

## ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2010

### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

**ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ**

**ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**

**ΣΤΟ ΡΑΔΙΟΦΩΝΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ «NET 105,8»**

**ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΥΣ ΤΑΚΗ ΣΑΡΑΝΤΗ & ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΟΥΤΣΙΑ**

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Σας έχουμε πει από το πρωί ότι θα κουβεντιάσουμε με τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τον κ. Ρέππα. Καλή σας μέρα κ. Ρέππα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Καλημέρα σας. Καλημέρα στους ακροατές μας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Κύριε Ρέππα είμαστε σε οριακό σημείο σε σχέση με την απελευθέρωση του επαγγέλματος των φορτηγών. Είμαστε σε ένα οριακό σημείο από την άποψη του ότι αύριο ψηφίζεται. Τις τελευταίες μέρες έχουμε δει ό,τι έχουμε δει, όλα αυτά τα οποία έχουν συμβεί. Θα καταφέρουμε να πάμε μέχρι αύριο φυσιολογικά ή θα έχουμε προβλήματα;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα έπρεπε κανείς να αναμένει τις κινητοποιήσεις των μεταφορέων οι οποίοι αντιλαμβάνονται πως τώρα πια που οδεύουμε σε άνοιγμα της αγοράς ώστε να λειτουργεί με ανταγωνιστικούς όρους, θα πρέπει και εκείνοι να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα. Βεβαίως δίνουμε τη δυνατότητα στους επαγγελματίες μεταφορείς να διατηρήσουν το καθεστώς του αυτοαπασχολούμενου μέχρι το 2023 αν το επιθυμούν, αν νομίζουν ότι έτσι θα παραμείνουν ανταγωνιστικοί.

Πιστεύουμε όμως, ότι τα κίνητρα τα οποία τους προσφέρουμε είναι αρκετά και ικανά για να τους διευκολύνουν ώστε να γίνουν ανταγωνιστικοί οργανώνοντας τη δουλειά τους σε νέα βάση, ως σύγχρονοι επιχειρηματίες. Άλλωστε και σήμερα στο χώρο των μεταφορών λειτουργούν επιχειρήσεις, εταιρείες, οι οποίες προσφέρουν καλές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.

Θέλουμε τέτοιου τύπου μικρομεσαίες ή μεσαίες ελληνικές επιχειρήσεις στον τομέα των μεταφορών, οι οποίες θα είναι σύγχρονες όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες της Ευρώπης, για να αντιμετωπίσουμε αυτό το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας που χαρακτηρίζει την Ελλάδα σήμερα και στον τομέα των μεταφορών.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Μήπως κ. Ρέππα -και έχουμε ακούσει αυτή την άποψη- στην αρχή θα ισχύσει αυτό, αλλά στη συνέχεια σιγά-σιγά θα φτιαχτούν μεγάλες επιχειρήσεις τέτοιων ιδιοκτητών, που θα αρχίσουν να τρώνε τους μικρούς; Το καταλαβαίνετε.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Πουθενά στην Ευρώπη δεν έχουν δημιουργηθεί μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές δομές. Είναι πολλές οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα. Και σήμερα στην Ελλάδα με το ισχύον καθεστώς, πολλοί μεμονωμένοι έχουν συνεργαστεί, έχουν δημιουργήσει εταιρείες, οι οποίες λειτουργούν πάρα πολύ ικανοποιητικά.

Πιστεύουμε ότι για λόγους αξιοπιστίας, διαφάνειας ή πρόσβασης αν θέλετε του κράτους στα στοιχεία λειτουργίας μιας εταιρείας, θα πρέπει να πάμε σε αυτήν τη νέα μορφή οργάνωσης των μεταφορών, σε εταιρική βάση δηλαδή. Δεν είναι δυνατόν να παραμένει ο μεταφορέας με μία τηλεφωνική γραμμή ως μόνο στοιχείο της υποδομής του και να ασκεί το επάγγελμά του και να θεωρεί έτσι ότι μπορεί να είναι ανταγωνιστικός.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πάντως η αντιπολίτευση αυτό για το οποίο σας κατηγορεί, είναι για τη δημιουργία καρτέλ και για την εξόντωση των μικροϊδιοκτητών.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ναι, γι' αυτό σας ρωτήσαμε.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Καρτέλ είναι ενδεχόμενο να δημιουργηθούν εκεί που η αγορά είναι κλειστή, εκεί που είναι λίγοι οι παίκτες. Εμείς ανοίγουμε την αγορά ή δίνουμε τη δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να έχει κάτω από στοιχειώδεις προϋποθέσεις που προβλέπει ο ευρωπαϊκός κανονισμός, ο 1071, τη δυνατότητα να ενταχθεί στο επάγγελμα.

