είναι το άλφα και το ωμέγα, θα έλεγε κανείς, της σημερινής πραγματικότητας σε σχέση με τις μεταφορές και είναι ένα ζήτημα στο οποίο δεν δίνει καμία σημασία η Κυβέρνηση.

Αποτέλεσμα; Τρία χρόνια τώρα να μην έχει γίνει ούτε ένα εμπορευματικό κέντρο. Είναι τεράστιο το πρόβλημα.

Για τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως θέλω να πω ότι πρέπει να τους δώσουμε τη δυνατότητα να πηγαίνουν, όχι μόνο τις οικοσκευές, αλλά και φορτία σε όλες τις περιοχές. Προσέξτε: αυξάνουμε το κόστος όταν τους αφαιρούμε τη δυνατότητα να παίρνουν και ένα φορτίο επιστροφής.

Θα πρέπει να ξέρετε ότι τα ψυγεία μας που πάνε στις χώρες της Ευρώπης, αν δεν έλθουν πίσω φορτωμένα, δεν θα συνέφερε να κάνουμε καμία εξαγωγή αγροτικού προϊόντος, διότι το κόστος θα ήταν υπερβολικά μεγάλο. Γιατί λοιπόν αυτή τη δυνατότητα της μείωσης του κόστους μεταφοράς να μην την έχουμε και στις εσωτερικές μεταφορές;

Θεωρώ ότι πρέπει να έχουν αυτήν την ευχέρεια, να μπορεί δηλαδή ένα αυτοκίνητο που ενοικιάζεται να κάνει μια μεταφο-

ρά, να την κάνει από οποιοδήποτε σημείο ή οπουδήποτε θέλει να πάει.

Θέλω να πω και κάτι άλλο για το όριο ηλικίας των λεωφορείων. Θετικό είναι που δέχεστε τη λογική να το μειώσετε, αλλά είναι ορισμένες περιπτώσεις που πρέπει να προχωρήσουμε ακόμη πιο ουσιαστικά, να κάνουμε περισσότερη σμίκρυνση του χρόνου, βέβαια σε συνδυασμό με κάποια κίνητρα.

Ας μη γελιόμαστε, κανείς δεν θα το κάνει -θα δημιουργηθούν χιλιάδες προβλήματα- χωρίς κίνητρα και θέσπιση κάποιας συγκεκριμένης διαδικασίας, δεν θα έχουμε αποτέλεσμα.

Θέλω να πιστεύω -και αυτό το είπα και στην πρωτομιλία μου- ότι στις συνδεδεμένες με τον ΟΣΕ επιχειρήσεις πρέπει να δεσμευτείτε ότι θα τηρηθεί ο γενικός κανονισμός. Είναι κάτι που δεν πρέπει να αμελήσετε, διότι έχει ήδη δημιουργήσει μεγάλη αναστάτωση στους εργαζόμενους και νομίζω ότι πρέπει να το λάβετε υπ' όψιν σας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Στρατάκη.

Δεν υπάρχει άλλος εγγεγραμμένος ομιλητής.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και άλλες διατάξεις».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.43' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 31 Ιανουαρίου 2007 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

