**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 3 Φεβρουαρίου 2025, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.00΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** του Μεγάρου της Βουλής,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Βουλευτού-μέλους της, κυρίας Μαρίας – Ελένης (Μαριλένας) Σούκουλη – Βιλιάλη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Βασίλειος Οικονόμου.

Η Προεδρεύουσα της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης – Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Καλημέρα και καλή εβδομάδα..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών ο κ. Βασίλειος Οικονόμου.

Ξεκινάμε δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Κυριαζίδη. Παρακαλώ κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για 12 λεπτά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλή εβδομάδα.

Εισέρχομαι απευθείας στο συζητούμενο νομοσχέδιο, τονίζοντας πως είναι ευρέως γνωστό, και κοινώς παραδεκτό, ότι την τελευταία τριετία, -δηλαδή, αμέσως μετά την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία- έχουν συντελεστεί στο διεθνές σκηνικό αλλαγές που δεν έχουν συμβεί ολόκληρες δεκαετίες. Σε αυτό το πλαίσιο ευρύτερης βοήθειας, ενίσχυσης και συνεργασίας εντάσσεται και η σημερινή προς κύρωση Συμφωνία, καθώς επιλύει τεχνικής φύσης ζητήματα μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, ούσα αμοιβαίως ωφέλιμη για τους πολίτες και των δύο χωρών.

Με το παρόν νομοσχέδιο κυρώνεται η διμερής Συμφωνία που υπεγράφη στην Αθήνα στις 2 Ιουλίου 2024 μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας για να ρυθμιστεί η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης μεταξύ των δύο κρατών. Αντικειμενικός σκοπός του νομοσχεδίου είναι η διευκόλυνση της νόμιμης κυκλοφορίας των πολιτών της καθεμιάς εκ των συμβαλλομένων χωρών στην επικράτεια της άλλης, καθώς και η εν γένει βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της οδικής κυκλοφορίας των πολιτών των συμβαλλόμενων χωρών.

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ευκρινές, τεχνικά πλήρες και σαφώς διαρθρωμένο νομοσχέδιο που αφορά και διευκολύνει όλους τους πολίτες οι οποίοι έχουν εκδώσει άδεια οδήγησης στο ένα κράτος και θέλουν να αποκτήσουν συνήθη διαμονή στο άλλο. Το κείμενο του νομοσχεδίου συνοδεύεται από τεχνικά παραρτήματα και πίνακες ισοδυναμίας των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί σε αμφότερα τα κράτη. Αρχικά, τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις ισχύουσες άδειες οδήγησης οι οποίες εκδίδονται από τις χώρες που προέρχονται. Η ανταλλαγή των αδειών και η χορήγηση νέας άδειας θα γίνεται χωρίς να απαιτούνται εκ νέου πρακτικές εξετάσεις απόκτησης διπλώματος, θα απαιτείται όμως η προσκόμιση ιατρικής βεβαίωσης που θα αποδεικνύει ότι ο αιτών ή η αιτούσα είναι ικανοί να οδηγούν. Επίσης οι κάτοχοι άδειας οδήγησης θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το απαιτούμενο ηλικιακό όριο που απαιτεί η εθνική νομοθεσία της χώρας στην οποία ζητούν τη χρήση. Προς αποφυγή κάθε είδους παρανοήσεως και προς χάριν σαφήνειας, οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης που αναγνωρίζονται αμοιβαία από τις συμβαλλόμενες χώρες αναφέρονται αναλυτικά στα παραρτήματα και τους πίνακες ισοδυναμίας που επισυνάπτονται ως παράρτημα και θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος αυτής της Συμφωνίας.

Στο κείμενο της Συμφωνίας ορίζονται οι σχετικές αρμόδιες αρχές των δύο μερών οι οποίες είναι αρμόδιες για την εφαρμογή και υλοποίηση της. Όσον αφορά την Ελλάδα αυτές είναι οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων για τη διαδικασία ανταλλαγής και η Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών για θέματα νομοθεσίας και επικοινωνίας μεταξύ των δύο μερών, δηλαδή, των δύο χωρών. Οι αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων μερών προβλέπεται να αποσύρουν τις ανταλλαχθείσες άδειες οδήγησης και να τις επιστρέψουν στις αρμόδιες αρχές του έτερου συμβαλλόμενου κράτους. Η επιστροφή τους στη χώρα απόκτησης θα γίνεται μέσω των διπλωματικών ή προξενικών αποστολών της χώρας έκδοσης. Προβλέπεται ότι οι αρμόδιες αρχές αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών μπορούν να ζητούν επίσημη μετάφραση της άδειας οδήγησης στην αγγλική γλώσσα και να επιβεβαιώνουν τη γνησιότητα και την εγκυρότητα της άδειας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή δια της διπλωματικής οδού. Παράλληλα, για την γενικότερη διευκόλυνση της συνεννόησης, ως γλώσσα επικοινωνίας των αρμόδιων αρχών ορίζεται η Αγγλική.

Για την αποτελεσματικότερη και πληρέστερη επικοινωνία και την εφαρμογή της Συμφωνίας, προβλέπεται ότι η εκδούσα αρχή των αδειών οδήγησης θα ενημερώνει την αντίστοιχη αρχή του άλλου κράτους σε περίπτωση παρατυπιών μετά την επιστροφή της ανταλλαχθείσας άδειας οδήγησης σε αυτήν, καθώς και τυχόν διαφωνίες θα επιλύονται κατόπιν διαβουλεύσεων μέσω της διπλωματικής οδού. Η παρούσα Συμφωνία προβλέπεται να παραμείνει σε ισχύ επ’ αόριστο και να είναι ενεργή κατά την ημερομηνία της τελευταίας ειδοποίησης με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνονται από κοινού και εγγράφως δια της διπλωματικής οδού, σχετικά με την ολοκλήρωση των εσωτερικών διαδικασιών οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την έναρξη της ισχύος της άδειας οδήγησης. Τέλος, κατά την εφαρμογή της η Ελλάδα οφείλει να τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ιδιότητά της ως κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αξιότιμοι συνάδελφοι, σας καλώ να δείξουμε σύνεση και ομοφωνία προχωρώντας στην ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου και να δείξουμε εμπράκτως τη θέλησή μας να βελτιώσουμε και να διευκολύνουμε -έστω με αυτόν τον τρόπο- την καθημερινότητα της ζωής των πολιτών αμφοτέρων των χωρών και να διευρύνουμε τη συνεργασία με τη φίλη και υποψήφια προς ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρα τη Μολδαβία.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα συνεδρίαση δεν πραγματοποιείται σε ένα πολιτικά ουδέτερο χρόνο, αλλά εν μέσω της έντονης κοινωνικής οργής για το έγκλημα στα Τέμπη και λίγες ημέρες μετά από τα τεράστια συλλαλητήρια σε όλη τη χώρα που ανάγκασαν την Κυβέρνηση να προβεί σε «αλλαγή πορείας» όσον αφορά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα, που στοίχισε τη ζωή σε 57 συμπολίτες μας, κυρίως νέους σε ηλικία. Γι’ αυτό και δεν γίνεται να μην υπάρξει αναφορά σε ένα θέμα που συγκλονίζει την κοινωνία. Τα ζητήματα που προκύπτουν σχετίζονται αφενός με την προσπάθεια συγκάλυψης και μετακύλισης των ευθυνών και αφετέρου με την ασφάλεια των μεταφορών, δυστυχώς, όχι μόνο στο σιδηρόδρομο αλλά και σε άλλα μέσα μεταφοράς.

Όσον αφορά την ασφάλεια των μεταφορών με εναέρια μέσα την προηγούμενη εβδομάδα εκδόθηκε ανακοίνωση από την Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας στην οποία περιγράφονται πολύ σοβαρές καταστάσεις που προκαλούν έντονο προβληματισμό για τις εναέριες μεταφορές στη χώρα μας. Στην ανακοίνωση σημειώνεται ότι χρησιμοποιείται απαρχαιωμένος εξοπλισμός επιτήρησης και επικοινωνιών και αναφέρεται ως παράδειγμα το γεγονός ότι στη τερματική περιοχή της Αθήνας, εξαιτίας του παρωχημένου εξοπλισμού, υφίσταται σύστημα προειδοποίησης εμπλοκών μη επιχειρησιακό και ο ελεγκτής που εργάζεται δεν λαμβάνει καμία ειδοποίηση από το σύστημα ότι τα αεροσκάφη βρίσκονται σε πορεία σύγκρουσης. Επομένως, η αποφυγή συμβάντων εξαρτάται αποκλειστικά από την επιχειρησιακή δεινότητα και ετοιμότητα του ελεγκτή. Δηλαδή, οι ελεγκτές ουσιαστικά γνωστοποιούν ότι υπάρχει ενδεχόμενο να συμβεί μια μοιραία πρόσκρουση στον αέρα καθώς τα πάντα εξαρτώνται από τον ελεγκτή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Κύριε συνάδελφε, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα δεν είναι της ΥΠΑ.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μάλιστα, αν θέλετε κύριε Υπουργέ το σταματάω, απλά είναι ένα νομοσχέδιο που υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Υπάρχουν πολλά προβλήματα σήμερα στον τόπο μας, τα οποία σχετίζονται με το Υπουργείο Μεταφορών και το Υποδομών. Αν μπούμε στη λογική να σας απαντήσουμε αύριο μεθαύριο μπορείτε να πείτε ότι το ΠΑΣΟΚ το ψήφισε και τελειώσαμε. Είναι πάγια τακτική αυτή. Αν θέλετε το σταματάω, αν θέλετε το συνεχίζω.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Συνεχίστε κύριε συνάδελφε.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Συνεχίζω κυρία Πρόεδρε λέγοντας πως στην ίδια ανακοίνωση αναφέρεται ότι «το προσωπικό των ελεγκτών είναι ελλιπές με μεγάλο μέσο όρο ηλικίας και με υψηλό δείκτη κόπωσης». Αναμένουμε, πραγματικά, με αγωνία τη θέση του Υπουργείου για το αν είναι ασφαλείς οι πτήσεις στη χώρα μας έπειτα από αυτή την ανακοίνωση και, ειδικά, ενόψει της θερινής περιόδου και της κατακόρυφης αύξησης στις αεροπορικές μετακινήσεις λόγω του τουρισμού.

Όσον αφορά τις μετακινήσεις με τρένο, πραγματικά, αναμένουμε μια ξεκάθαρη απάντηση από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις στη χώρα μας σήμερα είναι ασφαλείς; Ναι ή όχι; Δε μπορεί στο ερώτημα να απαντάτε με υπεκφυγές. Είναι ζήτημα κύρους για ένα σοβαρό κράτος, να μπορεί να εξασφαλίσει ασφαλείς συνθήκες μεταφοράς. Σχετικά με το έγκλημα στα Τέμπη, πλέον, είναι πασιφανές - ακόμα και στους πιο φανατικούς υποστηρικτές της - ότι η Κυβέρνηση είναι σοβαρά εκτεθειμένη για προσπάθεια συγκάλυψης της αλήθειας. Η πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας αρνήθηκε τη σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής για το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας σχετικά με τη μη υλοποίηση της σύμβασης 717 που αν είχε εγκατασταθεί, δε θα συνέβαινε η τραγωδία. Αντίθετα, επέλεξε να προχωρήσει σε Εξεταστική Επιτροπή που δεν ήταν η καλύτερη στιγμή της Βουλής, όπως ανέφερε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Επιπλέον, το μπάζωμα του χώρου του δυστυχήματος με αποτέλεσμα να χαθούν κρίσιμα στοιχεία, καθώς και αποκαλύψεις για πιθανή μεταφορά παράνομου φορτίου από την εμπορική αμαξοστοιχία είναι «η κορυφή του παγόβουνου» σε μια σειρά ενεργειών που αφήνουν έκθετη την Κυβέρνηση για τους χειρισμούς της και καταδεικνύουν ότι δεν ήταν ο στόχος της να «χυθεί άπλετο φως» στην υπόθεση. Ειδικά για το φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση το γεγονός ότι ακόμα και σήμερα η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με σχετικές δηλώσεις δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να υπάρχει παράνομη μεταφορά φορτίων με αμαξοστοιχίες, αποποιούμενη τη σχετική αρμοδιότητα. Πρόκειται για μια θλιβερή ομολογία πλήρους αποτυχίας του Επιτελικού Κράτους και τρανταχτή απόδειξη ότι κεντρικός άξονας λειτουργίας της Κυβέρνησης είναι η επικοινωνία και όχι η ουσία. Δυστυχώς, 2 χρόνια μετά τα Τέμπη όλα δείχνουν πως βρισκόμαστε σε χειρότερη κατάσταση.

