

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΗ'

Τετάρτη 31 Ιανουαρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 31 Ιανουαρίου 2007, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.34' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ**.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 30-1-1007 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΞΖ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 30 Ιανουαρίου 2007, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμου:

1. «Κύρωση Συμφωνίας για την Καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου και των Παραποιημένων Προϊόντων και Γενική Απαλλαγή και των Προσαρτημάτων, των Συνημμένων Εγγράφων και των Πινάκων αυτής».

2. «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».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 1ης Φεβρουαρίου 2007.

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

1. Η με αριθμό 250/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Χρύσας Μανωλιά προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τους πλειστηριασμούς κατοικιών παλιννοστούντων ομογενών εξαιτίας των μεγάλων καθυστερήσεων καταβολής της Κρατικής Αρωγής κ.λπ..

2. Η με αριθμό 247/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη συμφωνία του Δημοσίου και του Ιδρύματος «Σταύρου Νιάρχου» για την κατασκευή κτηριακού συγκροτήματος που θα στεγάσει την Εθνική Λυρική Σκηνή και την Εθνική Βιβλιοθήκη στο χώρο του πρώην Ιπποδρόμου κ.λπ..

3. Η με αριθμό 252/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Πολιτισμού και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την φυγάδευση και πώληση των θησαυρών της τέως βασιλικής περιουσίας στο Λονδίνο κ.λπ..

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

1. Η με αριθμό 245/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολου Κατσιφάρα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις ελλείψεις σε προσωπικό σε Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας και Αγροτικά Ιατρεία του Νομού Αχαΐας κ.λπ..

2. Η με αριθμό 248/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη χρηματοδότηση και τη στελέχωση με μόνιμο προσωπικό νοσοκομειακών ιδρυμάτων κ.λπ..

3. Η με αριθμό 253/29-1-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με το κλείσιμο της βιομηχανίας Ξύλου «Βαλκάν-Εξπόρτ» κ.λπ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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».

Χθες ψηφίστηκε επί της αρχής. Σήμερα θα συζητήσουμε τα άρθρα και τις τροπολογίες ως μια ενότητα. Αν χρειαστεί θα υπάρξει μια άνεση χρόνου και για τους εισηγητές και για τους συναδέλφους ομιλητές.

Κύριε Υπουργέ, θα θέλατε το λόγο;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Επομένως ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαρκόπουλος έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα τα άρθρα του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο περιλαμβάνει τη σύσταση της αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους ελληνικούς αερολιμένες στο πρώτο κεφάλαιο. Σε αυτό περιλαμβάνονται άρθρα με τη σύσταση της αρχής, τη συγκρότησή και τα μέλη.

Όπως είπαμε είναι ένας πρόεδρος ο οποίος ορίζεται από τον Υπουργό Μεταφορών και από εκεί και πέρα έξι μέλη, τα οποία ουσιαστικά είναι εκπρόσωποι των αρμοδίων φορέων που έχουν σχέση με το αντικείμενο. Δηλαδή, είναι ένα μέλος από το διεθνή αερολιμένα, δύο μέλη από την Υ.Π.Α., ένα μέλος από τον πρώτο σε μέγεθος αερομεταφορέα και ένα από τον δεύτερο και ένα

μέλος από την Ένωση των Αεροπορικών Εταιρειών.

Μένω στην αποκλειστική απασχόληση του προέδρου.

Το άρθρο 3 αναφέρεται στα κωλύματα και στα ασυμβίβαστα.

Το άρθρο 4 αφορά τις αρμοδιότητες με τη συλλογή, την επεξεργασία πληροφοριών για τα ζητήματα αυτά, τη συνεργασία και βέβαια με τη διασφάλιση της εχεμύθειας του επιχειρηματικού και του αντίστοιχου απορρήτου των αεροπορικών εταιρειών.

Το άρθρο 5 αναφέρεται στους πόρους και την οικονομική διαχείριση της συγκεκριμένης αρχής, η οποία ουσιαστικά –όπως προκύπτει– έχει έσοδα από τα ανταποδοτικά τέλη των εταιρειών. Επομένως θεωρείται –πιθανότατα– ότι είναι αυτοτελής οικονομικά.

Το άρθρο 6 περιλαμβάνει τις διοικητικές υπηρεσίες. Με τις αλλαγές τις οποίες έκανε ο Υπουργός Μεταφορών χθες φαίνεται ότι η υπηρεσία θα είναι μικρότερη από τον αρχικό σχεδιασμό, ούτως ώστε να μην υπάρχουν προβλήματα ή αντιρρήσεις στην Αίθουσα σχετικά με το μέγεθος.

Επίσης προβλέπονται διαδικασίες, είτε για την απόσπαση είτε για την πρόσληψη του αρχικού προσωπικού, μέχρι να πάμε στο μόνιμο προσωπικό. Δεν υπάρχει διαφορετική λύση, για να μπορέσουμε να ξεκινήσουμε γρήγορα τη λειτουργία αυτής της αρχής και να ξεφύγουμε από τις εγκλήσεις των εταιρειών για την έλλειψη ανταγωνισμού, δεδομένου ότι αυτό το έργο δεν θα έπρεπε να το έχει η «Ολυμπιακή Αεροπορία».

Στη συνέχεια υπάρχει ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας.

Τέλος, το άρθρο 8 αφορά τους επιθεωρητές ασφαλείας πτήσεων, όπου πρέπει να αποκτήσουμε έναν σχεδόν διπλάσιο αριθμό, για να μπορέσουμε να ανταπεξέλθουμε στις ανάγκες ενός σύγχρονου εναέριου χώρου με ασφάλεια, δεδομένου ότι οι σύγχρονες απαιτήσεις για τον έλεγχο των αεροπορικών εταιρειών και όλων των διαδικασιών, που έχουν να κάνουν με αυτούς, είναι ιδιαίτερες αυξημένες.

Στο κεφάλαιο Β' η συσκευή ελέγχου, ο ψηφιακός ταχογράφος, θεσμοθετείται και στην Ελλάδα για τα επιβατικά και τα φορτηγά, για να διασφαλιστεί η ασφάλεια των μεταφορών.

Ορίζεται τι σημαίνει «συσκευή ελέγχου», τι σημαίνει «κάρτα ταχογράφου», «μεταφορική επιχείρηση» και όλη η αντίστοιχη ορολογία, για να μπορεί ο νομοθέτης και ο κάθε πολίτης να αντιλαμβάνεται περί τίνος ομιλούμε.

Το άρθρο 11 αφορά την αρχή της εφαρμογής του ψηφιακού ταχογράφου, ποια αρχή εκδίδει τις κάρτες και πώς γίνεται ο έλεγχος των οχημάτων, τις κυρώσεις γι' αυτούς οι οποίοι δεν ανταποκρίνονται στην αναγκαιότητα της σύγχρονης εποχής, τις δαπάνες και τα έσοδα.

Στο άρθρο 14 υπάρχουν εξουσιοδοτικές διατάξεις απαραίτητες για να προχωρήσουν οι διαδικασίες γρήγορα, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατόν σε αυτήν την Αίθουσα να νομοθετούμε τα πάντα σε πλήρη λεπτομέρεια.

Θεωρούμε ότι η πολιτική ηγεσία του κάθε Υπουργείου πρέπει να διευκολύνεται και να προχωράει στο έργο της, χωρίς αυτό να αποτελεί αντικείμενο αντεγκλήσεων σε αυτήν την Αίθουσα, η οποία νομοθετεί στη βάση της αρχής.

Στο κεφάλαιο Γ' υπάρχουν ρυθμίσεις για τις χερσαίες μεταφορές.

Το άρθρο 15 αφορά τη χορήγηση αδειών οδήγησης, όπου αποσυνδέεται η αναπηρική σύνταξη από την άδεια οδήγησης. Αυτό γίνεται για να μην ταλαιπωρείται μία ομάδα ανθρώπων, που έχει κάνει αίτηση για αναπηρική σύνταξη, ενώ έχει τη δυνατότητα να οδηγήσει το κλασικό ή ένα ειδικό αυτοκίνητο. Θεσμοθετούνται οι δευτεροβάθμιες ιατρικές επιτροπές, οι οποίες έχουν να κάνουν όχι με την αναπηρική σύνταξη, αλλά με την ψυχοσωματική ικανότητα ενός πολίτη να έχει το δικαίωμα να οδηγήει ένα αυτοκίνητο. Ρυθμίζονται οι διαδικασίες γι' αυτούς που έχουν δίπλωμα, γι' αυτούς που δεν έχουν δίπλωμα, γι' αυτούς που έχασαν το δίπλωμά τους λόγω κάποιας ψυχοσωματικής νόσου, τον τρόπο που θα το αποκτήσουν, το γεγονός ότι δεν χρειάζεται να δώσουν εξετάσεις οδήγησης, παρά μόνο να διασφαλιστεί από αυτήν τη δευτεροβάθμια επιτροπή η ψυχοσωματική τους ικανότητα.

Υπάρχει, επίσης, στην παράγραφο 3 μία ειδική ρύθμιση για

συγκεκριμένους πολίτες.

Στην παράγραφο 6 δίνεται η δυνατότητα στα ταξί να κινούνται στους λεωφορειοδρόμους της Θεσσαλονίκης όσο διαρκούν τα μεγάλα έργα, ούτως ώστε να υπάρχει διευκόλυνση του κοινού και εκτός των ωρών αιχμής –το διασφάλισε αυτό η πολιτική ηγεσία– για να μη δημιουργείται πολλαπλό πρόβλημα.

Στην παράγραφο 7 αναφέρεται η δυνατότητα εκτύπωσης μόνο των διπλωμάτων από το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας –τίποτα δεν αφαιρείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση– σαν συνέχεια της κουβέντας που κάναμε και στην επιτροπή και χθες στην Ολομέλεια. Επίσης, η δυνατότητα του Υπουργείου Μεταφορών να δίνει εξεταστές στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις για τις άδειες διπλώματος, ούτως ώστε να προχωράει αυτή η διαδικασία.

Η παράγραφος 9 αφορά τον ηλεκτρονικό τρόπο σύνθεσης και τον μηχανογραφημένο τρόπο θεωρητικής εξέτασης.

Η παράγραφος 10 αφορά τη δυνατότητα των εκπαιδευτών να δηλώνουν μέχρι δεκατέσσερις ώρες, για να αποφύγουμε τις πλασματικές ώρες εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών.

Στο άρθρο 16 υπάρχουν ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., όπου επεκτείνεται η απαγόρευση στους ιδιοκτήτες καταστημάτων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, με τη χθεσινή διευκρινιστική δήλωση του Υπουργού, ότι όσοι έχουν κάνει αίτηση κι έχουν ξεκινήσει ή έχουν πάρει άδεια ίδρυσης, θα προχωρήσουν. Από εκεί και πέρα, όμως, υπάρχει το ασυμβίβαστο, το οποίο θεωρούμε και λογικό, για να μη δημιουργήσουμε εστίες υποθετικής και πιθανής διαφοράς. Διότι αυτή είναι και η έννοια της νομοθέτησης.

Επίσης, αναφέρεται η θεσμοθέτηση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. δικύκλων, διαδικασίες που αφορούν τα όμορα οικόπεδα και γενικά τις οριοθετήσεις και τις δυνατότητες για να δημιουργηθούν αυτά τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., τα τοπογραφικά, η περιμετρική ζώνη των εκατόν πενήντα μέτρων. Και βεβαίως γίνεται επισήμανση του γεγονότος ότι δεν είναι απαραίτητη η περιβαλλοντική έκθεση, δεδομένου ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει οριοθετήσει τις επιχειρήσεις αυτές ως μη οχλούσες.

Ακόμη, γίνεται αναφορά στη δυνατότητα επέκτασης μέχρι 31.12.2008 της πιστοποίησης των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο., για να προχωρήσουν και να τελειώσουν αυτές οι διαδικασίες, στη θεσμοθέτηση του 10% ως, αν το θέλετε, ανταποδοτικό τέλος για την παραχώρηση στον ιδιώτη να κάνει ένα έργο, το οποίο μέχρι τώρα είχε το δημόσιο και στις επιθεωρήσεις από τους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών σχετικά με τα Κ.Τ.Ε.Ο..

Επίσης, αναφέρονται οι αμοιβές των επιτροπών, οι αμοιβές των νομαρχιακών επιτροπών, το ύψος των εξεταστών, η τιμή διάθεσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων των αντίστοιχων βιβλίων και ερωτηματολογίων και βεβαίως τα πρόστιμα σχετικά με τα αυτοκίνητα, τα οποία πάνε εκπρόθεσμα να υποβληθούν σε ένα συγκεκριμένο έλεγχο και η δυνατότητα μόνο στο γενικό γραμματέα να παρατείνει τους ελέγχους των αυτοκινήτων στα Κ.Τ.Ε.Ο. ...

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

Κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας για δύο λεπτά, γιατί έχουμε πολλά και πολύ ενδιαφέροντα άρθρα σε αυτό το νομοσχέδιο, που όπως είπαμε και χθες, λύνει ζητήματα πολλών κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων.

Στο άρθρο 17 υπάρχουν ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές, όπως παραδείγματος χάριν η απαγόρευση κομίστρου στα φροντιστήρια που έχουν λεωφορεία για τους μαθητές τους, η θεσμοθέτηση για πρώτη φορά του ορίου ηλικίας στα σχολικά στα είκοσι τρία έτη, όσο είναι και τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ.. Πρώτη φορά θεσμοθετείται. Είναι ιδιαίτερα θετικό. Δείχνει την ιδιαίτερη προσοχή της πολιτείας πάνω στη μεταφορά των Ελλήνων μαθητών. Η οποιαδήποτε συζήτηση σε αυτήν την Αίθουσα είναι θετική και θα έλεγα χρήσιμη. Το γεγονός, όμως, ότι για πρώτη φορά θεσμοθετείται αυτό, νομίζω ότι δείχνει και την ευαισθησία του Υπουργείου Μεταφορών σε αυτήν την κατεύθυνση.

Υπάρχουν ρυθμίσεις για τα πρόστιμα στις εταιρείες των ραδιοταξί, για τα πρόσθετα κόμιστρα.

Από εκεί και πέρα, υπάρχει η υποχρέωση του ταξιμέτρου για τα αγοραία, ούτως ώστε να διασφαλίσουμε την ποιότητα και την εμπιστοσύνη των πελατών της τουριστικής μας κυρίως βιομηχανίας, που είναι ιδιαίτερα σημαντική σε αυτόν τον τόπο και της σχέσης της με τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των ταξί.

Υπάρχει η δυνατότητα υβριδικών αυτοκινήτων μέχρι τα χίλια διακόσια κυβικά, ένα αίτημα επίσης της Ομοσπονδίας των ταξί. Επίσης, η παράταση μόνο για δύο χρόνια, ευαισθησία της πολιτικής ηγεσίας να το μειώσει για το όριο ηλικίας των αυτοκινήτων ταξί που κυκλοφορούν στη χώρα, αναλόγως κυβισμού και περιοχής. Τα πρόστιμα για την οριστική διακοπή της πειρατείας των ταξί, ένα χρόνο αίτημα της Ομοσπονδίας, το οποίο επίσης λύνεται είτε με τα υψηλά πρόστιμα είτε με υποχρέωση αυτού που οδηγεί να είναι στην κατηγορία των αυτοκινητιστών και να υπάρχει αυτή η δυνατότητα.

Η παράταση της αποκλειστικότητας του έργου των Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι το 2019, καθώς επίσης και οι ειδικοί λογαριασμοί για τους πολύτεκνους, μαθητές, φοιτητές και σπουδαστές στα αρμόδια Υπουργεία, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η επιβίωση των Κ.Τ.Ε.Λ. ανωνύμων εταιρειών που κάνουν ένα συγκοινωνιακό έργο, την ποιότητα και την ανάγκη που γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά, ιδιαίτερα εμείς οι οποίοι εκλεγόμαστε στην επαρχία.

Κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να σας μεταβιβάσω από το Κ.Τ.Ε.Λ. Ευβοίας τις ευχαριστίες του για την ευαισθησία σας. Θεωρούν ότι το μέτρο αυτό δεν βοηθά μόνο αυτούς αλλά όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. της Ελλάδος. Αισθάνομαι την ανάγκη να το πω από το Βήμα αυτό, γιατί νομίζω ότι η καλύτερη επιβράβευση των πολιτικών είναι η θετική ανταπόκριση των κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων.

Η ανταλλαγή οικοπέδων, μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και του Ο.Σ.Ε., δύο στρατοπέδων για τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη από την «Εμπορευματικό Κέντρο Ανώνυμη Εταιρεία», θυγατρική εταιρεία του Ο.Σ.Ε..

Εδώ θα μου δοθεί η ευκαιρία να πω ότι δεν αντιλαμβάνομαι τις ανησυχίες και τις αντιρρήσεις πολλών συναδέλφων της Αντιπολίτευσης ότι τίποτα δεν έχει γίνει τώρα παρά τη νομοθέτηση. Η δουλειά μας είναι να νομοθετούμε και να δίνουμε ευκαιρίες για τη δημιουργία, παραδείγματος χάριν, εμπορευματικών κέντρων.

Δεν είμαστε ούτε η Κυβέρνηση η οποία οφείλει να βρει τα κεφάλαια. Αν μη τι άλλο δεν ακούσαμε και μία θετική άποψη για το γεγονός ότι ανοίξαμε και αυτόν το διάδρομο επιχειρηματικότητας και διευκόλυνσης των εμπορικών μεταφορών, κάτι το οποίο δεν είχε γίνει ποτέ στο παρελθόν.

Αυτή η εμμονή στο «κρατικό» κράτος, δηλαδή στο κράτος-επιχειρηματία το οποίο απέτυχε στην Ελλάδα, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί επαναλαμβάνεται σ' αυτήν την Αίθουσα. Ολίγη αυτοκριτική νομίζω ότι χρειάζεται για όλους μας και κυρίως γι' αυτούς που επιμένουν σ' ένα παλιό μοντέλο που απέτυχε.

Άρθρο 19, ρυθμίσεις για τα φορτηγά δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης. Η δυνατότητα αμοιβαίας αλλαγής εδρών, η μετακίνηση σε μικρότερο νομό, η δυνατότητα μεταφορικού φορτίου μεταξύ όμορων νομών, μεταξύ των νησιών, μεταξύ νομών οι οποίοι ουσιαστικά γειτνιάζουν, αλλά παρεμβάλλεται ένα μικρό κομμάτι, είναι ένα άνοιγμα σε μια ομάδα επαγγελματιών, των φορτηγών δημοσίας κυρίως χρήσεως, που το έργο τους είχε κυρίως μικρύνει και το μεροκάματο ήταν δύσκολο. Θεωρώ ότι και αυτό δείχνει την ευαισθησία του Υπουργείου Μεταφορών.

Η κατάργηση της αποκλειστικότητας και η δυνατότητα μεταβίβασης γι' αυτές τις συγκεκριμένες εταιρείες είναι επίσης ένα θετικό μέτρο και χρόνιο αίτημα της αντίστοιχης ομοσπονδίας, καθώς επίσης και η θεσμοθέτηση της ειδικής άδειας για τη μεταφορά των βιολογικών υγρών, η ασφάλεια των οποίων είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ασφάλεια του κάθε πολίτη.

Υπάρχουν επίσης ρυθμίσεις για τα συνεργεία εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, η δυνατότητα πώλησης φυσικού αερίου από τα πρατήρια υγραερίου, που επίσης θα βοηθήσει την περιβαλλοντική πολιτική και την οικολογική προστασία του τόπου από τα

αυτοκίνητα, η επέκταση του κατόχου των ιδιοτήτων μηχανοτεχνίτη κ.λπ. σχετικά με τις δυνατότητες επαγγελματικής απασχόλησής του και η ίδρυση των οχημάτων τραμ.

Γίνονται ρυθμίσεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και για τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες στο κεφάλαιο Δ', άρθρο 23 έως 25, όπου ουσιαστικά διευκολύνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις για τη δημιουργία ευρυζωνικών δικτύων, κάτι που όλοι το θέλουμε, αλλά μέχρι τώρα δεν είχε βρεθεί ο τρόπος. Ξεπερνάμε μερικές φορές τις αγκυλώσεις, την ανασταλτική δράση ή και την αδιαφορία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, υποχρεώνοντάς τη να εφαρμόσει το τριανταήμερο σχετικά με τις αρνητικές της πεποιθήσεις για μία δράση, διαφορετικά θα θεωρείται θετική γνώση για...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Μαρκόπουλε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κλείνω λέγοντας ότι αυτό το νομοσχέδιο λύνει πάρα πολλά προβλήματα, εκτός από τις βασικές θεσμοθετήσεις που έχει. Δίνει διεξόδους σε επαγγελματικές τάξεις και κοινωνικές ομάδες και δεν αντιλαμβάνομαι τις αιτιάσεις της Αντιπολίτευσης και κυρίως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης περί ρουσφετολογικών δράσεων, περί νομοσχεδίου «σούπερ-μάρκετ».

Κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα πρέπει να προχωρήσει σε σύγχρονο μοντέλο. Αν, εν πάση περιπτώσει, αποκαλείτε ένα νομοσχέδιο που λύνει τόσα προβλήματα «σούπερ-μάρκετ», αλίμονο! Πώς θα έπρεπε να αποκαλέσουμε την αδιαφορία των προηγούμενων κυβερνήσεων, «μπακάλικο» άραγε της πολιτικής;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πριν αρχίσω την ομιλία μου, ήθελα να ζητήσω μία διευκρίνιση. Τις τροπολογίες τις συζητάμε μαζί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ναι, κύριε Στρατάκη. Συζητάμε ενιαία τα άρθρα και τις τροπολογίες. Έτσι συμφωνήσαμε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Όλες τις τροπολογίες και τις υπουργικές και των Βουλευτών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Αν συμβαίνει αυτό, κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, τότε δεν επαρκεί ο χρόνος ούτε για τις τροπολογίες. Νομίζω ότι η διαδικασία προβλέπει -και πρέπει να τηρήσουμε- ότι μετά την ολοκλήρωση του νομοσχεδίου, θα συζητήσουμε τις τροπολογίες. Διότι εγώ αν πρόκειται να μιλήσω για τις τροπολογίες τώρα, δεν μου φθάνει ο χρόνος να αναφερώ καν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είδατε, όμως, ότι υπήρχε άνεση χρόνου. Ο κ. Μαρκόπουλος έφθασε στα δεκαπέντε λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ : Μα, και πάλι, κύριε Πρόεδρε, ο χρόνος δεν αρκεί, διότι είναι πέντε τροπολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αρκεί, κύριε Στρατάκη. Έχετε έναν προεδρεύοντα είκοσι πέντε χρόνια. Να μην επεκταθώ, γιατί δεν επαρκεί ο χρόνος. Όταν διαβάζουμε καμία φορά τις εισηγητικές εκθέσεις και το περιεχόμενο των άρθρων, φυσικά δεν επαρκεί ο χρόνος για να κάνουμε παρατηρήσεις και προτάσεις. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Εμείς, κύριε Πρόεδρε, θέλουμε να τηρηθεί ο Κανονισμός όπως ακριβώς...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Κανονισμός τηρείται. Σε δεκαπέντε λεπτά μπορείτε να πείτε δεκαπέντε χιλιάδες πράγματα. Όταν όμως κάνουμε ιστορικές αναδρομές και αντιπαραθέσεις χωρίς να αναφερόμαστε στο νομοσχέδιο, τότε δεν επαρκεί ο χρόνος.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Εμείς δεν είμαστε των κενών αντιπαραθέσεων, αλλά των ουσιαστικών αντιπαραθέσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν μιλάω για εσάς, κύριε Στρατάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Γιατί αν μας κατηγορείτε για

παράδειγμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν το λέω για εσάς. Δεν θα έκανα ποτέ προσωπική αναφορά και παρατήρηση σε εσάς. Αλίμονο! Αυτή, όμως, είναι η πραγματικότητα.

Κύριε Στρατάκη, θα έχετε άνεση χρόνου να αναφερθείτε σε όλα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας μάς κατηγόρησε πως λέμε ότι το νομοσχέδιο είναι «σούπερ-μάρκετ». Μα, δεν είναι κάτι διαφορετικό. Οφείλτε να το ομολογήσετε και εσείς.

Σας τόνισα και στη συζήτηση επί της αρχής ότι συμπεριλαμβάνει δώδεκα ενότητες και πληθώρα θεμάτων, που θα μπορούσαν να ήταν τρία διαφορετικά συνολικά νομοσχέδια για να αντιμετωπίσουν τα θέματα που θίγουν επί της ουσίας και σε όλο τους το εύρος.

Δυστυχώς είναι «σούπερ-μάρκετ», αλλά δεν είναι ούτε καν τακτοποιημένο «σούπερ-μάρκετ». Είναι φύρδη μίγδην. Τίποτα δεν υπάρχει στη θέση του, γιατί νομίζουμε ότι με αυτόν τον τρόπο θα αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα.

Όχι, κύριε συνάδελφε, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης και κύριε Υπουργέ, δεν αντιμετωπίζονται έτσι τα προβλήματα. Τα προβλήματα έχουν πολλές πτυχές και είμαστε υποχρεωμένοι να τα βλέπουμε από κάθε πλευρά, για να μπορούμε να βρισκόμαστε στην πιο σωστή κατεύθυνση. Και πάλι ενδεχομένως να έχουμε λάθος, αλλά τουλάχιστον το μεγάλο λάθος το αποφεύγουμε. Εδώ, δυστυχώς, δεν το αποφεύγουμε.

Έρχομαι τώρα στο πρώτο κεφάλαιο, το οποίο περιλαμβάνει τα πρώτα οκτώ άρθρα εκ των οποίων το άρθρο 1 αναφέρεται στη δημιουργία της αρχής συντονισμού πτήσεων. Εμείς είμαστε θετικοί καθ' ότι προβλέπεται η δημιουργία αυτής της αρχής και από τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είμαστε, όμως, αντίθετοι με τον τρόπο και τη διαδικασία με την οποία συστήνεται αυτή η αρχή. Γι' αυτό θα καταψηφίσουμε τα υπόλοιπα άρθρα.

Κατ' αρχήν δίνεται ένα προβάδισμα στις ιδιωτικές εταιρείες, σε άλλες εταιρείες δηλαδή πλην της Ολυμπιακής, που τόσα χρόνια έκανε αυτή τη δουλειά με πολύ μικρό σχετικά κόστος, παρ' όλο που το Υπουργείο μάς λέει ότι εδώ θα έχει μικρότερο κόστος, αν και προβλέπεται να διορίζει ακόμα και εποχικούς υπαλλήλους για τόσο εξειδικευμένες εργασίες.

Τα έχουμε τονίσει αυτά, κύριε Υπουργέ και θα ήταν καλό να ληφθούν υπ' όψιν, γιατί στο βαθμό που δεν λαμβάνονται υπ' όψιν ασφαλώς αυτή η υπηρεσία θα γίνει μία σπάταλη υπηρεσία, η οποία δεν θα εξυπηρετεί το στόχο για τον οποίο έγινε και δεν θα ανταποκρίνεται με την ίδια τουλάχιστον ικανότητα με την οποία ανταποκρινόταν μέχρι σήμερα η «Ολυμπιακή Αεροπορία».

Σας έχουμε πει επίσης ότι για τα ασυμβίβαστα και τα κωλύματα πρέπει να δείτε πώς θα διαμορφωθεί το άρθρο 3, ώστε να καλύπτει όλες τις περιπτώσεις, διότι και πάλι δεν καλύπτονται. Αναφορικά με τις αρμοδιότητες δεν μπορούμε να πούμε όχι. Αυτές αναφέρονται στο άρθρο 3.

Έρχομαι στο άρθρο 5, όπου αναφέρονται οι πόροι και η διαχείριση. Εμείς, θεωρούμε ότι και εδώ το «με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται τα κριτήρια του ύψους κ.λπ.» έπρεπε να συμπεριλαμβάνεται εφόσον ήδη υπάρχει μία σχετική εμπειρία για το πώς πρέπει αυτά να διαμορφωθούν.

Και βέβαια είμαστε αντίθετοι σε κάθε διάταξη η οποία εξουσιοδοτεί τον Υπουργό είτε με κοινή υπουργική απόφαση είτε με υπουργική απόφαση να αποφασίζει κατά το δοκούν, τη στιγμή μάλιστα που είναι γνωστό και το γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι πάρα πολλές από τις διατάξεις, που θα μπορούσαν να έχουν συμπεριληφθεί στο σχέδιο νόμου, είναι διατάξεις του κανονισμού της οδηγίας και θα έπρεπε να έχουν συμπεριληφθεί.

Σε σχέση με το άρθρο 6 που είναι η σύσταση της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών, και σε αυτό είμαστε αντίθετοι, διότι αφ' ενός καλύπτει μια παράμετρο η οποία θεωρούμε ότι δεν είναι σωστή, δηλαδή αυτό που είπα με τους εποχικούς υπαλλήλους και αφ' ετέρου γιατί πουθενά δεν αναφέρονται οι διαδικασίες του Α.Σ.Ε.Π. που θεωρούμε ότι είναι εκ των ων ουκ άνευ, προ-

κειμένου πραγματικά να είναι αδιάβλητη και αξιοκρατική αυτή η σύσταση και η σύνθεση της υπηρεσίας.

Στο άρθρο 7 που προβλέπει τη δημιουργία του κανονισμού λειτουργίας και διαχείρισης, πάλι αυτή η δέσμευση και η με προεδρικό διάταγμα δημιουργία του κανονισμού νομίζουμε ότι είναι κάτι το οποίο δεν στέκει και έπρεπε να έχει γίνει εκ των προτέρων. Είμαστε αντίθετοι για τους επιπλέον επιθεωρητές ασφαλείας, πλέον του μεγάλου ποσού που διαθέτετε, προκειμένου να καλυφθούν αυτές οι δέκα θέσεις, που σημαίνει δηλαδή στην πράξη ότι αυτοί αμείβονται με μισθούς πάνω από 5.000 ευρώ το μήνα και θεωρώ ότι αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να λάβετε υπ' όψιν σας και καλό θα ήταν όλο αυτό το διάστημα να έχουμε διαμορφώσει τους όρους και τις προϋποθέσεις, ώστε να δημιουργήσουμε υπαλλήλους της Υ.Π.Α. ικανούς -μια και υπάρχει ικανό προσωπικό- να καλύψουν αυτές τις ανάγκες, γιατί έτσι ακριβώς προβλέπεται.

Ερχόμαστε στο δεύτερο κεφάλαιο που αφορά τα θέματα που έχουν να κάνουν με τον ταχογράφο. Εμείς είμαστε θετικοί σε όλα τα άρθρα αυτού του κεφαλαίου και είμαστε θετικοί, γιατί πιστεύουμε ότι αυτό είναι μία εξέλιξη που πρέπει να την αξιοποιήσουμε, είναι μια κατάκτηση της τεχνολογίας που πρέπει να αξιοποιηθεί, αλλά όμως σας μέγουμε, γιατί εδώ και τρία χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα σε σχέση με την προμήθεια των ταχογράφων και εδώ είναι σαν να νομοθετούμε στο κενό, διότι, αν δεν πάρουμε τους ταχογράφους, ώστε να μπορούμε αυτά τα οποία νομοθετούμε να γίνουν πράξη, στην ουσία δεν έχουμε κάνει τίποτα.

Θέλω, όμως, να έρθω και στο τρίτο κεφάλαιο που νομίζω ότι είναι ένα κεφάλαιο που ρυθμίζει πάρα πολλά θέματα και γι' αυτό ακριβώς λέμε, κύριε συνάδελφε, ότι το νομοσχέδιο είναι «σούπερ μάρκετ», γιατί θέλει να τα συμπεριλάβει όλα, ενώ δεν θα έπρεπε να είναι έτσι. Έπρεπε να συμπεριλάβει κατά κεφάλαιο όλα τα ζητήματα που δημιουργούνται καθημερινά και υπάρχουν και θα δημιουργούνται πάντα, αλλά που, εν πάση περιπτώσει, υποχρέωσή μας είναι εδώ με τη νομοθετική διαδικασία να τα ρυθμίζουμε.

Το άρθρο 15 μιλάει για τη χορήγηση των αδειών οδήγησης και άλλες διατάξεις. Τόνισα και χθες -και θεωρώ ότι είναι ένας σημαντικός λόγος να το καταψηφίσουμε- ότι κατ' αρχήν βάζει μια διαδικασία, αναμορφώνοντας το ίδιο υφιστάμενο άρθρο που υπάρχει, η οποία όμως κατά βάθος δίδει οιονεί παράταση, διότι όταν εμείς λέγαμε ότι μέσα σε τρεις μήνες πρέπει να ελεγχθούν όλες αυτές οι άδειες που υπάρχουν σε άτομα που δεν έχουν ενδεχομένως τη δυνατότητα να οδηγήσουν και πρέπει να ελεγχθούν οι άδειές τους, να εξετασθούν τα άτομα αυτά για να δούμε μήπως η ανικανότητα αυτή που προκύπτει από ιατρικές εξετάσεις είναι κάτι το οποίο ενδεχομένως και οι ίδιοι δεν το γνωρίζουν, εσείς εδώ το μεταθέτετε για δύο χρόνια μετά, για να γίνει αυτή η διαδικασία. Ταυτόχρονα δεν γίνεται καμία πρόβλεψη, ώστε άνθρωποι που έχουν περάσει από δευτεροβάθμιας ιατρικές επιτροπές πριν από έξι μήνες, πριν από δύο μήνες να εξαιρεθούν και να μην ξαναπεράσουν, αφού ήδη έχουν γίνει δεκτοί από τη δευτεροβάθμια ιατρική επιτροπή. Είναι ένα αίτημα της Ομοσπονδίας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες που νομίζω ότι θα πρέπει να το δείτε θετικά, κύριε Υπουργέ, και, εν πάση περιπτώσει, με τις επιφυλάξεις αυτές εμείς προς το παρόν δεν ψηφίζουμε το άρθρο, εκτός εάν το διορθώσετε.

Επίσης, με τις άδειες στην παράγραφο 2, σας είπαμε και χθες ότι αυτό είναι μεν σωστό, όπως το διατυπώνετε, αλλά θα πρέπει να συμπληρωθεί με κάποια πρόβλεψη για το πώς θα εισπράξουν οι αυτοδιοικήσεις, οι δήμοι δηλαδή στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα πρόστιμα από τις παράνομες σταθμεύσεις, διότι, όταν τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα πραγματοποιούν το μεγαλύτερο αριθμό παράνομων σταθμεύσεων και που βέβαια δεν έχουν καμία υποχρέωση να τις πληρώσουν ουσιαστικά οι ιδιοκτήτες, γιατί δεν έχουν καμία ευθύνη γι' αυτό, δεν βάζουμε και κάποια άλλη διαδικασία ή να προβλέψουμε τουλάχιστον έναν τρόπο ώστε να μπορούν να τα εισπράξουν οι δήμοι από τους ενοικιαστές; Και τώρα νομίζω ότι -στην Ευρωπαϊκή Ένωση είμαστε- οι περισσότεροι που ενοικιάζουν και οι τουρίστες είναι προερχόμενοι από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και νομίζω

ότι υπάρχουν διαδικασίες που θα μπορούσαν πραγματικά να αξιοποιηθούν και να προβλεφθούν στη συγκεκριμένη διάταξη, ώστε να μη δημιουργείται αυτό το μεγάλο έλλειμμα στα έσοδα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Για τα υπόλοιπα, που πάλι και εκεί προβλέπεται με την κοινή απόφαση να εκτυπώνονται τα διαβατήρια, εμείς θεωρούμε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό είναι μια επιπλέον γραφειοκρατική διαδικασία και παρά το ότι αυτήν τη στιγμή θα μπορούσε ενδεχομένως να αξιοποιηθεί, γιατί δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα να βγάλουμε τα καινούργια διπλώματα. Εν τούτοις θεωρούμε ότι η νομοθέτησή της με αυτόν τον τρόπο δημιουργεί άλλες προϋποθέσεις και στην πίσω μεριά του μυαλού αυτών, οι οποίοι συνέταξαν αυτήν τη διάταξη, υπάρχουν άλλα ζητήματα, τα οποία δεν μας βρίσκουν σύμφωνους και εμείς θα θέλαμε αυτό να το ξεκαθαρίσουμε, διότι νομίζω ότι υπάρχει η δυνατότητα να προμηθευτούν τέτοια μηχανήματα εκτυπωτικά και οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις ή κάποιες ευρύτερες ενώσεις, όπως για παράδειγμα η Υπερνομαρχία Αθηνών. Το γεγονός αυτό θα καλύψει πολύ περισσότερες ανάγκες και δεν θα μπαίνει στη λογική να δημιουργήσουμε έναν άλλον γραφειοκρατικό μηχανισμό, ο οποίος θα εμπόδιζε τις διαδικασίες και τη γρήγορη διάθεση των διπλωμάτων.

Θεωρούμε θετικό το ότι μπαίνει μηχανογραφικό σύστημα και παντού σε όλη την επικράτεια εφαρμόζεται το μηχανογραφικό σύστημα θεωρητικής εξέτασης, αλλά σας τονίζουμε και εδώ - παρ' όλο που το λέτε - ότι με τον τρόπο που ακολουθήσατε σε σχέση με τις πίστες και την ίδρυση των κέντρων εξέτασης -εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, στην πράξη θα μείνει πολύ πίσω το ζήτημα της πρακτικής εξέτασης και αυτό είναι ένα μείον θέμα, που θα έπρεπε να το αντιμετωπίσουμε με άλλον τρόπο, για να μη φθάνουμε στο σημείο μετά από πέντε ή δέκα χρόνια να συζητάμε πάλι για το ίδιο πράγμα.

Στο άρθρο 16 για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., εμείς κρίνουμε ότι είναι θετικό να τα αλλάξετε άποψη και θέση και να βγάλετε αυτήν την εξαίρεση που είχατε, να αφαιρέσετε, δηλαδή, τον περιορισμό των επτά Κ.Τ.Ε.Ο. ανά εταιρεία, διότι φωτογραφίζατε συγκεκριμένη εταιρεία, την οποία βέβαια πάλι προσπαθείτε να διατηρήσετε, βγάζοντας κάποιους άλλους κλάδους που έχουν μια εμπειρία και δυνατότητα από τη μέση, όπως για παράδειγμα τους επισκευαστές, διότι αυτοί είναι στο επάγγελμα, αυτοί θα ασχοληθούν, ποιος άλλος θα ασχοληθεί; Ένας που είναι εκτός του επαγγέλματος, καινούργιοι επιχειρηματίες; Εκτός εάν έχουμε στο μυαλό μας να φέρουμε κάποιους ξένους από το εξωτερικό. Έμμεσα, λοιπόν, τους δίνετε τη δυνατότητα να πάρουν τον έλεγχο, αφού γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι πολλά από τα υφιστάμενα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. λειτουργούν με τη διαδικασία του franchising, άρα κάτω από τον έλεγχο της Autovision. Αυτό σας το τονίζουμε και καλό θα ήταν να το δείτε, διότι υπάρχει μεγάλη αναστάτωση σε πολλούς νομούς και σε πολλές περιοχές της χώρας -Πάτρα, Μαγνησία, Λάρισα- και τα ξέρετε πάρα πολύ καλά και καλό θα ήταν να τα δούμε με ιδιαίτερη προσοχή, διότι ουσιαστικά είναι σαν να αφαιρούμε τη δυνατότητα από τους Έλληνες επαγγελματίες και να θέλουμε να τη δώσουμε κάπου αλλού, δεν ξέρω πού.

Σε σχέση με τις πιστοποιήσεις και εκεί υπάρχει ένα ζήτημα. Επειδή το καταψήφισαμε όμως και αυτό έτσι όπως τίθεται, γι' αυτό δεν θέλω να σταματήσω, μιας και βλέπω ότι και ο χρόνος περνάει πολύ γρήγορα.

Θέλω να σταθώ στο άρθρο 17 που ρυθμίζει θέματα για τις επιβατικές μεταφορές. Κοιτάξτε, εδώ περιορίσατε λίγο τα όρια των σχολικών αυτοκινήτων. Εμείς επιμένουμε και σε κάτι περισσότερο. Εξάλλου, με τη νέα τεχνολογία σήμερα βλέπουμε στις χώρες που έχουν μεγαλύτερη άνεση ότι τα αυτοκίνητα αντικαθίστανται σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Δεν λέμε ότι αυτό που κάνετε είναι αρνητικό, είναι θετικό, αλλά με τη διαφορά ότι πρέπει να μην είστε τόσο φειδωλοί, γιατί πραγματικά ο έλεγχος εκεί επιβάλλεται, μιας και υπάρχει η μεταφορά μικρών παιδιών και θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και θα πρέπει να το αντιμετωπίσουμε με περισσότερη ευαισθησία. Νομίζω ότι διαθέτετε αρκετή ευαισθησία για να αντιληφθείτε ότι και αυτά τα όρια που βάλαμε είναι πάρα πολύ μεγάλα, ιδιαίτερα για τη

συγκεκριμένη περίπτωση.

Επίσης, ένα άλλο θέμα που μπαίνει εδώ σ' αυτό το άρθρο έχει να κάνει και με μια κατάργηση που κάνετε, δυστυχώς στο σχέδιο που μας δώσατε εδώ, διότι το σχέδιο που είχαμε στην επιτροπή δεν το ανέφερε. Εδώ, με αφορμή την αντικατάσταση της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 2963, στο σχέδιο που μας δώσατε, στην έκθεση που καταθέσατε εδώ, στο κείμενο που μοιράζετε στους συναδέλφους από χθες, αναφέρεται ως παρατήρηση η τροποποίηση ενός άρθρου του ν. 3109/ 2003. Θεωρώ ότι αυτό είναι λάθος, γιατί διαμορφώνει και βάζει στο μυαλό μας άλλες σκέψεις και θα ήθελα επ' αυτού να μας δώσετε μια διευκρίνιση γιατί ακριβώς καταργείται αυτό το άρθρο, γιατί υπάρχει αυτή η παρατήρηση στην κατάργηση του άρθρου αυτού, όπως ακριβώς προβλέπεται στο κείμενο το οποίο μας έχετε μοιράσει εδώ, το οποίο βέβαια δεν είχαμε στην επιτροπή και οφείλω να το επισημάνω αυτό, κύριε Υπουργέ. Αναφέρεται συγκεκριμένα στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του ν. 3109/ 2003. Θέλω αυτό να μας το ερμηνεύσετε, γιατί πραγματικά δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε επειδή μπαίνει αυτή η διατύπωση στις τροποποιήσεις της αντικαταστάσεως των άρθρων που μας έχετε μοιράσει σήμερα.