Αν έχεις μια αγορά ανοιχτή στην οποία ανά πάσα στιγμή μπορεί να μπει και άλλος παίκτης, τότε απομακρύνεται το ενδεχόμενο της διαμόρφωσης καρτέλ. Άλλωστε, επειδή γίνεται λόγος για τη δημιουργία δομών τέτοιων που βοηθούν το κεφάλαιο, αρκεί μόνο να σκεφτείτε ότι οι μισθωτοί υπάλληλοι, οι οδηγοί δηλαδή των σημερινών φορτηγών, η εργατική τάξη του κλάδου των μεταφορών όχι οι ιδιοκτήτες, είναι υπέρ του νομοσχεδίου, γιατί θεωρούν ότι έτσι

και οι εργασιακές συνθήκες είναι καλύτερες σε σχέση με αυτό που ισχύει σήμερα, αλλά και έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν τη δική τους θέση.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Σε σχέση με την εξόντωση των μικρών ιδιοκτητών; Κινδυνεύουν;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Εμείς στους μικρούς ιδιοκτήτες δίνουμε τη δυνατότητα να παραμείνουν ως έχουν, αλλά δεν μπορεί κάποιος όταν θέλει να μείνει ο ίδιος με το status που έχει, να απαιτεί να μην δώσουμε τη δυνατότητα σε κάποιους άλλους να αναπτυχθούν. Τους προσφέρουμε όμως και τη δυνατότητα, με αναπτυξιακά κίνητρα να βελτιώσουν το επίπεδο οργάνωσης της δουλειάς τους.

Για πρώτη φορά, τους δίνουμε τη δυνατότητα να ενταχθούν στο νόμο των κινήτρων, κάτι που δεν προβλεπόταν ποτέ μέχρι τώρα για μεταφορείς και μεταφορικές εταιρείες. Να αποκτήσουν υποδομή. Τους δίνουμε επίσης τη δυνατότητα μέσω φορολογικών ρυθμίσεων να αποσβέσουν μέρος της αξίας της άδειας που ισχυρίζονται ότι κατέχουν και έτσι να μηδενίσουν το φόρο τον οποίο καλούνται να πληρώσουν ή να πληρώσουν πολύ λιγότερο φόρο, αφού θα προσμετράται η αξία της άδειας στα έξοδα τα οποία κάθε χρόνο έχουν.

Είμαστε οι πρώτοι που τολμούμε αυτήν την αλλαγή και το τολμούμε ενώ ταυτοχρόνως παίρνουμε μέτρα υποστήριξης των επαγγελματιών. Πώς δηλαδή; Με το να αποτυπώνουμε σε ένα επίσημο κείμενο, όπως είναι ο νόμος του κράτους, το ύψος της εισφοράς που είναι η αξία της άδειας.

Το ύψος της εισφοράς το οποίο αναφέρεται αποτυπώνει ακριβώς την αξία της άδειας. Αυτή η άυλη αξία της, η οποία μέχρι τώρα ήταν άυλη και άφαντη για το ελληνικό κράτος, γιατί οι αγοραπωλησίες -πρέπει να ξέρετε και να το ξέρουν και οι ακροατές μας- γίνονταν με έναν τρόπο αδιαφανή, όχι κάτω από τις επίσημες διαδικασίες του ελληνικού κράτους. Δεν καταβαλλόταν κάποιος φόρος για αυτές τις αγοραπωλησίες.