Συνοψίζοντας, αναμένουμε ξεκάθαρες απαντήσεις για το «τι συμβαίνει στις αεροπορικές μεταφορές στη χώρα μας και αν λειτουργούν τα συστήματα όπως πρέπει ή όλα εξαρτώνται από τον ανθρώπινο παράγοντα», για το «αν υπάρχει ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις» και για το «αν σήμερα, 2 χρόνια μετά το έγκλημα στα Τέμπη γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι, ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο παράνομης μεταφοράς φορτίων με τρένα στη χώρα μας».

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά στο σχέδιο νόμου για την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελλάδας και της Μολδαβίας περί της αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης, που εξετάζουμε σήμερα, έρχεται ως συνέχεια της υπογραφής της συμφωνίας στις 2 Ιουλίου του 2024. Πρόκειται για την πέμπτη σχετική κύρωση που τίθεται σε ισχύ μεταξύ της Ελλάδας και άλλων χωρών. Η πρώτη ήταν με την Ελβετία το 1983, ακολούθησε με τη Σερβία το 2019 κι έπειτα με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και την Αλβανία το 2020.

Ένα εύλογο ερώτημα που προκύπτει είναι, τι επίδραση έχουν αυτές οι συμφωνίες; Ποιο είναι το αποτύπωμα τους; Προφανώς και αποτελεί θετική κίνηση, να διευκολύνονται πολίτες που αλλάζουν τόπο διαμονής. Αυτό δεν χωράει συζήτηση. Θα είχε ενδιαφέρον, βέβαια, να υπήρχαν μετρήσιμα στοιχεία στη διάθεσή μας και για την παρούσα σύμβαση, αλλά και για τις προηγούμενες. Δηλαδή, πόσοι πολίτες έχουν φύγει από την Ελλάδα για τη Μολδαβία, αλλά και από τη Μολδαβία για την Ελλάδα. Αντίστοιχα, θα μπορούσαν να παρουσιαστούν στοιχεία και για τις συμφωνίες που έχουν προηγηθεί, ειδικά, για τις πιο πρόσφατες, με Σερβία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και Αλβανία. Σε αυτή την περίπτωση, μάλιστα, τα στοιχεία έρχονται μετά την εφαρμογή της συμφωνίας ανταλλαγής, οπότε είναι πιο εύκολο να γνωρίζουμε πόσο επηρέασαν σε πρακτικό επίπεδο αυτές οι συμφωνίες. Να ενημερωθούμε, δηλαδή, για το «πόσες άδειες οδήγησης χορηγήθηκαν από την Ελλάδα και πόσες από τις αντίστοιχες χώρες, ώστε να μπορούμε να εξάγουμε συμπεράσματα, γενικότερα, για τέτοιου είδους συμφωνίες συνεργασίας, αλλά και για τις μετακινήσεις πολιτών από και προς τη χώρα μας.

Επίσης, θα ήταν καλό να υπάρξει και ενημέρωση για το αν υπάρχει σχεδιασμός, να υλοποιηθούν αντίστοιχες συμφωνίες με άλλες χώρες και με ποιες. Υπάρχει βούληση να γίνουν στοχευμένες κινήσεις, για να διευκολυνθούν συμπατριώτες μας που διαμένουν, πλέον, εκτός Ελλάδας και αντιμετωπίζουν προβλήματα με τις άδειες οδήγησης; Πρόκειται για ζητήματα που ακόμη κι αν δεν υπάρχει ετοιμότητα να απαντηθούν στην παρούσα συνεδρίαση, θα ήταν θετικό να υπάρξει ενημέρωση για αυτά στο μέλλον, ειδικά, για τον τομέα του σχεδιασμού των επόμενων συμφωνιών.

Όσον αφορά στην κύρωση της Συμφωνίας, επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

Τέλος, ένα ακόμα θέμα που αφορά σήμερα στην κοινωνία μας, κ. Υπουργέ - και νομίζω ότι το βλέπετε - είναι τα υψηλά αεροπορικά εισιτήρια από τη Σαντορίνη προς την Αθήνα και άλλες περιοχές. Νομίζω ότι πρέπει να το δείτε άμεσα.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):**

Κύριε συνάδελφε, δεν ήθελα να διακόψω την ομιλία σας. Όμως, σε αυτό το σημείο οφείλω να τονίσω πως σύμφωνα και με τον Κανονισμό, τόσο οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές όσο και οι ομιλητές κατά τη διάρκεια μιας συνεδρίασης, δεν μπορούμε να παρεκκλίνουμε από το νομοσχέδιο. Σήμερα, επεξεργαζόμαστε και εξετάζουμε το παρόν σχέδιο νόμου. Αντιλαμβάνομαι ότι θέλετε ένα ατόφιο βίντεο με την παρέμβασή σας επί των σχετικών θεμάτων, όμως και ως προς την ουσία και ως προς τον τύπο δεν ήσασταν παραδεκτός. Οφείλω να το πω.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε τη συζήτηση δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητής της ΚΟ «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», κ. Μεϊκόπουλο.

Παρακαλώ, έχετε τον λόγο κύριε συνάδελφε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΑΧΙΑ):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Συζητούμε σήμερα μια Συμφωνία η οποία είχε υπογραφεί επί της ουσίας από τις 2 Ιουλίου του 2024. Εξαρχής να πω ότι δεν υπάρχουν λόγοι να διαφωνήσουμε, βέβαια θα επιφυλαχθούμε για την τελική μας στάση στην Ολομέλεια.

Επί της ουσίας, η προς κύρωση Συμφωνία αποβλέπει στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της οδικής κυκλοφορίας των πολιτών της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας. Περιλαμβάνει τυπικές διαδικασίες που ισχύουν σε παρόμοιες περιπτώσεις, αμοιβαία αναγνώριση, δηλαδή κάθε μέρος αναγνωρίζει την ισχύουσα άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από το άλλο μέρος κάθε φορά που χρησιμοποιούνται στις οδικές μετακινήσεις εντός της επικράτειάς τους και ανταλλαγή σε περίπτωση που ο κάτοχος της άδειας οδήγησης αποκτήσει συνήθη διαμονή εντός της επικράτειας και των δύο συμβαλλόμενων μερών ή προσωρινή διαμονή εντός της επικράτειας της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, εξαιρουμένων των προσωρινών δοκιμαστικών και άλλων αντίστοιχων αδειών οδήγησης.

Επίσης, καθορίζονται οι διοικητικές διαδικασίες και οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις ανταλλαγής των αδειών οδήγησης μεταξύ των δύο μερών και απόσυρσης των αδειών που πρέπει να ανταλλαγούν. Επιτρέπεται στους κατόχους αδειών οδήγησης να τις ανταλλάσσουν, δηλαδή, να αποκτούν μέσω ανταλλαγής άδεια οδήγησης της χώρας που διαμένουν υπό τις προϋποθέσεις της πρώτης παραγράφου χωρίς την υποχρέωση θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και μόνο με την προσκόμιση της ιατρικής βεβαίωσης, ιατρικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων αντίστοιχης κατηγορίας. Οι κάτοχοι αδειών οδήγησης πρέπει να έχουν συμπληρώσει, φυσικά, την απαιτούμενη ηλικία που απαιτείται από την εθνική νομοθεσία των δύο χωρών βάσει της οποίας καθορίζονται και οι προϋποθέσεις έκδοσης άδειας οδήγησης για την οποία ζητάει αναγνώριση. Επίσης αναφέρεται στο άρθρο πρώτο και οι αρμόδιες Αρχές Ανταλλαγής και Ελέγχου των αδειών οδήγησης.

Επί της ουσίας, συζητούμε για οδική ασφάλεια. Να θυμίσω, κύριε Υπουργέ, πως η χώρα μας συγκαταλέγεται στις χώρες με τη μεγαλύτερη θνησιμότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το επιβεβαιώνουν και οι Εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας των Μεταφορών, ξεπερνάμε, δηλαδή, κατά πολύ τον ευρωπαϊκό μέσο όρο θυμάτων. Πώς θα μειώσουμε, λοιπόν, δραστικά τα θύματα από τροχαίες συγκρούσεις τα επόμενα χρόνια; Έχουμε έργα υποδομής οδοποιίας και παρεμβάσεις που δυστυχώς δεν ολοκληρώνονται ποτέ. Έχουμε ένα περιορισμένο και προβληματικό σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο οι πολίτες, η αλήθεια είναι, ότι πλέον δεν έχουν εμπιστοσύνη. Οι ποδηλατοδρόμοι, για παράδειγμα, είναι ανύπαρκτοι. Από την άλλη έχουμε τη διαχρονική έλλειψη οδικής αγωγής και την απουσία ελέγχων και αλκοόλ ταχύτητας, χρήσης ζώνης και κράνους. Να θυμίσω ότι προσφάτως ένας νέος άνθρωπος στην Κρήτη έχασε τη ζωή του γιατί ένας ασυνείδητος βγήκε μεθυσμένος χωρίς δίπλωμα, ποινικά υπότροπος, αφέθηκε ελεύθερος να οδηγεί γιατί υπήρχε η πρακτική να μην οδηγούνται στο αυτόφωρο μεθυσμένοι οδηγοί τα Σαββατοκύριακα. Θα τα δούμε βέβαια όλα αυτά και με το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που έρχεται προς ψήφιση.

Κλείνοντας, η παρούσα συμφωνία εντάσσεται στο πλαίσιο διακρατικών συμφωνιών που ρυθμίζουν επιμέρους ζητήματα και επιλύουν συγκεκριμένα προβλήματα. Εν προκειμένω θα επιλύσει ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν με τις άδειες οδήγησης τους Έλληνες εργαζόμενοι στη Μολδαβία και οι Μολδαβοί εργαζόμενοι στην Ελλάδα. Όπως είπα και στην αρχή της Εισήγησής μου δεν έχουμε λόγους να διαφωνήσουμε, όμως λόγω του ότι θέλουμε να τοποθετηθούμε και κατά τη συζήτηση στην Ολομέλεια, κρατάμε επιφύλαξη.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Μεϊκόπουλε.

Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή της του ΚΚΕ τον κ. Κατσώτη. Έχετε τον λόγο κύριε συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.**

**Θέλω από την αρχή να επισημάνω ότι η παρούσα συζήτηση για μία Σύμβαση δεν είναι –ας μου επιτραπεί να το πω έτσι- άδολη, όσο κι αν φαίνεται ότι είναι ένα τυπικό ζήτημα. Όπως επισήμανε ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, είναι ενταγμένο σε μια στρατηγική που έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι χώρες μέλη να κάνουν μεταξύ τους συνεργασίες, συμφωνίες με αυτές τις περιοχές στην προσπάθεια να «δεθεί στο άρμα» της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ και η χώρα της Μολδαβίας. Είναι γνωστό ότι το ΚΚΕ σύμφωνα με τις αρχές λειτουργίας του και δράσης του στα πλαίσια του προλεταριακό διεθνισμού διεκδικεί αμοιβαίες και επωφελείς σχέσεις με τους λαούς όλου του κόσμου με Συμφωνίες, Συμβάσεις κτλ..**

**Όμως, όπως είπα και προηγουμένως, η αστική τάξη στη χώρα μας και το πολιτικό της προσωπικό όπως και των άλλων χωρών, συμφωνούν και υλοποιούν Διακρατικές Συμφωνίες, Συμβάσεις, Συμφωνίες που είναι πράγματι ενταγμένες σε αυτήν τη γεωπολιτική στρατηγική ιδιαίτερα των συμμαχιών της αστικής τάξης και για την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ αυτών των χωρών. Η γεωπολιτική αντιπαράθεση που υπάρχει Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΗΠΑ, ΝΑΤΟ και Ρωσίας, συνεχίζεται με αξιοποίηση νέων όπλων με ανείπωτες συνέπειες για τους λαούς της Ουκρανίας και της Ρωσίας, καθώς και όλων των λαών της περιοχής. Στα πλαίσια αυτών των ανταγωνισμών, με ένα πλέγμα όπως φαίνεται Συμφωνιών, ενεργειών δράσης, μηχανισμών, ενισχύεται αυτή η προσπάθεια πρόσδεσης της Μολδαβίας και Γεωργίας αργότερα στο άρμα αυτών των Διακρατικών Οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΝΑΤΟ.**

**Στη Μολδαβία, η γεωπολιτική σύγκρουση βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σημείο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ συνδέουν την περαιτέρω οικονομική βοήθεια και τις προοπτικές της ευρωενσωμάτωσης της χώρας με την ένταξη της επικράτειάς της στην επιμελητεία των στρατιωτικών προμηθειών στην Ουκρανία και την τελική λύση του ζητήματος της Υπερδνειστερίας, του φιλορωσικού αποσχισμένου θύλακα όπου σταθμεύουν και ρωσικές στρατιωτικές δυνάμεις. Τα ευρωπαϊκά κεφάλαια, από τον ιδρώτα των λαών της Ευρώπης, επενδύονται μαζικά στις πολεμικές προετοιμασίες για μια μεγάλη σύγκρουση με τη Ρωσία και τους συμμάχους της.**

**Εμείς, δεν έχουμε καμιά εμπιστοσύνη στην αστική τάξη και το πολιτικό της προσωπικό, για τις Συμφωνίες που προωθούνται. Και η φαινομενικά, όπως είπα, απλή Σύμβαση που καλείται να ψηφίσει η Βουλή για την αναγνώριση των διπλωμάτων οδήγησης των χωρών Μολδαβίας και Ελλάδας, έχει σκοπούς που συνδέονται -πέρα από αυτά που είπα με τα γεωπολιτικά και γεωστρατηγικά- και με την εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης με την ανάγκη να αυξηθεί για παράδειγμα η δεξαμενή άντλησης οδηγών που θα καλύπτουν ανάγκες οδικών μεταφορών από τις επιχειρήσεις των αντίστοιχων χωρών. Γιατί είναι γνωστό ότι δεν γίνεται να καλύψει μόνο ανάγκες για τον οδικό τουρισμό, δηλαδή, ένας τουρίστας να έρθει οδικώς στην Ελλάδα.**

**Το ΚΚΕ βέβαια, δεν είναι δυνατόν να έχει άλλη θέση από τη διευκόλυνση απασχόλησης των αλλοδαπών εργαζομένων, με βάση τις γνώσεις τους, τις εμπειρίες τους και τις δεξιότητες τους. Όμως, εδώ θέλουμε να επισημάνουμε, κύριοι της πλειοψηφίας, ότι οι περισσότεροι μετανάστες στη χώρα μας από τη Μολδαβία, είναι γυναίκες που απασχολούνται τώρα σε σπίτια κυρίως για τη φροντίδα ηλικιωμένων και όλες αυτές είναι χωρίς χαρτιά, αόρατες. Αυτό λοιπόν, δεν το αγγίζετε, το αφήνετε έτσι, σε μεγάλη εκμετάλλευση αυτών των αλλοδαπών εργαζομένων. Παρόλα αυτά, θα έχουν την άδεια οδήγησης. Θα είναι νόμιμη με βάση τη Σύμβαση αν οδηγεί κάποια γυναίκα. Και λοιπόν; θα είναι όμως παράνομη γιατί δεν έχει χαρτιά, ακόμα.**

**Πρέπει να πούμε ότι το τελευταίο διάστημα επιχειρείται, παρά τις αποκαλύψεις και όλη αυτή την προσπάθεια που γίνεται να συγκαλυφθούν οι αιτίες των εγκλημάτων που γίνονται που συνδέονται στις μεταφορές και αυτές οι αιτίες που υπάρχουν, καταλήγουν σε μία μόνο. Την πολιτική απελευθέρωση των μεταφορών σιδηροδρομικών, οδικών και αεροπορικών γιατί, ειπώθηκαν πολλά και για τις τελευταίες εξελίξεις.**

Αυτές οι εξελίξεις αποδεικνύουν ότι η πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών, που έχει συντελεστεί στη χώρα μας από όλες τις πολιτικές δυνάμεις, από το ΠΑΣΟΚ, τον ΣΥΡΙΖΑ και τώρα τη Νέα Δημοκρατία, θυσιάζει την ασφάλεια για τα κέρδη των ομίλων. Ο λαός με τις συγκλονιστικές διαδηλώσεις απαίτησε μέτρα ασφαλείας και καμιά συγκάλυψη των ευθυνών. Εμείς συνεχίζουμε σε αυτή την προσπάθεια, όπως και τα Συνδικάτα με τη μεγάλη απεργία που θα συντελεστεί στη χώρα μας στις 28 Φεβρουαρίου, με αφορμή το έγκλημα των Τεμπών.

Πρέπει να πω και εγώ, κύριε Υπουργέ, ότι έχουμε καταγγελίες από τη Σαντορίνη, μιας που είναι αρμοδιότητά σας. Το εισιτήριο από Σαντορίνη, κοστίζει 200€. Είναι απαράδεκτο, η Κυβέρνηση πρέπει να πάρει μέτρα για την ασφάλεια της ζωής του λαού της περιοχής. Είναι γνωστό ότι εκεί οι φορείς της περιοχής απαιτούν τώρα μέτρα για την ασφάλεια της ζωής τους και δεν μπορεί επικοινωνιακά να διαχειρίζεται αυτό το ζήτημα η Κυβέρνηση, χωρίς να παίρνει τέτοια μέτρα για την αντισεισμική θωράκιση των κατοικιών, των άλλων χώρων, για καταφύγια που θα πρέπει να υπάρχουν στην περιοχή, αλλά και για όσους θέλουν να φύγουν, να φύγουν με ασφάλεια και όχι να υπάρχει αυτή η αισχροκέρδεια σε βάρος του κόσμου, που θέλει να νιώθει ασφαλής σε μια άλλη περιοχή.

Όσον αφορά τη θέση μας για την κύρωση της Σύμβασης, κρατάμε επιφύλαξη για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» η κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα η οδική συμπεριφορά στην Ελλάδα προκαλεί έντονη ανησυχία, με υψηλά ποσοστά φόβου και ανασφάλειας μεταξύ όλων των χρηστών του δρόμου. Το 92% των πολιτών ανησυχούν για την επικίνδυνη οδήγηση των άλλων, με το ποσοστό να φτάνει το 97% για τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων και το 93% για τους ποδηλάτες. Είναι χαρακτηριστικό πως το 87% των Ελλήνων οδηγών δηλώνει ότι φοβάται την επιθετική συμπεριφορά των άλλων οδηγών, κατά τη διάρκεια της οδήγησης, το 59% παραδέχεται ότι βρίζει άλλους οδηγούς, το 57% ότι κορνάρουν άσκοπα στους άλλους οδηγούς, το 48% ότι σκόπιμα κολλάει το όχημά του πίσω από το προπορευόμενο όχημα, ενώ το 26% κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με άλλον οδηγό. Άλλα αποτελέσματα της έρευνας που έχουν να κάνουν με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αναφέρουν πως το 81% των Ελλήνων οδηγών υπερβαίνει το όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα, το 57% δηλώνει ότι δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας, το 72% οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου, ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη και ότι το 39% κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο.

Η απόσπαση της προσοχής, η οποία είναι επικίνδυνη για τη διάρκεια της οδήγησης, αφορά μια μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών. Το 81% των Ελλήνων οδηγών χρησιμοποιεί smartphone ή ρυθμίζει το GPS ενώ οδηγεί, το 72% των οδηγών τηλεφωνεί κατά τη διάρκεια της οδήγησης, με το 45% από αυτούς να το κάνει συστηματικά. Μεταξύ εκείνων που τηλεφωνούν, το 17% είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα λόγω της χρήσης του τηλεφώνου κατά την οδήγηση, ενώ το 79% των οδηγών δηλώνει ότι μερικές φορές στρέφει το βλέμμα του εκτός του δρόμου για περισσότερα από 2 δευτερόλεπτα όταν οδηγεί.

Η υπνηλία είναι ένας άλλος υποτιμημένος παράγοντας ατυχήματος, κατά την οδήγηση. Έτσι, το 49% των Ελλήνων οδηγών λένε ότι πιάνουν το τιμόνι όταν νιώθουν πολύ κουρασμένοι. Ανάμεσά τους το 37% έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι, το 22% είχε ήδη ένα ατύχημα ή παραλίγο να έχει ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας στο τιμόνι, με το 50% να μην σταματά ποτέ για να κοιμηθεί.

Η χρήση αλκοόλ και ναρκωτικών αφορούν κυρίως νέους άνδρες. Το 19% των ανδρών ηλικίας 25 έως 34 ετών έχουν ήδη οδηγήσει σε κατάσταση μέθης, δηλαδή, ενώ έχουν καταναλώσει αλκοόλ πάνω από το επιτρεπόμενο όριο και αισθάνονται τις επιπτώσεις του αλκοόλ στη φυσική τους κατάσταση ή την αντίληψή τους. Το 11% των ανδρών ηλικίας 25 έως 34 ετών έχουν ήδη οδηγήσει μετά από κάπνισμα κάνναβης, το 15% όλων των οδηγών δηλώνει ότι έχει ήδη οδηγήσει ενώ αισθανόταν τις επιπτώσεις του αλκοόλ ή το έχει κάνει ήδη μετά από χρήση κάνναβης. Το 39% των οδηγών που έχει οδηγήσει σε κατάσταση μέθης είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα που σχετίζεται με αυτή την κατάχρηση. Το αποτέλεσμα της έρευνας είναι ιδιαιτέρως ανησυχητικό και φανερώνει το μέγεθος της έλλειψης κοινωνικής και οδικής παιδείας αλλά και γενικότερης παιδείας του λαού μας.