Για το Εμπορευματοκό Κέντρο στο Νομό Θεσσαλονίκης εμείς είμαστε θετικοί, αλλά θέλουμε να σας προειδοποιήσουμε και τώρα για μια τελευταία φορά μιας και το συζητάμε ότι με την παραχώρηση των οικοπέδων δεν θα γίνει το εμπορευματοκό κέντρο και σας θυμίζω τι μας λέγατε, όταν ψηφίζαμε το σχετικό νόμο. Μας λέγατε ότι μέσα από τον αναπτυξιακό νόμο θα δημιουργηθούν εμπορευματοκά κέντρα σε όλη την Ελλάδα. Βλέπω απέναντί μου και τον τότε εισηγητή του νομοσχεδίου. Όμως σας πληροφορούμε ότι τρία χρόνια μετά δεν έχει γίνει ούτε ένα και με αυτό που κάνετε εδώ για τη Θεσσαλονίκη φοβάμαι ότι θα μείνει και αυτό στα χαρτιά, διότι αυτές οι διαδικασίες και αυτές οι εξελίξεις θέλουν άλλες προϋποθέσεις, τις οποίες δεν τις δημιουργείτε, θέλουν άλλο συντονισμό, τον οποίο δεν τον παρέχετε και θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Εμείς μεν το ψηφίζουμε αλλά σας επισημαίνουμε την αδυναμία που υπάρχει. Θα πρέπει να το αντιμετωπίσετε με άλλον τρόπο, γιατί πάλι δεν θα λύσετε το πρόβλημα.

Ερχόμαστε στις ρυθμίσεις του άρθρου 19 για το φορτηγά δημοσίας και ιδιωτικής χρήσεως. Εμείς δεν ψηφίζουμε αυτό το άρθρο, γιατί θεωρούμε ότι δεν καλύπτει τα ζητήματα όπως ακριβώς θα έπρεπε να καλυφθούν. Είναι μεν θετικό που δίνει τη δυνατότητα μιας ευρύτερης, κατά κάποιον τρόπο, εξυπηρέτησης ευρύτερων περιοχών από τα μικρά φορτηγά, αλλά εδώ υπάρχει ένα θέμα που δεν το καλύπτετε καν. Δεν καλύπτετε το θέμα της μίσθωσης, όταν υπάρχει μίσθωση.

Εμείς θα θέλαμε να καλύψετε όλες τις κατηγορίες των μικρών φορτηγών και αυτές που αναφέρετε εδώ και τις άλλες που δεν αναφέρετε. Κυρίως εκείνο που θα θέλαμε να περάσετε είναι να δώσετε τη δυνατότητα σε όσα από τα αυτοκίνητα, είτε αυτής της κατηγορίας είτε της άλλης κατηγορίας των λίγο μεγαλύτερων των δέκα τόνων, που δεν προβλέπονται εδώ έχουν γερανούς να αφαιρείται το βάρος του γερανού. Διότι τώρα, κύριε Υπουργέ, με τον αυστηρότερο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αυτοί οι άνθρωποι ουσιαστικά έχουν μηδενικό ωφέλιμο φορτίο. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι είναι σαν να τους αφαιρούμε το έργο το οποίο έχουν. Θα πρέπει λοιπόν να το καλύψουμε με νομοθετικό τρόπο. Μας είπατε ότι έχει αντιμετωπιστεί με εγκύκλιο αλλά δεν την είδαμε. Έχω όμως την αίσθηση ότι αυτό το θέμα δεν μπορεί να καλυφθεί με εγκύκλιο του Υπουργείου. Θα πρέπει να το αντιμετωπίσετε με τροποποίηση της συγκεκριμένης διάταξης. Και βέβαια εδώ με τη διατύπωση που θέσατε στην παράγραφο 6 του ιδίου άρθρου μάς τονίζετε ότι αυτό αφορά μόνο το πλάσμα. Θα ήθελα να δεχθούμε και εμείς ότι είναι μόνο το πλάσμα αλλά φοβάμαι ότι με τη διατύπωση όπως ακριβώς είναι, δεν καλύπτεται. Ας δεχθούμε όμως αυτό το οποίο μας λέτε, έστω και αν η διατύπωση δεν το προσδιορίζει με ακριβή τρόπο.

Ερχομαι στο άρθρο 20, που μιλά για ρυθμίσεις σε συνεργεία εξυπηρέτησης οχημάτων. Σε αυτό εμείς είμαστε θετικοί. Όμως σας επισημαίνουμε τους κινδύνους, ενδεχομένως, που δημι-

ουργούνται με την παράγραφο 2 για το φυσικό αέριο. Θα θέλαμε αυτό στα πλαίσια της εφαρμογής του να αντιμετωπιστεί με την πρέπουσα σοβαρότητα, γιατί ενδεχομένως μπορεί να δημιουργήσει άλλους κινδύνους.

Στην εκτύπωση και στη διάθεση των εντύπων έχουμε κάποιες αμφιβολίες, γιατί λέτε πράγματα τα οποία ενδεχομένως προβλέπονται και από άλλους νόμους.

Έρχομαι στο άρθρο 22 για το οποίο εμείς είμαστε θετικοί αλλά υπό προϋποθέσεις. Θα θέλαμε να ακούσουμε αν αυτές οι προϋποθέσεις γίνονται δεκτές, διότι σας είπαμε ότι για αυτές τις εταιρίες τις συνδεδεμένες με τον Ο.Σ.Ε. θα πρέπει να υπάρξει η πρόβλεψη ότι οι αποστάσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο άρθρο θα γίνουν με βάση το γενικό κανονισμό. Όμως δεν μας το λέτε, δεν το διευκρινίζετε.

Έρχομαι στο άρθρο 23 στο τέταρτο κεφάλαιο που αφορά τα ευρυζωνικά. Εμείς θεωρούμε ότι η διατύπωση όπως είναι δείχνει, ακριβώς, το άγχος και την αγωνία σας για να γίνουν έστω αυτά τα ελάχιστα έργα μέσα στα τρία χρόνια. Είναι, βέβαια, δικαιολογημένο τη στιγμή που δεν υπάρχουν άλλα έργα τα οποία είχαν γίνει επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για να τα εντάξετε στο Γ' Κ.Π.Σ. έστω και εάν είχαν γίνει από εθνικούς πόρους.

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

Θεωρούμε δικαιολογημένο το άγχος σας αλλά είναι λάθος, γιατί δεν θα δώσει κανένα αποτέλεσμα πέρα από το ότι θα δημιουργήσει προβλήματα στην αυτοδιοίκηση συνολικά, διότι δεν της δίνει τη δυνατότητα ούτε να διαπραγματευτεί ακόμα και το φτιάξιμο των ζημιών που θα κάνουν οι εταιρείες που θα περάσουν τα δίκτυα, διότι ενδεχομένως κάποιες από αυτές δεν θα δώσουν την πρέπουσα προσοχή ακόμα και για να αποκαταστήσουν το οδικό δίκτυο. Και, βέβαια, μ' αυτήν την παρέμβαση και μ' αυτήν τη ρύθμιση τους αφαιρείτε τη δυνατότητα οποιασδήποτε ανταμοιβής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, κύριε Στρατάκη. Έχετε φθάσει σε διπλάσιο χρόνο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Το άρθρο 24 εμείς κατά κάποιον τρόπο το δεχόμαστε, παρ' όλο που αυτά ίσχυαν και τα καταργήσαμε και τα επαναφέρετε. Εν πάση περιπτώσει δεν θεωρούμε ότι είναι τόσο σημαντικό.

Πάμε στις καταργούμενες διατάξεις που τις καταψήφισαμε γιατί πολλές από τις διατάξεις τις οποίες καταργείτε θεωρούμε ότι δεν έπρεπε να καταργηθούν ή, τουλάχιστον, δεν αιτιολογείτε επαρκώς την κατάργησή τους.

Έρχομαι να πω δυο κουβέντες για τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε, και τελειώνω. Όσον αφορά τις υπουργικές τροπολογίες, εμείς συμφωνούμε στις δυο από τις τρεις. Θα θέλαμε να δείτε την τρίτη διότι αυτό που συμβαίνει με το Κ.Τ.Ε.Λ. Πατρών γίνεται επανειλημμένως και θεωρώ ότι ενδεχομένως διαμορφώνεται μια αδικία εις βάρος των υπόλοιπων Κ.Τ.Ε.Λ. της χώρας. Θα ήθελα να το δείτε, γιατί και εμείς έχουμε κάνει ρυθμίσεις και εμείς έχουμε χαρίσει χρήματα σ' αυτούς. Να το δούμε με προσοχή, γιατί δεν πρέπει να γίνει ένα γαϊτανάκι και κάθε μερικά χρόνια να γίνονται ρυθμίσεις σ' ένα συγκεκριμένο Κ.Τ.Ε.Λ. της χώρας. Δεν είμαστε αντίθετοι στο να βοηθήσουμε το οποίο κοινό ταμείο Κ.Τ.Ε.Λ. της χώρας. Σας λέμε ότι ναι πρέπει να συμβάλετε στα ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ. όπως κάναμε και εμείς, με ενισχύσεις από το ταμείο που δημιουργήσαμε, για να τους συνδράμουμε όλους όπου έχουν πρόβλημα. Να μην κάνουμε όμως ένα γαϊτανάκι και έτσι επωφελούνται κάποιοι στο διηνεκές.

Και, βέβαια, αν συζητάμε, κύριε Υπουργέ, την τροπολογία των συναδέλφων Βουλευτών τώρα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αυτά να τα πείτε, κύριε Στρατάκη, στη δευτερολογία σας. Έχετε φθάσει στα δεκαοκτώ λεπτά από τα οκτώ λεπτά που είχατε. Παραβιάστηκε κατάφορα ο Κανονισμός.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Μιλώ για την τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Λεβέντης, για να συμπεριληφθούν οι Τ.Ε. στο επίδομα το οποίο προβλέπετε. Εδώ εμείς συμφωνούμε, αλλά διαφωνούμε στην τροπολογία των συναδέλφων των Χανίων, γιατί είναι διασπαστική και γιατί δια-

μορφώνει τεράστια προβλήματα σε επίπεδο Κρήτης. Και, κυρίως, είναι σε βάρος των Κ.Τ.Ε.Λ.. Αυτά θα τα πω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Στρατάκη, αγαπάμε την Κρήτη αλλά δεν μπορείτε να πάρετε άλλο χρόνο για την Κρήτη.

Δεν μπορείτε να έχετε παράπονο. Διαμαρτυρηθήκατε εξ υπαρχής στο Βήμα. Από οκτώ λεπτά μιλήσατε δεκαοκτώ λεπτά με άνεση. Είπατε για τη Κρήτη, τα είπατε όλα.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: «Ειδικές ρυθμίσεις θεμάτων μεταναστευτικής πολιτικής και λοιπών ζητημάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης».

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

α. Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών-μελών της και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για την ανάπτυξη ενός παγκοσμίου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) –Galileo για μη στρατιωτικούς σκοπούς.

β. Κύρωση της Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών-μελών της απ' ενός και της Ουκρανίας απ' ετέρου για ένα Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης για μη στρατιωτικούς σκοπούς (GNSS).

γ. Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του κράτους του Κατάρ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας κ. Γκατζής ο οποίος ήδη έχει καταλάβει το Βήμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, εγώ θα αρχίσω από τις τροπολογίες, μήπως και δεν μου μείνει χρόνος και δεν προλάβω. Κύριε Υπουργέ, φέρνετε μια τροπολογία για να ρυθμίσετε τα χρέη του Κ.Τ.Ε.Λ. Πάτρας. Δεν είναι κανένα μικρό ποσό. Μιλάμε για 7,5 εκατομμύρια ευρώ. Το κάνετε αυτό με τη δικαιολογία ότι το 1993 που έγιναν ορισμένες ρυθμίσεις χρεών δεν είχε συμπεριληφθεί η Πάτρα. Κοιτάξτε, μετά το 1993 έγιναν πάρα πολλές ρυθμίσεις και στο Κ.Τ.Ε.Λ. Πάτρας, με τις προηγούμενες κυβερνήσεις για ασφαλιστικά ταμεία κ.λπ. Δεν είναι δυνατόν να έρχονται κάθε τόσο ανώνυμες εταιρείες και να ρυθμίζονται τα χρέη τους. Αυτό θα είναι εις βάρος του δημοσίου και εις βάρος των εργαζομένων, ιδιαίτερα όσον αφορά τον τομέα που αφορά τα ασφαλιστικά ταμεία. Εμείς δεν συμφωνούμε.

Όμως θα συμφωνήσουμε με την άλλη τροπολογία που μιλά για τις αμοιβές των γιατρών. Για μια αύξηση που πηγαίνει στα 6-7 ευρώ για κάθε συνεδρίαση, εμείς δεν έχουμε καμία αντίρρηση. Θα πρέπει να δείτε όμως ότι για αυτές τις επιτροπές που αναφέρονται στο άρθρο για τα διπλώματα κ.λπ., για τις εξετάσεις των ανθρώπων με ειδικές ανάγκες, οι τρεις συνεδριάσεις το μήνα δεν επαρκούν καθόλου. Αυτό θα πρέπει να το δείτε. Για αυτήν, λοιπόν, την τροπολογία για τους γιατρούς δεν έχουμε καμία αντίρρηση.

Όμως έχουμε αντίρρηση στην τρίτη τροπολογία, που κάνει μια προσαρμογή μιας οδηγίας του 49/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στον Ο.Σ.Ε.. Εδώ μιλάτε για την αύξηση της ασφάλισης ελέγχου ατυχημάτων. Ουσιαστικά δίνετε σε ιδιωτική εταιρεία τον έλεγχο της ασφάλισης ελέγχου ατυχημάτων, όταν υπάρχει αυτή η υπηρεσία στον Ο.Σ.Ε.. Μπορείτε να την στελεχώσετε καλύτερα και να την εκσυγχρονίσετε αν χρειάζεται. Να πάρετε όλα τα μέτρα της σημερινής τεχνολογίας και των ανθρωπίνων δυνατοτήτων, για να μπορέσετε να εξασφαλίσετε ασφάλεια στον έλεγχο των ατυχημάτων. Εμείς σ' αυτήν τη ρύθμιση είμαστε αντίθετοι.

Και εδώ φαίνεται το πόσο μεθοδευμένα η Ευρωπαϊκή Ένωση σ' όλες τις εκτάσεις, είτε με οδηγίες, είτε με αποφάσεις –υπουργικές, είτε αρχηγών κρατών, διακυβερνητικές δηλαδή

συνεδριάσεις που γίνονται- δεν προοιωνίζει τίποτε καλό για τους λαούς, τίποτε καλό για τους εργαζόμενους. Και προκαλώ εδώ και τα δύο κόμματα -λείπει το τρίτο- που στηρίζουν την Ευρωπαϊκή Ένωση να φέρουν μία -μία, δεν λέω άλλη- οδηγία, απόφαση, οτιδήποτε να είναι, που να μιλάει ενάντια στα μονοπώλια και υπέρ των εργαζομένων. Όλες είναι ενάντια στα εργασιακά, οικονομικά, ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων, ακόμα και σε δικαιώματα δημοκρατικά και ελευθεριών.

Έρχομαι όμως τώρα στο νομοσχέδιο, αφού τέλειωσα με τις τροπολογίες, για να πω το εξής. Τα είπαμε και επί της αρχής. Θα ήθελα να πω επίσης εδώ, μια και σήμερα μιλάμε επί των άρθρων, ότι εμείς είμαστε κάθετα αντίθετοι, όχι μόνο με το άρθρο 1, το οποίο είναι, ουσιαστικά, το κύριο άρθρο -τα υπόλοιπα είναι διαδικαστικά, για να στηρίζουν την αρχή αυτή και το πώς λειτουργεί κ.λπ.- αλλά είμαστε αντίθετοι, κύριε Υπουργέ, με τη διάσπαση, ουσιαστικά, της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» που γίνεται. Θεωρούμε ότι είναι ένα πρώτο βήμα ιδιωτικοποίησης της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Θα μου πείτε ότι είναι μια προσαρμογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και επειδή το λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Τι είπε η Ευρωπαϊκή Ένωση για το καλό, τελικά, της χώρας; Τι είπε για το καλό των εργαζομένων; Όλα είναι εναντίον τους και υπέρ των μεγάλων συμφερόντων. Είμαστε, λοιπόν, αντίθετοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όταν πάρετε το λόγο πείτε τα, κύριε συνάδελφε, και μην πετάγεστε σας παρακαλώ.

Έλεγα, λοιπόν, ότι δεν συμφωνούμε μ' αυτήν την αρχή του συντονισμού πτήσεων. Θεωρούμε ότι πρέπει να παραμείνει ενιαία η Ολυμπιακή και αυτό για πολλούς λόγους: Πρώτον, για την εξασφάλιση των πτήσεων από πλευράς ατυχημάτων κ.λπ.. Δεύτερον, λόγω της εμπιστοσύνης που δείχνουν οι Έλληνες πολίτες στην «Ολυμπιακή Αεροπορία» και που ίσως κλονιστεί με την αλλαγή αυτή που γίνεται. Τρίτον, έχει πάρα πολλά έσοδα. Δεν είναι καμιά επιχείρηση, η οποία «μπαίνει μέσα». Και τέταρτον, για τους λόγους που είπαμε, ότι δεν θα πρέπει να γίνει η διάσπαση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας», το ξήλωμα, δηλαδή, που γίνεται σήμερα, η αποψίλωση αυτή, με μια υπηρεσία, την οποία σήμερα η «Ολυμπιακή Αεροπορία» αυτή την διεύθυνση που φτιάχνετε, την λειτουργεί μ' ένα τμήμα μιας διεύθυνσης, την οποία έχει. Στελεχώστε την, φέρτε όλη την κατάλληλη τεχνολογία που χρειάζεται και δώστε της τη δυνατότητα να μπορέσει να ανταποκριθεί, αν δεν ανταποκρίνεται σήμερα, στο μέγεθος που εσείς θέλετε. Και ανταποκρίνεται υπέρ το δέον. Εσείς το είπατε ότι αναβαθμίστηκε η χώρα μας στο θέμα της ασφάλειας πτήσεων, που σημαίνει ότι η υπηρεσία αυτή όχι απλώς κάνει καλά τη δουλειά της, αλλά την παρακάνει καλά, για να έχει αναβάθμιση η ασφάλεια των πτήσεων των ελληνικών αεροδρομίων. Και από την άποψη αυτή, λοιπόν, δεν υπάρχει καμία, έστω τυπική δικαιολογία.

Η μόνη δικαιολογία είναι ότι έρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μα φυσικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζει σήμερα μονοπώλια, στηρίζει σήμερα το μεγάλο κεφάλαιο. Θέλει και σ' αυτές τις υπηρεσίες που μέχρι σήμερα, δεν είχε τη δυνατότητα να μπει το κεφάλαιο, να μπει με τα τσαρούχια και να εκμεταλλεύεται το δημόσιο πλούτο. Το ίδιο κάνει στην υγεία, στην παιδεία, το ίδιο κάνει γενικότερα στα θέματα της κοινωνικής πολιτικής. Είμαστε πέρα για πέρα αντίθετοι.

Στην αρχή αυτή που δημιουργείται, κακά τα ψέματα, οι τέσσερις τουλάχιστον -για να μην πω και ο πέμπτος- θα ελέγχονται από τις μεγάλες αεροπορικές εταιρείες στο χώρο. Κι από την άποψη αυτή καταλαβαίνετε ότι θα εκπροσωπεί, καθαρά, τα ιδιωτικά συμφέροντα και θα είναι ενάντια στα συμφέροντα του δημοσίου. Αυτά λέει για το συμβούλιο όπου ορίζεται μόνο ο πρόεδρος.

Να έρθω τώρα στα κωλύματα. Δεν μας ενδιαφέρει ποια είναι τα κωλύματα, από την άποψη ότι είμαστε αντίθετοι πέρα για πέρα σ' αυτήν την αρχή.

Από την άλλη όμως θα ήθελα να πω ορισμένα πράγματα για το άρθρο 4. Είναι πέρα για πέρα απαράδεκτο το άρθρο 4, ιδιαίτερα η παράγραφος 1ζ' και 2. Εδώ μιλάει, καθαρά, για επεξεργασία που μπορεί να κάνει η αρχή αυτή, η Α.Σ.Π., που μπορεί να

επεξεργάζεται, να αξιολογεί υπό τον όρο της εχεμύθειας, υποτίθεται, προσωπικά δεδομένα και του προσωπικού και εταιρειών. Είμαστε πέρα για πέρα αντίθετοι και δεν μπορεί να ανοίγει, τελικά, η πόρτα σε τέτοια «παραθυράκια», με την δικαιολογία ότι δεν θα ειπωθεί πουθενά και θα υπάρχει εχεμύθια.

Επίσης είμαστε αντίθετοι με το άρθρο 6, με τη σύσταση διεύθυνσης διοικητικών υπηρεσιών κ.λπ.. Εδώ πού πάει το Α.Σ.Ε.Π.; Δεν φαίνεται πουθενά. Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, πέρα απ' αυτό, στην τελευταία παράγραφο 5, κύριε Υπουργέ, λέτε ότι το προσωπικό της διεύθυνσης, οφείλει να τηρεί εχεμύθια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις. Οφείλει, επίσης, να τηρεί εχεμύθια για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κ.λπ.. Σ' ό,τι αφορά την επιχείρηση το καταλαβαίνω. Σ' ό,τι αφορά όμως παρανομίες της επιχείρησης τι γίνεται; Θα λέει η επιχείρηση: «Είναι απόρρητο». Δεν θα έχει το δικαίωμα να κάνει αυτές τις καταγγελίες, όταν θα είναι εις βάρος του κοινωνικού συνόλου; Πρέπει να το διευκρινίσετε αυτό και να κρατήσετε, τελικά, την απόσταση, η οποία χρειάζεται.

Ο κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας που γίνεται με το άρθρο 7, κύριοι Βουλευτές, καταδειχνει, ακριβώς, αυτό που λέει και το άρθρο 22 για τον νέο κανονισμό, που θα ιδρύσει η Κυβέρνηση και που δεν είναι τίποτε άλλο, παρά η εφαρμογή, ουσιαστικά, του νόμου που πέρασε για τις Δ.Ε.Κ.Ο. πριν από λίγο καιρό. Είναι ο ν. 3429/2005, με τον οποίο τι γίνεται; Δήθεν γίνεται για τις χρεωμένες επιχειρήσεις, εδώ όμως γίνεται γενικότερα. Ξεκίνησε με τον Ο.Τ.Ε. και προχωρά τώρα σ' όλες τις Δ.Ε.Κ.Ο. και φυσικά πολύ περισσότερο και στις επιχειρήσεις τις οποίες στήνεται, με το στυλ δήθεν του δημόσιου τομέα, ενώ και αυτή η υπηρεσία θα κινείται καθαρά με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Τι λέει λοιπόν; Με τον κανονισμό τον καινούργιο που θα φτιάξει -όπως επίσης προβλέπει και ο νόμος- καταργεί, ουσιαστικά, κάθε κεκτημένο σήμερα και φτιάχνει νέες συλλογικές συμβάσεις εργασίας, νέο πρόγραμμα, νέα καθήκοντα για τους εργαζόμενους, νέες αμοιβές, των 500 και 800 ευρώ, εργασιακές σχέσεις που θα είναι με προσωρινές προσλήψεις, μέτρα για ημιαπασχόληση, κ.λπ.. Όλα αυτά τα δικαιώματα που έχει σήμερα το μόνιμο προσωπικό, θα περάσουν σε δεύτερη μοίρα. Και μπαίνει το ερώτημα, κύριε Υπουργέ: Το προσωπικό που κάνει αυτήν τη δουλειά σήμερα, της Πολιτικής Αεροπορίας, τι θα γίνει, πού θα πάει; Γιατί εδώ μιλάτε για προσλήψεις. Μιλάτε για αποσπάσεις, που δεν λέτε ότι θα γίνουν και από την «Ολυμπιακή Αεροπορία». Λέτε ότι θα γίνουν από την νομαρχία ίσως. Και αυτό στο μεταβατικό στάδιο. Με προεδρικό διάταγμα -επανέρχομαι στο άρθρο 7- που εκδίδεται από τον Υπουργό Οικονομίας και τον αρμόδιο Υπουργό, θεσπίζεται ο κανονισμός με τον οποίο καθορίζονται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των υπηρεσιών, οι οργανικές θέσεις, οι ειδικότητες, οι εργασιακές σχέσεις, το προσόντα, η υπηρεσιακή κατάσταση, τα πειθαρχικά αδικήματα, η διαδικασία πρόσληψης προσωπικού, η εσωτερική λειτουργία και άλλα θέματα που σχετίζονται με την λειτουργία της αρχής και το προσωπικό της. Για όλα αυτά διαβάστε τι λέει ο νόμος για τις Δ.Ε.Κ.Ο. να δείτε σε ποιο εργασιακό -να μην πω Μεσαιωνικό- θα βρίσκονται οι εργαζόμενοι και αυτής της επιχείρησης.

Δεν έχουμε καμιά αντίρρηση για την πρόσληψη των επιθεωρητών που λέτε. Αλλά εδώ στο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, μιλάτε για είκοσι πέντε, ενώ στην εισηγητική έκθεση για δεκαπέντε. Υπάρχουν οι δέκα και θα γίνουν άλλες δεκαπέντε προσλήψεις.

Εδώ λέει ότι οι επιθεωρητές που προσλαμβάνονται με την διαδικασία αυτήν, δεν μπορεί να είναι περισσότεροι από είκοσι πέντε. Αυτό σημαίνει ότι το «δεκαπέντε» που μας είπατε στην επιτροπή και που το συζητήσαμε ξανά και το διευκρινίσατε ότι θα είναι δεκαπέντε, δεν τεκμηριώνεται εδώ και μπορεί αύριο ο πρόεδρος της επιτροπής, να πει ότι «θέλω είκοσι πέντε». Αν είναι απαραίτητοι βέβαια...

ΜΙΧΑΗΛ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεκαπέντε επιπλέον των παρόντων είχα πει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δέκα επιπλέον των παρόντων είναι. Γιατί είναι δεκαπέντε και θα πάρετε άλλους δέκα.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είκοσι πέντε θα είναι το μάξιμουμ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, αλλά δεν φαίνεται αυτό. Λέει ότι οι προσλήψεις δεν μπορεί να είναι πέρα των είκοσι πέντε, δεν λέει για το σύνολο του προσωπικού των ελεγκτών. Λέει «οι προσλήψεις δεν μπορεί να είναι πλέον των είκοσι πέντε». Κοιτάξε αν είναι μόνο τέτοιο θέμα.

Για τους ταχογράφους δεν έχουμε καμία αντίρρηση, ούτε για τους ορισμούς που δίνετε για τα διάφορα συνεργεία κ.λπ., ούτε επίσης για το πώς θα γίνεται η μεταφορική επιχείρηση σε νομικά πρόσωπα, όπως τα χαρακτηρίζετε, για τα συνεργεία που θα επισκευάζουν ταχογράφους. Είναι θέματα ορισμών.

Ερχόμαστε όμως στο άρθρο 11 για τις αρμόδιες αρχές. Εδώ ζητάτε πάλι εξουσιοδότηση –Κ.Υ.Α. μάλιστα– για να εκδώσετε πάλι απόφαση για τις λεπτομέρειες, ουσιαστικά, που προβλέπει το άρθρο 11, σε θέματα τα οποία δεν έχουν έστω μια μικρή ένδειξη, για το τι προβλέπουν οι κοινές υπουργικές αποφάσεις, το στόχο. Γιατί δεν μπορεί να μην είναι μέσα στο μυαλό του Υπουργού ή, τουλάχιστον, των συνεργατών του, για να δώσει μια εικόνα, για το τι θέλει να κάνει μ' αυτές τις εξουσιοδοτήσεις που ζητάει.

Γ' αυτόν το λόγο είμαστε και αντίθετοι, όπως αντίθετοι είμαστε και με το άρθρο 12 που έχει τις κυρώσεις. Αρκετά τα πρόστιμα, κύριε Υπουργέ. Αρκετά τα πρόστιμα στους οδηγούς, όχι μόνο των ιδιωτικών χρήσεων, αλλά και των ταξιτζήδων, φορητά ταξιτζήδων κ.λπ.. Σταματήστε αυτόν τον πέλεκυ, τελικά, ο οποίος δεν θα φέρει τίποτα καλό, αλλά θα φέρει δυστυχία ίσως σε ορισμένες οικογένειες, όταν ο μισθός είναι λίγος, για να ανταποκριθεί στα μεγάλα πρόστιμα.

Για δαπάνες και έξοδα που έχουμε εδώ –βγαίνει κάρτα ταχογράφου, την πουλάμε και εισπράττουμε– δεν μπορεί κανένας να έχει αντίρρηση. Θέλει το κόστος να βγει, αρκεί να είναι, πραγματικά, ανταποδοτικό και να μην έχει –κύριε Υπουργέ, μ' αυτήν την επιφύλαξη εμείς θα το ψηφίσουμε– κερδοσκοπικούς χαρακτήρες και αυτή η διάταξη.

Όσον αφορά το άρθρο 14, κοιτάξε, όταν είπαμε χθες ότι το νομοσχέδιο είναι υπουργοκεντρικό, για να το διαπιστώσει αυτό κάποιος, δεν έχει παρά να διαβάσει το άρθρο 14. Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, έχει έξι παραγράφους και ο Υπουργός ζητάει οκτώ εξουσιοδοτήσεις για κοινή υπουργική απόφαση, για δική του απόφαση, για προεδρικό διάταγμα κ.λπ..

Είμαστε αντίθετοι πέρα για πέρα! Να φανταστείτε ότι σ' όλο το νομοσχέδιο υπάρχουν περίπου τριάντα πέντε με σαράντα εξουσιοδοτήσεις, κοινές υπουργικές αποφάσεις, προεδρικά διατάγματα κ.λπ. και είναι ζήτημα αν αυτό το νομοσχέδιο θα λειτουργήσει. Εμείς, φυσικά, λέμε να μην λειτουργήσει, γιατί δεν είναι για το καλό της χώρας, για το καλό, τελικά, του λαού μας.

Στο άρθρο 15 για τη «χορήγηση αδειών ταξί και άλλες διατάξεις» θα ήθελα να δείτε, κύριε Υπουργέ, το εξής. Στο άρθρο αυτό μας μιλήσατε, τελικά, για την έξυπνη κάρτα. Δεν ξέρω τι λέει η έξυπνη κάρτα, ξέρω όμως ότι υπάρχουν –και δεν έχει διευκρινιστεί– υποψίες ότι αυτή η δήθεν έξυπνη κάρτα με το τσιπ το οποίο περιέχει, μπορεί να λειτουργήσει για την παρακολούθηση του φέροντος το δίπλωμα. Το ένα είναι αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Το δεύτερο είναι για τα ταξί, που δίνετε αυτό το περιθώριο της αύξησης του χρόνου λειτουργίας του αυτοκινήτου έως την απόσυρση. Εμείς είμαστε αντίθετοι, όπως είμαστε αντίθετοι και με τα κόμιστρα που δώσατε την αύξηση.

Το λένε αυτό με την εξής έννοια. Αντί να επιβαρυνθεί ο επιβάτης του ταξί, μπορείτε, κύριε Υπουργέ, να δείτε πώς με φορολογικά μέτρα, με απόλυση του Φ.Π.Α. στα ανταλλακτικά, στη βενζίνη, στο καύσιμο που παίρνει κ.λπ., θα μπορούσατε να μειώσετε το κόστος του ταξί. Όχι να το μεταφέρουμε συνέχεια στις πλάτες των εργαζομένων, όταν ξέρουμε ότι το μεροκάματο είναι πάρα πολύ μικρό και οι αυξήσεις που παίρνουν είναι κάτω από τον πληθωρισμό, η φτώχεια πολλαπλασιάζεται, η ανεργία αυξάνεται! Πώς θα βγει, τελικά, ο εργαζόμενος, όταν έχουμε αυτά τα πρόστιμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, ολοκληρώστε. Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, μ' αυτό. Θα πάω στη δευτερολογία μου μετά. Να τελειώσω όμως για τα ταξί.

Θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ, να χρησιμοποιήσετε την ίδια διάταξη και την ίδια διαδικασία που χρησιμοποιήθηκε προ των Ολυμπιακών Αγώνων, όπου εκεί δίνετε 4000-4500 ευρώ σαν ενίσχυση στους ταξιτζήδες, για να αλλάξουν τα παλιά τους αυτοκίνητα.

Στα υπόλοιπα άρθρα, κύριε Πρόεδρε, θα αναφερθώ μετά, για να μην σας δημιουργήσω κανένα πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Προσωπικό πρόβλημα όχι, από τον Κανονισμό δημιουργούμε πρόβλημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Από τον Κανονισμό, ναι. Εσείς είστε ο θεματοφύλακας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Άλλωστε εμείς, εκ της Μαγνησίας ορμώμενοι, δεν μπορούμε να έχουμε προσωπικά διλήμματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι, βέβαια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πριν δώσω το λόγο στον κ. Χαΐδο, θα ήθελα να πω και για εσάς και για τους άλλους ομιλητές ότι δόθηκε μεγάλη άνεση χρόνου στους εισηγητές, αλλά για εσάς δεν θα ισχύσει το ίδιο. Παρακαλώ να είστε στο οκτάλεπτο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητούμε ένα ακόμη νομοσχέδιο –«σκούπα», όπως χαρακτηριστικά γράφεται στις εφημερίδες, του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο παρ' ότι περιλαμβάνει και ευνοϊκές ρυθμίσεις, που κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση και θα τις υπερψηφίσουμε, χαρακτηρίζεται από αποσπασματικότητα και προχειρότητα.

Αποτελεί μια συρραφή αλλοτρίων διατάξεων, που δεν εντάσσονται σ' ένα ενιαίο πλαίσιο και παρουσιάζει αντιφατικότητες ή ακόμη και ρουσφετολογική διάθεση υπέρ των μεγάλων και ισχυρών συμφερόντων, που δραστηριοποιούνται στους κλάδους.

Διαπνέεται επίσης από τη συγκεντρωτική λογική της αφαίρεσης αρμοδιοτήτων και πόρων από την περιφέρεια προς το Υπουργείο και το κέντρο, ενώ δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικά ζητήματα, τα οποία ταλανίζουν τους χρήστες αυτών των υπηρεσιών, των συγκοινωνιών και των επικοινωνιών.

Γνωρίζουμε όλοι ότι μετά την απελευθέρωση των αγορών οι επιχειρήσεις συγκοινωνιών και επικοινωνιών οφείλουν να λειτουργήσουν διεπόμενες από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, του υγιούς ανταγωνισμού. Αυτή η υποχρέωση όμως χρησιμοποιείται κατά κόρον τόσο από την Κυβέρνηση όσο και από αυτούς που προσδοκούν σε οφέλη απ' αυτήν την εξέλιξη, για να ιδιωτικοποιηθούν δημόσιες υπηρεσίες αυτών των κλάδων και για να εκχωρηθεί εθνικός πλούτος σε ιδιώτες.

Αποσιωπάται όμως και υποτιμάται το γεγονός ότι αυτές οι επιχειρήσεις επιτελούν και κοινωνικό έργο, αφού η επικοινωνία και η μετακίνηση είναι βασικά κοινωνικά αγαθά. Για τη χώρα μας επιπλέον λόγω των ιδιαιτεροτήτων έχει και εθνική σημασία η πολιτική σ' αυτούς τους τομείς.

Όμως, η αγορά είναι καλός δούλος, αλλά κακός αφέντης, όταν λειτουργεί ανεξέλεγκτα. Δεν λαμβάνει υπ' όψιν ούτε την κοινωνική ανάγκη ούτε την εθνική προτεραιότητα. Έχει σας αποκλειστικό κριτήριο το κέρδος. Έτσι, απομακρυσμένα χωριά, μικρά νησιά και γενικότερα περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει κέρδος, δεν καλύπτονται συγκοινωνιακά, δεν υπάρχουν δρομολόγια των Κ.Τ.Ε.Λ., δεν υπάρχουν πτήσεις αεροπλάνων, δεν υπολογίζονται δρομολόγια πλοίων και γενικώς δεν καλύπτονται συγκοινωνιακά οι ανάγκες τους, ανάλογα μ' αυτές που επιβάλλουν οι καιροί και οι συνθήκες.

Για τον ίδιο λόγο οι ιδιώτες επιχειρηματίες του κλάδου των επικοινωνιών, δεν εγκαθιστούν κεραίες τηλεφώνου σε μέρη που δεν τους συμφέρει, όπου δεν υπάρχουν χρήστες.

Συνειδητοποιεί κάποιος μετά απ' αυτήν την εξέλιξη τη μεγάλη προσφορά του Ο.Τ.Ε., του Ο.Σ.Ε., της Ολυμπιακής, των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και των Κ.Τ.Ε.Λ. στην πατρι-

δα μας και αντιλαμβάνεται ποιες θα ήταν οι συνέπειες για τους κατοίκους της περιφέρειας κυρίως, αν δεν λειτουργούσαν παρά τα όποια προβλήματα παρουσιάζουν και με βάση το κριτήριο της αναγκαιότητας για καθολική πρόσβαση των πολιτών στις μετακινήσεις και στις επικοινωνίες.

Σας αναφέρω, χαρακτηριστικά, αυτό που συμβαίνει στο νομό μας –και συμβαίνει σ' όλους τους νομούς της περιφέρειας της πατρίδας μας- ο οποίος Νομός Τρικάλων είναι στη μεγαλύτερή του έκταση ορεινός και ημιορεινός και έχει πάνω από εκατόν πενήντα χωριά και οικισμούς, πολλά από τα οποία είναι απομακρυσμένα, το πρόβλημα, δηλαδή, στις μετακινήσεις των κατοίκων αυτών των χωριών, αφού τα δρομολόγια προς τα χωριά τους είτε είναι σπάνια είτε είναι ανύπαρκτα είτε δεν διέρχονται μέσα απ' αυτά τα χωριά. Το τοπικό Κ.Τ.Ε.Λ. παρ' ότι κάνει ό,τι μπορεί, οι δυνατότητές του και το νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του, δεν του επιτρέπουν ούτε το υποχρεώνουν να λύσει από μόνο του το πρόβλημα.

Δεν είναι για αυτούς τους ανθρώπους των ανωτέρω περιοχών, που στην πλειοψηφία τους είναι μεγάλης ηλικίας άνθρωποι και κτηνοτρόφοι, χαμηλής οικονομικής δυνατότητας, κοινωνικό δικαίωμα η μετακίνηση; Πώς θα πάνε στο γιατρό, πώς θα πάνε να αγοράσουν φάρμακα, πώς θα κάνουν τα ψώνια τους, αφού σε πολλά από αυτά τα χωριά δεν λειτουργούν καταστήματα; Πώς θα ανταποκριθούν και στις ανθρώπινες υποχρεώσεις τους; Τι θα κάνουν για να επιβιώσουν; Και εκφράζουν δικαιολογημένα παράπονα. Σ' όλα τα χωριά της περιφέρειας, κυρίως τα ορεινά, το πρώτο θέμα συζήτησης και το πρώτο αίτημα προς όλους όσους ασχολούνται με τα κοινά είναι αυτό.

Πρέπει να αντιμετωπίσει η πολιτεία αυτό το πρόβλημα άμεσα και αποτελεσματικά και, αν θέλετε, υπάρχει τρόπος. Μπορούν να επιδοτηθούν τα δρομολόγια των υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. στις άγονες γραμμές, έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν οι κάτοικοι αυτών των περιοχών, με τον ίδιο τρόπο που επιδοούνται τα εισιτήρια στις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης.

Η περιφέρεια είναι άλλη Ελλάδα; Γιατί οι κάτοικοί της αντιμετωπίζονται άνισα; Εμείς στο Π.Α.Σ.Ο.Κ. επεξεργαστήκαμε και σύντομα θα καταθέσουμε πρόταση νόμου για το πρόβλημα, με βάση την ισότητα αντιμετώπισης όλων των πολιτών απ' ενός και απ' ετέρου την καθολικότητα στην πρόσβαση στις συγκοινωνίες, αφού οι μετακινήσεις με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αποτελούν βασικό κοινωνικό αγαθό και θεμελιώδες δικαίωμα όλων.

Τέλος, κλείνοντας θα ήθελα να ασχοληθώ μ' ένα θέμα, το οποίο θεωρώ σημαντικό και αφορά τα Κ.Τ.Ε.Ο.. Η κατάργηση των διατάξεων του ν. 2963/2001 για περιορισμούς και προδιαγραφές στην ίδρυση και τη λειτουργία τους, οδηγεί σε κίνδυνο μονοπωλίου των ελέγχων των οχημάτων, αφού λίγοι και ισχυροί επιχειρηματίες θα έχουν τη δυνατότητα να ιδρύουν απεριόριστο αριθμό ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε βάρος των άλλων μικρών ανταγωνιστών.

Η επαναφορά του αριθμού των επτά κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά όμως η ταυτόχρονη άνιση και άδικη αφαίρεση του συνταγματικού, επιχειρηματικού δικαιώματος των ιδιοκτητών συνεργείων και των συνεταιρισμών να συμμετέχουν και να ιδρύουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα σε ήδη εγκριθέντα ή σε λειτουργούντα Κ.Τ.Ε.Ο. συνεταιρισμών αυτής της μορφής. Ο κλάδος των συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων θεωρεί ότι εμπαίζεται, αφού, όπως ισχυρίζονται, προ εξαμήνου το Υπουργείο τους διαβεβαίωσε ότι δεν θα αλλάξει το νομικό πλαίσιο σ' αυτό το ζήτημα.

Θα καταθέσω για τα Πρακτικά υπόμνημα-διαμαρτυρία του Συλλόγου Ιδιοκτητών Συνεργείων Επισκευών Αυτοκινήτων του Νομού Τρικάλων.