Οι άδειες μεταβιβάζονταν με έναν τρόπο που εκινείτο στον χώρο της παραοικονομίας. Τώρα, αυτό το φέρνουμε στην επίσημη οικονομία ως διαδικασία και προσδιορίζουμε το ύψος της αξίας της άδειας για πρώτη φορά. Αυτό όμως επιβάλλει και νέες υποχρεώσεις στους μεταφορείς.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Αυτό σημαίνει απ' τη μία πλευρά υποχρεώσεις και απ' την άλλη πλευρά σημαίνει ότι πιθανόν χάνουν και λεφτά;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Δεν χάνουν λεφτά. Δεν τους παίρνει κανείς το αυτοκίνητο. Δεν τους παίρνει κανείς την άδεια, συνεχίζουν να την έχουν. Και

μάλιστα η άδεια αυτή, μπορεί ως αξία στο ύψος που αποτυπώνεται στο νομοσχέδιο, να προσμετρηθεί προκειμένου να δημιουργηθεί το μετοχικό κεφάλαιο για μία εταιρεία όπως απαιτεί ο νόμος.

Ξέρετε ποιο είναι το θέμα; Είναι σαν να έχετε εσείς ένα κατάσταση σε κάποιον δρόμο και αργότερα το κράτος επειδή αποφασίζει στο δρόμο εκείνο να γίνει μία μονάδα απεξάρτησης, που συνήθως δεν τις θέλουν αυτές τις μονάδες στις διάφορες γειτονίες, να πέσει τρόπον τινά η εμπορική αξία του ακινήτου και να ζητάτε από το κράτος αποζημίωση για αυτό.

Μιλάμε για αυτόν τον παραλογισμό. Ίσα-ίσα, είμαστε οι πρώτοι που αναγνωρίζουμε την αξία της άδειας. Και εγώ θα καλούσα και θα προκαλούσα τους μεταφορείς που έχουν άδεια, να παρουσιάσουν τα παραστατικά στα οποία να φαίνεται το ποσό που κατέβαλαν για το οποίο έγινε η ανάλογη καταβολή φόρου. Δεν υπάρχουν αυτά. Εμείς για πρώτη φορά το αναγνωρίζουμε, επειδή γνωρίζουμε ότι γινόταν στο χώρο της παραοικονομίας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Να έρθουμε απ' την πλευρά των καταναλωτών. Ένας που δεν γνωρίζει και μου τέθηκε αυτό το ερώτημα, είναι, με αυτήν τη διαδικασία επειδή οι μεταφορείς μεταφέρουν προϊόντα, έτσι δεν είναι; το τελικό προϊόν φτάνει στον καταναλωτή με μία τελική τιμή. Θα έχουμε καλύτερες τιμές τώρα με αυτήν τη διαδικασία;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μεταξύ των άλλων, καταργούμε και τους περιορισμούς στο κόμιστρο. Αυτό επιβάλλεται επίσης από κοινοτική οδηγία και προβλέπεται στο σχετικό νομοσχέδιο. Δεν θα υπάρχει όριο προς τα κάτω. Όταν μιλούμε για άνοιγμα του επαγγέλματος, έχουμε σε πολλές περιπτώσεις και στη συγκεκριμένη και την κατάργηση της κατώτερης τιμής.

Θα διαμορφώνεται η τιμή με τρόπο ανταγωνιστικό, αναλόγως συμφωνίας μεταξύ των δύο ενδιαφερομένων πλευρών. Ασφαλώς θα πέσουν οι τιμές μετά από μία ορισμένη περίοδο, γιατί νομίζω ότι οι εταιρείες οι οποίες είναι οργανωμένες σε σύγχρονη βάση, μπορούν να προσφέρουν καλύτερες υπηρεσίες σε καλύτερες τιμές.

Σκεφτείτε πώς γίνονταν κάποτε οι μετακομίσεις: με ένα φορτηγό, με τη μεταφορά στον ώμο από τους εργάτες των επίπλων και των άλλων αντικειμένων. Τώρα πλέον έχουν μεταφορικές εταιρείες για τις μετακομίσεις, που δουλεύουν με έναν πολύ πιο σύγχρονο τρόπο. Και στον τομέα των

μεταφορών γενικότερα: ξεκίνησαν κάποια εποχή από τα κάρα, από τα τρίκυκλα, φτάσαμε στα σύγχρονα αυτοκίνητα.