Στον απόηχο λοιπόν των αποτελεσμάτων της έρευνας αυτής αλλά και μέσα στα πολύ σημαντικά ηχηρά γεγονότα των τελευταίων ημερών σχετικά με τις εξελίξεις στην υπόθεση του εγκλήματος των Τεμπών, η Κυβέρνηση επιλέγει τη χρονική αυτή στιγμή να εισάγει νομοσχέδιο Κύρωσης συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης Δημοκρατίας της Μολδαβίας, περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης. Θεωρούμε ατυχή τη χρονική συγκυρία. Υπάρχουν τόσα φλέγοντα ζητήματα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Είναι πολύ πρόσφατη η εισήγηση του πρώην Προέδρου του ΟΣΕ προς την Κυβέρνηση, μόλις 1 έτος μετά το γεγονός των Τεμπών, με την οποία ζητούσε την άμεση διακοπή όλων των επιβατικών δρομολογίων του ΟΣΕ διότι το δίκτυο δεν πληρεί τη βασική προϋπόθεση λειτουργίας του, η οποία είναι η ασφάλεια των επιβατών. Ερωτάται η Κυβέρνηση. Τι από τα δύο έπραξε; Μήπως αποκατέστησε την ασφάλεια. Ή αν όχι, μήπως διέκοψε τα επιβατικά δρομολόγια;

Στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο τώρα, γιατί βλέπω τον κύριο Υπουργό που ανησυχεί, αντιδρά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** *Ομιλία εκτός μικροφώνου*

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «**[**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ**](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=c69150dd-3ea9-4abb-a756-aa8d00a2f334)**»):** Κύριε Υπουργέ, είναι όλα ζητήματα πολύ συναφή με το νομοσχέδιο. Δεν μπορούμε να κυρώσουμε μια Σύμβαση με τους Μολδαβούς, όταν εμείς δεν έχουμε λύσει το δικό μας πρόβλημα. Έπρεπε πρώτα να λυθούν αυτά, να μπουν ίσως ακόμα και τιμωρητικά πρόστιμα σε αυτούς που δεν τηρούν ό,τι συμβαίνει στην οδήγηση και μετά να ασχοληθούμε και με τους Μολδαβούς.

Όσον αφορά τώρα στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο. Η Μολδαβία, τέως Σοβιετική χώρα -και η μόνη λατινογενής- η οποία κατά το παρελθόν αποτέλεσε μέλος της Σοβιετικής Ένωσης, αποτελεί μια χώρα η οποία δεν έχει ενταχθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε αντίθεση με τη γειτονική της Ρουμάνια.

Βέβαια, οι δεσμοί της πατρίδας μας με τη Μολδαβία, η οποία έχει παραμείνει πιο γνωστή ως ένα κομμάτι της Μολδοβλαχίας, στην οποία και διασώζεται ιστορικώς το όνομά της, είναι ισχυροί και παλαιοί. Πολλοί Έλληνες, κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, δραστηριοποιήθηκαν εμπορικά στην κραταιά Μολδοβλαχία. Από εκεί ενίσχυσαν την ελληνική επανάσταση και από εκεί προήλθαν και πολλοί εθνικοί μας ευεργέτες. Ως κατάλοιπο εκείνης της εποχής, υπάρχει μια ιστορική ελληνική κοινότητα στην περιοχή η οποία αριθμεί περίπου 3.000 μέλη. Στη Μολδαβία δραστηριοποιούνται 30 τουλάχιστον ελληνικές εταιρείες. Ωστόσο, οι Έλληνες της Μολδαβίας διαφέρουν από τους Μολδαβούς της Ελλάδας. Και τούτο, διότι οι Έλληνες στη Μολδαβία διαβιούν εκεί από αιώνες αποτελώντας ιστορική κοινότητα και δεν βρίσκονται εκεί ως μετανάστες. Αντιθέτως, είναι γηγενής πληθυσμός, ελληνικής μεν καταγωγής, ωστόσο γηγενείς Μολδαβοί με μολδαβικά έγγραφα, μολδαβικό διαβατήριο και προφανώς μολδαβικές άδειες οδήγησης. Σε αντίθεση, οι Μολδαβοί της Ελλάδας, για τον αριθμό των οποίων δεν υπάρχει πρόσφατη επίσημη στατιστική αναφορά, θεωρείται ότι είναι περισσότεροι και φέρουν την ιδιότητα του μετανάστη κι όχι του γηγενούς.

Με το άρθρο 1 του νομοσχεδίου προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση αδειών οδήγησης μεταξύ Ελλάδας και Μολδαβίας. Επιπλέον, προβλέπεται η δυνατότητα ανταλλαγής αδειών οδήγησης, υπό την προϋπόθεση απόκτησης από τον κάτοχο της άδειας, συνήθους διαμονής στη χώρα της οποίας δεν είναι υπήκοος.

Με το άρθρο 2 σχετικό με την ανταλλαγή αδειών οδήγησης ορίζεται ότι ανταλλαγή αυτή θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους της εθνικής νομοθεσίας που εκδίδει η νέα άδεια οδήγησης. Εξαιρούνται οι προσωρινές και οι δοκιμαστικές άδειες οδήγησης, οι οποίες προφανώς και δεν είναι ψηφιακές. Ωστόσο, στεκόμαστε στην αναγκαιότητα του να είναι οι διαδικασίες χορήγησης αδειών οδήγησης αντικειμενικές, διαφανείς και ασφαλείς, ούτως ώστε, τόσο η εγχώρια εθνική νομοθεσία της κάθε χώρας όσο και η εφαρμογή της να παρέχουν εγγυήσεις για χορήγηση αξιόπιστων αδειών οδήγησης.

Στο άρθρο 3, σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση, το Υπουργείο παραδέχεται ότι ο τρόπος με τον οποίο ερμηνεύονται οι έννοιες αυτές, επηρεάζει το αν ένα πρόσωπο θα επωφεληθεί από το ευνοϊκό καθεστώς που προβλέπεται με την υπό Κύρωση Συμφωνία. Εδώ διαβλέπουμε ασάφειες ως προς το αν οι έννοιες ορίζονται με τον ίδιο τρόπο και από τα 2 μέρη ή διαφορετικά από την κάθε νομοθεσία.

Στο άρθρο 4, ένα άρθρο διαδικαστικού χαρακτήρα, στεκόμαστε στο ότι πρώτον, προβλέπεται η ανάγκη προσκόμισης ιατρικών βεβαιώσεων και δεύτερον, στο ηλικιακό όριο το οποίο πρέπει να έχει συμπληρωθεί σύμφωνα με την άδεια οδήγησης. Εδώ θα προέκυπτε θέμα από το εάν τα ηλικιακά όρια μεταξύ των δύο χωρών διαφέρουν. Επί παραδείγματι, από ποια ηλικία και μετά χορηγείται άδεια οδήγησης και από ποια προχωρημένη ηλικία και μετά απαιτείται η τακτική ανανέωση του διπλώματος οδήγησης. Επίσης, θεωρούμε αναγκαίο τον έλεγχο του ότι οι προβλεπόμενες βεβαιώσεις γιατρών για την ανανέωση των αδειών οδήγησης έχουν ληφθεί κατόπιν εξετάσεων κι όχι πλαγίως.

Στο άρθρο 9, σχετικό με τα προσωπικά δεδομένα, προβλέπεται ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητούν επίσημη μετάφραση της άδειας οδήγησης στην αγγλική γλώσσα και να επιβεβαιώνουν τη γνησιότητα και εγκυρότητα της άδειας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή δια της διπλωματικής οδού. Επίσης, η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της Συμφωνίας, επιτρέπεται μόνο για την εξυπηρέτηση των σκοπών της. Ωστόσο, θεωρούμε πολύ σημαντική τη διασφάλιση των προσωπικών δεδομένων, των κατόχων αδειών τα οποία ανταλλάσσονται στα πλαίσια της Συμφωνίας, προκειμένου αφενός, να διασφαλίζεται αποκλεισμός δυσάρεστων διαρροών και αφετέρου, να περιορίζονται οι άσκοπες και ανέλεγκτες επεξεργασίας δεδομένων.

Με το άρθρο 13, προβλέπονται η έναρξη και η αόριστον διάρκεια ισχύος της Συμφωνίας, καθώς και η δυνατότητα τροποποίησης και καταγγελίας της και για την περίπτωση της Ελλάδας υποχρέωση τήρησης του Δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την εφαρμογή της. Ωστόσο, θεωρούμε ότι η Συμφωνία αυτή, καλό είναι να περάσει πρώτα από μια περίοδο συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας προκειμένου να δοκιμαστεί η εφαρμογή της.

Επίσης, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η τήρηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας από την Ελλάδα είναι λογικό, ωστόσο κατά την οδήγηση των κατόχων Μολδαβικής άδειας οδήγησης στην Ελλάδα θα έπρεπε να τονίζεται ότι και αυτοί οφείλουν να σέβονται την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την οδική κυκλοφορία και τη σήμανση, ευρισκόμενη σε έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριοι, πέραν της όποιας διμερούς Συμφωνίας με οποιοδήποτε χώρα σε διαδικαστικά ζητήματα τέτοιου τύπου τα οποία σαφώς και είναι απαραίτητο να διευθετούνται.

Ως «Ελληνική Λύση», θεωρούμε απαραίτητο για την Κυβέρνηση να λάβει άμεσα μέτρα προς βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και της οδικής παιδείας των Ελλήνων, τομέα στον οποίο ο λαός μας πάσχει δυστυχώς, πολύ σοβαρά. Όσο αναφορά την ψήφο μας επί της αρχής επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κυρία συνάδελφε.

Έχει ζητήσει να προηγηθεί ο Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», λόγω ανειλημμένης κοινοβουλευτικής υποχρέωσης. Αν δεν υπάρχει αντίρρηση από τους κυρίους συναδέλφους, δίνω αμέσως τον λόγο στον κ. Αλέξανδρο Καζαμία. Παρακαλώ κύριε συνάδελφε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ τους συναδέλφους που παραχώρησαν τη θέση τους.

Η Διεθνής Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας προς κύρωση, είναι μία Σύμβαση ανάμεσα στην Ελλάδα και την Δημοκρατία της Μολδαβίας για την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αδειών οδήγησης. Υπεγράφη στις 2 Ιουλίου του 2024 και, συνολικά, απαρτίζεται από 13 άρθρα. Στην κεντρική της φιλοσοφία διέπεται από το πνεύμα ανταλλαγής αδειών οδήγησης που υπάρχει σε άλλες Διεθνείς Συμφωνίες, κάτι που κατά βάση συνίσταται στο εξής. Πολίτες των 2 χωρών που διαμένουν μόνιμα στην άλλη χώρα, δηλαδή, ένας Έλληνας ο οποίος διαμένει μόνιμα στη Μολδαβία ή ένας Μολδαβός οποίος διαμένει μόνιμα στην Ελλάδα, δεν θα μπορεί πλέον να χρησιμοποιεί την άδεια οδήγησης του δικού του κράτους, αλλά θα πρέπει να την ανταλλάξει με μια άδεια οδήγησης Ελληνική ή Μολδαβική, αντιστοίχως, μέτρο το οποίο προβλέπεται συγκεκριμένα από το άρθρο 3 της κύρωσης.

Επιπλέον, το άρθρο 5, λέει κάτι το οποίο είναι σημαντικό να το έχουμε υπόψη. Λέει ότι, άδειες οδήγησης από τα 2 κράτη τα οποία όμως έχουν αποκτηθεί από τρίτες χώρες, δεν μπορούν να ανταλλάσσονται, πλην όμως αδειών οδήγησης που έχουν αποκτηθεί από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι λογικό, ιδίως για τους Έλληνες που οδηγούν στη Μολδαβία και εντάσσεται στο πλαίσιο της προσπάθειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εναρμονίσει το καθεστώς των αδειών οδήγησης στο εσωτερικό της.

Εκ πρώτης όψεως ακούγεται διεκπεραιωτικό και αρκετά αντιγραφειοκρατικό όσον αφορά την αντιμετώπιση του ζητήματος. Η εναλλακτική λύση θα ήταν να απαιτείται από τους μόνιμους κατοίκους της Μολδαβίας στην Ελλάδα να κάνουν τα υποχρεωτικά μαθήματα και να εκδίδουν ξανά άδεια οδήγησης ελληνική, κάτι το οποίο θα ήταν ιδιαιτέρως γραφειοκρατικό. Ωστόσο, υπάρχει ένα πολιτικό πλαίσιο, το οποίο δεν πρέπει να το χάνουμε και είναι ιδιαιτέρως σημαντικό, διότι όπως θα προσπαθήσω να εξηγήσω λίγο παρακάτω, αυτό έρχεται σε αντίθεση με κάποια κριτήρια ασφάλειας τα οποία υπάρχουν στην περίπτωση αυτής της Σύμβασης.