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

Επειδή οι εργαζόμενοι σ' αυτόν τον τομέα, στον τομέα της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζουν πολλά και μεγάλα προβλήματα, επειδή είναι και

γι' αυτούς αναφαίρετο δικαίωμα να ιδρύσουν, όπως όλοι οι άλλοι επιχειρηματίες ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., επειδή είναι απαράδεκτο σε κάποιον οικονομικά ισχυρό να επιτρέπεται να ιδρύσει και να λειτουργήσει μεγάλο αριθμό ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., ενώ ταυτόχρονα να απαγορεύεται σε ανθρώπους που απασχολούνται σ' αυτόν τον κλάδο του αυτοκινήτου να ιδρύσουν έστω και ένα μέσω συνεταιρισμών τους, τουλάχιστον, προσπαθώντας έτσι να επιβιώσουν στις δύσκολες συνθήκες, που διαμορφώνονται στο χώρο της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, επειδή οι διαμαρτυρίες τους και τα αιτήματά τους είναι νόμιμα, λογικά και δίκαια, σας καλώ, κύριε Υπουργέ, να αποσύρετε αυτές τις διατάξεις και να επαναφέρετε τους λογικούς περιορισμούς και τις απαραίτητες προδιαγραφές, που ισχύουν σήμερα με βάση τον προηγούμενο νόμο, οι οποίες είναι αποδεκτές από όλους και χρήσιμες για το κοινωνικό σύνολο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Χαΐδο που τήρησε και το χρόνο, όπως θα κάνει –πιστεύουμε- και ο κ. Γείτονας που έχει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Γείτονα, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ενοχλήθηκε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο εκλεκτός συνάδελφος για τους χαρακτηρισμούς που έκανε η Αντιπολίτευση όσον αφορά το νομοσχέδιο.

Όμως, κύριε συνάδελφε, δεν πρέπει να ενοχλήστε ή εάν ενοχλήστε θα πρέπει να απευθυνθείτε προς την Κυβέρνηση. Διότι, πραγματικά και αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα δείγμα της αντίληψης που έχει η δική σας Κυβέρνηση για την κοινοβουλευτική διαδικασία. Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχουμε πληθώρα αποσπασματικών διατάξεων, συρραφή άσχετων διατάξεων χωρίς να υπάρχει αρχή. Και δεν είναι μόνο αυτό που χαρακτηρίζει την αντίληψη της Κυβέρνησης. Αλλά και η κατ' εξακολούθηση συζήτηση των νομοσχεδίων όσο γίνεται με πιο συνοπτικές διαδικασίες και χωρίς τον απαραίτητο διάλογο. Και στο νομοσχέδιο αυτό δεν έγινε η ακρόαση των φορέων, φορέων που είναι σχετικοί με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και οι οποίοι έχουν αντιρρήσεις.

Δεν θα αναφερθώ σ' όλα τα άρθρα του νομοσχεδίου, γιατί ο εισηγητής μας αναλυτικά ανέφερε τις αντιρρήσεις μας επί της αρχής και σε ποια άρθρα συμφωνούμε ή διαφωνούμε. Στο λίγο χρόνο που έχω και για να τηρήσω και την προτροπή του Προέδρου, θα αναφερθώ στα άρθρα εκείνα που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Γιατί το λέω αυτό; Διότι, πριν από λίγες μέρες, συζητήσαμε εδώ και ψηφίστηκαν οι αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Τότε επισημάναμε –και το τονίζω- συνάδελφοι απ' όλες τις πτέρυγες και ο εισηγητής του νομοσχεδίου ο κ. Σταθάκης, γνώστης του θέματος, ορισμένα ζητήματα.

Το ένα έχει σχέση με το ότι δεν έχουν μόνο σημασία οι ρυθμίσεις του Κ.Ο.Κ., αλλά κυρίως η πιστή τήρηση και ο έλεγχος εφαρμογής της από τα εντεταλμένα αρμόδια όργανα. Ειπώθηκε δε με εμμονή ότι εκεί πάσχουμε. Επισημάναμε όμως, και ένα δεύτερο θέμα που έχει σχέση με την πολυπλοκότητα του ζητήματος της οδικής ασφάλειας. Είναι ένα πολυπαραγοντικό ζήτημα το πρόβλημα των τροχαίων δυστυχημάτων και τονίσαμε ότι απαιτούνται γι' αυτό συνδυασμένες και στοχευμένες παρεμβάσεις.

Εγώ, ιδιαίτερα, επεσήμανα μεταξύ των άλλων ότι, πέρα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, χρειαζόμαστε κώδικα οδικής συμπεριφοράς. Ουσιαστικά αυτό είναι που χρειαζόμαστε, το οποίο έχει σχέση με την αγωγή που ξεκινάει από το σχολείο, αλλά και με την εκπαίδευση των οδηγών, το σύστημα χορήγησης των αδειών, την ενίσχυση της παθητικής ασφάλειας και τη βελτίωση των προδιαγραφών ασφαλείας των κυκλοφορούντων οχημάτων. Και γιατί τα λέω αυτά; Διότι θα αναφερθώ στα άρθρα 15, 16 και 17 αυτού του νομοσχεδίου που είναι σχετικά.

Έρχομαι, λοιπόν, στο άρθρο 15 που περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη χορήγηση των αδειών και την εκπαίδευση οδηγών.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, δεν αντιμετωπίζετε πάλι το ζήτημα με ουσιαστικό τρόπο. Δεν το πιάνετε, δεν μπαίνετε στον πυρήνα του. Εσείς τι κάνετε; Όσον αφορά το θέμα των εξετάσεων, με την παράγραφο 9 του άρθρου 15 όλες τις αλλαγές τις

παραπέμπετε στις ελληνικές καλένδες, ουσιαστικά, μέσα από την ανάθεση σε απόφαση του Υπουργού. Το θέμα της θεωρητικής εξέτασης παραμένει ασαφές –μιλάτε στη διάταξη για κάποια μέτρα- και ως προς τις διαδικασίες και ως προς το περιεχόμενο. Και εγώ σας ρωτώ: Το περιεχόμενο της εξέτασης των οδηγιών δεν σας απασχολεί;

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι έχω μια σχετική εμπειρία και στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. –επομένως, είδα το θέμα της οδικής ασφάλειας από πλευράς υποδομών- και στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και στο Υγείας. Αλλά ας έρθω στο θέμα με βάση την εμπειρία μου στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Ποιο ήταν το μεγαλύτερο πρόβλημα για τα ατυχήματα; Το θέμα της ολισθηρότητας των δρόμων και της σχετικής ανικανότητας των Ελλήνων οδηγών να οδηγήσουν υπό βροχή, που μαθαίνουν να οδηγούν όλοι οι Ευρωπαίοι. Ως προς αυτό το ζήτημα, ας πούμε, το θέμα της εκπαίδευσης και εξέτασης σε τέτοιες καιρικές συνθήκες, πώς έχουμε προχωρήσει ελάχιστα.

Όσον αφορά το θέμα της πρακτικής εξέτασης. Αναφέρεστε, και σ' αυτό. Όπως λέτε, προβλέπετε ειδικά διαμορφωμένα κέντρα, όμως κι αυτά θα μείνουν στα χαρτιά. Δεν υπάρχουν τα σχετικά κονδύλια. Προβλέπετε ακόμα την εκτύπωση των διπλωμάτων με ενδεχόμενη ανάθεση, γιατί λέει η ρύθμιση «δύνανται», στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Μπορεί ασφαλώς αυτό να είναι καλύτερο για να είναι ασφαλέστερη η άδεια, να μην πλαστογραφείται κ.λπ.. Όμως, εάν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα –διοικητικά, οργανωτικά- και δεν γίνει η προετοιμασία, είναι ενδεχόμενο να πάθουμε και στα διπλώματα αυτό που έγινε με τα διαβατήρια. Απίστευτη ταλαιπωρία. Άρα, θα πρέπει και σ' αυτό το ζήτημα να προσέξετε ιδιαίτερα.

Αυτά περιορίζομαι να πω για το άρθρο 15, γιατί βλέπω ότι δεν έχω χρόνο. Και θέλω, πραγματικά, να τηρήσω την προτροπή του Προέδρου, ο οποίος οφείλω να πω, έχει σωστή αντίληψη του πώς πρέπει να εφαρμόζεται ο Κανονισμός. Και ο Κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται με τεκμήριο υπέρ των Βουλευτών, γι' αυτό και θέλω να τηρήσω την προτροπή του.

Με το άρθρο 16, τροποποιούνται οι διατάξεις των Κ.Τ.Ε.Ο.. Αναφέρθηκαν και άλλοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ. Ποιο είναι το ζητούμενο σήμερα απ' όλη τη λειτουργία Κ.Τ.Ε.Ο., δημοσιών και ιδιωτικών; Να ανεβάσουμε ποιοτικά το επίπεδο των ελέγχων. Να δώσουμε στα Κ.Τ.Ε.Ο. περισσότερες δυνατότητες, ώστε να γίνεται πλήρης και ουσιαστικός έλεγχος σε σχέση με τις προδιαγραφές ασφαλείας των αυτοκινήτων. Έχω την αίσθηση ότι με τις νέες ρυθμίσεις, συνολικά, κατεβαίνει το επίπεδο. Κατεβαίνουν τα standards λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο..

Η Ομοσπονδία Βιοτεχνών Επισκευαστών Αυτοκινήτων –δεν ακούσθηκε στην Επιτροπή γι' αυτό μίλησα και στην αρχή για έλλειψη διαλόγου, κύριε εισηγητή της Πλειοψηφίας. Έχει καταθέσει όμως, ένα λεπτομερές και, πραγματικά, τεκμηριωμένο υπόμνημα. Ξέρει το θέμα καλά και εκφράζει ριζικά την αντίθεσή της. Όπως λέει έχουμε ρυθμίσεις που είναι και αντισυνταγματικές και αντίθετες με τη σχετική κοινοτική οδηγία 96/96. Καταργείται με τις ρυθμίσεις, ουσιαστικά η προϋπόθεση περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την ίδρυση και λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. και καταργούνται οι ελάχιστες προϋποθέσεις στελέχωσης των Κ.Τ.Ε.Ο.. Προβλεπόταν στοιχειώδης στελέχωση και τώρα το θέμα θα μείνει εν κενώ, ώσπου να εκδοθεί υπουργική απόφαση.

Φέρате τη ρύθμιση, που, ουσιαστικά, έδινε χώρο στα ολιγοπώλια, εννοώ με την κατάργηση του περιορισμού των επτά. Το διορθώσατε και είναι θετικό. Όμως, απαγορεύετε τη δημιουργία Κ.Τ.Ε.Ο. από εκείνους τους ανθρώπους, από τους χιλιάδες βιοπαλαιστές, που δραστηριοποιούνται στην επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων. Πλήττετε τον κλάδο. Έτσι με τις ρυθμίσεις δεν έχουμε ούτε περισσότερη διαφάνεια, ούτε καλύτερη ποιότητα ελέγχων, ούτε ανταγωνισμό. Ουσιαστικά μ' αυτές τις ρυθμίσεις βάζετε σε μια ομηρία και δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και όπως είπα και προηγουμένως, δεν θα γίνει ποιοτική αναβάθμιση των ελέγχων.

Ποια είναι, επομένως, κύριε Υπουργέ –για να επανέλθω στο αρχικό μου θέμα, διότι όλη η τοποθέτησή μου έχει σχέση με την οδική ασφάλεια- η προστιθέμενη αξία για την οδική ασφάλεια,

σε σχέση με την ασφάλεια του αυτοκινήτου; Καμμία.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αν μάλιστα συνδυάσω τα παραπάνω και με τη ρύθμιση του άρθρου 17 τα πράγματα είναι χειρότερα. Σωστά βάζετε περιθώριο απόσυρσης στα σχολικά λεωφορεία –νομίζω ότι με την τροποποίηση το κατεβάζετε από τα είκοσι επτά έτη, στα είκοσι τρία- αλλά ουσιαστικά επιτρέπετε την κυκλοφορία μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ως νέων. Είχατε μάλιστα πει για εντεκαετούς ηλικίας, τώρα το κάνετε βελτιώνοντάς το επτά. Συνεπώς στον τομέα της ασφάλειας, σε σχέση με τις προδιαγραφές του αυτοκινήτου, δεν γίνονται συγκεκριμένα θετικά βήματα. Έχουμε, λοιπόν, αποσπασματικές ρυθμίσεις που πολλές φορές αντιβαίνουν στο γενικό στόχο που έχετε ως Κυβέρνηση –ή τουλάχιστον, που διακηρύσσετε ότι έχετε- για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Υπ' αυτήν την έννοια, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι δεν έχουμε καμμία υπεραξία με ένα σύνολο ρυθμίσεων τις οποίες φέρνετε, ώστε να προωθήσουμε το σημαντικό στόχο, την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας. Τα οδικά δυστυχήματα είναι πια μάλιστα, είναι συμφορά και για την Ελλάδα και για τον άλλο κόσμο. Άρα χρειάζεται στη χώρα μας να κάνουμε περισσότερα βήματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

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

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες συζητώντας επί της αρχής αναπτύξαμε τα επιχειρήματά μας, γιατί εμείς δεν συμφωνούμε στη γενική φιλοσοφία του νομοσχεδίου και το καταψηφίζουμε επί της αρχής.

Τώρα θα αναφερθώ αναλυτικά στα άρθρα:

Το άρθρο 1 που έχει και τη γενική θέση της δημιουργίας της αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες, το καταψηφίζουμε.

Το άρθρο 2 επίσης, το καταψηφίζουμε. Με την παράγραφο 1 παραχωρούνται στον Υπουργό, με αντιδεοντολογικό νομίζουμε τρόπο και έξω από κάθε κοινοβουλευτική λογική, υπερεξουσίες. Η Βουλή πρέπει να εκλέγει και να ελέγχει τα μέλη της επιτροπής. Παραδείγματος χάρη, πρέπει να ορίζονται με τα δύο τρίτα, με αυξημένη πλειοψηφία, από την επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Την παράγραφο 2 επίσης, την καταψηφίζουμε. Τα μέλη της επιτροπής ορίζονται στη βάση της ανταγωνιστικότητας. Δεν προσδιορίζονται τα όρια και οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες των μελών της επιτροπής, σε ό,τι αφορά ουσιαστικά θέματα για τις εμπορικές και ανταγωνιστικές πολιτικές.

Την παράγραφο 3 του άρθρου 2, αφού και πάλι ο έλεγχος της επιτροπής και τυχόν καθαιρέσή τους είναι αρμοδιότητα αποκλειστικά του Υπουργού και όχι της διακομματικής κοινοβουλευτικής επιτροπής, εμείς επίσης την καταψηφίζουμε.

Στην παράγραφο 4, η ανεξαρτησία της επιτροπής από ισχυρά συμφέροντα που εκπροσωπούνται από ανταγωνιστικές εταιρείες, δεν εξασφαλίζεται με τα προαναφερόμενα στο συγκεκριμένο άρθρο.

Στην παράγραφο 5 έχουμε διπλομισθία για όλα τα μέλη της επιτροπής, γεγονός που έχει πολλές αρνητικές διαστάσεις. Γι' αυτό την καταψηφίζουμε.

Την παράγραφο 6 την ψηφίζουμε.

Στο άρθρο 3, «κωλύματα και ασυμβίβαστα», λέμε «ναι» στην παράγραφο 1 και την ψηφίζουμε, «όχι» στην παράγραφο 2. Θα θέλαμε να συμπληρωθεί με την πρόταση: «Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής εκπίπτουν αυτοδικαίως από τις θέσεις τους, αν διαπιστωθεί ότι στα καθήκοντά τους δεν υπερασπίζονται το δημόσιο συμφέρον και οι πράξεις τους βλάπτουν τις αρχές της διαφάνειας και των μη τεκμηριωμένων επιστημονικών και εργασιακών δεδομένων. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η σύμφωνη γνώμη των διοικητικών συμβουλίων των δημοσίων

υπηρεσιών που σχετίζονται με τις εκάστοτε αποφάσεις».

Καταψηφίζουμε και τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 3.

Στο άρθρο 4 που έχει σχέση με τις αρμοδιότητες επίσης, λέμε «όχι» και συνδέεται με το άρθρο 1 το οποίο επίσης καταψηφίσαμε.

Το άρθρο 5, όπου αναφέρονται οι πόροι και η οικονομική διαχείριση της Α.Σ.Π., το καταψηφίζουμε.

Επίσης, καταψηφίζουμε το άρθρο 6, το άρθρο 7 και το άρθρο 8.

Στο κεφάλαιο Β', στο άρθρο 9 για τον ταχογράφο, ψηφίζουμε τα άρθρα 9 και 10. Στην παράγραφο 2 λέμε «ναι», εφόσον στοχεύει στην τήρηση του ωραρίου του οδηγού και την αναγνωρισιμότητα του οχήματος, αλλά όμως δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε εάν στοχεύει στην καταγραφή των προσωπικών δεδομένων που θα χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς. Εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν προσωπικά δεδομένα για άλλους σκοπούς, εμείς κατηγορηματικά λέμε «όχι».

Τις άλλες παραγράφους του άρθρου 10 τις ψηφίζουμε, όπως και τα άρθρα 11, 12, 13 και 14, παρά το ότι βλέπουμε στο άρθρο 14 την αποσπασματικότητα με την οποία αντιμετωπίζονται τα σοβαρά ζητήματα των οδικών μεταφορών. Υπάρχει έλλειμμα εθνικής στρατηγικής για τον ψηφιακό ταχογράφο. Τα περισσότερα ζητήματα παραπέμπονται προς λύσεις σε υπουργικές αποφάσεις.

Στο κεφάλαιο Γ', στο άρθρο 15, σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές και άλλες διατάξεις, λέμε «όχι» στην παράγραφο 1 του άρθρου 15, γιατί εμείς θέλουμε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για τα άτομα με αναπηρίες. Δεν είναι δυνατόν με εμβόλμες διατάξεις πρόχειρου χαρακτήρα να ρυθμίζονται τέτοιου είδους σοβαρά ζητήματα που απασχολούν το 10% του πληθυσμού. Δεν μας καλύπτει. Θα θέλαμε πολύ περισσότερα.

Ψηφίζουμε τις παραγράφους 2, 3, 4, 5 και 8 και όχι τις παραγράφους 6 και 7. Στην παράγραφο 8 λέμε «ναι», εφόσον οι υπάλληλοι-εξεταστές των νομαρχιακών διοικήσεων υπηρετούν στις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών. Παράλληλα πρέπει να αυξηθεί το επίδομα των εξετάσεων για τους αρμόδιους υπαλλήλους, ώστε να παρέχουν υπηρεσίες με διαφάνεια και αξιοκρατία.

Επίσης, ψηφίζουμε τις παραγράφους 9 και 10 του άρθρου 15.

Καταψηφίζουμε το άρθρο 16 για τα Κ.Τ.Ε.Ο. Αναπτύξαμε χθες το σκεπτικό μας. Εμείς είμαστε υπέρ των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. Δεν νομίζουμε ότι με τα ιδιωτικά μπορούν τα πράγματα να αντιμετωπιστούν σωστά. Είναι πιο ευάλωτα ακόμη, παρά το ότι δεν υπάρχουν προβλήματα. Τώρα έχουν δημιουργηθεί ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και είπαμε και ποιες παρατηρήσεις είχαμε να κάνουμε στο συγκεκριμένο άρθρο χθες. Να μην τις επαναλαμβάνουμε.

Το άρθρο 17, «Ρυθμίσεις θεμάτων για τις επιβατικές μεταφορές» το ψηφίζουμε, εκτός από την παράγραφο 2 που θέλουμε να μειωθεί το όριο τουλάχιστον από τα είκοσι επτά στα είκοσι έτη.

Στην παράγραφο 6 του άρθρου 17 λέμε «ναι», στην παράγραφο 7 λέμε «όχι». Θέλουμε να μειωθούν τα όρια. Επίσης, λέμε «ναι» στην παράγραφο 8 και «όχι» στην παράγραφο 9 που αφορά τα ταξί. Πρέπει να γίνει αναλογιστική μελέτη και ανάλυση να δοθεί ή όχι παράταση και για πόσο χρονικό διάστημα. Ούτως ή άλλως ανέπτυξε ένα πολύ ενδιαφέρον σκεπτικό χθες και ο κ. Μάνος. Δεν μπορεί τα ταξί τα οποία τόσο πολύ φθείρονται να κυκλοφορούν για τόσα πολλά χρόνια, γιατί είναι και ταλαιπωρία για τους επιβάτες, αλλά υπάρχουν και κίνδυνοι που είναι και το σοβαρότερο.

Στην παράγραφο 10 του άρθρου 17 λέμε «όχι». Αναφέρεται σε ειδικές κατηγορίες που κυκλοφορούν με μειωμένο εισιτήριο και λέει ότι πρέπει κάθε χρόνο να προσδιορίζεται το καταβλητέο ποσό. Εμείς πιστεύουμε ότι αυτές οι κατηγορίες, όπως είναι οι μαθητές, όπως είναι οι ανάπηροι, δεν θα πρέπει να πληρώνουν καθόλου εισιτήριο. Μπορεί να καλύπτονται από άλλους όρους που πρέπει να φροντίσει η πολιτεία.

Το άρθρο 18 αναφέρεται στο Εμπορευματοτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης. Πρέπει να γίνει Εμπορευματοτικό Κέντρο στη

Θεσσαλονίκη. Βέβαια το να δεσμευτεί ένας χώρος, ο οποίος είναι μέσα στην πόλη και να την φορτώσει με πρόσθετη κυκλοφορία, νομίζουμε ότι είναι ένα πρόβλημα σοβαρό και δεν καλύπτεται με αυτόν τον τρόπο. Υπάρχουν πολλές ενστάσεις από τους Θεσσαλονικείς, γι' αυτό και εμείς είμαστε επιφυλακτικοί απ' αυτήν την άποψη.

Στο άρθρο 19 «Ρυθμίσεις θεμάτων φορτηγών δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης» λέμε «ναι» σε όλες τις παραγράφους, εκτός από την πρώτη παράγραφο.

Στο άρθρο 20 «ρυθμίσεις για συνεργεία εξυπηρέτησης οχημάτων» λέμε «ναι» με κάποιες επιμέρους επιφυλάξεις που δεν υπάρχει χρόνος να τις αναπτύξουμε.

Στο άρθρο 21 «όχι» εκτός από την παράγραφο 1η'. Στην παράγραφο 2 λέμε «όχι».

Θα με συγχωρήσετε αλλά στο άρθρο 19 θα ήθελα να προσθέσω και κάτι άλλο. Η παράγραφος 1 αφορά την έδρα των φορτηγών αυτοκινήτων και δεν αντιμετωπίζει ολοκληρωμένα τις μεταφορές και τα προβλήματα που μέχρι τώρα έχουν προκύψει. Αντιμετωπίζει αποσπασματικά το θέμα. Χρειάζεται να δημιουργηθεί νέο θεσμικό πλαίσιο για τις μεταφορές σε κάθε νομό της χώρας και μεταξύ αυτών θα λαμβάνει υπόψη του τις προτάσεις των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων και των εμπλεκόμενων φορέων.

Για τη φύλαξη των κτιριακών εγκαταστάσεων του Υπουργείου Μεταφορών να γίνουν προσλήψεις κατάλληλου προσωπικού με μόνιμη σχέση εργασίας και να μην ανατεθεί σε ιδιωτική εταιρεία φύλαξης.

Το άρθρο 21 παράγραφος 1στ': Για τη λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου που προγραμματίζει τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στα δημόσια ΚΤΕΟ να προσληφθεί μόνιμο προσωπικό.

Είναι ανάγκη για την κάλυψη της απαιτούμενης ανάγκης, για την προμήθεια των αναγκαίων για την εκτύπωση των νέων εντύπων οδήγησης να γίνει αναλογιστική μελέτη ώστε η πίστωση να είναι συγκεκριμένη.

Είμαστε αντίθετοι στην ίδρυση θυγατρικών εταιρειών και στην απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Το σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως μικρό τερματικό χωρίς τέλη διέλευσης απραχαιωμένο στο μεγαλύτερο μέρος του με ελάχιστο εμπορευματοικό έργο δεν αντέχει τα λειτουργικά έξοδα της πολυδιάσπασης και πολύ περισσότερο τον ανταγωνισμό.

Διαφωνούμε απόλυτα με το άρθρο 22 παράγραφος 3 που προβλέπει την αναπροσαρμογή των καταστατικών των ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ με συνέπεια την αλλαγή των συμβάσεων και κανονισμών εργασίας μονομερώς από το κράτος και τον διαχωρισμό των εργαζομένων σε παλαιούς και νέους που θα έχει ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των εργασιακών και μισθολογικών κατακτήσεων των εργαζομένων.

Τώρα, όσον αφορά το άρθρο 23 για τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες: Και στα ζητήματα της ευρυζωνικότητας το νομοσχέδιο ακολουθεί την ίδια φιλοσοφία ότι εκχωρούμε, ξεπουλάμε κυριολεκτικά, ή μάλλον τα δίνουμε δωρεάν, αυτά που με τόσο κόπο και με θυσίες του ελληνικού λαού έχουν συγκεντρωθεί, όπως εδώ στην περιουσία του Ο.Τ.Ε. Από πουθενά δεν φαίνεται ότι έχει γίνει η απαιτούμενη διαδικασία που περιγράφεται σε μια σειρά παραγράφου στο άρθρο 23. Εδώ καθορίζονται χρονικά όρια για να απαντήσουν μια σειρά δημόσιοι οργανισμοί σε αιτήσεις παρόχων ηλεκτρονικών επικοινωνιών. Τα όρια ποικίλουν κατά περίπτωση από δύο εβδομάδες έως δύο μήνες και εάν μέχρι τότε δεν δοθεί απάντηση ο πάροχος νομιμοποιείται να κάνει ό,τι θέλει. Γιατί θα πρέπει η Βουλή να νομιμοποιεί προκαταβολικά τις όποιες παρανομίες; Και έρχεται μετά η παράγραφος 5 που καθορίζει ποιοι θα δίνουν άδεια σε κάποιες εξαιρετικές περιπτώσεις προκειμένου να περάσει ένα καινούργιο δίκτυο από μια περιοχή. Στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κάποιοι μόνιμοι οργανισμοί. Στις περιπτώσεις των αρχαιολογικών χώρων όμως, αρκεί η γνώμη του εκάστοτε Υπουργού. Δεν πρέπει να αμφιβάλουμε ότι ο Υπουργός θα δίνει πολύ πιο εύκολα την άδεια διέλευσης από ό,τι οι μόνιμες επιτροπές όπως παραδείγματος χάρι το ΓΕΕΘΑ ή το Αρχαιολογικό Συμβούλιο. Και αναρωτιέται γιατί χρειάζεται μια τέτοια προσθήκη στο νομο-

σχέδιο. Η απάντηση μοιάζει να είναι ότι πρόκειται να σκαφτεί το κέντρο της Αθήνας από κάποιους παρόχους και ο κύριος Υπουργός θα μπορεί να τους δίνει την άδεια να παρακάμπτουν την αυστηρή Αρχαιολογική Υπηρεσία. Εμείς εδώ θέλουμε να επισημάνουμε –το είπα και χθες– ότι τόσο αρχαιολογικά μνημεία που έχουμε και τα περισσότερα μπορεί ακόμη να είναι θαμμένα δεν πρέπει να τα καταστρέψουμε με τέτοιου είδους προχειρότητες. Το άρθρο 23 είναι ένα άρθρο που δε νομίζουμε ότι εξυπηρετεί την προώθηση της ευρυζωνικότητας. Η ευρυζωνικότητα τον τελευταίο καιρό προχωράει σχετικά καλά και δεν είναι ανάγκη να παραδώσουμε τα πάντα στους ιδιώτες που προσπαθούν να εκμεταλλευτούν, για να μπορέσουμε να έχουμε αν θέλουμε σωστές υπηρεσίες στο μέλλον.

Στο άρθρο 24 για την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων: Με το άρθρο αυτό διευρύνονται ορισμένες από τις αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ. σε ό,τι αφορά την κατανομή του ραδιοφάσματος και τη χορήγηση αδειών κατασκευής κεραιών. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η υπάρχουσα διαδικασία σύστασης μόνιμων και εκτάκτων επιτροπών και ομάδων εργασίας. Το μεγάλο θέμα σε ό,τι αφορά τη λειτουργία της Ε.Ε.Τ.Τ. μέχρι σήμερα είναι η ευνοϊκή στάση που έχει κρατήσει έναντι των ιδιωτών ανταγωνιστών του Ο.Τ.Ε. για την οποία και έχουμε αναφερθεί κατ' επανάληψη. Η ρίζα του κακού έχει να κάνει με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για το οποίο ευθύνες έχουν τόσο το Π.Α.Σ.Ο.Κ. το οποίο το έφερε στη Βουλή το 2000, όσο και η Νέα Δημοκρατία η οποία όχι μόνον δεν το βελτίωσε αλλά έφερε και μια προς το χειρότερο τροποποίηση. Σύμφωνα με το πλαίσιο η Ε.Ε.Τ.Τ. έχει τη δυνατότητα να νομοθετεί, να ελέγχει και να τιμωρεί, εξουσίες τις οποίες δεν έχει καμία αντίστοιχη επιτροπή σε όλη την Ευρώπη.

Παράλληλα, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας μετέφερε την αρμοδιότητα του διορισμού του Προέδρου και των Αντιπροέδρων της Ε.Ε.Τ.Τ. στην Κυβέρνηση και με τον τρόπο αυτό εξέλειπε και η όποια μικρή δυνατότητα ευρύτερης διερεύνησης.

Και μια τελευταία παρατήρηση: Μια τροπολογία που έχουμε καταθέσει και ζητούμε να προστεθεί σαν άρθρο 25 Α' έχει σχέση με τους μηχανικούς στον κλάδο μηχανικών όπου στο άρθρο 21 παράγραφος 2 προβλέπεται η καταβολή ειδικού επιδόματος τρία τις χιλιάδες στους μόνιμους και με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλους του δημοσίου, των περιφερειών, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και άλλων, που έχουν διοριστεί στον κλάδο Τ.Ε.Ε. μηχανικών με τυπικό προσόν το πτυχίο των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και των ισότιμων προς τα ΤΕΙ σχολών του εσωτερικού και του εξωτερικού. Από τις ως άνω διατάξεις κύριε Υπουργέ, εξαιρούνται χωρίς κανένα ουσιαστικό λόγο οι εργαζόμενοι Τ.Ε. μηχανικοί των ΤΕΙ ειδικότητας πληροφορικής και γι' αυτό έχουμε κάνει μια τροπολογία και ζητούμε να προστεθούν και αυτοί. Παρακαλώ να το εξετάσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα έρθω στα συγκεκριμένα θέματα διατάξεων τα οποία δημιουργούνται με αυτό το σχέδιο νόμου. Και δυστυχώς, τα θέματα είναι πολλά και είναι και σημαντικά. Παρόλο που είναι ένα νομοσχέδιο «σκούπα», δημιουργεί προβλήματα τα οποία αν δεν διορθωθούν πριν ολοκληρωθεί αυτή η συνεδρίαση, για πολύ καιρό δυστυχώς θα συζητάμε γι' αυτά.

Ξεκινώ από την ίδρυση της αρχής συντονισμού πτήσεων. Είχα την ευκαιρία και προχθές στην επερώτηση για την Ολυμπιακή Αεροπορία να τοποθετηθώ. Η δημιουργία αυτής της αρχής με τη συγκεκριμένη σύνθεση η οποία προβλέπεται δίνει ένα πλεονέκτημα στον ανταγωνισμό της Ολυμπιακής. Και ο ανταγωνισμός της Ολυμπιακής δεν είναι αφηρημένος δεν είναι εκεί και ως έτυχε, είναι απολύτως συγκεκριμένος. Και στον ανταγωνισμό αυτό δίνεται η δυνατότητα να έχει διπλάσια εκπροσώπηση μέσα στη συγκεκριμένη επιτροπή όταν είναι γνωστό ότι αυτή η ένωση αερομεταφορέων η οποία υπάρχει και εδρεύει εντός του βασικού ανταγωνιστή της Ολυμπιακής και

καθοδηγείται απολύτως από αυτόν και χρησιμοποιήθηκε επανειλημμένως στο παρελθόν ακόμη και στο πρόσφατο προκειμένου να κινεί διαδικασίες στις Βρυξέλλες κατά της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Μπορείτε λοιπόν, κύριε Υπουργέ, αν δεν θέλετε να θεωρηθεί ότι θίγεται αποκλειστικά και επί σκοπώ η Ολυμπιακή Αεροπορία να βγάλετε όλους τους εκπροσώπους των αεροπορικών εταιρειών μέσα από την επιτροπή αυτή και απλώς οι αεροπορικές εταιρείες να έχουν το δικαίωμα ακρόασης και υποβολής συγκεκριμένων αιτημάτων και απόψεων. Δεν θα αλλάξει απολύτως τίποτα. Πιστέψτε με. Δώστε λοιπόν το δικαίωμα να υπάρχει μια πραγματικά ανεξάρτητη διαδικασία προκειμένου να καθορίζονται τα SLOTS.

Το δεύτερο για το οποίο ήθελα να μιλήσω είναι μια διάταξη η οποία μου προκαλεί πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και περιέργεια. Υπήρχαν τα δημόσια ΚΤΕΟ. Τα δημόσια ΚΤΕΟ ταλάνισαν επειδή ήταν λίγα στον αριθμό, επειδή είχαν αναπτυχθεί φαινόμενα μέσα εκεί διαφόρων συναλλαγών, τους ιδιοκτήτες ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων κυρίως αλλά και δημόσιας χρήσης και φορητών κ.ο.κ. επί πάρα πολλά χρόνια. Προκειμένου να σταματήσουν όλα αυτά τα φαινόμενα δώσαμε τη δυνατότητα να δημιουργηθούν ιδιωτικά ΚΤΕΟ το 2001 με διατάξεις οι οποίες συζητήθηκαν αναλυτικά και οι οποίες λειτούργησαν στην πράξη. Αυτή τη στιγμή λοιπόν πιστεύω ότι η κατάσταση στα ΚΤΕΟ έχει βελτιωθεί και έχει βελτιωθεί επ' ωφελεία των ιδιοκτητών των αυτοκινήτων οι οποίοι με άνεση μπορούν πλέον να πηγαίνουν, δεν υπάρχει πια αυτός ο συνωστισμός που υπήρχε παλαιότερα και πιστεύω ότι τα φαινόμενα διαφθοράς έχουν κατασταλεί απολύτως εάν δεν έχουν εξαλειφθεί, διότι ο πολίτης έχει τη δυνατότητα επιλογής.

Είχαν ζητήσει οι ιδιοκτήτες συνεργείων το 2001 να έχουν τη δυνατότητα μέσα στο χώρο του ιδίου του συνεργείου να ιδρύουν Κ.Τ.Ε.Ο. εάν και εφόσον υπήρχαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις. Και το είχαμε αρνηθεί. Το είχε αρνηθεί σύσσωμη η Βουλή και είχε γίνει απολύτως κατανοητό και καταλήξαμε ότι δεν μπορεί να γίνει αυτό εντός του ιδίου χώρου.

Σήμερα, βλέπουμε ότι έχετε εδώ μια διάταξη η οποία δίνει το δικαίωμα να μην υπάρχει άλλος ανταγωνιστής πέραν ουσιαστικά της ήδη εγκατεστημένης εδώ εταιρείας η οποία ελέγχει αμέσως ή έμμεσα ένα μεγάλο αριθμό ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

Και ερωτώ. Είχαμε μια κατάσταση με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. η οποία έπρεπε να αλλάξει και έπρεπε να μην υπάρχει αυτό το κρατικό μονοπώλιο. Πάμε τώρα να δημιουργήσουμε αντιθέτως ένα ιδιωτικό μονοπώλιο, δίδοντας μια σειρά από δυνατότητες τις οποίες θεωρώ απαράδεκτες και αδιανόητες; Γιατί δεν έχουν δικαίωμα οι ιδιοκτήτες συνεργείων σε έναν άλλο χώρο να έχουν μια δεύτερη επιχειρηματική δραστηριότητα; Και τι είναι όλη αυτή η ιστορία με τους πρώτους βαθμούς συγγενείας; Να οδηγούμε δηλαδή την αγορά, κύριε Υπουργέ, σε μια στρέβλωση, να τους οδηγούμε να δημιουργούν εταιρείες με αχυρανθρώπους; Αυτή είναι η λογική την οποία προσπαθούμε να δώσουμε στην αγορά; Θεωρώ ότι πρέπει η διάταξη αυτή να φύγει και να αφεθούν τα πράγματα ως είχαν και λειτουργούν πάρα πολύ σωστά.

Υπάρχει και το όριο της απόστασης των 100 μέτρων από κτήρια. Αυτό που θέλω να σας ρωτήσω είναι, η κατάργηση του ορίου των 100 μέτρων ισχύει και για ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ή ισχύει μόνο για τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.; Δηλαδή, σε δυσμενή θέση μπαίνουν αποκλειστικά και μόνο με τη διάταξη αυτή τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. και όχι τα ιδιωτικά;

Θεωρώ λοιπόν, ότι εάν απαιτεί η συγκεκριμένη εταιρεία, η οποία ελέγχει τα περισσότερα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., να περιοριστούν με κατάργηση ουσιαστικά του δικαιώματος οι άνθρωποι οι οποίοι γνωρίζουν την αγορά, γνωρίζουν αυτό το επάγγελμα και θα μπορούσαν να αποτελέσουν έναν ουσιαστικό ανταγωνιστή προκειμένου να λειτουργήσει η αγορά καλύτερα, τότε θα ανοίξουμε την πόρτα για ένα πανίσχυρο ιδιωτικό μονοπώλιο το οποίο θα επιβάλει τους όρους του.

Το δεύτερο πράγμα που θα ήθελα να παρατηρήσω, έχει να κάνει με τα TAXI.

Κύριε Υπουργέ, οι πολίτες δεν έχουν συνδικαλισμό. Οι συνδι-

καλιστές των πολιτών είναι το πολιτικό σύστημα, είναι οι πολιτικοί, είναι οι Υπουργοί. Αυτοί πρέπει να φροντίζουν προκειμένου να λειτουργούν τα πράγματα, προκειμένου να υπάρχει μια ευπρεπής κατάσταση στα TAXI. Και αυτό το οποίο γνωρίζετε και το γνωρίζουν οι πάντες στην Αίθουσα αυτή, είναι ότι η κατάσταση είναι πολλές φορές δυσάρεστη.

Πρέπει να σας πω ότι στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, τα μεγαλύτερα παράπονα από τους ξένους επισκέπτες και τα περισσότερα αρνητικά σχόλια από το διεθνή Τύπο, αφορούσαν τη συμπεριφορά των TAXI, ιδιαίτερα εδώ στην Αθήνα.

Υπήρξαν διατάξεις τις οποίες είχαμε θεσπίσει, δίνοντας ταυτοχρόνως και στους ταξιτζήδες μια σειρά από κίνητρα προκειμένου να βελτιώσουν την κατάσταση του αυτοκινήτου τους. Ανανεώθηκαν 6.000 αυτοκίνητα, ανανεώθηκε το σύνολο του στόλου. Υπήρχαν σακαράκες που κυκλοφορούσαν στους δρόμους, οι οποίες έφυγαν από τη μέση. Υπήρχαν διατάξεις οι οποίες έβαζαν μια σειρά από ποινές, όταν υπήρχαν εύλογες παραβάσεις οι οποίες μάλιστα από όργανα του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης μπορούσαν να εντοπιστούν.

Η πρώτη κίνηση την οποία έκανε η Κυβέρνησή σας, μόλις ξεκίνησε η πρώτη Σύνοδος της Βουλής, ήταν να καταργήσει αυτές τις διατάξεις. Σήμερα τα TAXI λειτουργούν πάλι σαν παράνομα λεωφορεία. Η κατάσταση σε πολλές περιπτώσεις είναι τριτοκοσμική.

Έρχεστε εδώ και κάνετε δύο πράγματα. Πρώτον, τους δίνετε τη δυνατότητα πάλι να αυξήσουν τον χρόνο ζωής των αυτοκινήτων. Πού; Σε μια πόλη όπως είναι η Αθήνα, η οποία έχει ένα τεράστιο πρόβλημα σωματιδίων στην ατμόσφαιρα, όπου υπάρχουν τεράστια προβλήματα, εσείς τους δίνετε το περιθώριο από δέκα χρόνια που ήταν ο χρόνος ζωής τους, να πάνε στα δώδεκα. Θεωρώ ότι είναι απολύτως λανθασμένο. Και παρακαλώ όλη την Αίθουσα να σκεφθεί πάρα πολύ καλά και να λειτουργήσει εις όφελος των πολιτών, οι οποίοι είναι ανυπεράσπιστοι και καλούνται πάρα πολλές φορές να πληρώσουν τα επίχειρα μιας τάξης και κάποιων λίγων ή και αρκετών εκπροσώπων της, οι οποίοι θεωρούν ότι μπορούν να λειτουργούν κατά το συγκεκριμένο τρόπο.

Το τρίτο το οποίο θα ήθελα να σας πω για τους λεωφορειόδρομους της Θεσσαλονίκης. Με πολύ μεγάλο κόπο ιδρύσαμε λεωφορειόδρομους. Οι πάντες διαμαρτύρονται διότι θέλουν να έχουν το χώρο δικό τους. Εάν όμως δεν ενισχύσουμε την έννοια των μέσων μαζικής μεταφοράς, νομίζετε ότι θα πάει μακριά η ιστορία στα μεγάλα αστικά κέντρα; Πιστεύετε ότι δεν θα δημιουργηθούν σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, ιδιαίτερα μεγάλα προβλήματα;

Εάν, λοιπόν, θέλουμε να παραχωρούμε το χώρο σε οποιοδήποτε άλλο μέσον και να το αφαιρούμε από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, πιστεύω ότι κάνουμε λάθος. Μέχρι σήμερα το είχατε τηρήσει και σας είχα υποστηρίξει δημόσια και επανειλημμένα. Δεν καταλαβαίνω γιατί ξαφνικά δίδεται αυτή η δυνατότητα να καταληφθούν οι λεωφορειόδρομοι.

Σας πληροφορώ λοιπόν, ότι αύριο το επόμενο αίτημα των ταξιτζήδων της Αθήνας, θα είναι να καταλάβουν και τους εδώ λεωφορειόδρομους και δεν θα έχετε ερείσματα να τους πείτε όχι και πιστεύω ότι θα έχει υποχωρήσει άλλη μια φορά εις βάρος των πολιτών των μεγάλων πόλεων, η ποιότητα στη δημιουργία συνθηκών καλής κυκλοφορίας.