Εδώ σταματάνε τα πάντα; Δεν υπάρχει ένα επόμενο στάδιο στο οποίο θα εξελιχθεί η αγορά των μεταφορών; Ασφαλώς υπάρχει. Και εκεί θέλουμε να οδηγήσουμε τα πράγματα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Κύριε Ρέππα, προσπαθώ να μπω λίγο στο μυαλό των ιδιοκτητών φορτηγών.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Δεν θα ήθελαν να ανοίξει η αγορά, δεν θα ήθελαν άλλους. Θα ήθελαν να παραμείνει ο έλεγχος της αγοράς στα χέρια τους.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Απ' τη μία. Απ' την άλλη για να έρχονται και να κάνουν αυτές τις κινητοποιήσεις που κάνουν, μήπως τους έχετε δώσει και εσείς ως Υπουργείο κάποιες ελπίδες; Υπάρχει περίπτωση, δηλαδή είστε διατεθειμένοι να πάρετε κάτι πίσω ή να δώσετε κάτι παραπάνω;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ο νόμος αυτός είναι ένας νόμος ισορροπημένος. Είναι ένας νόμος, ο οποίος οδηγεί στο άνοιγμα της αγοράς και του επαγγέλματος, παίρνοντας ταυτόχρονα μέτρα υπέρ αυτών που σήμερα δραστηριοποιούνται, προκειμένου να τους προστατεύσει και να τους στηρίξει να ενταχθούν στη νέα πραγματικότητα. Μην αφανιστούν.

Αυτόν το φόβο που έχουν, εμείς κάναμε τα πάντα ώστε να τον εξαλείψουμε. Απλώς, πρέπει και εκείνοι να πάψουν να δίνουν μάχες οπισθοφυλακής, να προετοιμαστούν για τη νέα κατάσταση. Έχουμε υπερκαλύψει τα αιτήματα που έθεσαν όσον αφορά ασφαλιστικά, φορολογικά και θέματα αναπτυξιακών κινήτρων και νομίζω ότι εκεί πρέπει να επικεντρωθεί τώρα η δημόσια συζήτηση και όχι για το τι γίνεται με τις άδειες που έλαβαν κάποια στιγμή, γιατί τις άδειες τις πήραν κάποια στιγμή από κάποιον που ήταν πρόθυμος να πουλήσει. Αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί.

Εσείς δηλαδή σήμερα αν θέλετε να πάρετε κάποια άδεια δεν μπορείτε να αγοράσετε. Θα πρέπει να υπάρχει κάποιος που κατέχει άδεια και να είναι πρόθυμος να την πουλήσει. Αν δεν θέλει κάποιος να πουλήσει, δεν μπορείτε να πάρετε κάποια άδεια. Εμείς λέμε, ο καθένας που έχει στοιχειώδεις προϋποθέσεις όπως λέει το ευρωπαϊκό πλαίσιο, να μπορεί να ενταχθεί στο επάγγελμα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Εάν πάω στην Ιταλία και αγοράσω;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Εκεί βεβαίως, γιατί πρέπει να σας πω ότι άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν κάνει αυτήν την αλλαγή εδώ και 30 χρόνια, 20 χρόνια, 10 χρόνια. Μετά το 2000, δεν υπάρχει χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που να έχει κλειστή την αγορά των μεταφορών. Μόνον η Ελλάδα είναι η «μαύρη» εξαίρεση.