Η Μολδαβία, είναι ένα κράτος περίπου 2,5 εκατομμυρίων κατοίκων, σχεδόν 1,3 εκατομμύρια κάτοικοι της Μολδαβίας επιπλέον, ζουν στο εξωτερικό. Πολλοί από αυτούς ζουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η μετανάστευση αυτών των κατοίκων στην προηγούμενη δεκαετία ενθαρρύνθηκε από το γεγονός ότι εντάθηκαν οι σχέσεις ανάμεσα στη Μολδαβία και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ το 2022, μετά από εκλογές και μια καινούργια Κυβέρνηση, η Μολδαβία έκανε αίτηση να γίνει μόνιμο μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τον Ιούνιο του 2022 η Μολδαβία ορίστηκε ως υποψήφιο κράτος-μέλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν για την υποψηφιότητα της Μολδαβίας το 2024. Μάλιστα, πριν από 3 μήνες περίπου, στα τέλη Οκτωβρίου του 2024, η Μολδαβία διεξήγε και δημοψήφισμα για την συνέχιση των διαπραγματεύσεων της με την Ευρωπαϊκή Ένωση ούτως ώστε να αποκτήσει το καθεστώς πλήρους κράτους-μέλους εάν πετύχουν οι διαπραγματεύσεις αυτές και το αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος ήταν 50,4% «υπέρ» και με αυτή την ισχνή πλειοψηφία η Μολδαβία συνεχίζει να διαπραγματεύεται την πλήρη ένταξή της.

Μέσα στο πλαίσιο ένταξης της Μολδαβίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η διευκόλυνση

της ανταλλαγής αδειών οδήγησης, έχει απασχολήσει μια σειρά κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα, τον περασμένο Μάιο, έχει υπάρξει Συμφωνία με την Ισπανία παρόμοια με αυτή που έχουμε τώρα μπροστά μας προς κύρωση. Με την Ιταλία παρόλο που έχει υπάρξει μια αρχική συμφωνία το 2020 συζητά και πάλι το 2024 συμφωνία παρόμοια με αυτή που έχουμε μπροστά μας. Η Γαλλία κύρωσε τέτοια συμφωνία στις 12 Ιουλίου του 2024 και, εδώ έχει ενδιαφέρον, ακόμη και η Βρετανία, που είναι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον Οκτώβριο του 2024 ξεκίνησε διαπραγματεύσεις για μια παρόμοια συμφωνία με τη Μολδαβία. Τα κράτη αυτά έχουν μεγάλες μειονότητες Μολδαβών και ο σκοπός αυτής της πολιτικής είναι να διευκολύνει αυτούς τους πολίτες της Μολδαβίας να οδηγούν στα κράτη αυτά. Για παράδειγμα, η Ισπανία υπολογίζεται ότι έχει περίπου 18.000 Μολδαβούς, η Ιταλία πάνω από 100.000, η Γαλλία έχει κι αυτή έναν αριθμό που είναι απροσδιόριστος αλλά φαίνεται πως είναι σημαντικός, το Ηνωμένο Βασίλειο πάλι 18.000 δηλώνει. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία που μπορέσαμε να βρούμε, υπάρχουν περί τις 10.000 Μολδαβοί και γι’ αυτούς η σύμβαση αυτή έχει μεγάλη σημασία διότι θα μπορέσουν να οδηγούν χωρίς εμπόδια, χωρίς την ανάγκη να εκδώσουν άδεια οδήγησης στην Ελλάδα.

Το πολιτικό πλαίσιο, λοιπόν, είναι σημαντικό και επανέρχομαι εδώ στην απόφαση της Βρετανίας η οποία είναι ενδεικτική. Το 2015 η Μολδαβία προσπάθησε να συνάψει παρόμοια συμφωνία με τη Βρετανία και σημειωτέον η Βρετανία, τότε ακόμη ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απέρριψε το αίτημα αυτό με το επιχείρημα ότι η διαδικασία χορήγησης αδειών οδήγησης στη Μολδαβία δεν είναι επαρκώς αυστηρή και δε συνάδει με τις προδιαγραφές χορήγησης αδειών οδήγησης στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το 2024, για πολιτικούς λόγους που έχουν να κάνουν και με την εσωτερική διαμάχη, όπως εύχομαι να φάνηκε από την αναφορά μου στο αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος για την ενταξιακή διαδικασία της Μολδαβίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, υπάρχει μια πολιτική προσπάθεια εκ μέρους ευρωπαϊκών κρατών και της Βρετανίας που είναι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης να προσελκύσουν περισσότερο τη Μολδαβία προς την κατεύθυνση μιας εναρμόνισης και μελλοντικά ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει αυτή τη Σύμβαση εξηγεί πως αυτή έρχεται, μεταξύ άλλων όπως λέει, για να προωθήσει την οδική ασφάλεια. Ωστόσο, η Σύμβαση δεν συνοδεύεται από οποιαδήποτε μελέτη ή κάποιο συμπέρασμα εκ μέρους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναφορικά με αυτό που είπαμε προηγουμένως για την διαδικασία και την αυστηρότητα της διαδικασίας χορήγησης αδειών οδήγησης στη Μολδαβία. Με άλλα λόγια, αφού αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση ότι η Σύμβαση αυτή συμβάλλει στην ασφάλεια του κοινού, θα έπρεπε να υπάρχει κάποιο αποδεικτικό στοιχείο που να δείχνει ότι η χορήγηση αδειών οδήγησης στη Μολδαβία πράγματι πληροί κάποιες προδιαγραφές δεξιότητας στην οδήγηση, οι οποίες μπορούν να εγγυηθούν την ασφάλεια στους δρόμους. Αυτό δεν υπάρχει. Με άλλα λόγια είναι μία ρητορική. Είναι, αν θέλετε, μια φράση που βρίσκεται στην Αιτιολογική Έκθεση και την οποία θα θέλαμε από τον κύριο Υφυπουργό να υπάρξει κάποια υποστήριξη με συγκεκριμένα στοιχεία. Δεν μπορεί να λέμε ότι αυτή η συμφωνία ενισχύει την ασφάλεια χωρίς να αποδεικνύουμε πως αυτό γίνεται.

Επιπλέον, θα πρέπει να αναφερθώ σε κάποια στοιχεία που μας κάνουν επιφυλακτικούς, όπως για παράδειγμα, στα στοιχεία του Συλλόγου Αυτοκινητιστών Μολδαβίας. Αυτά τα στοιχεία λένε ότι για το έτος 2022 ο αριθμός των νεκρών στους δρόμους της Μολδαβίας, και πρόκειται για πολύ μικρή χώρα που έχει πληθυσμό περίπου το ένα τέταρτο της χώρας μας, είναι 217. Την ίδια περίοδο στην Ελλάδα είχαμε ακόμη πιο χαμηλό αριθμό νεκρών στους δρόμους μας. Από το 1991 που η Μολδαβία έγινε ανεξάρτητο κράτος ο Σύλλογος Αυτοκινητιστών υπολογίζει ότι περί τις 13.000 ανθρώπους, τα τελευταία 34 χρόνια έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους. Με άλλα λόγια, δεν υπάρχουν τα εχέγγυα που να πιστοποιούν ότι μια τέτοια συμφωνία θα συμβάλει σε αυτό που λέει η Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει τη σύμβαση που είναι στην οδική ασφάλεια στη χώρα.

Αν υπήρχαν τέτοια εχέγγυα, θα είχαμε πιο θετική άποψη. Προς το παρόν εκφράζουμε επιφύλαξη και θα εξετάσουμε περαιτέρω το ζήτημα αφού ακούσουμε και τις εισηγήσεις των άλλων κομμάτων και θα διατυπώσουμε την οριστική μας ψήφο στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης – Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Το παρόν σχέδιο νόμου αφορά στη νομοθετική κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Μολδαβίας για την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που εκδίδονται για τους πολίτες που επιθυμούν να εγκατασταθούν στην επικράτεια της άλλης χώρας. Άλλωστε, υπάρχουν αντίστοιχες Συμφωνίες, όπως με την Ελβετία το 1983, τη Σερβία το 2019, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα το 2020, την Αλβανία το 2020. Η Συμφωνία έχει διάρκεια αορίστου χρόνου, ενώ μπορεί να καταγγελθεί ανά πάσα στιγμή από κάθε συμβαλλόμενο μέρος με γραπτή κοινοποίηση στο άλλο μέρος μέσω της διπλωματικής οδού. Επίσης, μπορεί να τροποποιηθεί με αμοιβαία γραπτή συγκατάθεση των συμβαλλομένων μερών.

Πριν προχωρήσω και δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σοβαρές αντιρρήσεις για τη Συμφωνία με τη Μολδαβία, καλό θα είναι να εστιάσουμε γενικότερα στο κομμάτι των μεταφορών. Θα επικεντρωθώ πιο πολύ στην οδική ασφάλεια. Δεν μπορεί σήμερα και απευθύνομαι στους συναδέλφους της πλειοψηφίας, θα πρέπει να αντέχετε να ακούτε για τα Τέμπη γιατί δυστυχώς, είναι καταιγιστικές οι εξελίξεις. Έχουμε κάθε μέρα νέα στοιχεία που εκθέτουν την Κυβέρνηση. Έχουμε και μια εμπειρία από μια Εξεταστική «παρωδία». Επομένως, θα κάνουμε πάντα μια αναφορά. Έγινε μια τομή με τις εκατοντάδες χιλιάδες κόσμου στους δρόμους και συγχρόνως έχουμε και κάποια πορίσματα που ήδη αρχίζουν να διαρρέουν.

Έχουμε έναν Πρωθυπουργό που βγήκε και είπε μερικές ανακρίβειες, αλλά κυρίως ήταν πολύ «στριμωγμένος» και αναγκάστηκε να αλλάξει τελείως την τοποθέτησή του. Ούτε λίγο ούτε πολύ, μας είπε ότι πριν 2 χρόνια παραπλανήθηκε και παραπλάνησε τον ελληνικό λαό. Κουβέντα για το μπάζωμα, κουβέντα γιατί έχει χαθεί το οπτικοακουστικό υλικό, για το μοντάζ των συνομιλιών και κυρίως, εγώ θα αναφερθώ στην Εξεταστική και θα επιμείνω σε αυτήν, γιατί πραγματικά πήγε να γίνει μια Εξεταστική χωρίς να έχουν κληθεί οι βασικοί μάρτυρες. Αποκλειόταν από την κυβερνητική πλειοψηφία και όμως, όταν ήρθαν κάποιοι δεν μπορούσαμε να κάνουμε καλά-καλά τις ερωτήσεις μας.

Για τις αεροπορικές μεταφορές θα έχετε δει και εσείς την ανακοίνωση της Ένωσης των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Για τις δυσλειτουργίες στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και της υποστελέχωσης, πράγμα που είναι οριζόντιο παντού και είναι πολύ σοβαρό θέμα και για λόγους ασφαλείας. Εγώ, θα προσθέσω εδώ και την απουσία των τοπικών αρχών στα αεροδρόμια.