Κάνετε εδώ μια ευεργετική ρύθμιση για το αστικό ΚΤΕΛ της Πάτρας. Και ήθελα να ρωτήσω. Το αστικό ΚΤΕΛ της Πάτρας, έχει ευεργετηθεί επανειλημμένα από την ελληνική πολιτεία και σε βάρος των φορολογουμένων. Επανειλημμένα μάλιστα το Υπουργείο Μεταφορών, έχει εκδώσει Υπουργικές αποφάσεις χωρίς εξουσιοδότηση νόμου, παράνομες δηλαδή, προκειμένου το αστικό ΚΤΕΛ της Πάτρας να ευεργετηθεί ακόμη μια φορά. Έχω εδώ ένα μεγάλο αριθμό αποφάσεων τέτοιων, διαρκείς παρατάσεις κυκλοφορίας λεωφορείων του αστικού ΚΤΕΛ της Πάτρας.

Έρχεστε λοιπόν σήμερα, μαζί με τον Υπουργό Οικονομικών και χαρίζετε 7.000.000 ευρώ. Έναντι ποιού ανταλλάγματος γίνεται αυτό; Μπαίνουν ειδικοί όροι στο αστικό ΚΤΕΛ της Πάτρας υπέρ των πολιτών της Πάτρας; Μπαίνουν ειδικοί όροι, οι οποίοι

θα προστατεύουν την μειοψηφία των υπολοίπων μετόχων του συγκεκριμένου ΚΤΕΛ ή όλα θα τα καρπωθεί ο ένας και μόνο μεγαλοεπιχειρηματίας ο οποίος κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό μετοχών μέσα στο ΚΤΕΛ της Πάτρας;

Σας παραθέτω λοιπόν κύριε Υπουργέ, αυτές τις αποφάσεις.

Και έρχομαι τώρα σε μια τροπολογία η οποία αφορά το ΚΤΕΛ της Κρήτης. Στην Αίθουσα αυτή πριν από περίπου τρία χρόνια, το 2003, τα θεωρεία αυτά ήταν γεμάτα από εκπροσώπους των ΚΤΕΛ του Ηρακλείου, των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Λασιθίου. Όλοι αυτοί είχαν έλθει εδώ μετά από μια τεράστια φασαρία η οποία υπήρχε και η οποία φασαρία, είχε μάλιστα και πολιτικό πάτρωνα. Καιγόταν παλιά κουφάρια λεωφορείων στα όρια των νομών Ρεθύμνου και Χανίων και καιγόταν αυτά από πολιτική προτροπή.

Έχουμε τους γνωστούς –αγνώστους που καίνε με μολότωφ και τους καταδικάζουμε και ορθώς, αλλά εδώ είχαμε γνωστούς –γνωστούς, οι οποίοι οδηγούσαν στο κάψιμο. Και το Υπουργείο αδρανεί επί τρία χρόνια και δεν επιβάλλει τις διατάξεις του νόμου και δεν έχετε εκδώσει ακόμη όλη αυτή τη μελέτη η οποία θα οδηγήσει σε μια απόφαση για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει η οριστική ρύθμιση; Και έρχεται τώρα ο καθένας και μπορεί να ισχυρισθεί ότι δεν λειτουργεί το ΚΤΕΛ της Κρήτης. Βεβαίως μπορεί να το ισχυρισθεί και βεβαίως υπάρχει με επιπολαιότητα αυτή η αντίληψη νονών η οποία κυριαρχεί αυτήν τη στιγμή.

Ξέρετε όμως που θα οδηγηθούμε; Θα οδηγηθούμε σε μια εσωτερική ρήξη μέσα στην Κρήτη με κύρια ευθύνη της δικής σας Κυβέρνησης, η οποία αυτό το οποίο κάνει είναι να είναι και με τη μία και με την άλλη πλευρά και κάτω από το τραπέζι να υπόσχεται στους μεν και στους δε ότι θα σφαχθεί το πολιτικό σύστημα στην ποδιά του ΚΤΕΛ Χανίων ή στην ποδιά του ΚΤΕΛ Ηρακλείου. Είναι πολιτεία αυτή; Είναι σοβαρότητα αυτή για το πολιτικό σύστημα;

Εγώ λοιπόν σας καλώ, να μη συζητηθεί ούτε αυτή, ούτε να έρθει καμία άλλη τροποποίηση παρά μόνο μία. Αυτή που θα ρυθμίζει μόνιμα το θέμα του τρόπου διαμερισμού των εσόδων των δύο ΚΤΕΛ με μια αξιόπιστη μελέτη την οποία ήσασταν υποχρεωμένοι να καταθέσετε εδώ και τρία χρόνια.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούπρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν την Συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος – 21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων είκοσι εννέα μαθητές και τρεις συνοδοί- δάσκαλοι από το 1ο Δημοτικό Σχολείο Παλαιού Φαλήρου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χριστοδουλάκης.

Μόνο θα παρακαλέσω να πείτε πρώτα τα της Κρήτης, κύριε συνάδελφε και μετά τα υπόλοιπα, γιατί ξεπερνάτε τον χρόνο. Απλώς πρόκειται για μια παραίνεσή μου, κύριε Χριστοδουλάκη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν, θα μπορούσε να σχηματίσει κανείς την εντύπωση ότι η προσπάθεια να συσταθεί αυτή η αρχή για το σχεδιασμό και την κατανομή των πτήσεων είναι μία σωστή επιλογή, δεδομένου ότι αυξάνονται πάρα πολύ οι κυκλοφορίες πάνω από τα αεροδρόμια της χώρας, πλην όμως, νομίζω ότι γίνεται με τέτοια αδεξιότητα και προχειρότητα που εισάγει ευρύτερα ζητήματα για το πώς λειτουργούν οι ανεξάρτητες αρχές στη χώρα μας.

Είναι σαφές ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις χρειάζονται ρυθμιστικές αρχές εποπτείας. Θεωρώ, όμως, εξαιρετικά παράδοξο από τη μία μεριά η Κυβέρνηση με το που ανέβηκε στην εξουσία να καταργεί τη ρυθμιστική αρχή θαλασσίων μεταφορών και να έρχεται τώρα και να θεσπίζει νέες ρυθμιστικές αρχές για ήσσονος σημασίας ζητήματα.

Πιστεύω, ότι θα έπρεπε αυτή η αρχή είτε να ενταχθεί σε μία ενιαία, μεγάλη και ισχυρή ρυθμιστική αρχή μεταφορών, είτε να

υπαχθεί και αυτή στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπως υπήχθη ένα τμήμα της ρυθμιστικής αρχής θαλασσίων μεταφορών με την εποπτεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας η οποία πρακτικά είναι και αυτή μία αρχή που καθορίζει με γνωστούς κανόνες και ρυθμίζει την κυκλοφορία των πτήσεων.

Το δεύτερο το οποίο εισάγει η ρύθμιση του Υπουργείου Μεταφορών είναι ότι διασπά για άλλη μία φορά ένα βασικό αξίωμα στο οποίο στηρίχθηκε ο δημοσιονομικός σχεδιασμός της χώρας τις τελευταίες δεκαετίες. Δίνει τη δυνατότητα σ' αυτή την αρχή, παρά την ισχυρή θεσμική συγκρότηση την οποία έχει να εισπράττει τέλη και να ανοίγει και να διαχειρίζεται δικό της ειδικό λογαριασμό. Εγώ πιστεύω ότι αυτό είναι μέγα λάθος, κύριε Υπουργέ. Δεν θα πρέπει οι εισπράξεις να πραγματοποιούνται από καμία άλλη αρχή εφόσον αφορούν τέλη προς το δημόσιο, παρά μόνο από το Υπουργείο Οικονομικών. Και η λειτουργία της αρχής αυτής εφόσον εξακολουθείτε να θέλετε να την έχετε ανεξάρτητη, θα πρέπει να γίνεται μέσω του κρατικού προϋπολογισμού όπως γίνεται και σε άλλες περιπτώσεις.

Πρέπει, δε εδώ να σας πω ότι ηχεί εντελώς παράταιρα και παράδοξα αυτό το οποίο λέγατε προεκλογικά ότι εσείς θα μικρύνετε και θα καταργήσετε τους ειδικούς λογαριασμούς. Και μόνο σ' αυτό το νομοσχέδιο το οποίο έχουμε τώρα μπροστά μας συστήνεται ένας νέος και επεκτείνεται η ισχύς ενός υφισταμένου ειδικού λογαριασμού, του ΕΧΙΟ.

Ξανά μπαίνει το θέμα της μισθολογικής αντιμετώπισης των ρυθμιστικών αρχών. Πιστεύω, ότι είναι αδιανόητο κάθε ρυθμιστική αρχή να έχει δική της προνομιακή, ειδική, μισθολογική μεταχείριση. Πρέπει και αυτά τα θέματα να αντιμετωπιστούν ενιαία είτε με βάση ένα προσαυξημένο μισθολόγιο του δημόσιου τομέα, όπως ισχύει σήμερα, είτε με βάση ένα ενιαίο ειδικό μισθολόγιο για όλες ανεξαιρέτως τις ανεξάρτητες αρχές.

Υπάρχουν τώρα και ορισμένα άλλα θέματα τα οποία επίσης εγείρουν την περιέργεια. Πρώτα από όλα το θέμα το οποίο ανέφερε και ο προηγούμενος συνάδελφος για την ανεξήγητα χαριστική συμπεριφορά προς το ΚΤΕΛ Πατρών. Τα ΚΤΕΛ δεν είναι ανώνυμες εταιρείες, κύριε Υπουργέ; Με ποιο δικαίωμα παρεμβαίνετε εσείς σε ένα ΚΤΕΛ και του χαρίζετε με τόση ευκολία ένα ποσό το οποίο είναι πάρα πολύ μεγάλο για τα δεδομένα της επιχείρησης, 7.000.000 ευρώ; Γιατί δεν το κάνετε αυτό σε όλα τα ΚΤΕΛ, σε όλες τις ανώνυμες εταιρείες ή οπουδήποτε αλλού, σε όποιον χρωστάει κάπου; Και αν ισχυρίζεστε και επικαλείστε ότι αυτό το κάνετε επειδή έχει ήδη προστριβές και διαφορές με το δημόσιο και έχει καταθέσει δικές του αγωγές, αφήστε τα διοικητικά δικαστήρια να αποφασίσουν και φροντίστε εσείς να προασπίσετε με υπευθυνότητα και αποτελεσματικότητα το συμφέρον του δημοσίου. Δεν καταλαβαίνετε ότι έτσι ανοίγετε ένα ασκό του Αιόλου χωρίς κανένα κοινωνικό επιχείρημα, χωρίς κανένα ουσιαστικό, οικονομικό επιχείρημα και κραυγάζει αυτή η ρύθμιση ότι είναι μία ειδική περίπτωση ευνοιοκρατίας προς συγκεκριμένους τους οποίους γνωρίζετε;

Η αποθέωση βέβαια της προχειρότητας με την οποία νομοθετεί η Κυβέρνηση είναι το άρθρο 15, που αφορά θέματα σοβαρά μεν, δεν λέω αλλά αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τον οποίο δεν πρόλαβε ακόμη να στεγνώσει η μελάνη των υπογραφών που συζητούσαμε την προηγούμενη εβδομάδα. Όταν φέρατε αυτό το προχειρότατο νομοσχέδιο, ανεπαρκές και ταμειακό την προηγούμενη εβδομάδα τι σας είπαμε; Σας είπαμε να το αποσύρете, να το εντάξετε σε μία ενιαία λογική αντιμετώπισης του κινδύνου των ατυχημάτων, διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των οχημάτων, ιδιαίτερα στις μεγάλες πόλεις, πρόνοιας για σταθμούς στάθμευσης που έχουν σταματήσει να γίνονται για κάποιο ανεξήγητο λόγο την τελευταία τριετία και φέρτε μία ενιαία νομοθετική ρύθμιση για το θέμα της οδικής κυκλοφορίας, ασφάλειας και προστασίας των πολιτών. Και εσείς τι κάνετε; Τιμπολογάτε από εδώ και από εκεί και ρίχνετε σαν αλατοπίπερο διάφορες τροπολογίες σε διάφορα νομοσχέδια.

Είναι δυνατόν να σας πάρει κανείς στα σοβαρά ότι έχετε μία πολιτική οδικής ασφάλειας και διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των οχημάτων; Στο επόμενο νομοσχέδιο κάτι θα μας φέρετε πάλι. Δεν χαράζεται έτσι η πολιτική σε μείζονα εθνικά θέματα

στα οποία μάλιστα η οποιαδήποτε αντιπολίτευση είναι προδιατετημένη να συναινέσει διότι αφορά την ασφάλεια και τη ζωή των πολιτών. Αλλά τέτοια είναι η προχειρότητα με την οποία ασκείτε τη διακυβέρνηση της χώρας, τέτοια είναι η προχειρότητα με την οποία νομοθετείτε, με αποτέλεσμα τα ατυχήματα και οι κίνδυνοι στο δρόμο να αυξάνονται και όχι να περιορίζονται.

Έρχομαι τώρα στο άλλο θέμα το οποίο τίθεται με μία τροπολογία δύο συναδέλφων Βουλευτών της Κρήτης και με την οποία επιδιώκεται η διάσπαση του Ενιαίου ΚΤΕΛ Κρήτης το οποίο με μεγάλη επιτυχία είχε ξεκινήσει το 2001 επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπάρχουν προβλήματα στο πως συγκροτούνται αυτά τα δύο ΚΤΕΛ, σχεδιάζουν από κοινού και λειτουργούν. Και έχω ακούσει και εγώ αρκετά παράπονα, ότι σε πολλές περιπτώσεις η ενιαία λειτουργία είναι ετεροβαρής σε βάρος συνήθως της Δυτικής Κρήτης που είναι και μικρότερη όσον αφορά τον αριθμό των λεωφορείων. Αλλά αυτό με κανένα τρόπο δεν πρέπει να οδηγήσει στη διάσπαση αυτής της πρωτοπόρας και απόλυτα αναγκαίας προσπάθειας, προκειμένου η Κρήτη να μπορέσει να σχεδιάσει και την ανάπτυξη της και ιδιαίτερα τις μεταφορές της με έναν ενιαίο παγκρήτιο τρόπο. Διότι, αυτό το οποίο επιδιώκεται αυτή την περίοδο και φαντάζομαι και τα επόμενα χρόνια είναι το πώς θα ενωθεί η Κρήτη ακόμα περισσότερο σε όλους τους τομείς, όχι μόνο θεσμικά αλλά και κυκλοφοριακά και ιδίως στον τουρισμό. Πως αλλιώς θα διαπλατύνουμε σε όλες τις περιοχές τις τουριστικές αφίξεις και επισκέψεις, όταν θα είναι θέμα διαπραγμάτευσης το πώς θα μεταβαίνει ο επισκέπτης από νομό σε νομό.

Εδώ σε διεθνές επίπεδο βλέπουμε κυρίες και κύριοι να ενώνεται η «CRYSLER» με τη «MERCEDES» και να φτιάχνουν κολοσσούς της βιομηχανίας οι οποίοι μάλιστα λειτουργούν και αυτοί με προβλήματα, αλλά κανείς δεν τολμά να προκαλέσει τη διάσπαση, διότι τα προβλήματα μετά για τον καθένα χωριστά θα είναι πολύ περισσότερα. Και εμείς δεν έχουμε την ικανότητα να οργανώσουμε τη συνένωση εκατόν είκοσι λεωφορείων σε μία περιοχή που μάλιστα φημίζεται για τις πρωτοποριακές της πολιτικές παρεμβάσεις και ιδέες;

Θέλω, λοιπόν, να κάνω μία έκκληση. Ναι, μεν υπάρχουν τα προβλήματα τα οποία εκτυλίσσονται συνήθως σε βάρος των Χανίων και του Ρεθύμνου, να μεν υπάρχουν αρκετές δυσκολίες αλλά δεν πρέπει να εγκαταλείψουμε αυτή την προσπάθεια παγκρήτιας ενοποίησης διότι αυτό θα έχει πολλαπλάσια αρνητικές συνέπειες και στις μεταφορές και στον τουρισμό και στη γενικότερη προσπάθεια του νησιού να σταθεί ενιαίο, μαχητικό και αποτελεσματικό στη διεκδίκηση αναπτυξιακών έργων και πρωτοβουλιών.

Πρέπει επιτέλους, κύριε Υπουργέ, και κλείνω με αυτό, να εγκαταλείψετε αυτή τη στάση Ποντίου Πιλάτου την οποία συστηματικά κρατείτε τα τρία τελευταία χρόνια, να ενσκήψετε στα προβλήματα τα οποία έχει το Ενιαίο Παγκρήτιο ΚΤΕΛ, να το βοηθήσετε να τα ξεπεράσει και όχι να περιμένετε και εσείς όπως κάνετε σε τόσους άλλους τομείς να χειροτερεύουν τα προβλήματα έτσι ώστε να επέλθει μοιραία η διάσπαση. Πρέπει να πάρετε πρωτοβουλίες. Και δεν μπορείτε πια να κρύβεστε και να κάνετε ότι δεν γνωρίζετε τα θέματα αυτά. Με δική σας ευθύνη φθάσαμε μέχρι εδώ και θα πρέπει να συμβάλλετε έστω και αργά, έστω και καθυστερημένα στην αντιμετώπισή τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, τον κ. Χριστοδουλάκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δεν έχετε πάρει μυρωδιά ότι δεν είναι ένα το ΚΤΕΛ; Ούτε αυτό δεν ξέρετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Μαρκογιαννάκη, θα παρακαλούσα να υπάρξει ηρεμία. Από τους είκοσι εγγεγραμμένους Βουλευτές που είναι να μιλήσουν, οι δέκα είναι από την Κρήτη και διαφαίνεται μία ένταση.

Παράκληση είναι μέσα στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού ευπρεπισμού να θέσετε τις απόψεις σας και να κάνετε τις όποιες αντιπαραθέσεις. Να μην έχουμε όμως εντάσεις γιατί δεν είναι σωστό.

Το λόγο έχει ο κ. Κεγκερόγλου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δύο ΚΤΕΛ είναι και ένα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κύριε Μαρκογιαννάκη, επιτέλους, εδώ δεν είναι μόνο η Κρήτη, είναι το Εθνικό Κοινοβούλιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Το 2003, μετά από μία νομοθετική πρωτοβουλία σ' αυτή τη Βουλή –την οποία μάλιστα επαίνεσαν όλες οι πτέρυγες της Βουλής, ιδιαίτερα η Νέα Δημοκρατία δια του επιτίμου κ. Μητσοτάκη- επιτεύχθηκε η συνεργασία των δύο ΚΤΕΛ Κρήτης. Μετά από ιδιωτική συμφωνία, ήρθε η ίδρυση της «ΚΤΕΛ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.».

Κλείνουν σχεδόν τρία χρόνια από τότε, τρία χρόνια καλής –αναμφίβολα- αποτελεσματικότητας και συνεργασίας. Ωφελήθηκαν και οι επιβάτες και ο τουρισμός και η οικονομία γενικότερα της Κρήτης, αλλά και οι ίδιοι οι μέτοχοι όλης της Κρήτης.

Ταυτόχρονα, υπήρξαν προβλήματα. Υπήρξαν και δημιουργήθηκαν δυσλειτουργίες. Και αυτό το οποίο οφείλουμε να κάνουμε, είναι να προστρέξουμε και να συνδράμουμε, για να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα.

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

Όταν, κύριε Υπουργέ, πονάει το δόντι, νομίζω ότι κανείς πλέον δεν συνιστά να κόψουμε το κεφάλι. Η Κυβέρνηση οφείλει να οδηγήσει μπροστά τη συνεργασία που ξεκίνησε με βάση την ιδιωτική συμφωνία και τη νομοθετική πρωτοβουλία της Βουλής και να ρυθμίσει, να προβλέψει και να ωθήσει στην οριστική ενοποίηση των δύο ΚΤΕΛ.

Αυτή είναι η οριστική λύση. Αυτό πρέπει, κύριοι συνάδελφοι, όλοι να ζητήσουμε από τον Υπουργό, ούτως ώστε να ξεπεραστούν τα προβλήματα. Κάθε άλλη σκέψη και κάθε άλλη προσπάθεια που διασπά το συγκοινωνιακό έργο, που δημιουργεί σύγχυση στον κάθε ένα που θα θέλει να μεταφερθεί και ιδιαίτερα στους τουρίστες, είναι εις βάρος της εξυπηρέτησης του συνόλου.

Έτσι, λοιπόν, δεν θα πρέπει να πάμε πίσω. Θα πρέπει να πάμε μπροστά.

Η μελέτη την οποία αναθέσατε μετά από αίτημα του ενός ΚΤΕΛ και όπως φαίνεται από την τροπολογία που κατέθεσαν οι συνάδελφοι, έχουμε μία αναλογία 91%-9%. Όπως φαίνεται απ' αυτό το αποτέλεσμα, αν είναι αληθινό, αυτή η μελέτη είναι «μπουγάδα». Αυτό το λέω μετά γνώσεως σχετικά με το τι μπορεί να βγάλει μία μελέτη, γιατί γνωρίζω και το συγκοινωνιακό έργο ανάμεσα στους νομούς της Κρήτης. Είναι μία μελέτη η οποία δεν πρέπει να πληρωθεί από λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου. Είναι «μπουγάδα». Και όσοι έχουν συμβάλει στο να βγει αυτή η μελέτη, πραγματικά δεν πρέπει να κοιμούνται με τη συνείδησή τους ήσυχη.

Το ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου, με επιστολές του Προέδρου του, κύριε Υπουργέ, από τον Απρίλιο του 2006 μέχρι τον Ιούνιο του 2006, σας ενημέρωνε για τη διαδικασία υλοποίησης αυτής της μελέτης, η οποία δεν ήταν όπως πρέπει και σύμφωνα με τους κανόνες, οι οποίοι είναι νομοθετημένοι.

Σας καταθέτω αυτές τις επιστολές –γιατί υπάρχει περίπτωση αυτές να μην έφθασαν ποτέ σ' εσάς και να μην είναι εις γνώση σας- που καταγγέλλουν τότε αυτήν τη διαδικασία.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κεγκερόγλου καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες επιστολές, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και επιβεβαιώθηκε το ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου, γιατί πράγματι αυτή η μελέτη, όπως φαίνεται –επαναλαμβάνω- από την τροπολογία, δεν είναι αντικειμενική.

Οι συνάδελφοι των Χανίων είχαν την ευκαιρία, φαίνεται, να την δουν. Αυτό είναι ένα άλλο θέμα. Μας είχατε υποσχεθεί –και πιστεύω ότι θα το τηρήσετε- τοποθετούμενος για την τροπολογία σήμερα, πως αν δεν έρθει σε γνώση μας η μελέτη και αν δεν συζητήσετε μαζί μας, δεν θα υπάρξει από την πλευρά σας καμία νομοθετική πρωτοβουλία ή αποδοχή πρωτοβουλίας άλλων.

Οι συνάδελφοι προβάλλουν τα επιχειρήματά τους ερωτώντας μας πολλές φορές «καλά, όταν δύο άνθρωποι δεν θέλουν να είναι μαζί, θα τους αφήσουμε με το ζόρι να είναι μαζί».

Και βέβαια, η απάντηση είναι απλή. Όταν δύο άνθρωποι δεν θέλουν να είναι μαζί, κινούν τις διαδικασίες που προβλέπονται από το νόμο, για να πάρουν διαζύγιο.

Δεν θα νομοθετεί η Βουλή για κάθε διαζύγιο σ' αυτόν τον τόπο. Αυτό έγινε μία φορά, επί επταετίας. Ο Παπαδόπουλος έβγαλε με μία απόφαση σε μία νύχτα το διαζύγιο με τη Δέσποινα. Αυτό είναι γνωστό και δεν θα επανέλθουμε σε τέτοιες διαδικασίες.

Αυτό που οφείλει να κάνει η Βουλή, όπως προείπα, είναι να βοηθήσει –με νομοθετική ρύθμιση, εφόσον χρειάζεται- για την ενοποίηση των δύο ΚΤΕΛ. Αυτό είναι που θα συμβάλει στην οριστική λύση του θέματος, στην εξυπηρέτηση των πολιτών, στην ανάπτυξη του νησιού, στην ωφέλεια των ιδίων των μετόχων, όλων των μετόχων, γιατί δεν θα διαχωρίζονται πια, δεν θα έχουν σύνορα, ούτε Ανατολή με Δύση ούτε Βορράς με Νότος. Θα έχουν μία ιδιότητα, θα είναι δηλαδή μέτοχοι του Ενιαίου ΚΤΕΛ Κρήτης.

Αυτό είναι το συμφέρον τους και γι' αυτό θα πρέπει και οι ίδιοι να προβάλουν αυτό το αίτημα και να ξεπεράσουν τις όποιες τοπικές ηγεσίες που για διάφορα συμφέροντα καθοδηγούν προς άλλες κατευθύνσεις και δεν λειτουργούν προς το συμφέρον του συνόλου.

Θα ήθελα να πω δύο κουβέντες για το νομοσχέδιο που συζητάμε, γιατί πραγματικά με την ενοποίηση της διαδικασίας, ο χρόνος δεν είναι αρκετός. Είναι ένα νομοσχέδιο που πραγματικά δεν ήρθε να προτείνει μια ολοκληρωμένη πολιτική για το χώρο των μεταφορών. Αναφέρεται σε διάφορα θέματα. Κάτω από τον υπότιτλο «λοιπές διατάξεις», κρύβονται δύο-τρία νομοσχέδια ακόμα. Έχει μία πανσπερμία διατάξεων.

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

Η Αρχή, όπως νομοθετείται, ονομάζεται μεν «αυτόνομη», αλλά δεν είναι ανεξάρτητη. Το δημόσιο συμφέρον δεν φαίνεται να διασφαλίζεται πλήρως. Από μία μονοπωλιακή κατάσταση, όπως καταγγέλλεται η σημερινή, περνάμε σε μία ολιγοπωλιακή. Ο συντονιστής και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ορίζονται χωρίς συγκεκριμένα προσόντα από τον Υπουργό. Το ίδιο και το προσωπικό. Δεν προβλέπεται ούτε καν η εμπειρία στον τομέα των αερομεταφορών, προκειμένου να προσληφθεί κάποιος.

Όμως, ο συντονισμός των πτήσεων είναι ένα σοβαρό έργο. Συμβάλλει στην ασφάλεια των πτήσεων γενικά και θα πρέπει να το δούμε με περισσότερη σοβαρότητα.

Ένα σημαντικό θέμα που ρυθμίζει το νομοσχέδιο είναι η έκδοση των διπλωμάτων των αδειών οδήγησης. Αν είναι δυνατόν να μην γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, το κομφούζιο που γίνεται στα αστυνομικά τμήματα στην έκδοση διαβατηρίων και αστυνομικών ταυτοτήτων! Πάνε από τα χαράματα οι συνταξιούχοι, οι γερόντοι και όποιος άλλος ενδιαφερόμενος, για να πάρουν το μαγικό χαρτάκι της σειράς προτεραιότητας για να εκδώσουν διαβατήριο.

Και εσείς τη δουλειά που γίνεται στις πενήντα δύο νομαρχίες σ' όλη τη χώρα, την αναθέτετε στη Διεύθυνση Εκδόσεως Διαβατηρίων της Ελληνικής Αστυνομίας; Ο συγκεντρωτισμός στο απόγειό του! Είναι ο συγκεντρωτισμός τον οποίο φαίνεται ότι πιστεύετε ακράδαντα και που τριάντα τέσσερις μήνες τώρα τον ενισχύετε με διάφορες αποφάσεις.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θα κλείσω την τοποθέτησή μου στο νομοσχέδιο με το θέμα των ορίων ηλικίας των αυτοκινήτων. Δεν είναι σοβαρή η όποια πρόταση μιλάει για αύξηση των ορίων ηλικίας των αυτοκινήτων κάθε μορφής και ιδιαίτερα των σχολικών. Έπρεπε να σχεδιάσετε ολοκληρωμένα προγράμματα για την επιδότηση για την αντικατάσταση αυτών των αυτοκινήτων και πραγματικά τότε να μειώσουμε, αντί να αυξήσουμε, τα όρια ηλικία.

Εμείς θα σας στηρίζαμε. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι η τεχνολογία έχει κάνει άλματα. Κατασκευάζονται πλέον ασφαλέστερα αυτοκίνητα. Γιατί να μείνουμε πίσω; Οι πολίτες ζητούν μεγαλύτερη ασφάλεια και όχι μεγαλύτερα και ακριβότερα ασφαλιστρα,

όπως διαβάσαμε σήμερα στον Τύπο. Αυξάνονται κατακόρυφα τα ασφάλιστρα, γιατί πραγματικά εσείς δεν έχετε πολιτική για την οδική ασφάλεια. Αυτό ζητάμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Γεγκέρογλου.

Το λόγο έχει η κ. Μερεντίτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλές φορές για σχέδια νόμου που καταθέτουν διάφορα Υπουργεία έχουμε διαφωνήσει εδώ μέσα είτε επί της αρχής είτε επί των άρθρων, προτείνοντας τις δικές μας βελτιωτικές προτάσεις ή τη συνολική μας άρνηση για το καλό της δημοκρατίας, για να προχωράει και να έχουμε ουσιαστικά αποτελέσματα.

Όμως, το σημερινό νομοσχέδιο είναι άλλη ιστορία, δηλαδή «πλίνθοι και κέρατοι ατάκτως ερριμμένα». Δυσκολευτήκαμε όλοι να καταλάβουμε –δεν ξέρω ο κύριος Υπουργός αν έχει καταλάβει- ποια είναι η αρχή του νομοσχεδίου, αν το ψηφίζουμε ή όχι επί της αρχής, για να προχωρήσουμε επί των άρθρων. Όλα είναι ανακατεμένα και υπάρχουν διατάξεις εντελώς διαφορετικής χαράκιτρα, προκειμένου να καταθέσουμε το νομοσχέδιο και να πει ο κύριος Υπουργός ότι παράγεται μεγάλο έργο στο Υπουργείο.

Για ακόμα μια φορά, αντιμετωπίζονται πολύ σοβαρά θέματα, θέματα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια και τη μεταφορά, με πολύ μεγάλη προχειρότητα και αποσπασματικότητα. Όμως, διακρίνουμε και άλλου είδους στόχους και άλλου είδους εξυπηρητήσεις, που θα τις αναλύσω πιο κάτω. Όλα παραπέμπονται σε υπουργικές αποφάσεις. Θα τα επεξεργαστείτε σοβαρά και αργότερα.

Ίσως, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο σας να ήταν «το κερασάκι στην τούρτα» με το οποίο αποφάσισε ο κύριος Πρωθυπουργός να ασχοληθεί. Διαβάζω σήμερα στην εφημερίδα ότι σε συνεννόηση με τον κ. Καρρά από εδώ και πέρα θα ελέγχει τα νομοσχέδια –και θα ισχύσει από την 1η Μαρτίου 2007- για να τεθεί φραγμός στην ασυδοσία των νομοθετικών ρυθμίσεων και να ελεγχθούν οι φωτογραφικές διατάξεις. Κάλιο αργά παρά ποτέ! Του χρειάστηκαν του κυρίου Πρωθυπουργού τρία χρόνια. Ταλαιπωρήθηκε η Βουλή και η ελληνική κοινωνία από διάφορα άσχετα, αλλά βλέπω ότι αποφασίσατε. Θα δούμε και στην πράξη τι θα γίνει. Όμως, είναι καλό.

Εσείς ο ίδιος είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι το νομοσχέδιο είναι σύνθεση αντικρουόμενων απόψεων. Το παραδεχθήκατε. Επίσης είπατε ότι, το έργο που έχει σήμερα παραχθεί από το Υπουργείο σας είναι τεράστιο. Αφήστε αυτό το έργο να το κρίνει ο λαός.

Οι πολίτες στο μεταξύ αναρωτούνται, όμως, τι σχέση έχει η αρχή συντονισμού πτήσεων, ο ψηφιακός ταχογράφος, οι λεωφορειολωρίδες της Θεσσαλονίκης και η έκδοση αδειών για την ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. με την ασφάλεια μετακίνησης των παιδιών μας; Βεβαίως, είστε πάντοτε σταθεροί σε όλα τα νομοσχέδια ως προς τις «γαλάζιες προσλήψεις». Αυτό δεν σας ξεφεύγει πουθενά. Το διασφαλίζετε παντού.

Επειδή, λοιπόν, το νομοσχέδιο είναι όπως το περιέγραψε, θα σταθώ σε δύο άρθρα:

Άρθρο 16: Τα θέματα δημόσιων και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Απαγορεύεται σε πρόσωπα που ασκούν συναφείς δραστηριότητες και σε πρόσωπα πρώτου βαθμού συγγένειας να ιδρύσουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Δηλαδή, αιφνίδια και αδικαιολόγητα αποκλείετε τους ιδιοκτήτες συνεργείων αυτοκινήτων από τη δυνατότητα ίδρυσης Κ.Τ.Ε.Ο., δυνατότητα που μέχρι τώρα την είχαν.

Μάλιστα, μέχρι σήμερα εσείς ο ίδιος διαβεβαιώνατε όλους, όσους σας συνάντησαν, κύριε Υπουργέ, ότι δεν έχουν τίποτα να φοβηθούν. Γιατί το κακό πρέπει να το δέχονται εφάπαξ. Αυτό μάλλον, πρέπει να εννοούσατε, αφού μην έχοντας τίποτα να φοβηθούν, προχώρησαν σε επενδύσεις εκατομμυρίων, αγοράς οικοπέδων, μηχανολογικού εξοπλισμού και έρχεται η παράλογη απαγόρευσή σας και απαγορεύει και στους ίδιους και στα παιδιά τους να δραστηριοποιηθούν επιχειρηματικά σ' έναν κλάδο που, αν μη τι άλλο, τον γνωρίζουν καλά.

Να σας θυμίσω εδώ ότι υπήρχε και μία αναφορά του Βουλευτή σας κ. Αγοραστό στις 25 Οκτωβρίου του 2006 για το ιδιω-

τικό Κ.Τ.Ε.Ο. του Συλλόγου Ιδιοκτητών Συνεργείων Αυτοκινήτων του Νομού Λάρισας να πάρουν άδεια ίδρυσης ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο.. Τότε δεν είπατε τίποτα, κύριε Υπουργέ. Αφήσατε να αιωρείται η ελπίδα και βάσει αυτής της ελπίδας –αφού οι Έλληνες ακόμα δεν έχουν καταλάβει ότι εσείς μόνον ελπίδες μπορείτε να δίνετε, αλλά τίποτα να μην εφαρμόζετε- που τους καλλιεργήσατε, προέβησαν στην αγορά οικοπέδου έκτασης 10,5 στρεμμάτων στο πέμπτο χιλιόμετρο. Αγόρασαν μηχανολογικό εξοπλισμό αξίας 500.000 ευρώ. Ο φάκελος της επένδυσης είναι κατατεθειμένος. Έχει πρωτοκολληθεί, αλλά η διαδικασία δεν προχωράει, γιατί το Υπουργείο επινόησε αυτό το μοναδικό τρόπο, για να εξασφαλίσει την «αντικειμενικότητα» –έτσι λέτε, αν και δυσκολεύομαι να καταλάβω ποια σχέση έχετε με την αντικειμενικότητα- και την αξιοπιστία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. μέχρι σήμερα παρέχουν υψηλή τεχνολογία, πολιτισμένους χώρους, προστιές τιμές, υπηρεσίες στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας και του αυτοκινήτου, γενικότερα, και έχουν τύχει θερμής υποδοχής. Αυτό το γεγονός σε καμία περίπτωση δεν αναιρεί την υποχώρησή τους για εντατικώς, επιμελώς, επιστημονικούς και κυρίως αδιάβλητους ελέγχους, που να εξασφαλίζουν την μεγαλύτερη δυνατή οδική ασφάλεια.

Πρόσφατα, κατά τη συζήτηση της τροποποίησης του Κ.Ο.Κ., όλοι οι συνάδελφοι, αναφέραμε στοιχεία λίγο πολύ γνωστά, που μας θύμισαν τι στοιχίζει στη χώρα μας η έλλειψη πολιτικής οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής.

Το θέμα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, είναι να αναβαθμίσετε και να εξασφαλίσετε τη λειτουργία των δημόσιων και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., τον εκσυγχρονισμό των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν απαξιωθεί, να ρυθμίζετε θέματα στελέχωσης, να θέσετε επαρκείς ασφαλιστικές δικλείδες για την αξιοπιστία και την ποιότητα των διενεργούμενων ελέγχων και όχι να αποκλείετε –που δεν καταλαβαίνω γιατί- συγκεκριμένες ομάδες ανθρώπων και κυρίως να τους στερείτε την επιχειρηματική δραστηριότητα, δηλαδή ένα δικαίωμα που το είχαν νομικά κατοχυρωμένο, με το αβάσιμο επιχείρημα του ασυμβιβάστου και της πάταξης των κυκλωμάτων συναλλαγής.

Πρώτον, τα φακελάκια για τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. αποτελούσαν για καιρό κοινό μυστικό. Δεύτερον, δεν χρειάζεται να είναι ο ίδιος ή ο γιός του ιδιοκτήτη συνεργείου και ιδιοκτήτης ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο., για να στείλει ο ένας στον άλλο τους ελεγχόμενους πελάτες, αποκομίζοντας πρόσθετα οφέλη. Το σκεπτικό είναι σχεδόν αφελές. Επιτρέψτε μου να το πω.

Κύκλωμα μεταξύ συναφών επαγγελματιών μπορεί να δημιουργηθεί και μεταξύ οποιωνδήποτε άλλων επιχειρηματιών. Ο ρόλος και η ευθύνη σας, παράλληλα με τη συνεχή αναβάθμιση της ποιότητας των ελέγχων με επαρκή τεχνολογία και εξοπλισμό, είναι η πρόληψη και ο έλεγχος τέτοιων φαινομένων και όχι ο πόλεμος μ' ένα συγκεκριμένο κλάδο, που σ' ένα πρώτο επίπεδο ανάγνωσης του νόμου φαίνεται ανεξήγητος. Είναι όμως; Μήπως δεν είναι, κύριε Υπουργέ; Επιτρέψτε μας να προβληματιζόμαστε και εδώ.

Ερχόμαστε τώρα στο άρθρο 17: Σχολικά λεωφορεία ετών εικοσιεννέα. Χρειάστηκε να έρθετε στην αρμόδια επιτροπή και να σας υποδείξουν οι συνάδελφοι, που ήταν γονείς.

Αναρωτιέμαι, κύριε Υπουργέ: Εσείς δεν είστε γονιός; Οι συντάξαντες το νομοσχέδιο δεν είχαν ιδέα τι σημαίνει «ασφάλεια των παιδιών μας»; Δεν είχαν ακούσει για όλα τα κρούσματα που εμφανίζονται, για τα παλιά λεωφορεία, με τα οποία μετακινούνται τα παιδιά μας, και έπρεπε αυτό να διορθωθεί, όπως διορθώθηκε, μέσα στη Βουλή των Ελλήνων; Ίσως –επιαναλαμβάνω- όλα αυτά να προβληματίσαν τον Πρωθυπουργό σας και έβγαλε την ανακοίνωση σήμερα.

Γιατί πολλές φορές όλοι μας έχουμε δει ότι τα παιδιά μας καθημερινά τίθενται σε μεγάλο κίνδυνο. Ένα στα πέντε λεωφορεία, με τα οποία μετακινούνται τα παιδιά μας, είναι επικίνδυνα ή ακατάλληλα. Όμως, δεν είναι μόνο το όριο ηλικίας των λεωφορείων. Πρέπει να γίνονται συστηματικοί έλεγχοι για τον τρόπο που κυκλοφορούν, για να υπάρξει εξασφάλιση όλων των τεχνικών προδιαγραφών και των παραμέτρων που μπορούν να εγγυηθούν ασφαλή μεταφορά των παιδιών μας.

Κατά τα άλλα, η Κυβέρνησή σας, πλειοδοτώντας, όπως πάντα, σε υποσχέσεις και λόγια, δηλώνει ότι δεν διαπραγματεύεται τη ζωή των μαθητών που διακινούνται με λεωφορεία. Όμως, κύριε Υπουργέ, καθημερινά όλο και περισσότερο αποδεικνύεται ότι όλα τα διαπραγματεύεστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τελειώσατε, κυρία Μερεντίτη;

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ για την ανοχή σας.

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

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο έρχεται, επιτέλους, να καλύψει πολλά κενά και να εφαρμόσει τον Κανονισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Είναι ευχής έργον που δημιουργείται ανεξάρτητη αρχή κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες.

Δεν θα ξεχάσω τους αγώνες μου, για να πάρουν slots οι συνεργάτες μου tour operators στο Ηράκλειο κατά το παρελθόν. Πρέπει να πω ότι κατά τη δεκαετία 1980-1990 τα slots είχαν διατίμηση.

Κύριε Υπουργέ, όταν όμως υπάρχουν αεροδρόμια που δεν έχουν αρκετές θέσεις πάρκινγκ, όπως ο Αερολιμένας του Ηρακλείου, τι να κάνει η ανεξάρτητη αρχή διανομής των slots; Η έλλειψη θέσεων παρκαρίσματος αεροσκαφών στο Ηράκλειο καθυλώνει την ανάπτυξη του τουρισμού.

Ναυαρχίδα του τουρισμού η Κρήτη, κύριε Υπουργέ, με αχαρκτήριστο, όμως, αεροδρόμιο. Το Ηράκλειο είναι πρώτο σε αφίξεις τσάρτερ και δεύτερο σε αναχωρήσεις επιβατών. Με τέτοιο αεροδρόμιο; Αν είναι δυνατόν!

Κύριε Υπουργέ, έχω κάνει πολλές συζητήσεις με τον πρώην Υφυπουργό Μεταφορών κ. Νεράντζη, με υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου σας και με γενικούς γραμματείς, σχετικά με τα μικρά φορτηγά με γερανό.