Δεν πρέπει όταν μιλούμε για το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας να αντιμετωπίσουμε αυτήν την αρνητική εξαίρεση της χώρας μας, να προσαρμοστούμε και εμείς στη νέα πραγματικότητα για να κερδίσουμε τον χαμένο χρόνο; Η κυβέρνηση είναι η πρώτη που το τολμά αυτό, με όποιο πολιτικό κόστος το οποίο για μας είναι αμελητέο μπροστά στο εθνικό συμφέρον, το συμφέρον των πολιτών και της Οικονομίας και σε τελευταία ανάλυση, το συμφέρον του κάθε πολίτη, ο οποίος έχει το δημοκρατικό δικαίωμα να διεκδικεί και να επιτυγχάνει την είσοδό του σε ένα επάγγελμα, χωρίς να του θέτει κανείς περιορισμούς.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Μια και λέτε για τον πολίτη, ο πολίτης αυτές τις μέρες αντιμετωπίζει προβλήματα. Δεν μιλάω μόνο για τα κυκλοφοριακά, όλα αυτά τα πράγματα, αλλά και τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν στην αγορά. Υπάρχει μια σειρά από δυσλειτουργίες στην αγορά. Με δηλώσεις σας είπατε κάποια στιγμή ότι λίγο-πολύ, και παρακαλώ διορθώστε με αν κάνω λάθος, ότι οι εισαγγελικές αρχές και η αστυνομία δεν έχουν πράξει και το χρέος τους.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Δεν είπα δεν έχουν πράξει το χρέος τους. Είπα ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αυτών των ημερών, θα είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου μας και γνωρίζουν τόσο η αστυνομία όσο και οι εισαγγελικές αρχές τι πρέπει να κάνουν. Δεν θα τους υποδείξω εγώ.

Κατά τα άλλα, η Κυβέρνηση έχει ομοφώνως λάβει μία απόφαση: να προωθήσει αυτή την πολιτική. Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι το σχέδιο το οποίο έχουν οι αρμόδιες υπηρεσίες που χειρίζονται διάφορα παρόμοια θέματα, είναι ένα σχέδιο το οποίο έχει δυσκολίες στην εφαρμογή του, αλλά βεβαίως θα πρέπει να σταθμίσουν -και μην το παραβλέπετε αυτό- αγαθά και συνέπειες.

Θα πρέπει να δουν πως θα χειριστούν μια υπόθεση χωρίς να έχουμε συνέπειες, οι οποίες μπορεί να είναι τραγικές. Και κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους, εγώ δεν έχω καμία αμφιβολία για αυτό, παρά το ότι αναγνωρίζω ότι προκαλείται μία ταλαιπωρία για τους πολίτες ή αν θέλετε προκαλείται και μία

ζημιά για τους επαγγελματίες που θίγονται από τη μη λειτουργία της αγοράς των μεταφορών.

Αυτό όλα όμως, είναι μία παρένθεση η οποία πιστεύω ότι θα κλείσει γρήγορα και θα επανέλθουμε όλοι πια σε ομαλή λειτουργία με νέες συνθήκες. Νέες συνθήκες ανοιχτής αγοράς, που θα είναι αυτό προς το συμφέρον όλων και της Οικονομίας και των πολιτών.

Και η αστυνομία και οι εισαγγελείς ξέρουν τι θα κάνουν. Εγώ δεν αξιολογώ το έργο τους, γιατί αντιλαμβάνομαι το ότι εκείνοι μπορεί να σταθμίσουν όλα τα επιμέρους στοιχεία για να κάνουν το α' ή το β'. Είναι δικό τους θέμα και δίνεται η εντύπωση ότι εγώ έχω κάποια διαφωνία. Καμία διαφωνία δεν έχω.

Αναγνωρίζω τη δυσκολία αυτής της προσπάθειας και μέχρι τώρα παρά την ταλαιπωρία που υπάρχει, πρέπει να πούμε ότι δικαιώνεται η στάση αυτή και της αστυνομίας και των δικαστικών και εισαγγελικών αρχών, γιατί ούτε θύματα είχαμε, ούτε επεισόδια τέτοια τα οποία να εκθέτουν διεθνώς την εικόνα της χώρας, που και αυτό είναι ένα στοιχείο που πρέπει πάντα να λαμβάνουμε υπόψη μας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Φοβόσαστε ότι μπορεί αύριο να περάσει το νομοσχέδιο, αλλά οι κινητοποιήσεις να συνεχιστούν; Υπάρχει τέτοιος φόβος; Και το λέω αυτό και σε σχέση με την αγορά.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Τα πάντα είναι πιθανόν να γίνουν. Αυτό το οποίο εμείς πρέπει να κάνουμε, είναι να εξασφαλίσουμε την ομαλή λειτουργία της αγοράς, την τροφοδοσία της με καύσιμα και φάρμακα και άλλα αγαθά και προϊόντα και αυτό θα κάνουμε με διάφορους τρόπους. Δεν θα μείνουμε απαθείς. Ασφαλώς δεν θα μείνουμε απαθείς.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Τότε με αυτό που λέτε σημαίνει ότι θα πρέπει από εκεί και πέρα και τα όργανα της ασφάλειας...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Το ένα σκέλος και το άλλο είναι ότι θα μπουν ιδιώτες προφανώς.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Απλώς θα δώσουμε τη δυνατότητα να εκτελείται το έργο αυτό και από άλλα μέσα. Σήμερα στην Ελλάδα έχουμε πολλά φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, ξεπερνούν το ένα εκατομμύριο. Είναι πρωτοφανές. Γιατί; Γιατί η αγορά των φορτηγών δημόσιας χρήσης είναι κλειστή και για αυτό ακριβώς, κάθε