Διαβάζοντας την Αιτιολογική Έκθεση, και άκουσα με προσοχή και τον συνάδελφό μου τον κ. Καζαμία, αναφέρει ότι μέσω της Συμφωνίας ικανοποιείται η ανάγκη να διευκολυνθεί η οδική κυκλοφορία των πολιτών της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας στις επικράτειες τους, αλλά και να βελτιωθεί πράγματι η οδική ασφάλεια. Νομίζω ότι σε αυτό το τελευταίο πρέπει να σταθούμε, επειδή η οδική ασφάλεια είναι ένα πολύ ευαίσθητο πεδίο πολιτικής και θεωρώ ότι κάθε απόπειρα παρέμβασης πρέπει να ξεκινά με μια παραδοχή, ίσως αυτονόητη αλλά πολύ σημαντική, ότι η συνετή οδική συμπεριφορά και αυτή που είναι σύμφωνη με τους κανόνες, αποτελεί στοιχείο κουλτούρας και πολιτισμού ενός λαού. Η διαμόρφωση της κουλτούρας οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα σύνθετο εγχείρημα, που οφείλεται στην ίδια τη δόμηση αλλά και την ουσία αυτής της συνεργατικής σχέσης μεταξύ των κρατών, τη συνάντηση μεταξύ εθνικού και υπερεθνικού στοιχείου. Ουσιαστικά, συνεργατική σχέση σημαίνει ανταλλαγή εμπειριών, πρακτικών ιδεών και κοινών κανόνων.

Οι διακρατικές συμφωνίες σε κοινούς πολιτικούς στόχους, κατευθύνσεις και νομικές ρυθμίσεις, είναι πράγματι ο πιο σύντομος οδικός άξονας για τον προορισμό της μείωσης των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Δυστυχώς, οι αριθμοί δείχνουν ότι τα πράγματα δεν πάνε καλά. Η «επιτυχία» που είχε η χώρα μας για το διάστημα 2010 – 2020, όταν κατάφερε τη μεγαλύτερη μείωση των θυμάτων από τροχαία σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, που ακόμα και με τη θεαματική βελτίωση ήμασταν πάλι πολύ πίσω σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, τελικά αυτό δεν συνεχίστηκε. Το 2021, είχαμε 624 νεκρούς στην άσφαλτο, το 2022, είχαμε 654, το 2023, είχαμε 637 και το 2024, με αναγωγή βέβαια γιατί δεν υπάρχουν όλα τα στοιχεία, 669. Με αυτά τα νούμερα ο στόχος του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, που εκπονήθηκε πρόσφατα και μιλάει για μείωση νεκρών και βαριά τραυματιών μέχρι το 2030 κατά 50%, απ’ ό,τι φαίνεται, είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί. Χρειάζεται ολοκληρωμένο σχέδιο και είναι πολύ σημαντικό να ακούμε τους ειδικούς.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων έχει καταθέσει πολλές και συγκεκριμένες προτάσεις, κάποιες φαίνεται ότι θα υιοθετηθούν, μάλλον. Θα το δούμε αυτό, γιατί περιμένουμε και την κατάθεση του νομοσχεδίου για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Για παράδειγμα, η εφαρμογή του ορίου ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων εντός κατοικημένων περιοχών, το οποίο είναι ένα θετικό μέτρο αλλά δυστυχώς από μόνο του δεν αρκεί. Θα ήθελα ένα πλέγμα συνοδών μέτρων, όπως η κατακόρυφη σήμανση, η εκπόνηση μελετών καθορισμού ορίων ταχύτητας για το σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας, βελτιώσεις στην υποδομή, υπερυψωμένες διασταυρώσεις κ.τ.λ..

Θέλω να επισημάνω ότι ειδικότερα για τα τροχαία ατυχήματα, υπάρχουν τρεις παράγοντες. Είναι η υποδομή, είναι το όχημα, είναι και ο οδηγός. Μελέτες έχουν αποδείξει ότι πλέον, επειδή και η υποδομή και τα οχήματα έχουν πραγματικά βελτιωθεί πάρα πολύ, ο οδηγός έχει το μεγαλύτερο κομμάτι ευθύνης στα τροχαία. Έχουν αναφερθεί πολλά, θα τα ξαναπούμε πιο αναλυτικά κατά τη συζήτηση στην Ολομέλεια.

Εδώ, όμως, θέλω να πω το εξής. Το 2019, ένα από τα πρώτα νομοσχέδια που έφερε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήταν να καταργήσει έναν προηγούμενο νόμο και αντί να προχωρήσει, γιατί είχε κάποια όντως σημεία τα οποία ήθελαν διόρθωση, σε σημειακές παρεμβάσεις και να βασιστεί στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία, στην οποία είχαμε καταλήξει με βάση διεθνείς πρακτικές, επιστημονικές μεθόδους, καταργήθηκε αυτό το αδιάβλητο σύστημα που είχε θεσμοθετηθεί και επανέφερε το παλιό, στρεβλό και διεφθαρμένο σύστημα, προσωρινά, βέβαια, μας είχαν πει τότε. Η αλήθεια είναι ότι το 2019 καταργήσατε τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, που έβαζε κάποιες κάμερες. Βεβαίως, είχε, όπως είπα, μελανά σημεία και ήθελαν διόρθωση. Θα μπορούσε να γίνει σημειακή παρέμβαση και να μην αφήσουμε δύο χρόνια ανεξέλεγκτο το κύκλωμα, γιατί ξέρουμε όλοι πως παίρνονται τα διπλώματα. Μάλιστα, τώρα ήρθε ο νόμος αυτός, είχε πολλές ίδιες προβλέψεις, όπως κάμερες, ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης εκπαίδευσης και εξέτασης κ.λπ., αλλά δύο χρόνια χάθηκαν και λειτουργούσε αυτό το διεφθαρμένο σύστημα, που το ξέρουμε πάρα πολύ καλά.

Σας λέγαμε και τότε για το πλήθος διατάξεων δευτερογενούς νομοθεσίας που απαιτούνταν και ότι θα χαθεί πολύτιμος χρόνος. Σήμερα έχουν περάσει 3 και πλέον έτη από την ψήφιση αυτού του νόμου και αυτό είναι μια πραγματική ερώτηση. Έχει ενδιαφέρον, με την ευκαιρία της Συμφωνίας που συζητάμε σήμερα, να μας ενημερώσετε, κύριε Υπουργέ, για το πού βρίσκονται οι Υπουργικές Αποφάσεις που προέβλεπε ο νόμος και να γίνει και μια αποτίμηση μέχρι σήμερα για να δούμε αν η κριτική μας τότε ήταν άδικη. Έχουν ακουστεί πολλά δεν θα αναφερθώ άλλο, αλλά αυτό θα ήθελα να το ακούσω, πώς έχουν λειτουργήσει οι παραπάνω νομοθετικές ρυθμίσεις, γιατί άκουσα τον κ. Καζαμία με προσοχή, σαν να είμαστε σίγουροι ότι εδώ όλα πάνε καλά.

Ευχαριστώ πολύ**.**

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Όταν γίνεται μια Κύρωση Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και συγκεκριμένα με την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Μολδαβίας, για την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης, θα πρέπει να εξετάζουμε κατά πόσο αυτό είναι επ’ ωφελεία, πέρα από τη διεκπεραιωτική και εξυπηρετική διαδικασία του νομοσχεδίου κατά πόσο είναι ωφέλιμο και ασφαλές, μιας και μιλάμε για διπλώματα οδήγησης. Σε αυτή τη περίπτωση, θεωρώ, ότι εμείς «ρίχνουμε» τους Μολδαβούς. Ο τρόπος αξιοπιστίας που παίρνουν διπλώματα και τα χρησιμοποιούν, έχουν αναφερθεί πολλά για τα κυκλώματα διαφθοράς, κάθε λίγο και λιγάκι το Υπουργείο Μεταφορών μας «κάνει την τιμή» να ανακοινώνει ότι εξαρθρώθηκε νέο κύκλωμα διαφθοράς με το τρόπο που αδειοδοτούνται. Επομένως, σε αυτή την Κύρωση Συμφωνίας, αδικείται η Μολδαβία. Η Μολδαβία δεν έχει τον ίδιο τρόπο, ούτε την ίδια νοοτροπία όσον αφορά την οδηγική συμπεριφορά. Δηλαδή, εδώ είναι πολύ τιμητικό και πολύ καλό κάποιος μεθυσμένος να παίρνει το αυτοκίνητο και να οδηγεί.

Έκανα ρεπορτάζ να καταλάβω, μίλησα και βρήκα ανθρώπους που έχουν πάει στη Μολδαβία. Πραγματικά υπάρχει μια παιδεία και ένας σεβασμός, ο οποίος προέρχεται από την αυστηρή τήρηση των νόμων. Επομένως, αν κάποιος θα είχε να ωφεληθεί από αυτή τη Σύμβαση, θα ήταν η Ελλάδα, από το τρόπο που οι Μολδαβοί διασφαλίζουν το δικαίωμα της ανθρώπινης ζωής. Γιατί κάποιος που παίρνει δίπλωμα οδήγησης είναι ένα δίπλωμα για να εξυπηρετήσει τον εαυτό του και το κοινό καλό. Εδώ στη πατρίδα μας, δυστυχώς, η Κυβέρνηση, παρόλα τα προγράμματα και τους νέους Κώδικες που φέρνει και τις νέες αυστηροποιήσεις, από τη μία μπαίνουν ίσα για να νομοθετηθούν και από την άλλη μετά από λίγο καιρό εξαρθρώνεται ένα νέο κύκλωμα διαφθοράς στο τρόπο αδειοδότησης.

Επομένως, θα ήθελα πραγματικά, γιατί όσον αφορά την εξυπηρέτηση των ανθρώπων οι οποίοι δουλεύουν στη χώρα μας, ή μέσα από τη χώρα μας, γιατί ακούστηκε από τους συναδέλφους, από τον κ. Κατσώτη, ότι οι περισσότερες γυναίκες από τη Μολδαβία που έρχονται και εργάζονται εδώ, με ποιο καθεστώς αδειοδότησης γνωστό, θολό και μαύρο, δεν οδηγούν, κυρίως είναι εσώκλειστες. Επομένως, θα πρέπει να δοθεί μια ιδιαίτερη προσοχή, να πάει ένα κλιμάκιο του Υπουργείου Μεταφορών, να ταξιδέψει, να δει πώς σέβονται τα όρια μέσα στις πόλεις, μιας και είναι απαρχαιωμένη η Εθνική Οδό, αυτή που υπάρχει και η οποία περνάει μέσα από πόλεις, χωριά και αναγκάζονται κάθε στιγμή, σε κάθε διαφορετικό περιβάλλον, να μειώνεται ή να αυξάνεται το όριο της ταχύτητας. Επομένως, δεν έχω να πω κάτι διαφορετικό, επιφυλάσσομαι να τοποθετηθώ στην Ολομέλεια.