Όλοι έχουν δείξει κατανόηση, χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Κύριε Υπουργέ, είναι σήμερα ευκαιρία να ικανοποιήσετε το δίκαιο αίτημα των ογδόντα επαγγελματιών οικογενειάρχων ιδιοκτητών των μικρών αυτών φορτηγών με γερανό. Ό,τι και να φορτώσουν είναι υπέρβαροι, αφού ο γερανός ζηγίζει από χίλια οκτακόσια κιλά έως δύο χιλιάδες πεντακόσια κιλά και τα πρόστιμα πέφτουν βροχή. Και να μην ξεχνούμε ότι επιτελούν κοινωνικό έργο, βοηθώντας τους μη έχοντες και κατέχοντες ιδιοκτήτη οικεία, να μετακομίσουν, με άνεση πάντα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα μιλήσω επί των άρθρων, διότι δεν διαθέτω χρόνο. Έτσι θα περιοριστώ στην τροπολογία που κατέθεσαν οι συνάδελφοι από δυσμάς της Κρήτης σχετικά με τη διάλυση της «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» Απορώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πώς αυτοί που πρωτοστατούσαν στο να συσταθεί η «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», σήμερα, μετά από τρία χρόνια, πρωτοστατούν στο να τη διαλύσουν. Είναι απορίας άξιον.

Ξέρετε, οι παππούδες μας και οι πατεράδες μας στο Ηράκλειο αγόραζαν και πουλούσαν περιουσίες ολόκληρες με το λόγο τιμής και τον τηρούσαν. Θεωρώ μη σωστό σήμερα να λες έτσι και αύριο αλλιώς και να μην τηρείς την υπογραφή σου.

Αν δεν υπάρχει τρόπος, κύριε Υπουργέ, να συναινέσουν οι ιδιοκτήτες των υπεραστικών λεωφορείων, τότε να προχωρήσετε στην απελευθέρωση των συγκοινωνιών, να μπορούν οι πάντες να εκ.Τ.Ε.Λ.ούν υπεραστικές συγκοινωνίες, τα τουριστικά πούλμαν, οι Γερμανοί, οι Ολλανδοί, οι Πορτογάλοι, όλοι. Έτσι γίνεται στην Ευρώπη στο κάτω-κάτω. Ή να κάνετε πάλι τέσσερα Κ.Τ.Ε.Λ., όπως ήταν παλιά. Αυτό θα ήταν ευχής έργον, αν μπορούσατε να το κάνετε, και έκαστος να ενεργεί συγκοινωνίες μέσα στη δική του περιοχή. Να γυρίσουμε δηλαδή, στην προπολεμική, στην προκατοχική εποχή.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς να μου επιτρέψετε να παρατηρήσω το γεγονός ότι οι τρεις συνάδελφοι που κατέθεσαν την περί ου ο λόγος τροπολογία, είναι ενήμεροι επί της μελέτης που εκπονήθηκε από το Υπουργείο σας. Όποιος θα διαβάσει την

αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας και διαθέτει τον κοινό νο, θα καταλάβει ότι η μελέτη τους εδόθη από εσάς. Άρα, δεν είχαμε την ίδια αντιμετώπιση, όπως εξάλλου μας είχατε υποσχεθεί. Ή υπάρχουν άνθρωποι που διαρρέουν έγγραφα του Υπουργείου σας προς μια συγκεκριμένη ομάδα, άδικα και καταχρηστικά. Και το λέω αυτό με επίγνωση των λόγων μου. Διότι πολλές επιστολές μου προς εσάς προσωπικά, διέρρεαν προς τον Πρόεδρο του Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων μετά από ορισμένες ώρες, ο οποίος με τον εγωιστικό οίστρο που τον διακατέχει, έτρεχε να πει στους συναδέλφους του, του Κ.Τ.Ε.Λ. Ανατολικής Κρήτης, ότι: «αυτή την επιστολή έστειλε ο Μπαντουβάς στον Υπουργό».

Μάλιστα, να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι την τελευταία επιστολή που σας έστειλα επί του θέματος, την πήρε, την πήγε στο προεδρείο του ανατολικού Κ.Τ.Ε.Λ. και είπε ότι ο Υπουργός είναι δυσανεστήμενος με τον Μπαντουβά με την επιστολή που του έστειλε. Καλό θα είναι, λοιπόν, να βρεθεί εκείνος ο οποίος διαρρέει τις επιστολές, γιατί δεν πιστεύω ότι το κάνετε εσείς, κύριε Υπουργέ.

Είναι τουλάχιστον αστείο να διατείνονται οι συνάδελφοι, οι συντάξαντες την τροπολογία, ότι η μελέτη, σύμφωνα με το πόρισμά της, δίνει στο Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου 91% της γραμμής Χανιά-Ηράκλειο. Μάλλον ξεχασαν οι συνάδελφοι ότι τα 2/3 του πληθυσμού της Κρήτης κατοικούν στην Ανατολική Κρήτη. Και δεν γνωρίζουν ότι από το Ηράκλειο γεμίζουν τα πούλμαν του Κ.Τ.Ε.Λ. με ηρακλειώτες, στρατιώτες, ναύτες, αεροπόρους, πολίτες, τουρίστες, προς Χανιά και επιστρέφουν γεμίζοντας και πάλι τα πούλμαν το βράδυ, στο Ηράκλειο.

Είναι γεγονός αναντίρρητο ότι από την ημέρα που συγκροτήθηκε η ένωση των δύο Κ.Τ.Ε.Λ. της Κρήτης σ' ένα ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ., στην «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», αυτό απέβη ωφέλιμο και μόνο ωφέλιμο για τις υπεραστικές συγκοινωνίες της Κρήτης. Άρα, προς όφελος του επιβατικού κοινού, της οικονομίας της νήσου, αλλά και του τουρισμού της Κρήτης.

Αντιλαμβάνεστε, να έχουμε δύο εκμεταλλεύσεις, άρα δύο διαφορετικά εισιτήρια, τι θα σήμαινε αυτό για τους τουρίστες; Να έχουν εισιτήριο με το ένα Κ.Τ.Ε.Λ. και να μπουν σε πούλμαν του άλλου Κ.Τ.Ε.Λ.; Και να τους βγάζουν έξω, να τους λένε «φύγε και ψάξε να βρεις το πούλμαν από το οποίο έχεις εισιτήριο;»

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δεν είναι έτσι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Έτσι γινόταν. Και όχι μόνο έτσι, αλλά σταματούσαν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Λες ψέματα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Μη με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Σταματούσαν στη Σούδα λεωφορεία ηρακλειώτικα και κατέβαζαν του επιβάτες και επέβαλλαν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριε Μπαντουβά! Δεν είναι καφεενείο εδώ να χτυπάμε τα χέρια και να φωνάζουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ζητώ συγγνώμη από το Προεδρείο, αλλά να μη με διακόπτεουν.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ζητώ συγγνώμη αν χτύπησα το χέρι μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Είστε ευπρεπής πάντοτε και λυπάμαι που ύψωσα τη φωνή μου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

«Οι μύγες τσιμπούν» ξέρετε ποιους, κύριε Μαρκογιαννάκη και να μην το πω από το Βήμα της Βουλής.

Κι αν δεν τους αντιληφθούν κατά την επιβίβαση, κύριε Υπουργέ και τους ζητήσουν να ελέγξουν τα εισιτήρια, θα τους πουν καθ' οδόν «πληρώστε ξανά εισιτήριο;» Δηλαδή που πάμε; Στο 1800 θα επιστρέψουμε; Ή θέλετε να καταστρέψουμε τον τουρισμό της Κρήτης; Αν αυτό θέλετε, κύριοι συνάδελφοι, που συνετάξατε την τροπολογία αυτή, να το πείτε ευθέως στον κρητικό λαό.

Ξεχνάτε ότι ο εσωτερικός τουρισμός από το Ηράκλειο, είναι πολύ σημαντικό ότι και οι ηρακλειώτες κατακλύζουν κάθε σαββατοκύριακο όλο το Νομό Χανίων, αφήνοντας πολλά εκατομμύρια;

Είναι απαράδεκτος ο χαρακτηρισμός των συναδέλφων της Κρήτης ότι οι συγκοινωνίες είναι τραγελαφικές. Ουδέποτε οι υπεραστικές συγκοινωνίες ήταν καλύτερες. Οι τουρίστες πελάτες μας επαινούν την άριστη κάλυψη όλων των πόλεων και χωριών της Κρήτης, με τα άριστα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ψεύδονται ασύστολα και είναι ντροπή για όσους διατείνονται ότι η κατάσταση δεν πάει άλλο, ότι έφθασε ο κόμπος στο χτένι και στο απροχώρητο. Όσοι στηρίζουν την τροπολογία αυτή торπιλίζουν τις υπεραστικές συγκοινωνίες της Κρήτης. Торπιλίζουν τον τουρισμό. Θέλουν απλά να ικανοποιήσουν τον εγωισμό τους, υποσκάπτοντας και торπιλίζοντας το συγκρητισμό, για ψηφοθηρικούς και μόνο λόγους, ικανοποιώντας την αδηφάγο φαταουλίστικη όρεξη του προεδρείου του Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων.

Ακούστηκε από έναν εκ των υπογραφόντων την τροπολογία ότι στηρίζω, λέει, το Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Και του απαντώ: Όχι, δεν στηρίζω το Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Στηρίζω την Κρήτη, τον τουρισμό της Κρήτης και ένα σωστό προς όφελος της Κρήτης νομοσχέδιο, ασχέτως ποιος το κατέθεσε, Π.Α.Σ.Ο.Κ., Κ.Κ.Ε. ή Νέα Δημοκρατία. Μπροστά στο συμφέρον της Κρήτης δεν καταλαβαίνω τίποτα. Δεν λογαριάζω τίποτα μπροστά στον συγκρητισμό. Και να του πω ακόμη ότι ούτε το Ηράκλειο είναι φέουδο κανενός. Το Ηράκλειο και οι ηρακλειώτες έχουν μια τεράστια αγκαλιά, όπου βάζουν και στηρίζουν όλους τους Κρήτες. Το 1/3 του πληθυσμού του Ηρακλείου έχει την καταγωγή του από τα Χανιά ή από το Ρέθυμνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Να πω ακόμη ότι σχεδόν το 1/3 του πληθυσμού μιας από τις μεγαλύτερες επαρχίες του Νομού Ηρακλείου έχει την καταγωγή του από το χωριό του κ. Κεφαλογιάννη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Υπάρχουν δύο Βουλευτές εν ενεργεία ηρακλειώτες μέσα σ' αυτό το Κοινοβούλιο, που έχουν την καταγωγή τους από το χωριό του κ. Κεφαλογιάννη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Μπαντουβά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Και το 90% των περιουσιών κ. Κεφαλογιάννη βρίσκεται στο Ηράκλειο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε τώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε. Να μου δώσετε χρόνο, διότι αυτό το πράγμα πρέπει να το συζητήσουμε εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας έχω δώσει ήδη χρόνο. Δέκα λεπτά μιλάτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Δεν υπάρχει ανωμαλία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Πέστε την τελευταία σας φράση, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Σας παρακαλώ, ιδιαιτέρως. Δώστε μου λίγο χρόνο. Εξάλλου είναι πολύ λίγοι εγγεγραμμένοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν είναι πολύ λίγοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Δεν υπάρχει ανωμαλία στις υπεραστικές συγκοινωνίες της Κρήτης ούτε παράταση αυτής, όπως είπε ο κ. Κεφαλογιάννης ούτε συνεχείς προστριβές. Είναι μυθεύματα αυτά για να στηρίζουν ένα απόηχο εναντίον της Κρήτης, τη διάλυση της «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.». Ο μόνος που προκαλεί ανωμαλίες από την ημέρα που ανήλθε η Νέα Δημοκρατία στην εξουσία είναι ο πρόεδρος του Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων, που ορέγεται να καταβροχθίσει αυτός όλο το «φιλέτο» που λέγεται γραμμή Ηράκλειο-Χανιά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τελειώστε. Μια φράση να πείτε. Σεβαστείτε και το Προεδρείο και τη διαδικασία. Μαθήματα θα κάνουμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Είναι ένα σοβαρό θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Όλα είναι σοβαρά.

Ό,τι συζητείται εδώ είναι σοβαρό. Δεν είναι κανένα μη σοβαρό. Σας παρακαλώ να κλείσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ξεχνούν οι συντάξαντες την τροπολογία ότι η δημιουργία της «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» θεωρήθηκε συνένωση των δύο Κ.Τ.Ε.Λ. και γι' αυτό επιδοτήθηκαν με επιπλέον 10% για την αντικατάσταση των λεωφορείων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ πολύ.

Ο κ. Βεργίνης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Παραπάνω από την υπόσχεση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ να μη γράφεται στα Πρακτικά τίποτα από εδώ και πέρα.

Ο κ. Βεργίνης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ. Σας έδωσα εντεκάμισι λεπτά, κύριε Μπαντουβά. Σεβαστείτε λίγο και την διαδικασία. Δεν είμαι ανεξέλεγκτος και εγώ εδώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Είναι πολύ σοβαρό. Σύμφωνα. Όλα τα θέματα είναι σοβαρά και καταλαβαίνω την ευαισθησία σας, αλλά μέσα σε οκτώ λεπτά μπορεί κανείς να πει τα πάντα, όταν μάλιστα είναι ένας έμπειρος ομιλητής, όπως είστε εσείς, κύριε Μπαντουβά.

Ορίστε, κύριε Βεργίνη, έχετε το λόγο.

ΞΕΝΟΦΩΝΤΑΣ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο ερώτημα εάν πράγματι οι παρατηρήσεις πολλών ότι το υπό ψήφιση νομοσχέδιο δεν είναι αυτοτελές και περιέχει πολλά σημεία -και θα έλεγα διαφοροποιημένα- είναι δικαιολογημένες ή όχι η απάντηση είναι ναι, γιατί το σημερινό νομοσχέδιο, που θα το χαρακτηρίζα «νομοσχέδιο σκούπα», πράγματι αντιμετωπίζει πολλά από τα ζητήματα που δεν έχουν επιλυθεί ή που εκκρεμούν. Μ' αυτό τον τρόπο αντιμετωπίζονται εκκρεμότητες για την επίλυση των οποίων οι προηγούμενες Κυβερνήσεις στ' αλήθεια είτε ολιγόρησαν είτε δεν εφάρμοσαν μέτρα ή εφάρμοσαν λανθασμένες πολιτικές με αποτέλεσμα, να υπάρχουν πολλές παραλείψεις.

Παράλληλα κύριε Υπουργέ, αυτό το νομοσχέδιο συμπληρώνει τα άλλα νομοσχέδια, που κατά καιρούς έχετε καταθέσει. Και έχετε πράγματι καταθέσει σημαντικά νομοσχέδια και θέλω να σας συγχαρώ απ' αυτό το Βήμα, γιατί τα μέτρα για τον κοινωνικό χάρτη της Αθήνας ακολούθησε η δημιουργία θεσμικού πλαισίου, ο ν. 3333/2005 για την λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων, η αύξηση των απαιτήσεων λήψης μέτρων οδικής ασφάλειας για τα βαρέα οχήματα, τελευταία η εντατικοποίηση των ελέγχων και οι παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια με τροποποίηση των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ακολουθούν απ' ό,τι γνωρίζω -αν καλώς γνωρίζω- και άλλα μέτρα βελτίωσης σιδηροδρομικών υποδομών, συνέχιση του προγράμματος ανανέωσης του στόλου της Ε.Θ.Ε.Λ., μέτρα για την βελτίωση αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, επέκταση του τραμ κ.λπ..

Πρέπει να χαιρετίσουμε αυτές τις πρωτοβουλίες θεσμικού διακανονισμού πολλών ζητημάτων που αφορούν, κύριε Υπουργέ, κυρίως την καθημερινότητα. Πρόκειται για σημαντικές παρεμβάσεις, κύριοι συνάδελφοι και δράσεις που σκοπεύουν στη συνεχή βελτίωση των μετακινήσεων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ασφάλεια, βεβαίως, των πολιτών είτε σε αστικά είτε σε ημιαστικά κέντρα.

Κύριοι συνάδελφοι, το νέο πλαίσιο έχει διπλό στόχο, απ' ότι όλοι έχουμε διαβάσει και αντιληφθεί. Από τη μια πλευρά προωθεί την εναρμόνιση της χώρας μας σύμφωνα με τον κανονισμό της Ε.Ο.Κ. 95/93 Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Αφορά στους κανόνες κανονισμού του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των κοιντικών αερολιμένων. Από την άλλη επίσης, προωθεί μια σειρά από τροποποιήσεις, βελτιώσεις σε θέματα χερσαίων μεταφορών, συσκευών ελέγχου, αλλά και ηλεκτρονικών επικοινωνιών. Το πολυνομοσχέδιο χωρίζεται πράγματι -απ' αυτή την πλευρά δεν έχετε δικιο, κύριε της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης να το λέτε συνονθύλευμα- σε τέσσερα κεφάλαια διατεταγμένα, με εικοσιπέντε άρθρα ενταγμένα όπου ο κάθε τομέας αντιμετωπίζει

συγκεκριμένες περιπτώσεις.

Εκείνο που διακρίνεται κυρίως είναι το πρώτο μέρος, άρθρα 1 έως 7, που αναφέρεται στη σύσταση της Αρχής Συντονισμού των πτήσεων. Κύριε Υπουργέ, πράγματι, η σύσταση της αρχής αυτής συντονισμού αποτελεί σωστή λύση, γιατί το νομοσχέδιο εξασφαλίζει πέρα από οτιδήποτε άλλο, αντικειμενικότητα, διαφάνεια και ανεξαρτησία στην άσκηση των καθηκόντων. Διότι μέσω αυτής της αρχής γίνεται μία ορθολογική κατανομή του χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες. Αυτό απαιτεί και ένα συγκροτημένο νομικό πλαίσιο. Το νομοσχέδιο ενθαρρύνει την λύση των προβλημάτων μέσα από τον ανταγωνισμό και μέσα από την πρόσβαση της αγοράς. Κατ' αυτό τον τρόπο διασφαλίζονται οπωσδήποτε οι αναγκαίες συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα επίσης να σας αναφέρω εδώ για την λειτουργία του αεροδρομίου του Ακτίου. Πράγματι, θα έλεγα, υπάρχει πολύς διαθέσιμος χρόνος, αλλά πολλές φορές δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει, διότι δεν υπάρχει επαρκές προσωπικό. Ενώ επιπλέον δεν υπάρχει διατεταγμένη σειρά πτήσεων, έτσι ώστε να γίνεται επωφελής κατανομή της χρήσης χρόνου του αεροδρομίου.

Θα ήθελα σ' αυτήν την κατεύθυνση να σας παρακαλέσω να δείτε και προσωπικά ο ίδιος τη λειτουργία του αεροδρομίου του Ακτίου. Είναι ένα μεγάλο διεθνές αεροδρόμιο που εξυπηρετεί ολόκληρη την δυτική Ελλάδα και ιδιαίτερα εξυπηρετεί τα νησιά του Ιονίου και βεβαίως, πολύ περισσότερο την πατρίδα μου, τη Λευκάδα. Είναι εδώ όμως και οι συνάδελφοι της Άρτας και της Πρεβέζης, που είναι πιο κοντά. Πράγματι, εξυπηρετούνται τελευταία κάνοντας χρήση του αεροδρομίου του Ακτίου.

Επίσης, χαιρετίζω την θέσπιση τοποθέτησης ψηφιακού ταχογράφου. Κύριε Υπουργέ, δεν είναι μονάχα ότι είναι εκσυγχρονισμός αυτό, αλλά αποτελούσε και αναγκαία προσθήκη στο προηγούμενο νομοσχέδιο, που ψηφίσαμε πριν λίγες μέρες. Διότι αυτό συμβάλλει τα μέγιστα στην οδική ασφάλεια. Ξέρετε ότι τα μεγάλα αυτά αυτοκίνητα κυκλοφορούν, δεν θα έλεγε κανείς ασύδοτα, αλλά πολλές φορές, διασφαλισμένοι οι οδηγοί από τον όγκο του αυτοκινήτου, δεν υπολογίζουν κανέναν. Τα περισσότερα ατυχήματα προέρχονται από τις απροσεχείες των οδηγών των μεγάλων αυτών φορτηγών αυτοκινήτων, που κυκλοφορούν στους μικρούς, στενούς και βεβαίως όχι τους πλέον κατάλληλους δρόμους, τους οποίους διαθέτει η Ελλάδα.

Ο ψηφιακός ταχογράφος θα λύσει πολλά από τα προβλήματα της οδικής ασφάλειας και ασφάλειας των πολιτών. Ιδιαίτερα κατά την διάρκεια των μετακινήσεων σε ώρες αιχμής και εκεί όπου οι δρόμοι είναι στενοί -όπως είπα- δημιουργούνται τεράστια προβλήματα. Μέσα από τους ταχογράφους μπορεί κανείς να ελέγξει, όχι μόνο την ταχύτητα, αλλά και τις ώρες ανάπαυσης του οδηγού, όπως επίσης και τις διάφορες στάσεις που κάνει ο οδηγός, έτσι ώστε ελεγχόμενος ο ταχογράφος να γίνεται οι σχετικές παρατηρήσεις.

Πρέπει να υπογραμμίσω, επίσης, ότι το υπό ψήφιση νομοσχέδιο προωθεί τη διασύνδεση των αρχείων των Υπουργείων Μεταφορών και Δημόσιας Τάξης, κυρίως στο άρθρο 15 παράγραφος 7, που το σημειώνω όπως ιδιαίτερα, διότι δεν νοείται να μην υπάρχει συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και του δικού σας Υπουργείου, του Υπουργείου Μεταφορών. Δεν νοείται να μην υπάρχει αρχείο στοιχείων σε ό,τι αφορά στους οδηγούς και στα οχήματα, τα οποία κυκλοφορούν στους δρόμους. Άρα, αυτή η συντονισμένη ενέργεια, θα έλεγε κανείς συνεργασία των δύο Υπουργείων και υπηρεσιών, θα συντείνει περισσότερο στο να επιτευχθεί μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στο έργο της αστυνομίας.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θέλω να τονίσω τον εκσυγχρονισμό των αδειών οδήγησης. Είναι πολύ σημαντικό, κύριε Υπουργέ. Επιτέλους, πρέπει να ελεγχθεί αυστηρά και συστηματικά ολόκληρη η αλυσίδα των κινήσεων. Δηλαδή, από την υποβολή των δικαιολογητικών -που πρέπει να ελέγχονται για την γνησιότητά τους- μέχρι την θεωρητική και πρακτική εξέταση των οδηγών καθώς επίσης και οι εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, ώστε να αποκτήσουν όλοι συνείδηση και κυρίως εθνική συνείδηση, αφού η χορήγηση άδειας οδήγησης είναι κάτι σημαντικό.

Επίσης, τελειώνοντας θέλω να σας πω ότι καθιερώνονται πολλά άλλα μέτρα τα οποία είναι εντελώς αναγκαία όπως είναι για τα ραδιοταξί και η παράταση στο έργο των Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία πρέπει να σας πω ότι στην Λευκάδα εκτελούν ένα σημαντικό έργο. Τα Κ.Τ.Ε.Λ., κύριε Υπουργέ, ανεξάρτητα αν είναι μια όχι απόλυτα δημόσια υπηρεσία, είναι όμως δημόσιου συμφέροντος και πρέπει πραγματικά να προσεχθούν όπως ιδιαιτέρως, ώστε να αποφεύγονται οι συνωστισμοί και κυρίως πολλά ατυχήματα, δεδομένου ότι πολλά από τα Κ.Τ.Ε.Λ., κύριε Υπουργέ, «ενσταβλίζονται», θα έλεγα, εντός της πόλης και προκαλούν από μόνα τους πολλά ατυχήματα και πολλά προβλήματα. Πρέπει να αποκτήσουν δικό τους χώρο, σε συγκεκριμένη περιοχή, όπου από εκεί πλέον και τα ταξί να μπορούν να έχουν επικοινωνία και να διεκπεραιώνονται όλες οι μετακινήσεις των πολιτών.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πραγματικά να σας συγχαρώ και να προτείνω την υπερψήφιση του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Βεργίνη.

Θα δώσω τώρα το λόγο στο νεοεισελθόντα στην Αίθουσα αυτή, του Κοινοβουλίου, στον κ. Ιωάννη Σκουλά. Να του διατυπώσω και εκ μέρους όλων των συναδέλφων τις θερμότερες ευχές για μακροήμερευση εδώ μέσα -αν αυτό αποτελεί ευχή- και να είναι σιδεροκέφαλος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περιοριστώ μόνο στην τροπολογία με γενικό αριθμό 917 και ειδικό 18, που κατέθεσαν οι συνάδελφοι της δυτικής Κρήτης.

Τα τελευταία χρόνια ακούμε συνέχεια ότι για να καταφέρουν να επιβιώσουν οι επιχειρήσεις στο άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον της ελεύθερης αγοράς, θα πρέπει να παρέχουν τα εξής: Πρώτον, αγαθά και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Δεύτερον, θα πρέπει να προσπαθούν να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους. Και τρίτον, να προσπαθούν συνεχώς να μεγεθύνονται επιχειρηματικά μέσω συγχωνεύσεων, συνενώσεων ή εξαγορών.

Ένα τέτοιο παράδειγμα υγιούς επιχείρησης είναι η «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», μία επιχείρηση που με τη σημαντική τροπολογία προσπαθεί να διαλύσει και να φέρει πάλι την κατάσταση πίσω.

Κύριε Υπουργέ, μέχρι το 2003 οι επιβατικές συγκοινωνίες του νησιού παρέμεναν δραματικά στάσιμες και το νησί ήταν χωρισμένο στη μέση, λόγω της ύπαρξης δύο Κ.Τ.Ε.Λ., ενώ η διασύνδεση ήταν προβληματική. Δεν υπήρχε ενιαία στρατηγική και για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού τα λεωφορεία ήταν παλιά και είχαν συνεχώς προβλήματα. Οι επιβάτες δεν ένιωθαν καμία ασφάλεια και οι χιλιάδες Έλληνες και ξένοι τουρίστες χαρακτηρίζαν την κατάσταση σχεδόν τριτοκοσμική.

Τέλος, σε αυτή την κατάσταση της μιζέριας και της οπισθοδρόμησης των επιβατικών μεταφορών στο νησί δόθηκε το 2003, όταν με τροπολογία, που τονίζω ότι ψηφίστηκε ομόφωνα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, προήλθε η «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» -ενιαίος συγκοινωνιακός φορέας για όλη την Κρήτη- με στόχο την αναβάθμιση των υπεραστικών συγκοινωνιών.

Τα αποτελέσματα της εταιρείας αυτής ήταν άμεσα και θεαματικά. Για παράδειγμα: Με επιπλέον επιδότηση 10% εκείνη την περίοδο από το ελληνικό δημόσιο, λόγω της συνένωσης των δύο εταιρειών της Κρήτης και με δάνεια των μετόχων, επετεύχθη να εξυπηρετείται πλέον η Κρήτη και οι γραμμές από ασφαλή και πολυτελή λεωφορεία, χαρακτηρίζοντας το στόλο των λεωφορείων της Κρήτης ως τον πιο σύγχρονο της Ευρώπης. Επίσης, επετεύχθη ενιαία δρομολόγηση, κοινή στρατηγική και ενιαία έκδοση ειστηρίων, καθώς και άμεση ενημέρωση του κοινού επί των δρομολογίων.

Η νέα αυτή ευέλικτη μορφή λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ. διευκόλυνε την εξυπηρέτηση των πολιτών, ενώ τα δέματα μπορούσαν να μεταφέρονται σε όλες τις κατευθύνσεις, χωρίς τα προβλήματα, που υπήρχαν παλαιότερα. Οι τουριστικοί επισκέπτες εξυπηρετούνται μ' έναν ασφαλή συγκοινωνιακό φορέα, εκφράζοντας θαυμασμό για την αξιοπιστία του φορέα αυτού. Επιτυ-

χάνεται, όμως, και η καλύτερη μεταφορά όλων των μαθητών, που αυτό είναι ένα βασικό πλεονέκτημα του νέου φορέα.

Το Κ.Τ.Ε.Λ. έχει πλέον τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εξυπηρέτησης ολόκληρου του νησιού, που μέχρι το 2000 δεν υπήρχε.

Ερχόμαστε, λοιπόν, σήμερα, με την τροπολογία με γενικό αριθμό 917 να ακυρώσουμε αυτή την προσπάθεια και να επιστρέψουμε σ' ένα καθεστώς προβληματικό, όπως έχει αποδειχθεί από το παρελθόν.

Πραγματικά, δεν μπορώ να καταλάβω τις προθέσεις, δεν μπορώ να καταλάβω τα κίνητρα –αν είναι προσωπικά ή τοπικιστικά– των συναδέλφων, που επιθυμούν και επιχειρούν να διαλύσουν το Κ.Τ.Ε.Λ. και αγνοούν την ανάγκη οι μεταφορές της Κρήτης να είναι ενιαίες, σύγχρονες και αξιόπιστες.

Μπορεί, άραγε, ο Υπουργός να υποστηρίξει διαχωρισμούς, οι οποίοι θα οδηγήσουν τις επιβατικές μεταφορές στην απογοητευτική και τριτοκοσμική εικόνα που είχαμε;

Υπάρχουν, όμως, και διάφορα άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας. Υπάρχουν νομικά θέματα, που απαιτούν απαντήσεις και διευκρινίσεις. Τι θα γίνει με την περιουσία του Κ.Τ.Ε.Λ.;

Τα παραπάνω δύο Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν κάνει ιδιωτικές συμφωνίες και δεν νομίζω ότι το Κράτος μπορεί να παρέμβει. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου και Λασιθίου έχουν προχωρήσει σ' ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 25.000.000 ευρώ, αντικατάστασης των λεωφορείων, αγοράς ακινήτου για κατασκευή σταθμού, βασιζόμενο σε αυτές τις συγκεκριμένες συμφωνίες. Τι θα γίνει με αυτές τις πεντακάσιες οικογένειες των μετόχων; Θα αντιμετωπίσουν ένα φάσμα οικονομικής εξαθλίωσης και ανεργίας;

Έρχομαι στη μελέτη. Έγινε μία καταγραφή των στοιχείων για κάποια μελέτη του Υπουργείου. Δεν γνωρίζουμε πώς έγινε αυτή η μελέτη, καθώς και τα αποτελέσματά της. Δεν την έχουμε στα χέρια μας. Θα πρέπει να λάβουμε γνώση, διότι δεν μπορεί να υπάρχουν κατασκευασμένα στοιχεία. Και δεν νομίζω ότι το Υπουργείο δίνει τα στοιχεία αυτά στους Βουλευτές, που κατέθεσαν την ερώτηση.

Επιπλέον, τονίζω ότι η Κρήτη δεν μπορεί να χωριστεί ξανά στα δύο και να συνεχίσουμε να έχουμε συνεχείς μεταβιβάσεις του κόσμου, αλλαγές σταθμών, καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος, ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Το βέβαιο είναι ότι ο διαχωρισμός αυτός θα προκαλέσει πάλι ένα σημαντικό πλήγμα στον τουρισμό, καθώς οι επισκέπτες του νησιού δεν θα μπορούν να ενημερώνονται, να μετακινούνται με ευκολία σ' ένα άγνωστο μέρος. Και θα βλέπαμε πάλι στα κανάλια τα προβλήματα με τις συγκοινωνίες.

Κύριε Υπουργέ, μη συνηγορήσετε στην προσπάθεια διάλυσης μιας επιτυχημένης επιχείρησης, ενός μοναδικού φορέα συγκοινωνιών στο νησί, αλλά να επιβραβεύσετε την ανάπτυξη, δηλαδή το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και όχι την οπισθοδρόμηση και τα στενά τοπικιστικά συμφέροντα, αποσύροντας την τροπολογία με γενικό αριθμό 917.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο συνάδελφο. Καλορίζικος και πάλι.

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Λέγκας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι σύντομος.

Θα μου επιτρέψετε να κάνω μία ανάπαυλα ανάμεσα από τη «μάχη της Κρήτης»! Και θα σταθώ σε δύο ζητήματα.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα από την αρχή να εκτιμήσω τη θετική κατεύθυνση, που έχουν οι διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, αλλά και την ευαισθησία του Υπουργού να διευθετήσει, να ικανοποιήσει και άλλες απόψεις, που ακούστηκαν σε αυτή την Αίθουσα, αλλά και στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων.

Θα αναφερθώ αρχικά στο θέμα του Κ.Τ.Ε.Λ. και θα πω ότι οι σχετικές ρυθμίσεις λύνουν προβλήματα και ευθές αντιστοιχούν στον κοινωνικό ρόλο που έχουν, τον οποίο βεβαίως έχουν καταξιώσει στις τοπικές κοινωνίες και στην ελληνική περιφέρεια γενικότερα.

Αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι σήμερα η ελληνική περι-

φέρεια, οι δυσπρόσιτες περιοχές, τα απομακρυσμένα χωριά, το πλαίσιο των αιτημάτων που διατυπώνουν, είναι ένα τρίπτυχο λίγο πολύ γνωστό σε όλους τους Βουλευτές της περιφέρειας, τρίπτυχο το οποίο εντοπίζεται στα πιο βασικά, όπως είναι ο δρόμος, ο γιατρός, η συγκοινωνία.

Το τελευταίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –η συγκοινωνία δηλαδή– κατά κύριο λόγο έχει αντιστοιχηθεί με τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Εδώ, κύριε Υπουργέ, πρέπει να κάνουμε κάτι: Υπάρχει αυτός ο φαύλος κύκλος της απερίμωσης. Η έλλειψη του ενός φέρνει το άλλο. Δεν υπάρχει δρόμος; Δεν πηγαίνει λεωφορείο. Δεν υπάρχει λεωφορείο; Φεύγει ο κόσμος. Δεν υπάρχει κόσμος; Δεν υπάρχει λεωφορείο.

Παρ' όλα αυτά, ορισμένες γραμμές κρατιούνται με δόντια. Και καλώς γίνεται. Βεβαίως, αυτό οφείλεται στις φιλότιμες προσπάθειες –και αυτό πρέπει να το πούμε– των Κ.Τ.Ε.Λ.. Μπορούμε, όμως, να κάνουμε και κάτι παραπάνω. Υπάρχουν κάποια κριτήρια που σου επιτρέπουν να παύεις ή να λειτουργείς μία γραμμή σ' ένα δυσπρόσιτο χωριό, σ' ένα δυσπρόσιτο δημοτικό διαμέρισμα. Ας αμβλύνουμε αυτά τα κριτήρια, δίνοντας κίνητρα στα Κ.Τ.Ε.Λ. και γιατί όχι επιδότηση, για να μείνουν αυτές οι γραμμές ανοιχτές.

Μπορούμε να βρούμε τρόπο, αντίστοιχο με τον τρόπο που υπάρχει για τις αστικές γραμμές στο Λεκανοπέδιο, για να δώσουμε λύσεις σ' αυτό το πρόβλημα.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά το άρθρο 16 και το ασυμβίβαστο ανάμεσα στα φυσικά και τα νομικά πρόσωπα που ιδρύουν Κ.Τ.Ε.Ο., με τα πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας, της επισκευής, αλλά και της συντήρησης των αυτοκινήτων και των δικύκλων.

Βεβαίως, η σχέση ελεγκτών και ελεγχομένων εκ προοιμίου θεωρείται μία ένοχη σχέση που πρέπει να αποφεύγεται. Και η πράξη, όμως, έχει δείξει –και αυτό σε πάρα πολλές περιπτώσεις– ότι η θέσπιση τέτοιων ασυμβίβαστων, ενδέχεται να ανοίξει τους παράδρομους διαφυγής από τη νομιμότητα. Και αυτούς θα πρέπει να δούμε.

Γιατί πιστεύω, κύριε Πρόεδρε, ότι αυτός που υποκρύπτει την πελαταιακή σχέση, μέσω παραδείγματος χάριν μιας αφανούς εταιρείας δικών του συμφερόντων, είναι πιο επικίνδυνος και πιο επιρρεπής στη διαφθορά από εκείνον που φοβάται τον έλεγχο στην πηγή της δραστηριότητας και σ' αυτήν τη λογική νομίζω ότι θα πρέπει να αποβλέπουν οι ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Είμαι σίγουρος, ωστόσο, ότι θα ρυθμίσετε το θέμα αυτό, κύριε Υπουργέ, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, δίνοντας να καταλάβουν οι ιδιοκτήτες των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ότι θα πρέπει να δίνουν έμφαση και προσοχή στην πιστοποίησή τους αλλά και στην αξιοπιστία τους και όχι βεβαίως στη δρομολόγηση παράδρομων πελαταιακών σχέσεων με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, και με αφορμή τη σχετική τροπολογία για τη διαγραφή των οφειλών του Κ.Τ.Ε.Λ. Πατρών, δεν βρίσκω το λόγο της αντίθεσης από τους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ., μια και η ρύθμιση αυτή έχει ισχύσει στο παρελθόν για όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά θα μου επιτρέψετε να επανακαταθέσω την περίπτωση του αστικού Κ.Τ.Ε.Λ. Τρικάλων, το οποίο διεκδικεί δεδουλευμένα παρελθόντων χρόνων από μετακινήσεις μαθητών, χρήματα οπωσδήποτε απαραίτητα για τη βιωσιμότητά του και σ' αυτήν την κατεύθυνση σας καλώ με τα συναρμόδια Υπουργεία να δώσετε μια λύση.

Σας ευχαριστώ.

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

Κύριε Υπουργέ, ήθελα και εγώ ως Βουλευτής Τρικάλων να συνενώσω τη φωνή μου σε αυτά που είπε ο κ. Λέγκας όσον αφορά το Κ.Τ.Ε.Λ. Τρικάλων και ιδιαίτερα όσον αφορά τους μεθόχες. Είναι ένα Κ.Τ.Ε.Λ. δυνατό, ένα Κ.Τ.Ε.Λ. το οποίο έχει στηρίξει σε πολύ δύσκολες στιγμές την ελληνική περιφέρεια και μάλιστα άγονες περιοχές και θα ήθελα πάρα πολύ να το προσέξετε και να κάνετε ό,τι είναι δυνατόν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξαναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με

θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος – 21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι επτά μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί δάσκαλοι από το 9ο Δημοτικό Σχολείου Παλαιού Φαλήρου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Φραγκιαδουλάκης. Και –πιστεύω– κάπως ήρεμα, να μην συνεχιστεί η «Μάχη της Κρήτης!»

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η μάχη της Κρήτης έγινε στα Χανιά τον Μάιο του 1941!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Αφήστε τα τώρα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η Μάχη της Κρήτης έγινε στα Χανιά, στο Ρέθυμνο και στο Ηράκλειο και εξολοθρεύτηκαν στο Ηράκλειο πολλοί Γερμανοί!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Θα λάβω όλα τα στοιχεία υπ' όψιν μου! Όταν αποφασίσω να γράψω την ιστορία της Κρήτης, θα τα συμπεριλάβω και τα δυο!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα προσπαθήσω να είμαι πιο ήρεμος, γιατί τα προβλήματα τα οποία τα τελευταία χρόνια προκύπτουν ανεξήγητα μεταξύ Ηρακλείου και Χανίων είναι προβλήματα τα οποία πρέπει να δούμε με νηφαλιότητα και θα έλεγα τουλάχιστον υπάρχουν, ευτυχώς, άνθρωποι που και στα δύο σημεία της Κρήτης, σε όλη την Κρήτη προσπαθούν και επιδιώκουν τον συγκρητισμό με όλη την σημασία του.

Εμείς στο Ηράκλειο –και κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει– πλην μερικών θερμολάτρων που λένε για «φαταουλισμό» και κάποιων ανιστόρητων– έχουμε μια ζεστή καρδιά για κάθε άνθρωπο, για κάθε πολλή οποιασδήποτε χώρας, οποιοσδήποτε μέρους της Κρήτης όπου υπάρχουν και ευδοκούν και δραστηριοποιούνται άνθρωποι από όλον τον κόσμο. Είμαστε μια περιοχή, μια πόλη, η οποία είναι –θα έλεγα– ανεκτική σε όλα και αποδέχεται τους πάντες. Δεν είναι τυχαίο ότι στο Ηράκλειο υπάρχουν πάρα πολλοί προερχόμενοι από τη δυτική Κρήτη, τους οποίους έχουμε αγκαλιάσει και οι οποίοι στη φάση αυτή με τα προβλήματα που προκύπτουν σε διάφορα θέματα μεταξύ Ηρακλείου και Χανίων είναι μαζί μας. Έρχονται μαζί μας και στηρίζουν τις προσπάθειες, γιατί βλέπουν το δίκαιο ή εν πάση περιπτώσει αναγνωρίζουν ότι πρέπει να υπάρξει μία εκτόνωση στα προβλήματα αυτά.

Έφτασαν συγκεκριμένοι άνθρωποι, ευυπόληπτοι πολίτες, αξιόλογοι πολίτες των Χανίων να ανατρέχουν στην εποχή της τουρκοκρατίας και ούτε λίγο ούτε πολύ να χρεώνουν ότι όλες οι μάχες που χάθηκαν στις επαναστάσεις με τους Τούρκους χάθηκαν από τους Ηρακλειώτες, ότι έχουμε ευθύνες γι' αυτό και ότι ουδέποτε υπήρξε μια ηγετική προσωπικότητα από το Ηράκλειο. Όμως εγώ θα πω αυτό που άκουγα από τον πατέρα μου. Μέσα στα άλλα δημοτικά τραγούδια που μου έλεγε, μου έλεγε: «Πού 'ναι ο Κριάρης στα Χανιά που έστηνε κολώνα, όπου κι ο κόρακας μαζί την Κρήτη ξεσμιλάναν». Από τα χρόνια εκείνα όλοι μαζί παλεύαμε για την ανεξαρτησία. Κατηγορηθήκαμε ακόμα ότι συνεργαστήκαμε και με τη χούντα, το Ηράκλειο που είχε την πρώτη μέρα της εκδήλωσης του πραξικοπήματος της χούντας τρεις χιλιάδες ανθρώπους στο δρόμο και δυο τραυματίες από πυροβόλα όπλα, που δεν μπόρεσαν να έχουν αποτέλεσμα στην παρέμβαση αυτή, γιατί δεν υπήρχε πολιτική ηγεσία να τους οδηγήσει.

Τελειώνοντας αυτά τα θέματα, θέλω να πω για τους συναδέλφους εδώ από τα Χανιά ότι εμείς στο Ηράκλειο λέμε ακόμα και θα λέμε: «Μαδάρες μου χανιώτικες, κορφή του Ψηλορείτη και Λασιθιώτικα βουνά, γεια σου παντέρμη Κρήτη!»