επαγγελματίας επιδίωξε να έχει μία άδεια και ένα φορτηγό για μεταφορά των δικών του προϊόντων, ώστε να μην εξαρτάται από αυτήν την κλειστή αγορά.

Στις άλλες χώρες της Ευρώπης, τις πιο αναπτυγμένες, δεν συναντάται αυτός ο αριθμός φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, γιατί απλούστατα οι εταιρείες, οι παραγωγοί, οι έμποροι, οι επιχειρηματίες, προσφεύγουν για το μεταφορικό έργο στις εταιρείες δημόσιας χρήσης, οι οποίες είναι ανταγωνιστικές και κάνουν το έργο αυτό σε χαμηλές τιμές.

Στη νέα αγορά δεν θα συμφέρει έναν επαγγελματία να έχει το δικό του φορτηγό: να πληρώνει να πάρει αυτοκίνητο, να πάρει την άδεια, να έχει τις υποδομές, να πληρώνει τον οδηγό. Θα χρειάζεται απλώς και μόνο να κάνει σύμβαση με μια εταιρεία δημόσιας μεταφοράς φορτηγών δημόσιας χρήσης, προκειμένου έτσι να εκτελέσει το έργο που τον ενδιαφέρει.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Κύριε Ρέππα ένα τελευταίο ερώτημα. Είστε ο άνθρωπος του μήνα. Απ' την άποψη ότι έρχεται και το νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ, έτσι δεν είναι; Ο Υπουργός του μήνα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μεταξύ των πρωτοβουλιών μας είναι και αυτή, που αφορά στην αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του ελληνικού σιδηρόδρομου.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πότε θα συζητηθεί αυτό;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Αφού κάνατε λόγο, πρέπει να σας πω ένα χαρακτηριστικό στοιχείο: Οι μεταφορές στην Ελλάδα διενεργούνται σε ποσοστό 98% με οδικά μέσα. Πουθενά στην Ευρώπη δεν το συναντάς αυτό. Εκεί ο σιδηρόδρομος έχει ένα σημαντικό μερίδιο. Στην Ελλάδα ο χρεοκοπημένος σιδηρόδρομος έχει μερίδιο εμπορευματικών μεταφορών, που δεν ξεπερνάει το 1,2%.

Αυτό είναι μια όψη υπανάπτυξης της χώρας μας. Είναι τραγικό αυτό που συμβαίνει. Πώς θα είναι βιώσιμος ο ελληνικός σιδηρόδρομος, όταν δεν έχει ένα ικανοποιητικό μερίδιο 10% π.χ. σε εμπορευματικές μεταφορές; Να ποιες είναι οι παθογένειες της ελληνικής κοινωνίας, της ελληνικής οικονομίας, τις οποίες πρέπει να αντιμετωπίσουμε και θα το κάνουμε.

Η πρωτοβουλία αυτή, μέσα στον Οκτώβρη πιστεύω θα αναπτυχθεί και θα έχει ψηφιστεί ο σχετικός νόμος. Αυτός είναι ο σχεδιασμός μας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πράγμα που σημαίνει ότι θα τα ξαναπούμε σύντομα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ευχαρίστως.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Να είστε καλά κ. Ρέππα. Σας ευχαριστούμε πολύ.