Αυτό που θα έχει ενδιαφέρον είναι, ότι η πιο φτωχή χώρα σε όλη την Ευρώπη, που πολλές φορές πλούσιοι ευρωπαίοι διπλωμάτες και πολιτικοί χρησιμοποιούν τα ανήλικα αγόρια τους για άλλους σκοπούς και λόγους και το Ελληνικό Κοινοβούλιο είχε αυτή τη δυστυχή εμπειρία να υπάρχουν πολιτικά πρόσωπα που έγιναν γνωστά για συμπεριφορές κακές, τουλάχιστον στο συγκεκριμένο θέμα, ας πάει κλιμάκιο του Υπουργείου Μεταφορών να πάρει τεχνογνωσία για το πώς μπορεί κάποιος να έχει ασφαλή οδηγική συμπεριφορά για τον εαυτό του και τους υπόλοιπους πολίτες.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε και επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ πολύ.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, συζητάμε την κύρωση της Σύμβασης ανταλλαγής πληροφοριών και εφαρμογής ισονομίας στα δύο διπλώματα, μεταξύ Μολδαβίας-Ελλάδος και φαινομενικά δεν έχει κάτι που θα μπορούμε να πούμε ότι μας κάνει να αντιδρούμε. Υπάρχουν όμως λεπτομέρειες που πρέπει να προσεχτούν. Σίγουρα η μία αφορά, όχι τόσο από πλευράς Ελλάδος, χωρίς να θέλω να πω κάτι για τη Μολδαβία, αλλά αφορά τα διπλώματα τα οποία βγαίνουν εκεί. Προσωπικά έχω βρεθεί με την ποδοσφαιρική ομάδα του Άρη στο Κισινάου και θυμάμαι, ότι το πρώτο πράγμα που μας «πούλαγαν», εκεί στο ξενοδοχείο, αν θέλαμε, ήταν διπλώματα. Είναι πριν πολλά χρόνια, αλλά συνέβαινε. Ερχόντουσαν «ουρά» και μας έλεγαν αν θέλουμε διπλώματα. Ελπίζω, μετά από τόσα χρόνια- γιατί είναι πάνω από 15 χρόνια- να έχει αλλάξει κάτι, να είναι ασφαλή τα διπλώματα που βγαίνουν εκεί, γιατί μην ξεχνάμε, ότι και στην Ελλάδα γινόταν αυτό πριν 15 χρόνια. Έβγαιναν διπλώματα με αυτό τον τόπο και είναι ένα θέμα που πρέπει να προσεχθεί, δηλαδή, να υπάρχει σιγουριά πως ένα δίπλωμα έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες Αρχές και να υπάρχει ο τρόπος να ελεγχθεί.

Η καταγγελία της συμφωνίας- σίγουρα η συμφωνία ισχύει επ' αόριστον- αλλά μπορεί να γίνει η καταγγελία με προειδοποίηση έξι μηνών και είναι μια δικλείδα, που σε παρόμοιες περιπτώσεις, θα μπορεί να λειτουργήσει και να μην υπάρχει αυτή η συμφωνία και οι ισοδυναμίες των κατηγοριών οδήγησης θα πρέπει να αντιστοιχούν σωστά, γιατί στην Ελλάδα έχουμε πολλές κατηγορίες, δεν ξέρουμε αν στη Μολδαβία υπάρχουν τόσες πολλές- νομίζω ότι υπάρχουν πλέον- αν και παλαιότερα υπήρχε μόνο μία ή δύο, μία για ιδιωτικά με φορτηγά.

Στο θέμα αυτό, λοιπόν, θα επιφυλαχθούμε μεν για την Ολομέλεια, αλλά πιστεύουμε ότι θα είμαστε θετικοί προς την έγκριση αυτή, αν ισχύσουν σωστά όλες οι παράμετροι.

Υπάρχουν και άλλα θέματα που δεν θα τα θίξω στην παρούσα συνεδρίαση, θα μιλήσουμε για αυτά στην Ολομέλεια, που αφορούν σίγουρα την ασφάλεια των μεταφορών γενικά. Είναι ένα θέμα που άπτεται του κάθε νομοσχεδίου που έρχεται σχετικό με τις μεταφορές. Ακούστηκε και από άλλο συνάδελφο, ότι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου, όπως τον έκρουαν κάποτε οι εργαζόμενοι στα τρένα, για τις αερομεταφορές και βλέπουμε ότι γενικά, με την απελευθέρωση και την πώληση αεροδρομίων τρένων κτλ., μόνο προς το καλό δεν πηγαίνουμε.

Πολύ καιρό καταγγέλλουν οι εργαζόμενοι -και το βλέπουμε και εμείς που ταξιδεύουμε- ότι πλέον οι καθυστερήσεις είναι σε μόνιμο βαθμό. Υπάρχουν θέματα τα οποία δεν υπήρχαν παλιότερα. Δεν σημαίνει τίποτα αυτό που λέμε τώρα για την αύξηση του τουρισμού, μπορούσαν να προβλεφθούν, έχουν διώξει τους μισούς υπαλλήλους, ειδικά στα αεροδρόμια που αγόρασαν αυτοί- η Fraport και οι άλλοι ανάδοχοι- και δυστυχώς είναι θέματα που πρέπει να δούμε, ειδικά αυτό της ασφάλειας, να το συζητήσουμε σε μια ευρύτερη συζήτηση, γιατί κακό θα είναι μετά, να τρέχουμε και να κλαίμε, όπως γίνεται τώρα με τα Τέμπη, για τα οποία πάλι όλοι ψάχνουμε να βρούμε τις αιτίες. Σίγουρα είχαν φορτωθεί παράνομα φορτία από ότι φαίνεται και όλες οι κυβερνήσεις φταίνε, γιατί όλες ανέχτηκαν το παράνομο λαθρεμπόριο πετρελαίου και τις μεταφορές αυτού. Δεν μπορούν να κλαίνε με κροκοδείλια δάκρυα τώρα κάποιοι άλλοι, εκμεταλλευόμενοι την κατάσταση. Δεν έχει κανένας δικαίωμα να μιλάει από τις κυβερνήσεις που κυβέρνησαν. Το παράνομο λαθρεμπόριο, το οποίο είναι αυτό στο οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες που ψάχνουμε να βρούμε και εάν ήταν η αιτία της ανάφλεξης, γίνεται χρόνια με την ανοχή όλων των κυβερνήσεων. Μπορούσαν εύκολα - ΕΥΠ, Αστυνομία, κυβερνήσεις- να τα έχουν στείλει στο πυρ το εξώτερον και να υπήρχε τάξη εδώ πέρα. Δυστυχώς δεν έχει γίνει και φοβάμαι, ότι δεν θα γίνει και τώρα.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Με την ομιλία του κ. Κόντη ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό, κ. Οικονόμου, έχει ζητήσει να κάνει μια παρέμβαση ο συνάδελφος, κ. Γεώργιος Καρασμάνης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ:** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Με αφορμή την κύρωση αυτής της συμφωνίας, θα ήθελα να θέσω ένα πρόβλημα που απασχολεί χιλιάδες ιδιοκτήτες φορτηγών. Οι άνθρωποι αυτοί βρίσκονται μπροστά σε ένα αδιέξοδο. Μπορούν να κυκλοφορούν τα φορτηγά Euro 6 ως ατομική επιχείρηση, όταν όμως θέλουν να δημιουργήσουν μια νέα εταιρεία- Ομόρρυθμη, Ετερόρρυθμη, ΙΚΕ- δεν έχουν το δικαίωμα της μεταβίβασης αυτών των αδειών.

Πρόκειται για φορτηγά Euro 6, τα οποία είναι σύγχρονα φορτηγά, με αντιρρυπαντική τεχνολογία και για λόγους που δεν γνωρίζουν αυτή τη στιγμή, δεν τους επιτρέπουν. Μάλιστα, έχει θέσει το πρόβλημα αυτό και από την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει δοθεί λύση. Πιστεύω, ότι ο Υπουργός, με την ευθυκρισία που τον διακρίνει, θα πάρει τη σωστή απόφαση και θα δώσει τη λύση, ώστε να βγουν οι άνθρωποι αυτοί από το αδιέξοδο αυτό. Να μπορούν, να μεταβιβάσουν τις άδειες τους των φορτηγών Euro 6, σε νέα εταιρεία για φορολογικούς λόγους, για λόγους ανάπτυξης, δουλειάς και λοιπά.

Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (Μαριλένα) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κ. Καρασμάνη.

Σε αυτό το σημείο θα δώσουμε τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της ΚΟ «ΝΕΑ ΑΕΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα, να ψηφίσει επί του νομοσχεδίου. Λόγω παράλληλης υποχρέωσής την στην Ολομέλεια πρέπει να αποχωρήσει.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (Πέτη) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Συζητείται επίκαιρη ερώτησή μου και πρέπει να φύγω. Θα κρατήσουμε επιφύλαξη για να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ για τη διευκόλυνση.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (Μαριλένα) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ κυρία συνάδελφε, καταγράφεται η ψήφος σας.

Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Κυριαζίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Κυρία Πρόεδρε, σχετικά με αυτά που επισήμανε ο συνάδελφος κ. Καρασμάνης, θέλω να πω πως μου έχει κατατεθεί ένα ανάλογο σημείωμα από πλευράς μέλους της ΟΦΑΕ, που αναφέρεται στο ζήτημα των μεταβιβάσεων φορτηγών συγκεκριμένου τύπου από ατομικά σε επιχειρήσεις, γεγονός που δυσχεραίνει τη λειτουργία τους και το καταθέτω κύριε Υπουργέ, για να το έχετε υπόψη σας. Είναι θετικό. Ταυτόχρονα, οφείλω να επισημάνω, ότι υπήρξαν θετικές απόψεις, παρατηρήσεις και επισημάνσεις από πλευράς των συναδέλφων.

Βεβαίως, ήταν γνωστό ότι θα «εκμεταλλευθούμε» τη σημερινή συζήτηση και για άλλους λόγους. Αλλά, υπήρχαν και αντιτιθέμενες απόψεις, αναφορικά από συναδέλφους Εισηγητές, που τα πράγματα στη Μολδαβία από πλευράς τεχνογνωσίας, είναι πολύ καλύτερα επομένως θα πρέπει να πάρουμε από κει τη γνώση αν θέλετε, την εμπειρία για όλα αυτά τα ζητήματα για μια καλύτερη, από πλευράς μας, χρήση των αδειών οδήγησης και από την άλλη πλευρά ακούσαμε από συνάδελφο ότι εκεί γίνεται εμπορία αδειών, δηλαδή, μπορεί κανείς να εξαγοράσει άδεια οδικής κλπ. Είναι ζητήματα που όμως, οφείλουμε να τονίσουμε και να έχουμε υπόψη μας, όπως και την αναφορά του κύριου συναδέλφου Καζαμία, ότι σχεδόν όλες οι χώρες της Ευρώπης, προσπαθούν να προσελκύσουν το θέμα αυτό που συζητούμε σήμερα, προς αν θέλετε υιοθέτηση. Οι περισσότερες χώρες το έχουν προχωρήσει ακόμη και η Μεγάλη Βρετανία από πλευράς προσέλκυσης αν θέλετε έτσι τον Μολδαβών, για τις μεταφορές και όχι μόνο.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (Μαριλένα) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ κύριε Κυριαζίδη, καταγράφηκε. Θα συνεχίσουμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στον Υπουργό με την ομιλία του οποίου θα ολοκληρωθεί η συνεδρίαση.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Μεϊκόπουλε, δεν θα «πιάσω την ευκαιρία» να λύσω το θέμα των φορτηγών σήμερα, γιατί θα αδικήσω την κύρωση της Συμφωνίας, η οποία είναι σημαντική.

Ήδη, και εσείς το αναγνωρίσατε ότι υπάρχει εύλογο ενδιαφέρον σε πολλά επίπεδα των σχέσεων των δύο χωρών. Σε επίπεδο ιστορικό, πολιτισμικό, σε επίπεδο ευρωπαϊκό, σε επίπεδο των διεθνών σχέσεών μας. Είναι μια φιλική χώρα, στην οποία πραγματικά μέσα από αυτή τη συμφωνία, της δίνουμε δυνατότητες στέλνοντας θετικά μηνύματα. Είμαστε μια σοβαρή, εγώ θα έλεγα μεγάλη χώρα, με τη την τωρινή σύνθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που πραγματικά μπορεί να παίξει τον ρόλο του «πιλότου», μιας πορείας εναρμόνισης των υπολοίπων χωρών που θέλουν να μπουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για το πώς πρέπει να κινηθούν από δω και πέρα.

Αυτή τη Συμφωνία, που θα την αναλύσουμε περισσότερο αύριο στην Ολομέλεια για να μην πω περισσότερα για την ουσία της υποθέσεως, η οποία είναι αυτονόητη και νομίζω ότι πρέπει να έχεις μικροπρέπεια για να μην αναγνωρίσεις το αυτονόητο, θετικό, αντίκτυπο και αποτύπωμα που θα έχει αυτή η Συμφωνία.