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Συγκρητισμός δηλαδή.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΦΡΑΓΚΙΑΔΟΥΛΑΚΗΣ: Συγκρητισμός βεβαίως!

Όμως, δεν πρέπει να αφήσουμε και να μη σπλητεύσουμε αυτούς οι οποίοι καθοδηγούν κάποιες εξελίξεις κατά τρόπο που πραγματικά δημιουργεί υποψίες, πέρα από τις γνωστές ψηφοθηρικές επιδιώξεις κάποιων, ότι κάτι μεθοδεύεται.

Θα πάω στα δύο άθροια μόνο της τροπολογίας που έχει κατατεθεί όσον αφορά την εκτέλεση της υφισταμένης υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο,

όπου προβλέπεται να παραχωρηθούν στα Χανιά, στην περίπτωση που διασπαστεί το Κ.Τ.Ε.Λ. σύμφωνα με την τροπολογία που καταθέτουν οι συνάδελφοι από τα Χανιά, και όλα τα έκτακτα δρομολόγια, πέρα από την παραχώρηση Ηράκλειο – Ρέθυμνο – Χανιά 80% στο Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων που θα προκύψει ανεξάρτητο.

Επίσης, λέει: «Από την έναρξη ισχύος καταργείται κάθε διοικητική πράξη ή συμφωνία». Δηλαδή φροντίζει η τροπολογία ώστε εκείνοι οι οποίοι έχουν υπογράψει ομόθυμα, με την ομόθυμη συμπαράσταση όλων των Βουλευτών το 2003 στο νομοσχέδιο, εκείνοι οι οποίοι τώρα επιδιώκουν τη διάσπαση να μην έχουν καμιά ποινική κύρωση. Δηλαδή, εδώ υπάρχει μία κατάργηση της διάκρισης των εξουσιών, διότι το Κοινοβούλιο καταργεί ιδιωτικό δίκαιο, τις συμφωνίες που έχουν υπογράψει και υπάρχουν συμβολαιογραφικές πράξεις με ποινική ρήτρα για εκείνους οι οποίοι θα είναι υπαίτιοι να υπάρξει διάσπαση στο μέλλον.

Είναι πάρα πολλά αυτά τα οποία πρέπει να πούμε. Εγώ σέβομαι το χρόνο και θα περιοριστώ μόνο στις διαπιστώσεις που υπάρχουν και που δεν είναι δικές μου, είναι μιας ολόκληρης κοινωνίας στην Κρήτη γενικά ότι η εξυπηρέτηση που προκύπτει από αυτούς του είδους τη συνεργασία, η οποία είναι άψογη, είναι πολύ σημαντική, αναγνωρίζεται από όλους, υπηρετεί και εξυπηρετεί τα συμφέροντα του κρητικού λαού συνολικά και όχι των δυτικών ή των ανατολικών, όπως έλεγε και ο άλλος συνάδελφος, διότι είναι ντροπή μας να επιμένουμε σε αυτά τα παλιά μοντέλα.

Δεν θέλω να πω ότι διασπάσαμε επί χούντας το συγκρότημα του Ο.Τ.Ε. για να πάει το μισό στα Χανιά. Ευτυχώς αποκαταστάθηκε. Δεν θέλω να αναφερθώ και να επιμείνω ότι διασπάσαμε το Τ.Ε.Ι. Κρήτης για να κάνουν ανεξάρτητο Τ.Ε.Ι. και τα Χανιά. Υπήρχε λόγος; Αυτά όμως να τα αφήσουμε. Να μην διασπάσουμε και το Κ.Τ.Ε.Λ., το οποίο προσφέρει όπως είναι, αναγνωρισμένο και από Έλληνες και από τουρίστες, γίνεται η διανομή των δεμάτων παντού και η εξυπηρέτηση και του πιο μακρινού χωριού είναι πλήρης και απόλυτη.

Από την άλλη μεριά, έχουν χρεωθεί, έχουν πάρει μεγάλες χρηματοδοτήσεις και οι μεν και οι δε, αλλά έχουν χρεωθεί περίπου 3,5 δισεκατομμύρια το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου στο ενιαίο πλαίσιο του ενιαίου Κ.Τ.Ε.Λ. για να φτιάξουν ένα σταθμό. Τα χρήματα αυτά από πού θα βγουν, αν διαλυθεί το ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ.; Θα πρέπει να πάνε φυλακή αυτοί οι άνθρωποι ή να καταστρέφουν.

Δηλαδή τι; Να εξυπηρετήσουμε κάποιες ανομολόγητες σκοπιμότητες και να καταστρέψουμε κάποιους οικογενειάρχες και μια ολόκληρη κοινωνία, η οποία θα σηκωθεί στο πόδι και θα μας κυνηγήσει όλους και αυτούς που επιδιώκουν και εμάς που δεν μπορέσαμε, αν δεν μπορέσουμε, να ανατρέψουμε και να πείσουμε τον Υπουργό ότι πράγματι δεν πρέπει να γίνει μια πράξη σαν αυτή, η οποία θα είναι δυσβάσταχτη και ιδιαίτερα επιβαρυντική για το κυκλοφοριακό φορτίο που εξυπηρετείται σήμερα από το ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ.;

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ο κ. Μαρκογιαννάκης έχει το λόγο. Ελπίζω να συνεχίσουμε το ομαλό πολιτικό κλίμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Με έχετε για ταραξία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Όχι, όχι αντίθετα. Σας έχω για πολύ ένθερμο πατριώτη, γι' αυτό φοβάμαι. Όχι για ταραξία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή υπάρχουν στην Αίθουσα και συνάδελφοι που δεν είναι από την Κρήτη, είμαι υποχρεωμένος να κάνω μια μικρή ιστορική αναδρομή του προβλήματος γιατί ενδεχομένως κάποιος από εσάς να νομίζουν ότι επιδιώκεται σε κοκορομαχίες άνευ ουσίας. Ουσία υπάρχει και μάλιστα μεγάλη.

Ξεκινώ από το 1973 τότε που το ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης –πράγματι επί δικτατορίας ήταν ενιαίο το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης– διεπλάσθη στα δυο. Λόγοι κακής λειτουργίας επέβαλαν αυτήν την διάσπαση. Τότε, για να ξέρουμε πού βρισκόμαστε έγινε μια συμφωνία μεταξύ των δυο Κ.Τ.Ε.Λ. που προέκυψαν, δυτικής και ανατολικής Κρήτης. Τι έλεγε αυτή η συμφωνία όσον αφορά τη

συνεκμετάλλευση των διανομαρχιακών γραμμών; Επειδή εκτός από τα δυο Κ.Τ.Ε.Λ. ήταν και μια ομάδα δεκαοκτώ λεωφορείων που έκαναν την γραμμή Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο –ανεξάρτητη ομάδα- έγινε η εξής συμφωνία. Αυτά τα δεκαοκτώ λεωφορεία να πάνε στο Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων - Ρεθύμνης. Να επιβαρυνθεί το Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης με δεκαοκτώ λεωφορεία και από εκεί και πέρα συμφωνήθηκε το εξής: Τη βόρεια γραμμή Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο εξαιτίας αυτού του βάρους το οποίο έπαιρνε το Κ.Τ.Ε.Λ. της δυτικής Κρήτης θα εκμεταλλευόταν αποκλειστικά από το Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης. Σε αντιστάθμισμα το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου θα έπαιρνε το μισό Ρέθυμνο. Και έτσι εκτελούσε και συνεχίζει να εκτελεί τις διανομαρχιακές γραμμές, Αγία Γαλήνη-Ηράκλειο, Ανώγεια-Ηράκλειο, Μυλοπόταμο-Ηράκλειο και Αμάρη-Ηράκλειο. Αυτή ήταν η συμφωνία η οποία επέτρεψε να λειτουργήσουν τα δυο Κ.Τ.Ε.Λ. εν αμοιβαία συμπνοία μέχρι το 2003. Δεν διεφάνη το οποιοδήποτε πρόβλημα. Όμως το 2003 στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών βρέθηκε ο κ. Στρατάκης, Βουλευτής Ηρακλείου, ο οποίος ορέγεται πλέον τη γραμμή Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο η οποία ήταν λίαν προσοδοφόρος.

Έκανε λοιπόν την εξής μεθόδευση. Μου θυμίζει κάποιους υιούς οι οποίοι όταν μοίραζαν οι γονείς την περιουσία έδιδαν τα αμπέλια και τις ελιές σ' αυτούς και την άμμο στην παραλία στους γαμπρούς. Και όταν αποκτούσε αξία η παραλία, ερχόντουσαν οι υιοί και έλεγαν, θέλουμε και παραλία τώρα που πήρε μεγαλύτερη αξία. Ορέγονται λοιπόν τη βόρεια γραμμή και εκβιαστικά –εννοώ το εκβιαστικά- σε συνεργασία με τον τότε περιφερειάρχη ο οποίος είχε μεταβληθεί σε νομάρχη Ηρακλείου, βάζουν το μαχαίρι στο λαιμό στο Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης. Τους λένε ή δέχεστε αυτά τα οποία θεσμοθετούμε ή κάνουμε τέσσερα Κ.Τ.Ε.Λ. και απελευθερώνουμε τη διανομαρχιακή γραμμή τη βόρεια να πηγαίνει να την εκτελεί όποιος θέλει. Άγγλοι, Γάλλοι, Πορτογάλοι που είπατε προηγουμένως. Τους έλεγαν δηλαδή ή θα πεθάνετε ως Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης ή θα φυτοζωείτε και θα σας αρμέγουν από το Ηράκλειο. Αυτό έγινε, κύριε Υπουργέ.

Και υπέκυψαν οι άνθρωποι γιατί δεν ήθελαν να πεθάνουν. Προτίμησαν να φυτοζωούν. Δεν συνενώθηκαν τα δυο Κ.Τ.Ε.Λ. να γίνει ένα Κ.Τ.Ε.Λ.. Ο κ. Χριστοδουλάκης θα έπρεπε να είναι περισσότερο ενημερωμένος. Δυο Κ.Τ.Ε.Λ. παρέμειναν. Απλώς συνεστήθη μια ανώνυμος εταιρεία «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» η οποία θα συντόνιζε το συγκοινωνιακό έργο των δυο Κ.Τ.Ε.Λ.. Ξέρετε ότι αυτή η εταιρεία εν πολλοίς έχει όρους παράνομους. Κύριε Υπουργέ, έχω μελέτη. Από τους δεκαπέντε όρους που έχει μέσα οι πέντε είναι νομιμότητα. Και από αυτούς τους δεκαπέντε όρους υλοποιήθηκαν όπως λέει η μελέτη μόνο τρεις εκ των οποίων δυο είναι σύννομοι και ένας παράνομος.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, πώς λειτουργήσε αυτό το μόρφωμα. Θα σας πω. Το λέει η μελέτη. Στη διετία που μας πέρασε έχει υστέρημα χιλιομέτρων το Κ.Τ.Ε.Λ. Λασιθίου-Ηρακλείου 1.200.000 χιλιόμετρα. Δούλεψε το Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης και εισέπρατε το Κ.Τ.Ε.Λ. ανατολικής Κρήτης. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Οι γραμμές παρέμειναν ανεκμετάλλευτες. Κυριολεκτικά περίμεναν να δουλέψει το Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης για να εισπράττουν. Αυτό γινόταν δυόμισι ολόκληρα χρόνια.

Όταν επιτέλους ήρθε το πλήρωμα του χρόνου και ο κ. Στρατάκης απήλθε με τη θέληση του ελληνικού λαού από το Υπουργείο Μεταφορών πήγαμε στον Υπουργό και του είπαμε, Υπουργέ δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση. Και είναι γεγονός ότι έδειξε ενδιαφέρον ο σημερινός Υπουργός. Κοίταξε το πρόβλημα. Και δεν το κοίταξε ακούγοντας εμάς, κύριοι συνάδελφοι, διότι εμείς μπορεί να είμαστε υποκειμενικοί. Συνεβλήθη το Υπουργείο με μελετητικό γραφείο το οποίο συνέταξε μελέτη. Πληροφορηθήκαμε τη μελέτη από τα χείλη του Υπουργού. Η μελέτη λέει ότι βάσει των δεδομένων ότι συνεχίζει να εκμεταλλεύεται τις τέσσερις διανομαρχιακές γραμμές το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου, τις χιλιομετρικές αποστάσεις, την επιβάρυνση των δεκαοκτώ λεωφορείων που είχε το 1973 η σωστή κατανομή είναι το 91% των δρομολογίων της βόρειας πλευράς να γίνεται από το Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης και το 9% από το Κ.Τ.Ε.Λ. ανατολικής Κρήτης. Έτσι είπε η μελέτη από ανεξάρτητο γραφείο το

οποίο πληρώθηκε για αυτή τη δουλειά.

Δεν αρκέστηκε όμως σε αυτό ο Υπουργός. Έστειλε κάτω δυο ελεγκτές και είδαν τα πράγματα από κοντά. Η αγαστή η δημιουργική συνεργασία που είπε ο κ. Κεγκερογλου ξέρετε τι είναι; Εδώ και ενάμισι χρόνο η οποιαδήποτε επικοινωνία γίνεται μόνο με μηνύσεις, με αγωγές και με εξώδικα. Αυτό θέλετε να συνεχιστεί; Αυτή η κακομοιριά; Έτσι θέλετε να λειτουργήσουμε; Να συζητούν τα δυο Κ.Τ.Ε.Λ. με αγωγές και με δικαστήρια; Αν νομίζετε ότι αυτή η κατάσταση πρέπει να διαιωνιστεί τότε προχωράμε έτσι, κύριε Υπουργέ.

Και λέτε ότι υπό το παλαιό καθεστώς ανέβαιναν ή κατέβαιναν οι επιβάτες από τα λεωφορεία. Ψεύδος! Εδώ μέσα δεν πρέπει να λέγονται αυτά. Οι διανομαρχιακές γραμμές ήταν συγκεκριμένες λειτουργούσαν όπως λειτουργούσαν και δεν υπήρχε το οποιοδήποτε πρόβλημα. Τα προβλήματα δημιουργήθηκαν από τότε που συνεστήθη αυτό το μόρφωμα της «Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» όπου η πλειοψηφία του διοικητικού συμβουλίου, αγαπητέ Υπουργέ μου, ήταν από το Κ.Τ.Ε.Λ. ανατολικής Κρήτης με αποτέλεσμα βέβαια να κοιτάζουν να ευλογούν τα γένια τους. Και έτσι το κάθε λεωφορείο του Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης κάνει το μήνα δύο χιλιάδες χιλιόμετρα επιπλέον. Εισπράττει πολύ περισσότερα χρήματα. Ξοδεύει πολύ περισσότερα και βενζίνη, λάστιχα, προσωπικό. Όμως στην μοιρασιά τα μοιράζονται εξίσου. Και το Κ.Τ.Ε.Λ. Λασιθίου-Ηρακλείου που δεν εργάζεται που είναι κηφήνας που δεν θέλουν και δεν ξέρουν να εκμεταλλευτούν τις γραμμές έρχεται και εισπράττει. Αυτό είναι και άδικο και αντιπαραγωγικό και εδώ μέσα δεν πρέπει να ακούγονται αυτά τα πράγματα. Εάν θέλετε πραγματικά να κάνετε την τομή να κάνετε αυτό το οποίο σας λένε οι τρίτοι, οι αντικειμενικοί εκείνοι που δεν έχουν σχέση ούτε με το Ηράκλειο ούτε με τα Χανιά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ένα Κ.Τ.Ε.Λ..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ποιο ένα Κ.Τ.Ε.Λ.; Να έχει την πλειοψηφία η πλευρά η οποία έχει τη διάθεση μόνο να αρπάξει; Εκείνο που πρέπει να γίνει, κύριε Υπουργέ, είναι εκείνο που σας λένε οι ελεγκτές σας, δηλαδή άμεση διάλυση της «ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» που είναι πάνω από το Κ.Τ.Ε.Λ.. Αυτό σας συνιστούν. Αυτό είπαν στα κανάλια στα Χανιά. Μίλησαν οι άνθρωποι. Είναι φριχτό αυτό το οποίο συμβαίνει. Θέλετε να συνεχιστεί η ίδια κατάσταση; Ασφαλώς όχι.

Θα μου πείτε τώρα: «χωριό που φαίνεται θέλει κολαούζο;» Γιατί αγωνίζονται οι Βουλευτές της ανατολικής Κρήτης να διατηρηθεί αυτή η κατάσταση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Για το καλό της Κρήτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Διότι θέλετε να προστατεύσετε και θέλετε να εισπράττουν οι ψηφοφόροι σας. Εμείς αγωνιζόμαστε διότι θέλουμε και δικαιοσύνη αλλά θέλουμε και ανάπτυξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Έχει τελειώσει ο χρόνος σας, κύριε Μαρκογιαννάκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Έντεκα λεπτά μίλησε ο κ. Μπαντουβάς. Εγώ θα μιλήσω δέκα.

Κύριε Υπουργέ, μας είπατε ότι θα καταθέτατε τροπολογία με το νομοσχέδιο για τον Κ.Ο.Κ.. Στη συνέχεια μας είπατε ότι θα καταθέτατε την τροπολογία σε αυτό το νομοσχέδιο. Τροπολογία δεν είδαμε. Την τροπολογία την καταθέσαμε εμείς. Και οφείλετε προς χάριν της δικαιοσύνης και προς χάριν της ομαλής λειτουργίας των συγκοινωνιών στη Κρήτη να αποδεχτείτε την τροπολογία.

Αν για οποιοδήποτε λόγο, κύριε Υπουργέ, δεν την αποδέχαστε εγώ νιώθω αυτή τη στιγμή μειωμένος διότι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μου υπεσχέθη κάτι το οποίο δεν έκανε και είμαι και εκτεθειμένος στους ψηφοφόρους μου που βρίσκονται στα θεωρεία και με παρακολουθούν και με ακούν και στην Κρήτη, διότι τους είπα ότι ο Υπουργός, είπε πως θα φέρει τροπολογία να ρυθμίσει το θέμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Αυτές είναι μυστικές συμφωνίες...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δεν είναι μυστικές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε, κύριε Μαρκογιαννάκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ο Υπουργός με το Βουλευ-

τή δεν μιλάει μυστικά. Ο Υπουργός με το Βουλευτή μιλάει ισότιμα.

Κύριε Υπουργέ, οφείλτε να δεχθείτε την τροπολογία άλλως θα πρέπει να δεσμευθείτε ότι το νόμο καθεστώς το οποίο υπάρχει αυτή τη στιγμή και ταλαιπωρεί το νησί θα το λύσετε. Ο Υπουργός δεν είναι μόνο για τα ευχάριστα. Είναι και για τα δυσάρεστα, για εκείνα που θα δυσανεστήσουν κάποιους αρκεί να κάνει το καθήκον του!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Μαρκογιαννάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Σκουλάκης.

Βλέπω πως η πολιτική αντιπαράθεση υποστέλλεται μπροστά στο τοπικό στοιχείο. Έχουμε μια διαμόρφωση ενός τοπικιστικού μεσαίου χώρου τώρα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Τα κουκιά, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τα κουκιά δυστυχώς είναι για όλους μας, κύριε Μπαντουβά!

Ορίστε, κύριε Σκουλάκη, έχετε το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Δεν ξέρω κύριε Πρόεδρε, αν ενθυμίζετε τη συνεδρίαση που ψηφίσαμε το συγκεκριμένο νόμο που περιελάμβανε και τη δημιουργία της «ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.». Θαρρώ πως ήσασταν Προεδρεύων και εγώ έτυχε να είμαι εισηγητής της Πλειοψηφίας και περίμεναν κάποιοι συνάδελφοι, να υψώσω τη σημαία της Δυτικής Κρήτης και όμως σε συνεννόηση με το τότε Υπουργό εγώ ύψωσα τη σημαία του «συνκρητισμού». Ψηφίστηκε από όλους τους συναδέλφους, στήριξαν τη θέση την οποία παρουσίασα και όλοι μείναμε ικανοποιημένοι, όλες οι πτέρυγες και όλα τα θεωρεία!

Και αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Μαρκογιαννάκη, ή δεν τα ξέρετε ή δεν τα είπατε όλα. Εγώ εδώ ως εισηγητής δεν είπα μόνο τις θέσεις της παράταξής μου, είπα και τις θέσεις του Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης. Ό,τι ήρθα και είπα εδώ τα είχαμε συμφωνήσει στα Χανιά. Και επειδή την ώρα της συζήτησης προέκυψε ένα θέμα, με νεύμα κατέβασα τον πρόεδρο του Κ.Τ.Ε.Λ. πίσω από τη Βουλή και του είπα, σ' αυτό καταλήγει η Κυβέρνηση. Συμφωνείς; Όχι μόνο συμφώνησε, επεκρότησε. Αυτή είναι η αλήθεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Έγινε τίποτα από αυτά;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Μισό λεπτό.

Ομολογώ ότι με συγκλόνισες αγαπητέ συνάδελφε, με την τοποθέτησή σου και νιώθω πολύ «μπουνταλάς». Δεν είμαστε «μπουνταλάδες» κύριε Υπουργέ, όλοι εδώ μέσα και όλη η Κρήτη. Δεν κατοικείτε από «μπουνταλάδες». Σας έβαλε κύριε Υπουργέ, ενώπιον των ευθυνών σας και θα σας βάλω και εγώ. Γιατί δεν δώσατε και σε μας τη μελέτη; Είμαστε Βουλευτές δεύτερης κατηγορίας;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν την έδωσα πουθενά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Πώς την επικαλείται ο συνάδελφος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Πιο ήρεμα κύριε συνάδελφε!

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν ξέρω.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Οφείλτε να τη δώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ήρεμα, κύριε Σκουλάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Εγώ λαϊκισμό δεν θα κάνω. Ξέρω ότι το καλύτερο για μένα ήταν να υποστηρίξω την τροπολογία...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δεν σας αφήνει το κόμμα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Θα έβαζες ταφόπλακα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: ...για τους Χανιώτες να με χειροκροτούν και να ψηφίζουν και εμένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κομματική γραμμή...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ όχι διακοπές!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Όμως εγώ στο παιχνίδι το δικό σας δεν θα μπω. Εάν ο Υπουργός με την μελέτη την οποία εγώ

δεν έχω δει, με την έκθεση των επιθεωρητών που δεν έχω δει, και επαναλαμβάνω δεν είμαι Βουλευτής δεύτερης κατηγορίας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Σκουλάκη, σας παρακαλώ πιο ήρεμα. Μην χτυπάτε το χέρι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Ζητώ συγγνώμη κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν χρειάζεται να ζητήσετε συγγνώμη αλλά μην χτυπάτε το χέρι σας, παρακαλώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Εάν ο Υπουργός, λοιπόν, είχε πειστεί ότι κάτι δεν πάει καλά, ότι αυτά που λέει η έκθεση και αυτά που λένε οι επιθεωρητές είναι αληθή, έπρεπε να πάρει πρωτοβουλία. Πρώτη πρωτοβουλία: Γιατί δεν εκδώσατε κύριε Υπουργέ, την εκ του νόμου προβλεπόμενη Υπουργική Απόφαση η οποία θα έλεγε λεπτομέρειες για την συνεκμετάλλευση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Τον Στρατάκη να ρωτάτε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Ο νόμος ψηφίστηκε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Το καταστατικό έγινε επί Στρατάκη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Μαρκογιαννάκη, σας παρακαλώ πολύ!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Όχι. Ο νόμος ψηφίστηκε το 2003, εσείς αναλάβατε το 2004.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Γιατί δεν το έκανε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Τρία χρόνια τώρα όφειλε ο κύριος Υπουργός, να εκδώσει την προβλεπόμενη Υπουργική Απόφαση. Γιατί δεν το έκανε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Γιατί δεν το κάνατε εσείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Μαρκογιαννάκη, δεν βοηθάτε ούτε τη συζήτηση ούτε τη λύση του προβλήματος.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Δεύτερον, γιατί δεν μας έδωσε τη μελέτη;

Τρίτον: κύριε Υπουργέ, εδώ δοκιμάζονται οι αντοχές μας, η αξιοπρέπεία μας και πρέπει να πούμε κάτι: Γιατί δεν μας καλέσατε όπως είχατε υποσχεθεί κατ' επανάληψη όλους τους Βουλευτές Κρήτης να συζητήσουμε το θέμα; Είχατε δεσμευθεί σε όλους μας. Γιατί δεν το κάνατε; Δεν θα υιοθετήσω την άποψη κάποιων που λένε ότι εσείς βάλατε τους τρεις συναδέλφους για να φύγετε από την ευθύνη και αυτοί κατέθεσαν την τροπολογία. Δεν συμφωνώ. Όμως σας βόλεψε αυτή η λύση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τι είναι αυτά που λέτε;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Ξέρω ότι δεν θα δεχθείτε την τροπολογία, κύριε Υπουργέ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Α, το ξέρετε!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: ...αλλά περιμένετε από το Π.Α.ΣΟ.Κ., να του χρεώσετε όλοι σας τη μη ψήφιση. Από τότε συγκυβερνούμε κύριε Υπουργέ, και κύριοι συνάδελφοι; Δεν το κατάλαβα αυτό. Συγκυβερνούμε; Αν εσείς οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, θέλατε να γίνει δεκτή η τροπολογία θα πείθατε την κυβέρνησή σας. Καλά το είπατε κύριε Μαρκογιαννάκη, αλλά θα πείθατε την κυβέρνησή σας...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Στο «ψητό», κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: ...να φέρει τροπολογία και να αναλάβει την ευθύνη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Πείτε κύριε συνάδελφε, ποιος έχει το δικίο και ποιος το άδικο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ: Αφήστε το τώρα.

Εδώ αν μπορούσαμε σήμερα θα βγάζαμε πραγματικά τον ορισμό τι σημαίνει πολιτική διγλωσσία, τι σημαίνει λαϊκισμός, τι σημαίνει χαιδεύουμε τα αυτιά των ανθρώπων.

Κύριε Υπουργέ, κλείνω με το εξής: Εγώ πιστεύω αυτά που λέει το Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης, στον αγώνα ενωμένοι και στη μάσα χωριστά. Αυτό είναι αλήθεια αλλά δεν μου δώσατε την έκθεση για να τα έχω επίσημα τα στοιχεία αυτά για να τη συνοπογράψω αν είναι έτσι. Μας λέτε για έκθεση, μας λέτε για πόρισμα, μας λέτε για επιθεωρητές και δεν ξέρουμε τίποτα.

Κύριε Υπουργέ, εγώ θα καταθέσω σήμερα αίτηση κατάθεσης εγγράφων εδώ στη Βουλή και θα σας υποχρεώσω να καταθέσετε και το πόρισμα των επιθεωρητών και τη μελέτη που έχει

κάνει το μελετητικό γραφείο και αν είναι έτσι τα πράγματα όπως τα είπε ο κ. Μαργκογιαννάκης, τότε θα υποχρεωθείτε εκ των πραγμάτων να πάρετε αποφάσεις, όπως είπε κλείνοντας την αγόρευση του ο κ. Μαργκογιαννάκης, να τελειώσει αυτή η τραγωδία, γιατί περί τραγωδίας πρόκειται αν όντως τα στοιχεία που επικαλέστηκε είναι αληθή. Θα υποχρεωθείτε να δώσετε λύση κύριε Υπουργέ. Εσείς είστε κυβέρνηση εσείς έχετε την ευθύνη και μην «πετάτε το μπαλάκι σε εμάς», να είναι οι καλοί Βουλευτές, οι κακοί Βουλευτές, να λαϊκίζοντας αυτοί που χαϊδεύουν τα αυτιά. Για όνομα του Θεού!

Περιμένω κύριε Υπουργέ, την τοποθέτησή σας. Γράφω την αίτηση κατάθεσης εγγράφων τώρα. Τα θέλουμε αυτά τα στοιχεία και θέλουμε να δεσμευθείτε ότι σε ένα μήνα εδώ στην Αίθουσα, θα δώσετε λύση, την πρόποσα λύση!

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο συνάδελφος Βουλευτής κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, ζητεί άδεια εγκρίσεως απουσίας στο εξωτερικό την Πέμπτη 1η Φεβρουαρίου 2007.

Εγκρίνει η Βουλή;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα καθ' αρχήν να κάνω μία παρατήρηση, ότι αυτό το Βήμα είναι ιερό, είναι η φωνή και η συνειδηση του λαού και όταν το χρησιμοποιούμε, πρέπει να έχουμε και ανάλογη συμπεριφορά. Παλιός είμαι σ' αυτή την Αίθουσα, αλλά ποτέ δεν είδα αυτό το Βήμα να ταλαιπωρείται όσο σήμερα από τους ομιλητές κατά τρόπο που δεν συνάδει και με τον όρο «πολιτικός πολιτισμός».

Εγώ θα προσπαθήσω ήρεμα και αντικειμενικά να πω την αλήθεια. Και η αλήθεια -σπεύδω εξ υπαρχής να σας πω- είναι εκείνη την οποία παρουσίασε ο συνάδελφος από τα Χανιά, ο κ. Μαργκογιαννάκης. Αυτή είναι η αληθινή ιστορία των Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης.

Η σημερινή συζήτηση όμως μου θυμίζει παλιότερες συζητήσεις, τότε που αφορούσαν νομίζω το μέγιστο των θεμάτων της Κρήτης, που ήταν το πανεπιστήμιο. Και τότε υπήρχαν αντιπαράθεσεις, υπήρχαν αντιπαράθεσεις. Οι εφημερίδες έγραφαν για τον ενδοκρητικό πόλεμο, διότι και τότε το Ηράκλειο ήθελε όλο το πανεπιστήμιο στο Ηράκλειο.

Μάλιστα είχαν επικαλεστεί και μια μελέτη του Πολυτεχνείου και άλλες γενικότερες απόψεις, υποστηρίζοντας ότι το πανεπιστήμιο πρέπει να παραμείνει ενιαίο, αλλά στο Ηράκλειο, έστω και αν το διάταγμα ίδρυσης του πανεπιστημίου

-που προήρχετο βέβαια από τη δικτατορία- προέβλεπε ότι η έδρα του πανεπιστημίου έπρεπε να είναι το Ρέθυμνο.

Θυμάμαι ότι τελικά τη Σολομώντεια λύση την έδωσε ο μεγάλος ηγέτης, ο Εθνάρχης, ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής, που είπε: «Η έδρα και οι θεωρητικές σχολές θα παραμείνουν στο Ρέθυμνο, οι πρακτικές σχολές και η ιατρική στο Ηράκλειο». Έτσι λειτουργήσε και λειτουργεί το πανεπιστήμιο σήμερα κατά τρόπο έξοχο. Έγινε και το Πολυτεχνείο στα Χανιά και έτσι υπάρχει σήμερα μια ισόρροπη πνευματική ανάπτυξη εις την Κρήτη, σε σχέση με τα Ανώτατα Πνευματικά Ιδρύματα.

Επαναλαμβάνω πως και τότε υπήρχαν αντιδράσεις από την πλευρά του Ηρακλείου, αλλά εκ των υστέρων -κρίνοντας εκ του αποτελέσματος- βλέπουμε ότι και τότε οι φωνές ήταν υπερβολικές, όπως είναι και σήμερα υπερβολικές. Οι συνάδελφοι του Ηρακλείου γνωρίζουν ότι έχουν άδικο και το γνωρίζουν πολύ καλά.

Όλη δε την ανωμαλία την επέφερε δυστυχώς ο κ. Στρατάκης, ο οποίος εθεσμοθέτησε τότε το νόμο του 2003 και την περίφημη Ανώνυμη Εταιρεία «ΚΤΕΛ Κρήτης Α.Ε.», που όμως δεν λειτουργήσε ποτέ αλλά αδιαμφισβήτητα τον βοήθησε η δική του νομοθετική πρωτοβουλία για την εκλογή στο Ηράκλειο.

Όμως δεν πρέπει όλα τα θέματα να τα υποτάσσουμε κάτω από πολιτικές σκοπιμότητες. Στη ζωή μας πρέπει πάντοτε να επιδιώκουμε να κάνουμε το σωστό, το οφέλιμο και το δίκαιο. Αυτή τη στιγμή όλοι σας γνωρίζετε ότι το δίκαιο είναι με το

μέρος των Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης. Λυπούμαι πολύ γιατί όλοι σχεδόν οι ομιληταί, που πέρασαν απ' αυτό το Βήμα, δεν έδειξαν ή τουλάχιστον δεν ήθελαν να δείξουν ότι γνωρίζουν το πρόβλημα.

Ο μόνος που είχε μια αντικειμενική άποψη -και ελπίζω ότι θα την ολοκληρώσει- ήταν ο κ. Σκουλάκης, ο οποίος είπε ότι αν πράγματι η μελέτη του γραφείου μελετών είναι αυτή στην οποία αναφέρομαι, όπως και αν καταγράφονται οι απόψεις των επιθεωρητών οι οποίοι είδαν το πρόβλημα αντικειμενικά και αμερόληπτα, τότε το δίκιο είναι με την πλευρά της Δυτικής Κρήτης.

Κύριε Υπουργέ, είναι ευθύνη σας να δώσετε λύση και αυτό το βάρος πρέπει να το σηκώσετε. Σας είπα χθες στην πρωτολογία μου και το επαναλαμβάνω και σήμερα πως οφείλετε να δώσετε το δίκιο σε αυτούς που το έχουν και το δίκιο το έχουν τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ρεθύμνης-Χανίων. Ποτέ στη ζωή μου δεν θα υπεστήριζα μια άποψη, δεν θα υπεστήριζα ένα θέμα που δεν θα είχε το στοιχείο του δικαίου, του αντικειμενικού, του αληθινού.

Οι συνάδελφοι από την πλευρά του Ηρακλείου έκαναν τον αγώνα τους, εξέθεσαν τις απόψεις τους για τους ψηφοφόρους τους. Μπορούν λοιπόν να είναι ήσυχτοι ότι εξεπλήρωσαν προς τους ψηφοφόρους τους το χρέος τους, αλλά η Βουλή πρέπει σήμερα να δώσει το δίκιο και την αλήθεια με την υιοθέτηση από τη δική σας πλευρά της τροπολογίας που υποβάλαμε εγώ και άλλοι δύο συνάδελφοι της παράταξής μου από τα Χανιά.

Ο κ. Σκουλάκης έκανε ένα λάθος και το λάθος ήταν σε αυτό που είπε, ότι σε συνεννόηση μαζί σας υπογράψαμε αυτή την τροπολογία. Επειδή είναι και παλιός Κοινοβουλευτικός, αυτά δεν πρέπει να τα λέει ο κ. Σκουλάκης διότι γνωρίζει προσωπικά τον ομιλούντα αλλά και τους άλλους συναδέλφους. Εμείς στα μεγάλα και σοβαρά θέματα δεν παίζουμε και έχουμε την παρηρσία να λέμε την αλήθεια στο λαό.

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

Κύριε Υπουργέ, ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό της Κρήτης, ταλαιπωρείται όλη η Κρήτη. Κύριοι συνάδελφοι, όταν -σας επαναλαμβάνω- η συνεκμετάλλευση γίνεται με αγωγές, με προσφυγές εις τα δικαστήρια, είναι δυνατόν αυτή η κατάσταση να συνεχιστεί;

Είπατε και κάτι άλλο, ότι βλάπτεται ο τουρισμός στην Κρήτη. Δεν το κατάλαβα αυτό. Αν δηλαδή οι τουρίστες ή οι επιβάτες κινούνται με τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου, η εξυπηρέτηση είναι άριστη. Αν γίνεται...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Αυτό είπα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μα τότε, πώς βλάπτεται ο τουρισμός; Πείτε μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Είπα όταν υπάρχουν δύο ΚΤΕΛ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ, κύριε Μπαντουβά.

Κύριε Κεφαλογιάννη, ολοκληρώστε σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Επί τριάντα χρόνια λειτουργήσαν αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ. με αυτή τη διαδικασία και υπήρξε καλή εξυπηρέτηση του κόσμου.

Ο κ. Μαργκογιαννάκης είπε ότι εις αντιστάθμισμα της εκμετάλλευσης αυτής της γραμμής, το Ηράκλειο πήρε το μισό μεταφορικό έργο από το Νομό Ρεθύμνης, στο Μυλοπόταμο, στα Ανάγεια, στην Αγία Γαλήνη. Επιτέλους, τι θέλετε; Να τα πάρετε όλα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κλείσω με μία παράκληση πρώτα προς τους συναδέλφους, οι οποίοι επικαλούνται τον συγκρητισμό. Αλλά συγκρητισμός χωρίς πνεύμα δικαίου και χωρίς συναίνεση δεν μπορεί να υπάρξει. Έχουμε χρέος έναντι των Κρητικών, έναντι της Κρήτης να συνεννοούμενα και να επιτελούμε το χρέος μας απέναντι στην ιδιαίτερη πατρίδα μας και στο λαό της Κρήτης. Και θέλω να σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι δυστυχώς έχουν άδικο σήμερα οι συνάδελφοι που υποστηρίζουν μια διαφορετική άποψη.

Κύριε Υπουργέ, πάρτε το θέμα πάνω σας. Υιοθετήστε την τροπολογία και θα δείτε ότι αυτή είναι η λύση η σωστή, είναι

δίκαιη και αντικειμενική. Το γραφείο που έδωσε 91% εκμετάλλευση στο Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων-Ρεθύμνης, για να υπάρξει συναίνεση, συνεννόηση και όχι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τελειώστε, παρακαλώ. Μιλήσατε εντεκάμισι λεπτά. Είναι άνιση μάχη απέναντι στους άλλους. Κλείστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Να γίνει 20% και 80% για τα δύο Κ.Τ.Ε.Λ.. Παρακαλώ πολύ, δώστε λύση σ' αυτό το θέμα.

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

Ζήτησε το λόγο ο Υπουργός κ. Λιάπης. Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επιτρέψτε μου, κύριοι συνάδελφοι, επειδή συζητάμε σήμερα ένα μεγάλο νομοσχέδιο, να επαναφέρω τη συζήτηση στις ουσιαστικές διατάξεις. Να αναφερθώ σε ορισμένες παρατηρήσεις των αγαπητών συναδέλφων, να εισηγηθώ κάποιες τροποποιήσεις και να δώσω και κάποιες απαντήσεις στις υπό συζήτηση τροπολογίες. Και στο τέλος θα αναφερθώ και στην τροπολογία περί των Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης.

Πρώτη τροποποίηση είναι εκείνη η οποία αναφέρεται στη διαγραφή των επτά ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Και επειδή διαγράψαμε αυτή τη ρύθμιση υπάρχει μια λεκτική διόρθωση, η οποία διατυπώνεται ως εξής: Μετά την κατάργηση της περιπτώσεως α της παραγράφου 1 του άρθρου 16 θα πρέπει να διαγραφεί από τις καταργούμενες διατάξεις η περίπτωση (α).

Δεύτερη τροποποίηση. Έγινε μεγάλο θέμα και τέθηκε απ' όλους τους αγαπητούς συναδέλφους της Αντιπολίτευσης η δυνατότητα, που δεν παρέχεται πλέον στα συνεργεία, να ιδρύσουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Έγινε μεγάλη συζήτηση. Για να αποκαταστήσω την πραγματικότητα πρέπει να σας πω το ακόλουθο. Πρώτον, η Autovision έχει στην ιδιοκτησία της μόνο ένα Κ.Τ.Ε.Ο.. Πού είναι το μονοπώλιο; Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις είναι είκοσι έξι. Είναι ανεξάρτητα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. και όλες είναι από τον χώρο του αυτοκινήτου. Και πρέπει να σας πω ότι λειτουργούν άψογα. Στην ψήφιση του νόμου του κ. Βερελής το 2001 είχε ζητήσει να μην υπάρχουν συνεργεία στον ίδιο χώρο, προφανώς γιατί φοβόταν την εξάρτηση. Και είχε εξαιρέσει και τους εμπόρους αυτοκινήτων. Ρωτάω λοιπόν: Δέχεστε να αποσυρθεί η ρύθμιση και να αφεθούν ελεύθεροι οι έμποροι αυτοκινήτων, τους οποίους εσείς είχατε απαγορεύσει; Δεν μπορεί να υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά. Αυτοί είναι πολίτες δεύτερης κατηγορίας; Προφανώς τους είχατε απαγορεύσει αυτή τη δυνατότητα, γιατί είχαν σχέση με το αυτοκίνητο και δεν θέλατε να ήταν ελέγχοντες και ελεγχόμενοι. Αυτό είναι και το δικό μας σκεπτικό για τα συνεργεία.

Επίσης, αν τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. που σήμερα λειτουργούν, αυτά τα είκοσι έξι, φτιάξουν και αυτοί συνεργεία, τι θα γίνει με τον τεχνικό έλεγχο; Υπήρχε λοιπόν αυτή η σκέψη για μας. Δηλαδή, θέλαμε να θωρακίσουμε τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και θέλαμε να λειτουργήσουν έτσι, για να προστατέψουμε τους καταναλωτές. Παρ' όλα αυτά, για να δείξω ακόμη μια φορά στην Αίθουσα την καλή μου πίστη και τη διάθεση συναίνεσης, την οποία αδικώς μερικοί συνάδελφοί σας την εκλαμβάνουν ως αδυναμία μου –εγώ λειτουργώ ως Κοινοβουλευτικός εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, είκοσι χρόνια και δέχομαι τις παρατηρήσεις της Αντιπολίτευσης και όταν είναι σωστές τις κάνω πράξη, επομένως, έπαινο έπρεπε να διατυπώσετε κι όχι κατηγορία όταν δέχομαι τις απόψεις σας- παρ' όλα αυτά λοιπόν και προκειμένου να μην αφηνιδιάσουμε τις επιχειρήσεις των συνεργείων που έχουν υποβληθεί σε κάποιες δαπάνες για την ίδρυση των Κ.Τ.Ε.Ο., προτείνω να υπάρξει μια τροποποίηση στο νόμο. Στο τέλος της περίπτωσης (β) –η οποία μετά την τροποποίηση έγινε (α)- της παραγράφου 1 του άρθρου 16 να προστεθεί το εξής εδάφιο: «Η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ εντός τριών μηνών μετά τη δημοσίευση του παρόντος. Στο διάστημα αυτό οι ενδιαφερόμενοι μπορεί να υποβάλουν τις αιτήσεις τους για χορήγηση άδειας ίδρυσης Κ.Τ.Ε.Ο., ενώ σε διάστημα τριών μηνών μετά τη λήξη

του προηγούμενου διαστήματος θα πρέπει να έχουν κατατεθεί όλα τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά για την άδεια ίδρυσης».

Επίσης, πολλή κουβέντα έγινε για την τροπολογία που υποβάλαμε όσον αφορά τα χρέη του Κ.Τ.Ε.Λ. Πατρών. Πρέπει να σας θυμίσω ότι με τις διατάξεις του ν. 2166/1992, διαγράφησαν όλα τα χρέη για δάνεια που είχαν χορηγηθεί σε όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. της χώρας. Κατά την ψήφιση όμως εκείνου του νόμου, εκ παραδρομής δεν υπολογίστηκαν τα δάνεια που είχε συνάψει το Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Πατρών μετά το έτος 1990 και πριν το 1992. Και αυτό δεν επέτρεψε –και έρχομαι τώρα στους λόγους που φέρνω αυτή τη διάταξη- στο Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Πάτρας να μετατραπεί σε Α.Ε.. Και είναι το μόνο Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν έχει μετατραπεί σε Α.Ε.. Εάν δεν διαγραφούν τα χρέη, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα υπάρχουν δύο συνέπειες. Τις υιοθετείτε;

Πρώτον, δεν μπορούν να εισπράξουν τα χρήματα που τους δίνει το κράτος για τη μεταφορά μαθητών, Α.Με.Α., στρατιωτών κ.λπ.. Έχουν αδυναμία. Γιατί δεν είναι εταιρία.

Και δεύτερον, δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τα λεωφορεία τους, διότι ούτε δάνεια μπορούν να πάρουν, ούτε φορολογική ενημερότητα. Αποτέλεσμα αυτής της συνέπειας είναι εμείς, το Υπουργείο Μεταφορών –το έκανε κι ο κ. Βερελής ως Υπουργός- να δίδουμε συνεχώς παρατάσεις στην κυκλοφορία των αστικών λεωφορείων, για να μην μείνει η Πάτρα χωρίς συγκοινωνίες. Αυτή είναι η αλήθεια.

Και πρέπει να τονιστεί επίσης ότι αυτά τα δάνεια που αφορούν την περίοδο του 1992 δεν χαρίζονται, αλλά στην ουσία συμψηφίζονται, διότι εκκρεμούν αγωγές σε βάρος του δημοσίου 12.800.000 ευρώ και μάλιστα, όπως προβλέπεται στην οδηγία, δεν θα διαγραφούν τα χρέη αν το αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Πάτρας δεν παραιτηθεί απ' αυτή την αξίωσή του.

Και μία τελευταία παρατήρηση –και τελειώνω εδώ, κύριε Πρόεδρε- για το περίφημο θέμα του Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης. Έχω να κάνω μια δήλωση.

Υπάρχει δυσλειτουργία στα Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και κλιμακούμενη ένταση στις μεταξύ τους σχέσεις. Το επιβεβαιώνουν και οι επιθεωρητές του Υπουργείου Μεταφορών που μόλις επέστρεψαν από το νησί.

Δεύτερον, η εταιρία που συστήθηκε για τη διαχείριση των δύο ΚΤΕΛ δεν λειτουργήσε γιατί οι εμπλεκόμενοι ποτέ δεν συμφώνησαν να λειτουργήσει.

Τρίτον, η αλλαγή του νόμου για την συνεκμετάλλευση των διανομαρχιακών γραμμών έγινε πράγματι επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ., με τη σύμφωνη όμως γνώμη όλων των Βουλευτών του νησιού. Εγώ λέω αλήθειες. Γι' αυτό, αυτή τη συναίνεση θα αναζητήσω κι εγώ. Αυτό έχω υποσχεθεί σε όλους σας εδώ μέσα.

Και γι' αυτό, όπως και πάλι αυτό σας το έχω υποσχεθεί, καλώ όλους τους Βουλευτές της Κρήτης στο Υπουργείο Μεταφορών την άλλη εβδομάδα, την Πέμπτη 8 Φεβρουαρίου στις 9.00' το πρωί σε ευρεία σύσκεψη, όπου εκτός των Βουλευτών, θα παρευρεθεί και το σχετικό γραφείο μελετών –ουδέποτε, σε κανέναν, έχω δώσει τη μελέτη- όπως και οι επικεφαλής των επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, για να γίνει μία διεξοδική συζήτηση και προσπάθεια να καταλήξουμε σε κοινή απόφαση.

Γι' αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, σήμερα δεν μπορώ να δεχθώ την τροπολογία.

Και θέλω να πω και κάτι άλλο στους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Εγώ δεν λειτουργώ ως Πόντιος Πιλάτος, όπως με κατηγορήσατε. Τα δικά σας προβλήματα, που κληρονόμησα, επιχειρώ να λύσω! Περισσότερο βλέπω τον εαυτόν μου σαν το Μέγα Αλέξανδρο που πρέπει να κόψω το γόρδιο δεσμό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Όμως, κύριε Υπουργέ, για τα Τρίκαλα δεν άκουσα να λέτε τίποτα. Μάλλον τα παρακάμψατε, λόγω Κρήτης.

Προχωρούμε στις προτασόμενες δευτερολογίες.

Κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο για τρία λεπτά. Είναι δύο τα λεπτά που δικαιούστε και ένα λεπτό εκ παραχωρήσεως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Γιατί, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Διότι ήδη έχετε καλύψει στην πρωτολογία και στη δευτερολογία το χρόνο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, αλλά έχουμε τόσα άρθρα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Έχετε δικαίωμα για δύο λεπτά και σας δίνω τρία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είμαι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Μα, το χρόνο του κοινοβουλευτικού σας λέω. Ως κοινοβουλευτικός έχετε δικαίωμα να μιλήσετε τρεις φορές. Έχετε μιλήσει έως τώρα συνολικά είκοσι λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δέκα έξι λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ορίστε, θα σας δώσω τέσσερα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το θέμα είναι να τελειώσω με τα άρθρα, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι θέμα αν θα μου δώσετε τρία ή τέσσερα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Εσείς είστε και καλός και έμπειρος κοινοβουλευτικός και μπορείτε να καλύψετε αυτά που θέλετε σε τέσσερα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Βλέπετε, όμως, ότι είμαι ένας από το κόμμα μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πω για το άρθρο 16 –γιατί εκεί σταμάτησα– ότι μπορεί η εταιρεία που είπατε να έχει σήμερα ένα ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο., δεν αποκλείει όμως οποιαδήποτε μεγάλη εταιρεία να μπει στο χώρο αυτό και να κάνει δεκαπέντε και είκοσι Κ.Τ.Ε.Ο.. Από την άποψη αυτή, λοιπόν, δεν μπορούμε να είμαστε σύμφωνοι. Και τα εφτά που είχατε δώσει, για μάς ήταν πολύ. Όμως, πέρα για πέρα δεν συμφωνούμε με το να λειτουργήσουν τα Κ.Τ.Ε.Ο. σε ιδιωτική βάση.

Στο άρθρο 17 είπα ορισμένες σκέψεις για τα ταξί στην προηγούμενη τοποθέτησή μου, για την παράταση ζωής των ταξί που δίνετε. Είπαμε ότι θα ήταν προτιμότερο να δίνετε αυτή την επιχορήγηση που δίνετε προ των Ολυμπιακών Αγώνων, για την αλλαγή των ταξί, ώστε με την επιχορήγηση να φεύγουν σε πέντε χρόνια τα αυτοκίνητα αυτά και να κυκλοφορούν αυτοκίνητα σίγουρα.

Είμαστε αντίθετοι με την ηλικία των αυτοκινήτων για τα σχολικά, όπως και για τα Κ.Τ.Ε.Λ. ιδιαίτερα και στα νησιά, που ξέρουμε τι δρόμους έχουν και σε ποια κατάσταση βρίσκονται, όπως και στην υπόλοιπη επαρχία. Πρέπει το σχολικό να είναι μέχρι δέκα ετών, όπως είναι στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Δεν είμαστε εδώ τριτοκοσμική χώρα, κύριε Υπουργέ, να παίρνουμε τα σκουπίδια της Ευρώπης και να τα θεωρούμε σαν καινούργια αυτοκίνητα και να τους δίνουμε άλλα δεκατρία χρόνια ζωής! Δεν είναι δυνατόν να γίνεται αυτό! Πώς το ανέχεστε δεν ξέρω!

Έρχομαι στο άρθρο 18 για το εμπορευματικό κέντρο. Κοιτάξτε να δείτε, υπάρχουν διαμαρτυρίες των μαζικών φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που θέλουν το χώρο αυτό –για την πρώτη παράγραφο μιλάω– να γίνει ουσιαστικά ένας χώρος πρασίνου και η Θεσσαλονίκη να αποκτήσει μια έκταση που θα παρέχει δυνατότητα βοήθειας του περιβάλλοντος. Από την άποψη, λοιπόν, αυτή δεν μπορεί μέσα σε πυκνοδομημένες περιοχές να κάνετε εμπορευματικά κέντρα. Υπάρχουν άλλοι χώροι που μπορείτε να τα κάνετε, χώρια του ότι θα φέρετε μαρασμό στις εκεί μικρές επιχειρήσεις.

Στο ίδιο άρθρο, στη δεύτερη παράγραφο, είμαστε επίσης αντίθετοι, όταν παραχωρείτε έκταση για στρατόπεδο –μιλώ για το «Στρατόπεδο Κακιούση»– που τα στρατόπεδα πρέπει να φεύγουν από το κέντρο της πόλης, από την κατοικημένη περιοχή, να βρίσκονται παραέξω και αυτός ο χώρος να δοθεί για άλλους λόγους που θα χρησιμοποιήσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση και υπάρχουν χίλιοι δυο –πράσινο, αθλητισμός, πολιτισμός, χώρος περιπάτου, αναψυχής κ.λπ.– και για τους δύο αυτούς χώρους των δύο παραγράφων.

Θα ήθελα να τονίσω εδώ, κύριε Πρόεδρε, ότι απ' αυτό το «Στρατόπεδο Κακιούση», όταν είχαν επιτεθεί οι Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ στη Γιουγκοσλαβία, προμηθεύονταν τα καύσιμά τους, για να δούμε δηλαδή και το ρόλο που έπαιξε και η χώρα μας και

τα στρατόπεδα αυτά.

Ως προς το άρθρο 19, δεν έχουμε αντίρρηση ουσιαστικά με το άρθρο αυτό. Θα θέλαμε, όμως, κύριε Υπουργέ, να δείτε ώστε να είναι καθαρό το ωφέλιμο φορτίο των φορτηγών που επάνω έχουν γεραμούς και ο γερανός να αφαιρεθεί, για να μπορούν να διευκολυνθούν.

Σχετικά με το άρθρο 21, είμαστε αντίθετοι τελικά με τη φύλαξη των κτιριακών εγκαταστάσεων του Υπουργείου από ιδιώτες. Αυτό είναι ένα βασικό θέμα. Δεν μπορεί να λειτουργήσει έτσι. Έχουμε άλλα παραδείγματα, τα οποία και κόστος έχουν μεγαλύτερο και τελικά φύλαξη δεν γίνεται. Εξάλλου, υπάρχει και το Σώμα Φύλαξης Δημοσίων Κτιρίων της Αστυνομίας, που μπορεί να παίξει και εδώ ένα ρόλο.

Έρχομαι στο άρθρο 22, κύριε Πρόεδρε, που είναι για τις συνδρομικές επιχειρήσεις. Με αυτό το άρθρο, κύριοι συνάδελφοι, μπαίνει ο ιδιωτικός τομέας στην εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Πληρώνει κανείς το παράβολο των 50.000 ευρώ, στήνει την επιχείρησή του, μπαίνει και αρχίζει το ξήλωμα του σιδηροδρόμου από το δημόσιο φορέα. Ξεκίνησε το Π.Α.Σ.Ο.Κ. με το διαχωρισμό που έκανε εκμετάλλευση-υποδομή, έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση να υλοποιήσει τη συνέχισή ή αν θέλετε και τους σκοπούς που είχε ο διαχωρισμός εκείνος και να περάσει τελικά στην ιδιωτικοποίηση και των σιδηροδρόμων.

Είμαστε τελειώς αντίθετοι. Θεωρούμε ότι οι χερσαίες μεταφορές θα πρέπει να είναι ενιαίες, κρατικές, αδιάσπαστες, με κάθετη διεύθυνση ανά τομέα επιχείρησης, που θα εξασφαλίζουν ομαλή, καλή, φθηνή και σίγουρη μεταφορά των πολιτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κλείνω, κύριε Υπουργέ –κύριε Πρόεδρε, ήθελα να πω, μπορεί όμως να γίνετε και Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Καλά είμαι και εδώ. Προχωρήστε. Σας βλέπω απ' υψηλού από εδώ, είναι καλύτερα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Επίσης, κύριε Υπουργέ, δεν θα συμφωνήσουμε και με την αλλαγή αυτή που θέλετε να κάνετε με υπουργική απόφαση, εφαρμόζοντας το ν. 3429/2005 για τις επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα –Δ.Ε.Κ.Ο.– και στους Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π..

Για τα ευρυζωνικά δίκτυα κ.λπ. δεν έχουμε αντίρρηση. Θα ήθελα να πω όμως, κύριε Πρόεδρε –και τελειώνω– ότι εμείς τα πρώτα κεφάλαια θεωρούμε ότι πρέπει να είναι ένας ενιαίος, αδιάσπαστος φορέας αερομεταφορών του δημοσίου και σαν τέτοιος πρέπει να παραμείνει, όπως επίσης και για τις χερσαίες μεταφορές.

Καταφίξιζουμε τα άρθρα, εκτός από το άρθρο 19.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Γκατζή.

Ο κ. Δεικτάκης έχει το λόγο ως προτασσόμενος δευτερολογών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΙΚΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να περιοριστώ μόνο στην τροπολογία, η οποία πιστεύω ότι αποτελεί και το ενδιαφέρον της σημερινής συζήτησης.

Η τροπολογία που σήμερα συζητούμε αφορά το ν. 3109/2003, ο οποίος υποχρεώνει τα ΚΤΕΛ Χανίων, Ρεθύμνης, Ηρακλείου και Λασιθίου σε συναίνεση και συνεκμετάλλευση όλων των διανομαρχιακών και νομαρχιακών υπεραστικών συγκοινωνιών. Έτσι, η ανισόρροπη εκμετάλλευση που επί τριάντα χρόνια προϋπήρχε, πήρε τέλος και η δικαιοσύνη επεβλήθη με νόμο.

Η κατάσταση που επί τέσσερα χρόνια τώρα έχει εφαρμοστεί, επέφερε την ηρεμία στις υπεραστικές γραμμές της Κρήτης και οι πολίτες με τους ξένους επισκέπτες είναι απόλυτα ικανοποιημένοι. Οι μεταφερόμενοι, ξένοι και ντόπιοι, είναι ευχαριστημένοι διότι εν τω μεταξύ τα Κ.Τ.Ε.Λ. εκσυγχρονίστηκαν με ανανέωση του στόλου που στην ανατολική μόνο Κρήτη έφτασαν στο ύψος των 25.000.000 ευρώ. Ανάλογη ανανέωση, βεβαίως, υπήρξε και στη δυτική Κρήτη. Ακόμα, η συνέπεια στα δρομολόγια και η μεγάλη επάρκεια του στόλου δημοιούργησαν μια σταθερά, η οποία στο μεταφερόμενο κοινό έδρασε ευεργετικά και η τουριστική ανάπτυξη υπήρξε αρμονική και παραγωγική.

Στη συζήτηση που έγινε το 2003 όλοι οι Βουλευτές της ανατολικής και δυτικής Κρήτης συμφώνησαν ώστε να αρθεί η αδικία της τριακονταετίας που είχε προηγηθεί. Δεν μπορώ, κύριε Υπουργέ, να μην εξάρω την στάση του τότε Υπουργού του κ. Βερελή, ο οποίος με σταθερό και ανυποχώρητο τρόπο επέβαλε τη λύση που μέχρι σήμερα αποδείχθηκε ότι λειτούργησε επ' αμοιβαία ωφελεία, παρά το γεγονός ότι δεν υπήρξε καθοριστική και ρυθμιστική από την πλευρά του τότε Υπουργού ώστε να είχε λήξει το θέμα και στις λεπτομέρειές του.

Μια φωτογραφία που έχω εδώ, κύριε Υπουργέ –και την οποία θα σας στείλω- αποδεικνύει την ικανοποίηση όλων των πλευρών και ιδιαίτερα του προέδρου της δυτικής Κρήτης που δείχνει να εναγκαλίζεται με τον Περιφερειάρχη, με τους υπουργούς, εν αντιθέσει με τον πρόεδρο της ανατολικής Κρήτης που είναι σκυθρωπός και δείχνει ότι, τέλος πάντων, θα το δεχθούμε και αυτό.

Δεν μπορώ να καταλάβω, λοιπόν, τι άλλαξε από τότε. Πέραν των νομικών εκκρεμοτήτων που έχει η τροπολογία, δεν πρέπει να γίνει αποδεκτή για να μην διαταραχθεί η υπάρχουσα συμφωνία. Η ανατολική Κρήτη κατοικείται, κύριε Υπουργέ, από τα δύο τρίτα του πληθυσμού της και η πλειοψηφία των μεταφερομένων επιβατών είναι ανάλογη. Ένα πολιτικό πείραμα που έγινε ξεχωριστά από τα δυο Κ.Τ.Ε.Λ., απέδειξε ότι το επιβατικό κοινό αλέ ρετούρ προτιμούσε κατά 85% το Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου. Μόλις έγινε αντιληπτό το αποτέλεσμα και ενώ ήταν με πρωτοβουλία της δυτικής Κρήτης, δεν το έλαβαν καθόλου υπ' όψιν τους ούτε και το συνέχισαν.

Κύριε Υπουργέ, το προηγούμενο νομοσχέδιο ήταν άριστο. Το μόνο που του έλειπε ήταν η εφαρμοστική που θα καθόριζε την λεπτομέρεια της λειτουργίας του. Προχωρήστε διατηρώντας το νόμο με την κανονιστική που εσείς θα ολοκληρώσετε, ώστε να επέλθει οριστικά η ηρεμία στις συγκοινωνίες του Ηρακλείου. Κάντε το για να αποδείξετε ότι δεν υστερείτε σε αποφασιστικότητα από τους προηγούμενους υπουργούς και ότι είσαστε δίκαιος και ότι ακόμα το πολιτικό σας κριτήριο λειτουργεί. Εγώ το πιστεύω αυτό. Πιστεύω ότι η διατάραξη της γαλήνης και η επιβολή του εξωφρενικού ποσοστού 80% με 20% υπέρ του Κ.Τ.Ε.Λ. δυτικής Κρήτης για κάθε λογικό άνθρωπο χρήζει ψυχιατρικής αντιμετώπισης.

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι εκείνοι που εξέδωσαν αυτό το πόρισμα δεν γνωρίζουν την πραγματικότητα και από κάπου έχουν επηρεαστεί. Πιστεύω στη δικαιοσύνη σας, πιστεύω στην παρουσία σας και είμαι βέβαιος θα δοθεί λύση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Δεικτάκη. Είχατε χειροκροτήματα από όλες τις πλευρές.

Ο κ. Ματζαπετάκης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να γραφεί ότι τα χειροκροτήματα ήταν από όλες τις πτέρυγες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Το είπα, κύριε συνάδελφε. Ό,τι λέγεται καταγράφεται.

Ορίστε, κύριε Ματζαπετάκη.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΜΑΤΖΑΠΕΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ακούστηκαν στην Αίθουσα αυτή πολλά αλλά και κάποιες κορώνες που δεν έχουν να κάνουν με την ουσία αλλά είναι δογματικές και κακόπιστες.

Ακούστηκε ότι όλοι αυτή η αντίδραση οφείλεται σε εκλογική σκοπιμότητα για ψήφους. Την ίδια όμως ώρα, κύριε Μαρκογιαννάκη, εγκαλέσατε τον Υπουργό λέγοντάς του: «Τι θα πω τώρα στους ψηφοφόρους μου που τους υποσχέθηκα κατόπιν δικιά σας δέσμευσης»; Να, ποιος αποσκοπεί στην ψηφοθηρία.

Έπειτα, κύριε Υπουργέ, θέλω να μου πείτε: Αληθεύουν τα περί δεσμεύσεων στους Χανιώτες Βουλευτές; Θέλω να το ξέρω.

Αυτή τη στιγμή που οι συγκυρίες και οι οικονομικές ανάγκες επιβάλλουν ένα κλίμα ενοποιήσεων, αυτό τον καιρό που οι βιομηχανικοί κολοσσοί, όπως η Daimler Benz και η Chrysler ενοποιούνται, η Εθνική μας Τράπεζα συνεταιρίζεται με τουρκική, έρχεται μια μειοψηφία να τορπιλίσει και να επιχειρήσει να διχάσει μια κοινωνιακή εταιρεία κοινής ωφέλειας για την ίδρυση

της οποίας είχαμε όλοι εδώ πανηγυρίσει προ τετραετίας.

Ακούσαμε να εκφωνείται προ ολίγου μια τροπολογία προτεινόμενη από τους Βουλευτές Χανίων και τον κ. Κεφαλογιάννη, η οποία είναι μια εμπρηστική βόμβα στα θεμέλια ενός συγκοινωνιακού επιτεύγματος με το οποίο βρήκαν λύση δεκάδες προβλημάτων που αφορούν στην εξυπηρέτηση όχι μόνο των εχόντων ανάγκη να ταξιδεύσουν Κρητών, αλλά και των μετακινούμενων καθημερινά μαθητών, τουριστών και άλλων. Σε τι αποσκοπούν; Μήπως επιχειρούν να πλήξουν το Κ.Τ.Ε.Λ. διογκώνοντας θεραπεύσιμες αδυναμίες του παρουσιάζοντάς τες ως αεπέραστα προβλήματα; Μήπως οι συνάδελφοι παρασύρθηκαν από ανθρώπους που επιδιώκουν να ελέγχουν για λογαριασμό τους τις συγκοινωνίες με υποκειμενικά και τοπικιστικά κριτήρια, αδιαφορώντας για το κοινό καλό και την γενική ωφέλεια;

Κτίσατε κάτι που απέδωσε –τον εκσυγχρονισμό του στόλου των λεωφορείων, την αναβάθμιση των συγκοινωνιών της νήσου, τη νέα ευέλικτη μορφή και λειτουργία του ενιαίου Κ.Τ.Ε.Λ., την υψηλή ποιότητα εξυπηρέτησης του τουρισμού, την ασφαλή μεταφορά μαθητών, την οικονομική απόδοση του κοινού Κ.Τ.Ε.Λ. και άλλα- και ερχόμαστε τώρα να τα ισοπεδώσουμε από ιδιοκτησιακά και τοπικιστικά πείσματα ή ξεπερασμένες νοοτροπίες. Σε ποια λογική και σε ποια τεκμηριωμένα και εμπειροστατωμένα πειστήρια και επιχειρήματα στηρίζουν την πρότασή τους οι συνάδελφοι;

Το δικό σας Υπουργείο, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο συνήνεσε ολόψυχα στην ενοποίηση των δυο παλαιών Κ.Τ.Ε.Λ., όπως έγινε και σε άλλα πανελληνίως, αλλά ευλόγησε αυτό το γάμο με ειδική επιδότηση επιπλέον 10% και διάθεση ευνοϊκών κινήτρων.

Διερωτώμαι και πάλι γενόμενος κουραστικός, πού αποβλέπει αυτή η παράλογη πρόταση. Λησμονούν οι συνάδελφοι ότι πέραν της υπουργικής απόφασης υπάρχουν, κραυγάζουσες πιθανώς σε όλα ακουόντων, αποφάσεις των γενικών συνελεύσεων των δυο Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίες επισφραγίστηκαν με συμβολαιογραφικές πράξεις. Είναι δυνατόν εμείς οι Κρητικοί, αντί να κοιτάζουμε εμπρός, να έχουμε πισωγυρίσματα; Δυστυχώς, πάει περίπατο τελικά αυτός ο συγκρητισμός που όλοι επαιρόμεθα ότι προσπαθούμε γι' αυτόν. Τι θα πουν οι πολίτες που μας ψηφίζουν;

Υπάρχει όμως και ένας άλλος σημαντικός παράγων με την ιδιαίτερη κοινωνική και οικονομική βαρύτητα τον οποίο πρέπει να λάβετε υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ. Οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ., βασισμένοι σε ένα σπουδαίο κοινωνικο-οικονομικό έργο μακράς πνοής, επένδυσαν τεράστια ποσά, περίπου 25.000.000 ευρώ και για την αλλαγή του στόλου, αλλά και για τη δημιουργία επιβατικών και μεταφορικών σταθμών. Η επένδυση αυτή στηρίχθηκε σε συλλογικούς δανεισμούς για λογαριασμό του Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά και σε προσωπικούς των μετόχων προς αντικατάσταση των λεωφορείων. Ακούστηκε προηγουμένως ότι αυτοί οι άνθρωποι θα πέσουν πραγματικά έξω. Πού είναι η προσπάσιά σας; Τι θα γίνει αυτό το όνειρο για τη δυναμική προσπάθεια;

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

Για λίγο, κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας. Δεν ήξερα ότι έχω περιθώριο μονάχα τεσσάρων λεπτών. Συγχωρείστε με.

Προτείνεται από τους συναδέλφους να κλωτσήσουμε την καρδάρια που εμείς και μόνοι με κόπο και προσπάθεια ετών γεμίσαμε. Γνωρίζετε ότι υπάρχει μια μελέτη αγνώστου περιεχομένου ή, για να γίνω πιο συγκεκριμένος, γνωστού περιεχομένου που έχει δοθεί όμως επιλεκτικά με απαράδεκτες μεθοδεύσεις.

Είπατε προηγουμένως ότι δεν το γνωρίζετε, αλλά έχει φύγει μέσα από το Υπουργείο και αυτό είναι απαράδεκτο. Έχουμε, δηλαδή, σύνταξη μιας μελέτης κατά παραγγελία με εκτεφρασμένο από τους παραγγέλλοντες το σχήμα του πορίσματος.

Κύριε Υπουργέ, αγνοήστε τέτοιες κάλπικες μελέτες με γελοία, επιτρέψτε μου να πω, πορίσματα. Αγνοήστε ακόμα και εμάς της δυτικής και ανατολικής Κρήτης που έχουμε, δυστυχώς, εξελιχθεί σε βόρειους και νότιους, όπως στην Αμερική τον καιρό του εμφύλιου πολέμου. Ακολουθήστε τη λογική σας, την εντιμότητά σας, τον ορθολογισμό σας και το συμφέρον του κρητικού λαού. Κλείστε τα αυτιά σας στις κομματικές σειρήνες, που πιθανόν να σας θέσουν θέμα σύμπλευσης. Σύμπας ο κρη-

τικός λαός περιμένει εναγωνίως τις απόψεις σας. Μην τον απογοητεύσετε. Υπάρχει ήδη η θρυαλίδα της εμπρηστικής βόμβας του εφετείου. Αν εσείς πυροδοτήσετε μια δεύτερη, τότε θα φέρετε μεγάλη ευθύνη μιας έκρηξης που δεν δικαιολογείται με τίποτα. Είμαι βέβαιος ότι θα επικρατήσει εκ μέρους σας η σύνεση και η αμεροληψία.

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

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

Ο κ. Πλακιωτάκης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σίγουρα το παρόν νομοσχέδιο αγγίζει πολλές επαγγελματικές και κοινωνικές ομάδες, επιλύοντας χρόνια προβλήματα, ικανοποιώντας με αυτόν τον τρόπο διαχρονικά αιτήματα φορέων και ομοσπονδιών. Η κατάθεση, όμως, της επίμαχης τροπολογίας σίγουρα μονοπώλησε το ενδιαφέρον και είχαμε την ευκαιρία, μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, εκατέρωθεν να αναπτύξουν τα επιχειρήματά τους.

Κύριε Υπουργέ, η συνένωση των Κ.Τ.Ε.Λ. έγινε με βασικό γνώμονα την εξυπηρέτηση του πολίτη, την εξυπηρέτηση του επισκέπτη, που μόνο μέσα από τη συνένωση μπορεί να διακινείται πλέον σε ολόκληρο το νησί, με μεγαλύτερη ευκολία, λόγω των συνδυασμένων δρομολογίων. Το ίδιο βέβαια ισχύει και για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Άρα, πέρα από τα οικονομικά μεγέθη, σε περίπτωση διαχωρισμού, θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και την ταλαιπωρία των επιβατών.

Από την άλλη πλευρά, η δημιουργία της «Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης Α.Ε.» επιδοτήθηκε με ποσοστό 10% παραπάνω για την αντικατάσταση των λεωφορείων. Ποιος, όμως, θα δώσει το λογαριασμό για τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων; Επίσης, προχώρησε σε δανεισμό είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ, βασιζόμενο πάντα σε συγκεκριμένες συμφωνίες. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι η διαφοροποίηση θα έχει καταστροφικές συνέπειες για πεντακάθιες οικογένειες.

Τι θα απαντήσουμε, κύριε Υπουργέ, σε αυτές τις οικογένειες; Ακούσαμε σε αυτήν την Αίθουσα, χωρίς καμία απολύτως τεκμηρίωση, ότι υπάρχει μια αναταραχή, όσον αφορά το μεταφορικό έργο στο νησί. Κάποιοι εδώ και τρία χρόνια προσπαθούν να σαμποτάρουν το όλο εγχείρημα. Είναι οι ίδιοι που μιλάνε για ενιαία Κρήτη, όταν πρόκειται για θέμα εφετείου ή όταν πρόκειται για ενεργειακά ζητήματα του νησιού. Αυτός πραγματικά ο πολιτικός στρουθοκαμηλισμός θα πρέπει κάποια στιγμή να σταματήσει.

Κύριε Υπουργέ, σε περίπτωση που θα παρθεί μια άδικη απόφαση, να είστε σίγουροι ότι το κοινωνικό κόστος θα είναι τεράστιο. Η πολιτική ηγεσία –και χαίρομαι γιατί ο Υπουργός τηρεί τις υποσχέσεις του και μας καλεί την ερχόμενη βδομάδα σε συνάντηση στο Υπουργείο Μεταφορών- έχω την αίσθηση ότι θα πρέπει να αρθεί στο ύψος των περιστάσεων και να αντιληφθεί τα γεγονότα και φυσικά να πράξει τα δέοντα. Ευχαριστώ πολύ.

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

Ο κ. Σγουρίδης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα ήθελα να επανέλθω σε κάποιες παρατηρήσεις που είχα κάνει και στην ομιλία μου επί της αρχής.

Στο άρθρο 25, με τις καταργούμενες διατάξεις, θα ήθελα, κύριε Υπουργέ -αν δεν το έχετε διορθώσει- να αναθεωρήσετε αυτές τις διατάξεις, οι οποίες έχουν καταργηθεί και εκεί που λέει: «Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:» θα ήθελα το α) να διαγραφεί τελείως.

ΜΙΧΑΗΛ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το διέγραψα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Εφόσον το διαγράψατε, έχει καλώς.

Έρχομαι σε μια άλλη παρατήρηση, την οποία είχα κάνει για το θέμα των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων, στο άρθρο 19 «Ρυθμίσεις θεμάτων φορτηγών δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης». Θεωρώ ότι εκεί που λέτε για νομούς θα πρέπει να αναφέρετε νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις. Νομίζω ότι είναι μια διόρθωση, η οποία θα περιλάβει μέσα και τις διευρυμένες νομαρχιακές

αυτοδιοικήσεις ως οντότητες υπερνομαρχιών. Θεωρώ ότι με αυτόν τον τρόπο, θα δώσετε λύση σε ένα πρόβλημα των μικρών φορτηγών για τη μετακίνηση ανάμεσα στους νομούς, οι οποίοι περιλαμβάνονται ως διευρυμένες νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, δηλαδή ως υπερνομαρχίες. Για το θέμα του Πειραιά και της Αθήνας δεν υπάρχει πρόβλημα, αλλά σας είπα για την ανατολική Μακεδονία και Θράκη.

Επίσης, θέλω να κάνω μια έκκληση για το ζήτημα των ταξί στην Αθήνα. Αντί να δίνουμε παράταση, ας δούμε με ποιον τρόπο μπορούμε να κάνουμε ανανέωση του στόλου. Επίσης ανανέωση του στόλου πρέπει να γίνει και στα σχολικά λεωφορεία. Έτσι, θα βοηθήσουμε κατά βάση και για καλύτερο και καθαρότερο περιβάλλον και για ασφαλέστερες μετακινήσεις των μαθητών.

Τέλος, θέλω να επισημάνω -δεν ξέρω αν έχετε διορθώσει το άρθρο για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.- ...

ΜΙΧΑΗΛ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το έχω διορθώσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Άρα, δίνετε τη δυνατότητα για αυστηρότερους ελέγχους σε αυτούς οι οποίοι ασκούν και το επάγγελμα των επισκευαστών αυτοκινήτων; Δηλαδή πάτε στη διάταξη, ακριβώς όπως τη βάζει η οδηγία 9696/96;

ΜΙΧΑΗΛ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παραπλήσια είναι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Άρα, καλύπτει το θέμα αυτό.

Με αυτές τις παρατηρήσεις, κύριε Πρόεδρε, θα πω ότι όσα άρθρα είπε ο εισηγητής μας ότι ψηφίζουμε, θα τα ψηφίσω και όσα άρθρα είπε ο εισηγητής μας ότι τα καταψηφίζουμε, θα τα καταψηφίσω.

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

Ο κ. Καρχιμάκης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω να επαναλάβω τα επιχειρήματα τα οποία διατυπώθηκαν μέσα στην Αίθουσα, σχετικά με το γιατί δεν πρέπει να γίνει δεκτή αυτή η τροπολογία -που ο Υπουργός σήμερα για κάποιους λόγους δεν την έκανε δεκτή, αλλά και στο μέλλον δεν πρέπει να την κάνει- αλλά θέλω να πω το εξής.

Εδώ κάποιοι συνάδελφοι κάνουν σόου για να παίξουν το βράδυ ή αύριο στα τοπικά κανάλια για ψηφοθηρικούς λόγους. Και βεβαίως υπάρχει ένταση και τη διαπιστώνουμε, αλλά το θέμα είναι ποιος τη δημιουργεί την ένταση, ποιος την οδηγεί αυτήν την ένταση, ποιος την τροφοδοτεί αυτήν την ένταση; Και την τροφοδοτούν όλοι εκείνοι οι οποίοι συμφωνήσαν σε αυτό το σχήμα.

Αυτή, λοιπόν, η τροπολογία ουσιαστικά ήθελε να διασπάσει το Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και αυτή στοχεύει να καταργήσει υπάρχουσες διατάξεις που έχουν παράξει συγκεκριμένα αποτελέσματα. Και έρχονται εδώ κάποιοι, στηριζόμενοι από κάποιους οι οποίοι στο παρελθόν σε αυτήν την Αίθουσα είχαν υποστηρίξει αυτό το σχήμα και σήμερα, εκτός αυτής της Αίθουσας, ουσιαστικά πράττουν τελείως διαφορετικά πράγματα ή ενεργούν σε τελείως διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη την οποία είχαν συμφωνήσει εδώ μέσα.

Και υπάρχει και ένα μείζον θέμα. Εάν, λοιπόν, οι εκπρόσωποι των Χανίων ήθελαν να αποσκιρτήσουν, ως ανώνυμη εταιρεία, απ' αυτό το σχήμα, δεν τους εμποδίζει κανένας, μα κανένας να το κάνουν. Αν, λοιπόν, θέλουν να το κάνουν, ας το κάνουν. Αλλά εδώ έρχονται με πονηρία. Διότι λένε: «Αν γίνει δεκτή η τροπολογία, εμείς δεν θα πάμε στη λογική της ποινικής ρήτρας η οποία προβλέπεται στο καταστατικό ότι θα πρέπει να πληρώσουν στο Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου-Λασιθίου 1.000.000 ευρώ που πρέπει να καταβληθεί». Αυτός είναι ο πονηρός σκοπός της τροπολογίας. Αν έχετε, λοιπόν, να το αποφασίσετε, αποφασίστε το.

Ας πάω τώρα σε αυτήν την επίμαχη μελέτη, τη μελέτη «μπαγδά», όπως ορθά είπε ο συνάδελφός μου ο κ. Κεγκέρογλου. Ποιος τη διέρρευσε; Ο Υπουργός είπε ότι δεν τη διέρρευσε. Ποιος είναι οι υπόγειες διαδρομές οι οποίες κινούνται; Ποιοι τα δίνουν αυτά στη δημοσιότητα; Το 91%-9% είναι απαράδεκτο. Δεν στέκει στην πραγματικότητα. Όποιος το ακούει, γελάει.

Αλλά να σας πω ποια είναι αυτή η εταιρεία που κάνει αυτές τις «μπουγάδες»; Είναι η ίδια εταιρεία που έβγαλε λάδι τον Κονταλέξη στο Χρηματιστήριο και που διορίστηκε από αυτήν την εταιρεία συγκεκριμένο πρόσωπο, αντιπρόεδρος της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς –τον έβαλε ο κ. Αλογοσκούφης- και πήγε μετά στη δίκη του Κονταλέξη -ενώ τον έβγαλε λάδι και έλεγε άλλα πράγματα, έλεγε εναντίον του.

Πότε έλεγε αλήθεια; Να μας πει. Είναι η ίδια η εταιρεία που δίνει κατεύθυνση –ο κ. Αλογοσκούφης δεν έρχεται σ' αυτήν την Αίθουσα να μας απαντήσει- στις απευθείας αναθέσεις και στην προνομιακή μεταχείριση της συγκεκριμένης εταιρείας. Αυτή η εταιρεία κάνει «μπουγάδες» και αποδεικνύεται από το συγκεκριμένο περιστατικό που καταγγέλλω σήμερα.

Κύριε Υπουργέ, ορθώς δεν τη δεχτήκατε την τροπολογία –για τους λόγους που δεν τη δεχτήκατε- και ορθώς μας καλείτε την επόμενη εβδομάδα να αναπτύξουμε αυτό το διάλογο.

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

Και είμαι βέβαιος ότι θα καταλήξουμε σε αποτελέσματα τα οποία θα είναι προς όφελος του Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης και προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Ευχαριστώ.

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

Ο κ. Στέλιος Νικηφοράκης έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΝΙΚΗΦΟΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αισθάνομαι την ανάγκη να ομολογήσω ότι πραγματικά μου είναι πάρα πολύ δυσάρεστο, όπως και στους υπόλοιπους συναδέλφους που υπογράφουμε αυτή την τροπολογία, να καταθέτουμε κατά κοινοβουλευτική παραδοξολογία μία τροπολογία σε ένα νομοσχέδιο ερήμην σας –εννώ, χωρίς τη συναίνεσή σας- σε ένα νομοσχέδιο, για το οποίο αισθάνομαι την ανάγκη ευθύς εξ αρχής να πω ότι στο σύνολό του στηρίζω.

Όμως, «ήρθα τρεχάτος έως εδώ...» –για να θυμηθούμε και τον ποιητή- «...είπε ο χωριάτης στους ληστές, για να σου πω για ό,τι έχει πια πεθάνει, για ό,τι έχει πια χαθεί. Εμπόροι πίνουν το κρασί μας και κλέβουνε τη γη».

Επικαιροποιημένο το μήνυμά του στίχου και ταυτισμένο με τα όσα συμβαίνουν σήμερα, δίνει το πραγματικό νόημα και την ουσία σχετικά με το τι συμβαίνει αυτή την ώρα στις συγκοινωνίες της Κρήτης.

Διερωτήθη ο κύριος συνάδελφος, ο κ. Καρχιμάκης, ποιοι φωνάζουν σήμερα. Φωνάζουν, λοιπόν, οι εκβιαζόμενοι του 2003 και οι «βιαζόμενοι» του 2006. Διότι περί αυτού πρόκειται.

Μια απλή ανάγνωση των αριθμών αποδεικνύει την αλήθεια των ισχυρισμών μας, κύριε Υπουργέ. Είναι αλήθεια ή ψέματα ότι τα λεωφορεία Χανίων –Ρεθύμνης κάνουν ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες χιλιόμετρα παραπάνω από τα αντίστοιχα του Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου –Λασιθίου;

Είναι αλήθεια ή ψέματα ότι αυτό το κόστος το επωμίζονται μόνο οι λεωφορειούχοι των Χανίων;

Είναι αλήθεια ή ψέματα ότι τα λεφτά που παράγονται από το παραπάνω έργο τα μοιραζόμαστε στη μέση;

Ποιο δίκαιο και ποια ηθική μπορεί να επιβάλει τη συνέχιση αυτής της κατάστασης, κύριε Υπουργέ;

Ερήμην μας έγινε η μελέτη την οποία αναθέσατε. Δεν ξέρω και δεν ελέγχω την αξιοπιστία του όποιου μελετητικού γραφείου. Εμπιστεύομαι, όμως, την αξιοπιστία τη δική σας, κύριε Υπουργέ και είμαι βέβαιος ότι αυτή η εταιρεία που το έκανε θα ήταν αξιόπιστη.

Ερήμην μας κατέβηκαν ελεγκτές του Υπουργείου σας και έλεγξαν την κατάσταση που επικρατεί στις συγκοινωνίες της Κρήτης. Μένω στη δήλωσή τους. Δεν υπήρξε καμία «παρακάμερα» και καμία ιδιαίτερη πληροφόρηση. Καμία προνομιακή μεταχείριση δεν είχαν οι Βουλευτές της Κρήτης –των Χανίων τέλος πάντων και ο κ. Κεφαλογιάννης- για το πού κατέληξαν οι επιθεωρητές. Ξέρουμε, όμως, από ανακοινώσεις που έκαναν στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας –και το ξέρετε και εσείς- ότι ουσιαστικά η εταιρεία είναι κέλυφος, όπως είπαν.

Ήταν ένα κέλυφος το οποίο δημιουργήθηκε το 2003, ένα

κέλυφος το οποίο προστάτευσε ένα σκοτεινό χώρο, στον οποίο οδηγήθηκαν οι λεωφορειούχοι των Χανίων με τον ωμό εκβιασμό «ή θα προσληφθείτε ως κολίγοι στους προύχοντες της ανατολής για να επιβιώσετε ή θα πάτε στον θάνατο».