Τέθηκαν πολλά θέματα από τους συναδέλφους και κατανοώ ότι είναι και η συγκυρία και τα πολλά ζητήματα ανοικτά, εγώ δεν διαμαρτυρήθηκα και ούτε θα διαμαρτυρηθώ για τέτοια συζήτηση. Είμαστε ανοικτοί να απαντάμε και να τοποθετούμαστε και ως Κυβέρνηση και ως Νέα Δημοκρατία. Τα ζητήματα αυτά, όπως καταλαβαίνετε, της οδικής ασφάλειας και των μεταφορών είναι θέματα τα οποία απασχολούν ως ένα σημείο και αυτή τη Συμφωνία αλλά απασχολούν και το Υπουργείο μας, το οποίο είναι καθ’ ύλην αρμόδιο για τα θέματα ασφάλειας και ειδικά της οδικής ασφάλειας.

Επειδή έγιναν πολλά και διάφορα σχόλια και επειδή υπάρχουν και ζητήματα που ανάγονται και στην επικαιρότητα, εγώ θα ήθελα να πω στους συναδέλφους, τον κ. Νικολαΐδη και τον κ. Κατσώτη, που έθεσαν το θέμα και των αεροπορικών εισιτηρίων για τη Σαντορίνη, ότι εμείς θα το εξετάσουμε από το Υπουργείο Μεταφορών το θέμα, όμως, όπως καταλαβαίνετε, οι τιμές και τα θέματα αυτά είναι και του Υπουργείου Ανάπτυξης, δηλαδή, ο έλεγχος αισχροκέρδειας. Αν υπάρχει αισχροκέρδεια και κάποιοι προσπαθούν να εκμεταλλευτούν συγκυριακά για να μπορέσουν να αποκομίσουν παραπάνω κέρδος από ότι πρέπει και ο νόμος επιτρέπει, θα πρέπει να είναι προσεκτικοί και θα έλθουμε σε μια συνεννόηση και με το Υπουργείο Ανάπτυξης για να μπορέσουμε να περιορίσουμε έως να μηδενίσουμε τέτοιου είδους ροπές και συμπεριφορές.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας το έθεσαν οι περισσότεροι ομιλητές. Ο καινούργιος ΚΟΚ έρχεται. Τελείωσε η δημόσια διαβούλευση και σχεδόν έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία των σχολίων και των προτάσεων που έγιναν στη δημόσια διαβούλευση. Για εμάς η δημόσια διαβούλευση των νομοσχεδίων έχει πάντα ουσιαστικό ρόλο, δεν κάνουμε μια τυπική διαδικασία είναι μέρος της ψήφισης, της καλής νομοθέτησης. Άρα, λοιπόν, εκτιμώ ότι από την άλλη εβδομάδα, αυτή την εβδομάδα θα ολοκληρώσουμε τις επεξεργασίες και μέχρι τα μέσα Φεβρουαρίου θα είναι ο νέος κώδικας στη Βουλή για να τον συζητήσουμε και να τον ψηφίσουμε. Τα θέματα όμως, που με πολύ θλιβερό και τραγικό τρόπο απασχόλησαν την κοινή γνώμη, όπως για το αλκοόλ με την περίπτωση του τραγικού δυστυχήματος στα Χανιά στην Κρήτη, αλλά είδα και τέτοιες συμπεριφορές να συνεχίζονται. Για παράδειγμα, χθες ένας τραγουδιστής έκρινε σκόπιμο να μην σταματήσει ή σταμάτησε και έφυγε από τον έλεγχο που έγινε από την Τροχαία. Είναι αδιανόητες συμπεριφορές και δεν θα εξαιρείται κανένας από τον νόμο ούτε του ελέγχου ούτε των ποινών που προβλέπονται.

Θέλω απλά να σας πω ότι με τον νέο ΚΟΚ θα υπάρχει αυστηροποίηση για τους υποτροπιάζοντες. Η αντικοινωνική συμπεριφορά και η υποτροπιάζουσα συμπεριφορά θα έχει πολύ δυσάρεστα αποτελέσματα για αυτούς που την επιδεικνύουν, ειδικά επάνω στην κυκλοφορία και στα θέματα οδικής ασφάλειας. Άρα, λοιπόν, θα τα πούμε πιο ειδικά όταν έλθει ο νόμος αλλά δεν μπορεί κάποιος να θεωρεί ότι θα έχει επιλεκτική αντιμετώπιση από τα όργανα της πολιτείας για όσον αφορά ειδικά τα θέματα αλκοόλ, ούτε καν το συζητάμε. Αυτό είναι ένα μήνυμα που το στέλνω για να μην μπερδεύονται κάποιοι ότι είμαστε επώνυμοι ή σπουδαίοι και δεν θα υποκείμεθα σε ελέγχους και θα κάνουμε ότι θέλουμε.

Πραγματικά, το θέμα του τι διπλώματα έχουμε εμείς, τι διπλώματα έχουν οι Μολδαβοί είναι θέματα οδικής ασφάλειας, δηλαδή το να έχω σωστά και σοβαρά διπλώματα οδήγησης είναι πολύ μεγάλο κομμάτι της οδικής ασφάλειας, δεν είναι μόνο ο ΚΟΚ, είναι και τα διπλώματα, είναι και η κατάσταση του στόλου, δηλαδή των αυτοκινήτων, των μηχανών, των φορτηγών. Λένε εδώ οι αγαπητοί συνάδελφοι, τι φορτηγά θα κυκλοφορούν. Έχουμε έναν από τους πιο γερασμένους στόλους φορτηγών στην Ευρώπη. Ο στόλος μας όλος είναι από τους πιο παλαιούς αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Φανταστείτε λοιπόν να μη δουλεύει καλά το σύστημα των ελέγχων, των ΚΤΕΟ.

Τα διπλώματα οδήγησης. Δεν ξέρω ποιοι είναι χειρότεροι ή καλύτεροι, οι Μολδαβοί ή οι Έλληνες, αλλά το ζήτημα των διπλωμάτων είναι ένα κρίσιμο θέμα για την οδική ασφάλεια. Έχει ψηφιστεί όντως ένας νόμος από το 2021. Εγώ δεν έχω πρόβλημα να πω ότι μέχρι στιγμής δεν τον έχουμε προχωρήσει στην υλοποίηση έτσι όπως έπρεπε. Είναι ζητήματα ανοιχτά τα οποία είναι εκκρεμότητες.

Πάντως επειδή η κυρία Πέρκα δεν είναι εδώ αλλά έθεσε το θέμα να ξέρει, ότι μέσα στο 2025 θα έχει ολοκληρωθεί όλο το πλαίσιο της δευτερογενούς νομοθέτησης, δηλαδή Υπουργικές Αποφάσεις κ.λπ., ώστε να πάμε στην υλοποίηση αυτού του νόμου που είναι οι κάμερες την ώρα που γίνονται οι εξετάσεις των οδηγών. Είμαστε σε συνεννόηση με το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Τα δύο Υπουργεία θα προχωρήσουμε άμεσα στην υλοποίηση αυτού του νόμου. Το θέμα δεν είναι να νομοθετούμε και να μην πράττουμε. Να γεμίζουμε με νόμους και μετά να μην υπάρχει η εξέλιξη που είναι η εφαρμογή και η καλή εφαρμογή του νόμου. Από νόμους είμαστε πολύ καλά δυστυχώς πολλές φορές.

Τώρα, να μην πω για τον κ. Γραμματίδη, τι είπε και τι δεν είπε. Έκανε συμπληρωματική δήλωση και τα εξήγησε ο άνθρωπος. Δεν μιλάει για θέματα ασφαλείας συνολικά του σιδηροδρόμου. Είπε για το ζήτημα της Θεσσαλίας των 100 χιλιομέτρων που είναι το πρόβλημα από την καταστροφή του Daniel και εκεί επικεντρώθηκε. Και είναι μία πρόταση από αυτές. Άλλη πρόταση λέει, συγχρόνως να γίνονται τα έργα και η κίνηση των επιβατικών σιδηροδρόμων. Άλλη πρόταση είναι να μην κινούνται οι επιβατικοί σιδηρόδρομοι την ώρα των έργων για να προχωρήσουν πιο γρήγορα τα έργα. Θα αποφασίσει το Υπουργείο σε συνεργασία με τους κατασκευαστές ποια θα είναι η καλύτερη λύση. Την ακούμε και αυτή την πρόταση, αλλά το πήρανε κάποιοι και το βάλαμε συνολικά ότι έβαλε θέμα ασφάλειας ο Γραμματίδης ως πρώην Πρόεδρος του ΟΣΕ.

Εγώ, να το σταματήσω εδώ. Να μην μιλήσω για την ασφάλεια γενικότερα και του αεροπορικού τομέα. Έκανα δηλώσεις σήμερα και στο ραδιόφωνο και στην τηλεόραση γιατί μας καλούν για να ενημερώσουμε τον κόσμο και δεν έχω πρόβλημα να βγω σε μία τηλεόραση, σε έναν ραδιόφωνο να ενημερώσω. Αλλά πρέπει να ξέρετε ότι και για τα θέματα ασφάλειας των αεροπορικών συγκοινωνιών μας και των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών μας ένα μήνυμα θέλω να μεταφέρω, ότι όποιος κάνει χρήση αυτών των μέσων πρέπει να νιώθει ότι υπάρχει ασφάλεια. Είναι εξασφαλισμένοι, λειτουργούν τα συστήματα, οι διαδικασίες τηρούνται με θρησκευτική ευλάβεια, όλα βρίσκονται στο επίπεδο που πρέπει να βρίσκονται. Βέβαια εξελισσόμεθα, κάνουμε περισσότερες ενέργειες επενδύουμε περισσότερα χρήματα, αλλά δεν είναι σωστό να λέμε στον κόσμο, ότι δεν υπάρχει ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, τώρα δεν υπάρχει ασφάλεια στα αεροπλάνα, αύριο θα πούμε στα πλοία. Δεν ξέρω, θα αρχίσουμε να κάνουμε παντού και για τα πάντα αυτή τη συζήτηση, δημιουργώντας μία ανασφάλεια γενικότερα προς τον πληθυσμό, προς τους συμπολίτες μας.

Σε αυτά τα θέματα πρέπει να είμαστε πολύ αυστηροί και συγκεκριμένοι γιατί είναι θέματα τα οποία δεν μπορείς να κάνεις ψηφοθηρία επί των ζητημάτων αυτών. Είναι θέματα ουσίας και έχουν να κάνουν με την κοινωνική ζωή, με την αρμονία και την ισορροπία της κοινωνικής ζωής. Μετά έρχεται το πολιτικό παιχνίδι, κερδίζω, χάνω. Αυτά καμιά φορά είναι επουσιώδη μπροστά στο να υπάρχει μια κοινωνική ισορροπία και να ξέρει ο κόσμος, τι ισχύει και τι δεν ισχύει. Εγώ πάντως από τη δική μου πλευρά, σας λέω, ότι ισχύουν οι κανόνες ασφαλείας και για το θέμα των αεροπορικών συγκοινωνιών και των σιδηροδρομικών.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης».

Στο σημείο αυτό προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Δημήτριος Κυριαζίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη.

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ» κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Επιφύλαξη

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Χρήστος Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιφύλαξη

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Επιφύλαξη

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ» κυρία Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”» κ. Νικόλαος Βρεττός, ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» κ. Αλέξανδρος Καζαμίας και ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ» κ. Ιωάννης Κόντης τοποθετήθηκαν νωρίτερα ψηφίζοντας «επιφύλαξη».

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης» γίνεται δεκτό Επί της Αρχής, Επί των Άρθρων και στο Σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης – Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 14.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**