Αυτή είναι η ουσία, αυτό λένε οι επιθεωρητές. Η εταιρεία είναι κέλυφος σήμερα. Η εταιρεία είναι πραγματικά ένα προστατευτικό σχήμα πάνω από ένα σκοτεινό δωμάτιο, στο οποίο οδηγήθηκαν οι λεωφορειούχοι των Χανίων, για να λεηλατούνται και να «βιάζονται». Αυτό γίνεται τώρα. Το λεωφορείο των Χανίων κατέθεσε δύο χιλιάδες χιλιόμετρα παραπάνω απ' αυτά που πραγματοποιεί το λεωφορείο του Ηρακλείου. Στη μέση τα λεφτά.

Υπάρχει λογική σε αυτό; Και πώς συμβαίνει αυτός ο οποίος εργάζεται περισσότερο να αμείβεται λιγότερο; Πώς συμβαίνει να κάθονται και να εισπράττουν τον παραχθέντα πλούτο –«κφήνες» τους χαρακτήρισε ο συνάδελφός μου κ. Μαρκογιαννάκης, μπορεί να είναι και έτσι- από τους λεωφορειούχους των Χανίων;

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

Πραγματικά, τέσσερα λεπτά είναι πάρα πολύ λίγα, αλλά θα κλείσω με το εξής: Κύριε Υπουργέ, έχετε αποδείξει στη διαδρομή σας ότι διαθέτετε θάρρος. Έχετε αποδείξει ότι όταν πιστεύετε πως κάτι είναι σωστό, έχετε τη δύναμη να το πείτε δημόσια χωρίς να υπολογίζετε το πολιτικό κόστος. Μη θαμπώνεστε από κάποια «πράσινα κουκιά». Μην υπηρετείτε και μην μπαίνετε στον πειρασμό του πολιτικού κόστους. Υπηρετείστε το δίκαιο. Είναι η μοναδική ευκαιρία να κάνετε δεκτή την τροπολογία. Τι έχουμε να κουβεντιάσουμε; Αυτά έχουν λυθεί. Υπάρχουν πορίσματα, υπάρχουν υπηρεσιακοί παράγοντες οι οποίοι έχουν καταθέσει εκθέσεις. Θα μπορούμε πάλι σε έναν ατέρμονα διάλογο συζήτησης, για να δούμε τι; Να βρούμε τι; Να νομοθετήσουμε τι; Να δούμε δηλαδή εάν ο βιασμός –ο οποίος υφίσταται, κύριε Υπουργέ- είναι επώδυνος ή ανώδυνος;

Προχωρήστε τώρα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Η κ. Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, έχουν μονοπωλήσει τη συζήτηση οι συνάδελφοι από την Κρήτη. Παρ' όλα αυτά και παρ' όλο που το νομοσχέδιο έχει πολλές διατάξεις –θα έλεγε κανείς, ατάκτως ερριμμένες- και ο Υπουργός δέχτηκε ότι υπήρχαν εκκρεμότητες τις οποίες μάλιστα επιλύει ως ένα είδος γόρδιου δεσμού, εγώ θέλω να αναφερθώ σε ένα ειδικότερο θέμα και να κάνω και μια γενικότερη τοποθέτηση για τις ανάγκες που έχει η χώρα μας για βασικές ρυθμίσεις στα θέματα των μεταφορών και των μέσων που μετέχουν στις μεταφορές.

Θα ήθελα να μιλήσω για την παράγραφο 5 του άρθρου 15 που δίνει τη δυνατότητα να μπορούν να κινούνται και τα Ι.Χ. αυτοκίνητα στις λωρίδες –τις λίγες λωρίδες- των λεωφορειοδρόμων που έχουν γίνει στη Θεσσαλονίκη. Επειδή έχω τη μητρότητα αυτής της ρύθμισης, το 1990 σε ένα τεράστιο αδιέξοδο που είχε η πόλη και συνεχίζει να έχει, συμφωνήσαμε όλοι και στο νομαρχιακό συμβούλιο και στο δημοτικό συμβούλιο τότε και όλοι οι φορείς –καταστηματαρχες, οδηγοί ταξί, κ.λπ.- να ξεκινήσουμε τους δύο πρώτους λεωφορειοδρόμους. Και λειτουργούν, όπως λειτουργούν και οι λεωφορειοδρόμοι της Αθήνας, χωρίς τα ταξί μέσα σ' αυτούς.

Βέβαια, γνωρίζετε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι όλα αυτά τα χρόνια, στη Θεσσαλονίκη, βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες ρυθμίσεις δεν έχουν γίνει. Το κυκλοφοριακό έχει επιδεινωθεί, η δε ρύπανση είναι τρομερή. Μείναμε μόνο στη διαδικασία των μεγάλων έργων τα οποία ξεκινούν, αλλά αυτά θα αργήσουν να γίνουν και βέβαια σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να επιλύσουν τα θέματα περιβάλλοντος, κίνησης, ποιότητας ζωής, στη Θεσσαλονίκη.

Χρειάζονται και είναι απαραίτητες πάρα πολλές ρυθμίσεις. Ετούτη εδώ η ρύθμιση ήταν απλώς για να ανακουφίσει σε κάτι.

Και ανακούφισε, λειτούργησε και έγινε αποδεκτή. Δεν θεωρώ δε ορθό το αιτιολογικό που θέτετε εδώ, ότι δηλαδή λόγω της κατασκευής των μεγάλων έργων είναι απαραίτητη να γίνει αυτή η υποχώρηση.

Εγώ θα σας έλεγα το αντίθετο, κύριε Υπουργέ, διότι και με τα μεγάλα έργα, τι θέλουμε να ενισχύσουμε; Τι θέλουμε να εμπεδωθεί από τον κόσμο; Θέλουμε να ενισχύσουμε τις μαζικές μεταφορές, να απωθήσουμε δηλαδή τον άτακτο κυκλοφοριακό φόρτο και την επιβάρυνση στη Θεσσαλονίκη. Νομίζω ότι είναι ακόμη πιο απαραίτητο να υπάρχει ο περιορισμός των ταξί. Και, ενδεχομένως, εδώ, αφήνετε και εσείς κάποιο παράθυρο ότι αυτό το μέτρο θα έχει περιοριστικό χαρακτήρα, κ.λπ..

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

Δεν υπάρχει καμία μελέτη, κύριε Υπουργέ, που να λέει ότι αυτό εδώ θα ανακουφίσει κατά την κατασκευή των έργων. Γενικά, δεν υπάρχει καμία μελέτη για το τι θα γίνει κυκλοφοριακά στη Θεσσαλονίκη με τη σύγχρονη κατασκευή μετρό και υποθαλάσσιας αρτηρίας. Ζούμε σε ένα χάος, να μην προσθέσουμε και κάτι άλλο. Βέβαια και ο Οργανισμός και το Συμβούλιο Συγκοινωνιών είναι αντίθετα σε αυτή τη ρύθμιση.

Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με ένα γενικότερο θέμα που μου επιτρέπει να θέσω αυτό το νομοσχέδιο και η ευαισθησία του Υπουργού.

Κύριε Υπουργέ, στην Επιτροπή Περιβάλλοντος της Βουλής, όπως ξέρετε, συζητάμε συνέχεια αυτόν τον τελευταίο καιρό –γιατί υπάρχει και αυτή η ένταση– για τα θέματα της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Προχθές συζητήσαμε για τα μεγάλα θέματα των μικροσωματιδίων και της μεγάλης μόλυνσης που υπάρχει και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, κυρίως από τις μεταφορές. Χρειάζεται, λοιπόν, μία γενναία νομοθετική πρωτοβουλία περιβαλλοντικού, νομοθετικού και κυκλοφοριακού περιεχομένου. Νομίζω ότι σε ορισμένα θέματα εσείς έχετε την κύρια αρμοδιότητα.

Στις συζητήσεις αυτές προκύπτει ότι και ρυθμίσεις που είναι νομοθετημένες δεν εφαρμόζονται. Παραδείγματος χάριν, κάρτα ελέγχου καυσασερίων μόνο κατά το 50% εφαρμόζεται. Θέματα των μεγάλων φορτηγών που δημιουργούν την επιβάρυνση θα μπορούσαν να λυθούν με πρόσθετες ρυθμίσεις, με αποφυγή της κυκλοφορίας τους στο κέντρο, με κατάργηση των παλαιών φορτηγών κ.λπ.. Θέματα της κίνησης των ταξί και πολλά άλλα θέματα. Υπάρχουν και άλλα θέματα, τα οποία, βέβαια, συνδέονται με μια σειρά μεγάλων έργων. Μαζί με το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα πρέπει, επιτέλους, να ξεκινήσει η αντίστροφη μέτρηση.

Πέρα από την ενίσχυση του σιδηροδρόμου, πρέπει με τη δική σας συμβολή στα θέματα των μεταφορών, να ξεκινήσουμε να λύσουμε αυτά τα τεράστια προβλήματα. Η χώρα μας και αυτές οι πόλεις είναι πρώτες στην Ευρώπη στη μόλυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Ξηροτύρη.

Το λόγο έχει ο κ. Πάππας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πολλά και σημαντικά είναι τα θέματα που ρυθμίζονται με το συζητούμενο νομοσχέδιο, θέματα που χρόνιζαν, θέματα που επιζητούσαν άμεση επίλυση.

Μπορεί μερικοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να δίνουν διάφορους χαρακτηρισμούς στο νομοσχέδιο. Μπορεί σε κάποιους να μην άρεσε η σειρά των διατάξεων, όπως εκτίθενται. Όμως, κανένας εξ αυτών δεν είπε εάν με το συζητούμενο νομοσχέδιο δίνεται ένα τέλος σε προβλήματα απλά ή σύνθετα, που όφειλε η πολιτεία να έχει λύσει εδώ και πολύ καιρό.

Τώρα που λύνονται αυτά τα θέματα, κύριε Υπουργέ, με τη δική σας πρωτοβουλία και με τις δικές σας καθοριστικές παρεμβάσεις, τώρα κάποιοι αντιλαμβάνονται τα κενά που υπάρχουν. Και όμως, αντιδρούν. Αντιδρούν χωρίς επιχειρήματα ουσίας, χωρίς να έχουν να αντιπροτάξουν κάτι σημαντικό.

Σημαντικότατη στο παρόν νομοσχέδιο είναι η ρύθμιση της σύστασης, συγκρότησης και λειτουργίας αυτοτελών δημόσιας υπηρεσίας για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους ελληνικούς αερολιμένες, κατ' εφαρμογή του Κανονισμού

95/93/ΕΚ και του Συμβουλίου, ο οποίος κανονισμός επιλαμβάνεται των κανόνων κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους κοινοτικούς αερολιμένες.

Πολύ αξιόλογη είναι, επίσης, η ρύθμιση όσον αφορά τα οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη χώρα μας, ότι υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου ταχογράφου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Συμβουλίου, ρυθμίσεις που προβλέπονται στο Κεφάλαιο Β' του παρόντος νομοσχεδίου.

Προσωπικά, επιτρέψτε μου μια πολύ σύντομη αναφορά σ' ένα θέμα ουσίας που αναφέρεται στο Γ' Κεφάλαιο, με το γενικό τίτλο «Ρυθμίσεις για τις χερσαίες μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Στο εν λόγω άρθρο αναφέρεται ότι ασυμβίβαστη ιδιότητα για την ίδρυση Κ.Τ.Ε.Ο., εκτός από την εμπορία αυτοκινήτων –πρόβλεψη η οποία ήδη υπάρχει στο ν. 2963/2001– είναι και η δραστηριοποίηση στους τομείς επισκευής και συντήρησης οχημάτων και δικύκλων. Τα ανωτέρω, προκειμένου να εξασφαλίζεται το αμερόληπτο και αδιάβλητο του τεχνικού ελέγχου και να μην τίθεται αυτό σε εύλογη και προφανή διακινδύνευση από τη σύμπτωση στο ίδιο πρόσωπο των ιδιοτήτων του ελεγκτή και ελεγχόμενου, όπως στην περίπτωση κατά την οποία ένας επισκευαστής συνεργείου καλείται να ελέγξει ως Κ.Τ.Ε.Ο. την κατάσταση του οχήματος που ο ίδιος επισκεύασε.

Η σχετική πρόβλεψη αποκλεισμού υπάρχει ήδη στο άρθρο 16 του σχεδίου νόμου και είναι προς όφελος του συνόλου των εμπλεκόμενων, αλλά και της σκοπούμενης οδικής ασφάλειας. Με τη διάταξη αυτή, αλλά και με τον προσδιορισμό του συγκεκριμένου τύπου διαπίστευσης, που ορίζεται σε επόμενη παράγραφο, εξασφαλίζεται ότι ο τεχνικός έλεγχος θα διενεργείται από ανεξάρτητους φορείς που θα δραστηριοποιούνται στο χώρο με τα ίδια για όλους εχέγγυα αξιοπιστίας και αμεροληψίας. Ένας τεχνικός έλεγχος, ο οποίος θα διενεργείται από φορείς που είναι ανεξάρτητοι από συναφείς με το όχημα δραστηριότητες, άρα και ανεπηρέαστος απ' αυτές.

Ένας τέτοιος τεχνικός έλεγχος ο οποίος –να σημειωθεί– αφορά άμεσα την οδική ασφάλεια, θέμα ύψιστης σημασίας για τη χώρα μας, αν αναλογιστεί κάποιος τον αριθμό των θυμάτων τροχαίων που θρηνούμε καθημερινά, θέτει στέρεες βάσεις με τις εισηγούμενες προς ρύθμιση διατάξεις.

Οι διατάξεις που εισάγονται με το παρόν νομοσχέδιο αντιμετωπίζονται και εξασφαλίζουν ακριβώς αυτό ανεξάρτητα και αντικειμενικά ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., στα οποία η ιδιότητα του ελεγκτή και του ελεγχόμενου δεν συμπίπτουν, γιατί δεν είναι δυνατόν να επισκευάζεται ένα τροχοφόρο από κάποιον επαγγελματία και ο ίδιος να έρχεται στη συνέχεια ως ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. να ελέγχει το ίδιο όχημα, αλλά και την επισκευή του. Αυτό όχι μόνο δεν εξυπηρετεί την οδική ασφάλεια που επιδιώκεται μέσω του θεσμού του τεχνικού ελέγχου, αλλά τη θέτει και σε ευθεία διακινδύνευση.

Αναφέρθηκε από συνάδελφο ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση εξυπηρετεί δήθεν μονοπωλιακά συμφέροντα. Θέλω επ' αυτού να επισημάνω ότι στην Ελλάδα σήμερα λειτουργούν σαράντα πέντε Κ.Τ.Ε.Ο. και έχουν δοθεί ογδόντα πέντε άδειες ίδρυσης σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις, οι οποίες δεν έχουν σχέση με επισκευαστή αυτοκινήτων.

Να τονιστεί, επίσης, ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο μόνο δύο κράτη επί συνόλου είκοσι τριών, όπου είναι θεσμοθετημένος ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος, επιτρέπουν τη λειτουργία Κ.Τ.Ε.Ο. και σε επισκευαστές, έχοντας, όμως, παράλληλα θεσμοθετήσει ένα εκτενέστατο νομοθετικό πλαίσιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν υπάρχει άλλος συνάδελφος προτασόμενος για δευτερολογία. Θα δώσω το λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαρκόπουλο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Διανύσαμε δύο ημέρες συζήτηση επί της αρχής και κατ' άρθρον σ' ένα νομοσχέδιο με πολλά άρθρα, που απασχόλησε θα έλεγα περισσότερο απ' όσο αναμέναμε αυτήν την Αίθουσα, ακριβώς διότι δίνει λύσεις και διεξόδους και απασχολείται με

πολλά και διαφορετικά ζητήματα.

Σταχυολογώντας, θα μείνω σε δύο-τρία θέματα, κλείνοντας με τη δευτερολογία μου.

Μετά τις αλλαγές που έκανε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά τη συζήτηση τόσο στην Επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια –στην κατ' αρχήν και στην κατ' άρθρον συζήτηση– εγώ εκτιμώ ότι η συμφωνία σε αυτήν την Αίθουσα ξεπερνά το 65%, 70% ή και 75% των άρθρων και κυρίως σε εκείνα τα άρθρα που είναι ζωτικής σημασίας για κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες. Δεν αντιλαμβάνομαι και δεν μπορώ να δικαιώσω την Αντιπολίτευση –και ιδιαίτερώς την Αξιωματική– γιατί διαφωνεί και καταψηφίζει άρθρα και ζητήματα, τα οποία θα τα συναντήσετε αύριο στη κοινωνία με τις θέσεις που παίρνετε.

Εγώ προσωπικά θεωρώ ότι θα έπρεπε σε αυτήν την Αίθουσα να είχαμε συμφωνήσει στο σύνολο του νομοσχεδίου, γιατί αγγίζει ζητήματα που δεν τολμήσατε να αγγίξετε τα προηγούμενα χρόνια διακυβέρνησής σας, γιατί μας οδήγησε σε ένα νομοσχέδιο πολλαπλής στόχευσης σε διαφορετικές ομάδες, γιατί έπρεπε να λυθούν αυτά τα ζητήματα, γιατί για πρώτη φορά αγγίζει θέματα, όπως είναι η ασφάλεια των σχολικών, η ηλικία των αυτοκινήτων, η διάσωση των Κ.Τ.Ε.Λ. ανωνύμων εταιρειών με την παράτασή τους, όπως είναι τα υβριδικά Ι.Χ., όπως είναι η προστασία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

Πολλή συζήτηση έγινε για τη σχέση των Κ.Τ.Ε.Ο. με τα συνεργεία. Δεν καταλαβαίνω γιατί σε αυτήν την Αίθουσα πρέπει να νομοθετούμε πάντα εστίες πιθανής αύριο διαφοράς και να έρχονται άλλοι μετά από εμάς να τα λύνουν αυτά. Και δεν καταλαβαίνω, βέβαια, γιατί τόσα πολλά κροκοδείλια δάκρυα για την «Ολυμπιακή Αεροπορία».

Η Αρχή Συντονισμού Πτήσεων, που ανήκει στην «Ολυμπιακή Αεροπορία», όταν ήταν κρατική είναι πάλι μια Αρχή που βρίσκεται υπό την ομπρέλα της πολιτείας. Δεν κινδύνευσε η «Ολυμπιακή Αεροπορία» ούτε θα κινδυνεύσει, επειδή δεν έχει αυτό, για να ικανοποιήσει τις αρχές του ανταγωνισμού. Κινδύνευσε από άλλες πολιτικές, από άλλες ολιγορίες, από άλλες διαδικασίες και έφθασε σήμερα, με τη σημερινή πολιτική ηγεσία τόσο στην Κυβέρνηση όσο και στο Υπουργείο, για να δικαιωθεί ως προς τα χρήματα που της χρωστάει το δημόσιο, για να φθάσουμε σ' ένα σημείο να βρούμε μια λύση που εσείς πολλά χρόνια ψάξατε και δεν βρήκατε ποτέ.

Τέλος δεν μπορείτε να διαμαρτύρεστε από τη μία πλευρά ότι αυτή η αρχή είναι ένα όργανο του κράτους, διότι την πλειοψηφία την έχουν ελεγχόμενοι από το κράτος απεσταλμένοι και από την άλλη πλευρά να θέλετε να πάρετε από μέσα τους εκπροσώπους είτε της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» είτε της δεύτερης εταιρείας. Πρέπει να διαλέξετε ποιον από τους δύο δρόμους θα ακολουθήσετε.

Και πρέπει να ξέρετε ότι στις σύγχρονες δημοκρατίες η συμμετοχή των επαγγελματικών τάξεων και των εκπροσώπων είναι η καλύτερη απαρχή και το τέλος για μια καλή και συνεπής συνεργασία με την πολιτεία. Υπ' αυτήν την έννοια θεωρώ ότι το νομοσχέδιο ικανοποιεί τα πάντα.

Ασφαλώς και ψηφίζουμε όλα τα άρθρα. Ασφαλώς και ευχαριστούμε την πολιτική ηγεσία για τις αλλαγές που έκανε. Και μακάρι νομοσχέδια να απασχολούν και να λύνουν ζητήματα όπως αυτό.

Ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Απαντώντας στην τοποθέτηση του συναδέλφου εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας της Συμπολίτευσης ότι δεν τολμήσαμε, θέλω να του πω ότι όχι μόνο δεν τολμήσαμε, αλλά πραγματικά διαμορφώσαμε ένα πλαίσιο που έχει να κάνει με τη σύγχρονη Ελλάδα. Και πάνω σ' αυτό το πλαίσιο και καλώς ο Υπουργός θα έπρεπε να κάνει βελτιώσεις ακόμη περισσότερες.

Και όταν λέω ένα πλαίσιο μιλάω για συγκεκριμένα πράγματα. Προχωρήσαμε στην ανακαίνιση όλων των στόλων, είτε λεωφορείων είτε ταξί. Διαμορφώσαμε και δημιουργήσαμε τις προϋποθέσεις να πάμε σε ηλεκτρονικό τρόπο εξέτασης για τις άδειες

και ένα σωρό άλλα πράγματα που θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικά. Να μην τρώω όμως το χρόνο μου αναφέροντας δεκάδες πράγματα, τα οποία έγιναν προς μια κατεύθυνση, για το πώς θα διαμορφώσουμε όρους και προϋποθέσεις σε σχέση με τις συγκοινωνίες που θα ταιριάζουν σε μια σύγχρονη εποχή, που θα εξυπηρετούν και θα υπηρετούν σύγχρονες αντιλήψεις.

Αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός ως παρέμβασή του, ως δευτερολογία του, δεν μας καλύπτουν. Γιατί η αιτιολογία ότι κόβω από τους επισκευαστές τη δυνατότητα να κάνουν Κ.Τ.Ε.Ο. που τη συνδύασε με το ότι εμείς είχαμε κόψει τη δυνατότητα αυτή από τους εμπόρους αυτοκινήτων, νομίζω ότι δεν ταιριάζει. Οι έμποροι αυτοκινήτων είναι αντιπρόσωποι συμπερόντων ξένων εταιρειών κ.λπ. ενώ οι άλλοι είναι επαγγελματίες που εργάζονται στο χώρο και έχουν γνώση στο αντικείμενο. Εμείς δεν θα θέλαμε μια για παράδειγμα εταιρεία αυτοκινήτων να ελέγχει την κατάσταση. Και γι' αυτό ακριβώς προβήκαμε σ' αυτήν τη ρύθμιση τότε.

Δεν μας καλύπτει, λοιπόν, αυτή η διαδικασία. Δεν μας καλύπτει αυτή η βελτίωση που κάνετε, γιατί πραγματικά δεν λύνει το πρόβλημα σε μόνιμη και σταθερή βάση. Είναι μια εφάπαξ διαδικασία που δίνεται για κάποιες συγκεκριμένες περιπτώσεις για να μη φωνάζουν από τη Λάρισα, από την Πάτρα, από το Βόλο, αλλά πέραν τούτου ουδέν. Εμείς θα θέλαμε να υπάρχει μια μονιμότερη κατάσταση όπως ακριβώς προβλέπεται στην οδηγία και αυτό δεν ικανοποιείται.

Σε σχέση με τα Κ.Τ.Ε.Λ. των Πατρών που δικαιολογήστε, εμείς θεωρούμε ότι αν πραγματικά υπάρχει αυτή η διαδικασία και αυτοί πρέπει να πάρουν από το δημόσιο 12.000.000, γιατί να τους αδικήσουμε χαρίζοντάς τους 7.000.000; Δεν το κατάλαβα. Απλά, κύριε Υπουργέ, εκεί εξυπηρετείται μια συγκεκριμένη κατάσταση, έναν συγκεκριμένο άνθρωπο που έχει το μεγάλο μερίδιο των μετοχών.

Εν πάση περιπτώσει και με αυτό που κάνετε δεν λύνετε το πρόβλημα. Διότι αν λυνόταν το πρόβλημα και βελτιώνονταν οι συνθήκες και δίνονταν μια προοπτική στις συγκοινωνίες της Πάτρας, θα έλεγα να συναινέσουμε ακόμη και χαριστικώς. Το κακό όμως είναι ότι ούτε με αυτό θα λύσετε το πρόβλημα και η κατάσταση θα διαιωνίζεται.

Η δήλωσή σας σε σχέση με την τροπολογία που έχει κατατεθεί για τα Κ.Τ.Ε.Λ. μας καλύπτει. Αλλά επειδή ακούστηκαν εδώ πράγματα τα οποία είναι εκτός πραγματικότητας, θα ήθελα να κάνω μερικές επισημάνσεις.

Θα διαβάσω τα Πρακτικά της ημέρας που συζητήσαμε και ψηφίσαμε αυτό που ισχύει σήμερα. Μιλάει ο κ. Μητσοτάκης, ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας και λέει: «Και ερωτώ: Γιατί δεν γίνεται το ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ. για να τελειώνουμε;». Αυτά μέσα σε όλα τα άλλα που είπε, αλλά αυτό προκύπτει ως επιστέγασμα της ομιλίας του, για να απαντήσω σ' αυτούς οι οποίοι μιλούν για άλλα πράγματα σήμερα. Και έρχομαι σε κάτι δεύτερο που είναι σημαντικό και είναι περισσότερο επίκαιρο, μια και ο κ. Μητσοτάκης δεν είναι στην Αίθουσα.

Μιλάει ο κ. Μαρκογιαννάκης, που σήμερα περί άλλων τύρβαζε και λέει: «Εκτιμώ ότι μετά τη ρύθμιση που έγινε στην τροπολογία σας, κύριε Υπουργέ –απευθυνόμενος στον κ. Βερελή– η οποία θα ψηφιστεί και θα γίνει νόμος του κράτους, θα καθίσουν τα δύο Κ.Τ.Ε.Λ. ήρεμα ομονόωντας και προς το κοινό συμφέρον και το συμφέρον των επιβατών να βρουν μια λύση». Αυτά λέει ο κ. Μαρκογιαννάκης.

Τα καταθέτω αυτά για τα Πρακτικά της Βουλής για να υπάρχουν ως ενθύμιο ασυνέπειας λόγων εκείνης της εποχής και του σήμερα. Γιατί είναι πραγματικά ασυνέπεια. Διότι εδώ ακούγονται τρομερά πράγματα.

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

Είπε ο κ. Νικηφοράκης επικαλούμενος τον ποιητή ότι έμποροι πίνουν το κρασί μας και κλέβουν τη γη μας. Εμείς το κρασί από το Ηράκλειο, που είναι το 1/3 των κατοίκων Χανιώτες, τους το κερνούμε, κύριε Υπουργέ. Και τους δηλώνουμε ότι τη γη δεν την παίρνει κανένας από αυτόν τον τόπο. Μένει εδώ και δεν

έχουμε κανένα τέτοιο πρόβλημα γιατί όπως είπε και ο κ. Μπατουβάς, έχουμε πράγματι μια ανοιχτή αγκαλιά.

Θέλω να σας πω και κάτι άλλο. Δηλώσατε εδώ ότι δεν δώσατε εσείς τη μελέτη. Άρα αν δεν τη δώσατε –και εμείς το πιστεύουμε, δεν το αρνούμαστε αυτό– ποιος έδωσε στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας όλα αυτά τα στοιχεία; Βγαίνει το συμπέρασμα αβίαστα ότι τα έδωσαν οι ίδιοι οι μελετητές. Άρα, εκεί υπάρχει κάποιος δόλος και πρέπει να το δούμε.

Εμείς θέλουμε να πούμε ότι όλα αυτά τα οποία γίνονται ή πάνε κάποιον να τα κάνουν, είναι προς μια κατεύθυνση που δεν εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον. Διότι αν πράγματι, όπως λένε, κάνουν παραπάνω χιλιόμετρα τα Κ.Τ.Ε.Λ. των Χανίων και πληρώνονται για λιγότερα, αυτό είναι θέμα μιας μεταξύ τους συμφωνίας που έγινε με βάση το καταστατικό της εταιρείας που μόνοι τους έκαναν. Είναι ένα θέμα εσωτερικής ρύθμισης. Το λέει και ο κ. Μαρκογιαννάκης ότι πρέπει να καθίσουν να τα βρουν, να ρυθμίσουν τις εσωτερικές τους υποθέσεις. Κάτι όμως που δεν έχει γίνει.

Εμείς είμαστε της άποψης ότι αυτή η εταιρεία έπρεπε να είναι ο προπομπός της ενοποίησης των δύο Κ.Τ.Ε.Λ.. Δεν ευθυνόμαστε όμως εμείς. Ευθύνεται το Υπουργείο διότι δεν εξέδωσε, όπως λέει η ίδια η τροπολογία των συναδέλφων, την τελική απόφαση που θα ρύθμιζε αυτές τις λεπτομέρειες ώστε να μην υπάρχουν αυτά τα προβλήματα τώρα.

Σας καλούμε λοιπόν, να ρυθμίσετε με αυτόν τον τρόπο που προβλέπεται από το νόμο τις λεπτομέρειες για να ξεπεραστούν τα εσωτερικά τους προβλήματα και να ηρεμήσουν. Γιατί διαφορετικά θα πάμε σε πολύ δύσκολες καταστάσεις εάν επιμείνετε.

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η τοποθέτησή σας σε σχέση με την τροπολογία που κατέθεσαν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας από τα Χανιά, μας ικανοποιεί εν μέρει. Και λέω εν μέρει διότι πολύ σωστά δεν την αποδέχεστε, γιατί πριν και εσείς μελετήσετε την όποια μελέτη έχει κατατεθεί, ζητούν κάποιον να νομοθετήσετε με βάση αυτή τη μελέτη. Όμως, δεν μας ικανοποιεί και δεν με ικανοποιεί προσωπικά, η άποψη ότι η μελέτη που ανατέθηκε με τη λογική του μοιράσματος, το να μοιράσουμε τα ιμάτια στην Κρήτη, θα πρέπει να είναι η κύρια βάση συζήτησης για ό,τι ήθελε γίνει.

Όλοι συμφωνούν –δεν υπάρχει κανείς που να έχει πει το αντίθετο και αναφέρθηκε ο κύριος συνάδελφος προηγουμένως στη συζήτηση του 2003– ότι η οριστική λύση είναι το ενιαίο Κ.Τ.Ε.Λ. Κρήτης. Ένα Κ.Τ.Ε.Λ., μια διοίκηση, ενός Κ.Τ.Ε.Λ. σταθμοί, στάσεις και εξυπηρέτηση των επιβατών. Αυτό είναι το συμφέρον των επιβατών, αυτό είναι το συμφέρον του τουρισμού και της οικονομίας του νησιού, αλλά κυρίως είναι το συμφέρον των μετόχων που δεν θα πληρώνουν τρεις γραφειοκρατίες, δεν θα συντηρούν δύο δίκτυα, δεν θα υπάρχουν ενδιάμεσοι προστάτες. Αυτό είναι το συμφέρον όλων των μετόχων από την ανατολή μέχρι τη δύση.

Αυτό που έχει να κάνει η πολιτεία είναι όχι να μοιράσει, αλλά να αναθέσει μελέτη για την ενοποίηση, αν χρειάζεται τέτοια μελέτη. Από τη στιγμή που υπάρχει ομοθυμία, πρέπει να προχωρήσουμε και να κάνουμε το άλμα μπροστά. Να προχωρήσουμε στην ενοποίηση των δύο Κ.Τ.Ε.Λ. προκειμένου να λυθούν αυτά τα προβλήματα, γιατί δεν είναι σωστό να εγκλωβιστούμε στη διαχείριση και στην αναβίωση των προβλημάτων. Πρέπει να τα λύσουμε άπαξ.

Θεωρώ ότι την Πέμπτη δεν θα πρέπει να μας παρουσιάσει η εταιρεία τη μελέτη. Η μελέτη κατ' αρχήν θα πρέπει να αξιολογηθεί από το Υπουργείο, αν δεν έχει αξιολογηθεί. Θα πρέπει να δοθεί σε μας και στα Κ.Τ.Ε.Λ. και να έρθουμε στη συνάντηση που θα παρουσιαστεί με τους τεχνικούς μας συμβούλους. Για να είναι πραγματικά μια αξιολόγηση –της όποιας μελέτης– αντικειμενική από κάθε άποψη. Δεν μπορεί να στηριζόμαστε στα όποια στοιχεία χωρίς να τα κρίνουν και κάποιον άλλοι ειδικοί, κάποιον άλλο που μπορεί να είναι και μέσα από το Υπουργείο αλλά και εκτός Υπουργείου.

Αυτή η διαδικασία προτείνω ν' ακολουθηθεί αλλά χωρίς,

κύριε Υπουργέ, να εγκλωβιστούμε στη λογική του μοιράσματος. Νομίζω ότι μπορείτε να ξεφύγετε –το «ξεφύγετε» έχει να κάνει με την πολιτική του όρου έννοια– από τις όποιες πιέσεις από ανατολή ή από δύση. Πραγματικά να πάρετε την πρωτοβουλία για το ένα Κ.Τ.Ε.Λ.. Και να είστε σίγουροι ότι όλοι οι μέτοχοι θα σας ευγνωμονούν γιατί θα δουν ότι έτσι θα είναι καλύτερα γι' αυτούς. Θα σας ευγνωμονούν όλοι οι κάτοικοι– επιβάτες της Κρήτης και όλοι όσοι ασχολούνται με τον τουρισμό και γενικότερα με την οικονομία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Κεγκερόγλου.

Ο κ. Κεφαλογιάννης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, είχαμε τη δυνατότητα και την ευκαιρία να ακούσουμε τις απόψεις όλων των Βουλευτών της Κρήτης από το πιο επίσημο βήμα που είναι το Βήμα της Βουλής.

Επομένως δεν νομίζω ότι η συνάντηση, την οποία καλείτε να πραγματοποιήσουμε την επόμενη εβδομάδα, έχει να προσθέσει κάτι παραπάνω από πλευράς διατυπώσεων τουλάχιστον και απόψεων όσων έχουν εδώ στο επίσημο βήμα λεχθεί. Αν βέβαια επιμένετε σ' αυτήν τη συνάντηση πολύ φοβούμαι ότι ίσως, αν υπάρχουν και ακραίες θέσεις όπως σήμερα, θα χαλάσουμε τις καρδιές μας. Και αυτό δεν είναι σωστό.

Κύριε Υπουργέ, έχετε όλα τα στοιχεία στα χέρια σας και ορθά και προνοητικά αναθέσατε σ' ένα μελετητικό γραφείο να κάνει μια μελέτη. Έχετε ένα αποτέλεσμα.

Δεύτερον, σοφά στείλατε δυο επιθεωρητές οι οποίοι πήγαν, μελέτησαν, είδαν και σας είπαν τα αποτελέσματα.

Και τρίτον, έχετε τους υπηρεσιακούς παράγοντες στο Υπουργείο σας και έχουν και εκείνοι την άποψή τους. Επομένως έχετε απόλυτη άποψη και γνώμη για το τι πρέπει να γίνει.

Το Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων- Ρεθύμνης δεν ζητάει τίποτα άλλο παρά το δικαίο το οποίο έχετε αναγνωρίσει. Και όπου υπάρχει δικαίο πρέπει να το δίδουμε έναντι οποιασδήποτε άλλης άποψης ή γνώμης ή σκοπιμότητας που θα υποστηριχθεί από οποιαδήποτε άλλη πλευρά.

Δεν έθλω να επανέρχομαι στο παρελθόν. Αλλά είναι γνωστά τα γεγονότα. Η προηγούμενη κυβέρνηση θεσμοθέτησε την ανώνυμη εταιρεία Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. Οι επιθεωρητές ποια άποψη διατύπωσαν; Ότι δεν λειτουργήσε ποτέ και ότι δεν δίνει λύσεις. Και γι' αυτό πρέπει να καταργηθεί. Πρέπει να μας φωνάξετε για να έρθουν οι παράγοντες αυτοί να το πουν και επισημώς; Να το πουν. Αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Τώρα βλέπω και μια άλλη άποψη να διατυπώνεται: η ενοποίηση των Κ.Τ.Ε.Λ.. Όλες οι συνταγές έχουν περάσει απ' αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ.. Και εν πάση περιπτώσει λειτουργήσαν άψογα μέχρι τον περίφημο νόμο τον οποίο έκανε ο κ. Στρατάκης. Διότι αν δεν έκανε αυτήν τη νομοθετική ρύθμιση και αν δεν δημιουργούσε την εταιρεία Κ.Τ.Ε.Λ. ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. δεν θα είχαμε σήμερα όλη την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί.

Λειτουργούσε πρώτα το Κ.Τ.Ε.Λ. καλά; Γιατί το άλλαξε; Ήθελε να βγει Βουλευτής. Βγήκε Βουλευτής. Ικανοποίησε εν πάση περιπτώσει την πολιτική του φιλοδοξία, ας αφήσει τα υπόλοιπα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μα είναι δυνατόν;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Ο κ. Μητσοτάκης συμφώνησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Κεφαλογιάννη, να μην υπάρχουν τώρα προσωπικές αιχμές τώρα. Ο κ. Στρατάκης άξια και με την ψήφο του λαού βγήκε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θεσμοθέτησε αυτήν την άποψη. Γιατί δεν εξέδωσε την υπουργική απόφαση;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Συμφώνησε και ο κ. Μητσοτάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Δεν προλάβαμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι και δεν προλάβατε. Από το 2003 μέχρι τον Μάρτη του 2004;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Έξι μήνες ήταν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μα τι λέτε τώρα; Ας σεβαστούμε αυτή την Αίθουσα. Και ας έχουμε το θάρρος να λέμε τη

γνώμη μας. Και ως προς την άποψη που διατυπώσατε για το τι είπε ο κ. Μητσοτάκης και τι είπε ο κ. Μαργκογιαννάκης, θα σας πω ότι τότε νόμιζαν και εκείνοι ότι πιθανόν η λύση που δόθηκε να έδινε λύση στο πρόβλημα. Απεδείχθη ότι δεν εδόθη λύση στο πρόβλημα. Άρα, λύστε το πρόβλημα εσείς, κύριε Υπουργέ. Διαφορετικά σας διαβεβαιώ ότι στην Κρήτη θα συμβούν γεγονότα που δεν είναι ευχάριστα.

Εν πάση περιπτώσει το δίκαιο όταν υπάρχει πρέπει να δίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν την συνεδρίασή μας αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Γυμνάσιο Λίμνης Ευβοίας.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν υπάρχει.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Πραγματικά, εδώ έχουν ακουστεί πράγματα αλλοπρόσאלλα: Ότι έκανα εγώ την τροπολογία για να πάρω τις ψήφους και να εκλεγώ Βουλευτής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Μα ήδη και εγώ είπα...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Θέλω να πω το εξής, κύριε Πρόεδρε. Και αφήστε με λίγο να μιλήσω. Θα είχα τελειώσει τώρα. Εμείς όντως καταβάλλαμε προσπάθεια να ενοποιήσουμε τις καταστάσεις και να ξεπεραστούν προβλήματα και δεν αρνούμαστε ότι αυτό το κάναμε με πολύ κόπο πηγαίνοντας πολλές φορές στα Χανιά. Θέλω όμως να πω στον κ. Κεφαλογιάννη και στους άλλους που ισχυρίζονται αυτό ότι αυτή μας η προσπάθεια αναγνωρίστηκε από όλους ανεξαιρέτως και από τα Χανιά και από το Ηράκλειο. Άσχετα αν κάποιοι τώρα προβάλλουν τον Στρατάκη, που δεν είχε καν την αρμοδιότητα στο συγκεκριμένο θέμα, για να βρίσκουν το πρόσχημα να διχάζουν το Ηράκλειο και τα Χανιά. Διότι αυτός είναι ο στόχος. Δεν είναι άλλος. Ο Στρατάκης χρησιμοποιείται κατ' όνομα για να διχάζονται τα Χανιά και το Ηράκλειο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο για δυο λεπτά και έπειτα θα κλείσουμε.

Ορίστε, κύριε Λεβέντη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Παρακολουθήσαμε με εξαιρετικό ενδιαφέρον αυτή την ενδοκριτική αντιπαράθεση που θύμιζε το βιβλίο για την απαγωγή της Τασούλας και αυτό το μακελειό που κόντεψε να γίνει κάτω στην Κρήτη. Ελπίζουμε να μην υπάρξει κάτι ανάλογο.

Για τις λεωφορειολωρίδες της Θεσσαλονίκης ανέπτυξε η κ. Ξηροτύρη το θέμα. Εμείς είμαστε αντίθετοι στο να μπουν τα ταξί στις λεωφορειολωρίδες.

Για τα άλλα θέματα δεν θέλω να σας κουράσω. Αλλά, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, για αυτήν την τροπολογία που σας είχα ζητήσει που κατ' εξαίρεση είχαν μείνει απ' έξω εργαζόμενοι Τ.Ε. Μηχανικοί των Τ.Ε.Ι. ειδικότητας Πληροφορικής αν θα...

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είναι δική μου αρμοδιότητα. Είναι του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Οικονομικών.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ: Εσείς συμφωνείτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Εσείς συμφωνείτε γι' αυτό, κύριε Υπουργέ;

Εμείς, λοιπόν, υποστηρίζουμε αυτό. Εφόσον δεν είναι δική σας αρμοδιότητα, τότε θα επανέλθουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως και 25 και επί των τροπολογιών 914/15, 915/16 και 916/17 και εισερχόμαστε στην ψήφιση τους κεινρισμένως.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

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

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

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

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

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

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;
ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει ομόφωνα.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20 ως έχει;
ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό ως έχει ομοφώνως.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 22 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 22 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 23 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 23 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 24 ως έχει;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 24 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 25 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς το άρθρο 25 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.
Εισερχόμαστε στην ψήφιση των τροπολογιών.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 914 και ειδικό 15;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 914 και ειδικό 15 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία και θα αποτελέσει ίδιον άρθρο του νομοσχεδίου.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 915 και ειδικό 16;
ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 915 και ειδικό 16 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία και θα αποτελέσει ίδιον άρθρο του νομοσχεδίου.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 916 και ειδικό 17;
ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 916 και ειδικό 17 έγινε δεκτή ομοφώνως και θα αποτελέσει ίδιον άρθρο του νομοσχεδίου.
Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.
Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;
ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό ομοφώνως.
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 και επί των άρθρων.
Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.
Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;
ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.
Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.22' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 1 Φεβρουαρίου 2007 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου της πρότασης νόμου αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: «Δικαίωμα ψήφου υπηκόων τρίτων χωρών. Απόκτηση ελληνικής ιθαγένειας από Έλληνες ομογενείς», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

