**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 7 Απριλίου 2025, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.05΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150)**  **του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασίλειου (Λάκη) Βασιλειάδη, 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 Γεωργίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής αδειών οδήγησης».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης.

O Αντιπρόεδρος 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Κυριάκης Σπυρίδων, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) :** 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 Γεωργίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής αδειών οδήγησης».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, στον οποίο να ευχηθώ και από αυτή θέση, καλή επιτυχία στα νέα σας καθήκοντα, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Συμεών Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ) ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας) :**

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθω στα της επικύρωσης της Συμφωνίας με τη Δημοκρατία της Γεωργίας, θα μου επιτρέψετε ένα σχόλιο για τις τελευταίες διεθνείς εξελίξεις και κυρίως, για το μέγα, το μέγιστο θέμα των ημερών, την επιβολή πρωτοφανών δασμών από τις Ηνωμένες Πολιτείες σε ολόκληρο σχεδόν τον κόσμο. Το μόνο βέβαιο είναι ότι όλα είναι αβέβαια. Το ενδεχόμενο ενός παγκόσμιου εμπορικού πολέμου διαγράφεται απειλητικό. Η διάρκεια και οι συνέπειες της παρούσας κρίσης, είναι άγνωστες παράμετροι κι αυτό που πρέπει όλοι να έχουμε ως προτεραιότητα, είναι πώς θωρακιζόμαστε καλύτερα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει, αντίστοιχα, να έχει ως προτεραιότητα, την ενίσχυση της ενότητάς της. Στον αμυντικό τομέα φαίνεται να έχει λάβει το μήνυμα, μετά την έσχατη τροπή των γεγονότων σχετικά με τον πόλεμο στην Ουκρανία. Ανταποκρινόμενη στο αίτημα των καιρών, που πρώτος έθεσε ο Έλληνας Πρωθυπουργός, η Ευρώπη αντιλαμβάνεται ότι η άμυνά της είναι μία ενιαία υπόθεση. Είναι, πλέον, επείγον, η Ευρωπαϊκή ένωση να αντιμετωπίσει ανάλογα και τις οικονομικές της υποθέσεις, δηλαδή, να ενισχύσει την ενότητα της οικονομίας της.

Είναι εξαιρετικά επίκαιρο το άρθρο που έγραψε προ διμήνου στους Financial Times ο Μάριο Ντράγκι, με τον χαρακτηριστικό τίτλο «Ξεχάστε τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Ευρώπη έχει επιβάλει δασμούς στον εαυτό της». Τι λέει στο άρθρο του ο Ντράγκι; Επισημαίνει τη μακροχρόνια ανικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς στον εφοδιασμό της, ιδίως τους υψηλούς εσωτερικούς φραγμούς και τα ρυθμιστικά εμπόδια και τονίζει ότι η Ευρώπη αυξάνει τις ρυθμίσεις σε δύο τομείς που αποτελούν το 70% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα, στη μεταποίηση και τις υπηρεσίες.

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο εκτιμά ότι τα εσωτερικά εμπόδια της Ευρώπης ισοδυναμούν με δασμούς 45% για τη μεταποίηση και 110% για τις υπηρεσίες. Αυτά συρρικνώνουν δραστικά την εσωτερική αγορά για τις ευρωπαϊκές εταιρείες. Το εμπόριο μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι λιγότερο από το μισό του εμπορίου μεταξύ των αμερικανικών πολιτειών.

Ενδεικτική είναι η κατάσταση στο πιο καινοτόμο τμήμα των υπηρεσιών, το ψηφιακό, στο οποίο η Ελλάδα έχει ορθότατα ρίξει μεγάλο βάρος τα τελευταία χρόνια και ο παριστάμενος νυν Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, πρώην Ψηφιακής Πολιτικής, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, έπαιξε σημαντικό ρόλο. Κύριε Υπουργέ, να συγχαρώ για τη θητεία σας εκεί και να ευχηθώ ακόμα καλύτερη συνέχεια στα νέα σας καθήκοντα.

Το κόστος συμμόρφωσης με κανονισμούς και ρυθμίσεις έχει μειώσει τα κέρδη των μικρών ευρωπαϊκών επιχειρήσεων τεχνολογίας έως και 12%, εμποδίζοντας την ανάπτυξή τους και καθιστώντας τους ευάλωτους σε εξαγορά από διεθνείς κολοσσούς συνήθως αμερικανικής προέλευσης. Η Ευρώπη πρέπει να λάβει το μήνυμα και να προχωρήσει σε ριζικές αλλαγές, καταλήγει ο Μάριο Ντράγκι. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ο ίδιος ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, αλλά και οι ευρωβουλευτές μας δίνουν αγώνα στα μέτωπα των αλλαγών. Πέραν όμως των αγώνων στα ευρωπαϊκά φόρα, είναι σημαντικό για μία χώρα στην τρέχουσα συγκυρία να ενισχύσει και να διευρύνει στο μέγιστο βαθμό τις διμερείς σχέσεις. Η Ελλάδα το έχει πράξει αυτό τα τελευταία χρόνια, συνάπτοντας σημαντικές συμφωνίες με την Ινδία, τη Σαουδική Αραβία, το Ισραήλ, το Αζερμπαϊτζάν και άλλες χώρες και θα συνεχίσει με αμείωτη ένταση την προσπάθεια αυτή, στην οποία σημαντικό ρόλο ιδιαίτερα στην προετοιμασία, μπορεί να έχει η κοινοβουλευτική διπλωματία. Είναι σημαντικός ο ρόλος που μπορούν να παίξουν οι κοινοβουλευτικές ομάδες φιλίας.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η ενίσχυση των σχέσεων με τη Γεωργία, που εξυπηρετεί η σημερινή υπό κύρωση Συμφωνία. Βρισκόμαστε σήμερα ενώπιον της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, για να εξετάσουμε και να κυρώσουμε τη Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Γεωργίας, η οποία αφορά στην αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αδειών οδήγησης. Πρόκειται για μία συμφωνία που δεν περιορίζεται μόνο στη διευκόλυνση των οδικών μετακινήσεων των πολιτών των δύο χωρών, αλλά επίσης προάγει τη συνεργασία τους σε θέματα οδικής ασφάλειας και κοινών διαδικασιών.

Η υπό κύρωση Συμφωνία αυτή, είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ενίσχυση των διμερών σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Γεωργίας, καθώς οι δύο χώρες διατηρούν ισχυρούς πολιτικούς, οικονομικούς και πολιτιστικούς δεσμούς, οι οποίοι μέσω της Συμφωνίας αυτής αποκτούν μία ακόμα διάσταση στο επίπεδο της καθημερινής ζωής των πολιτών τους. Η προώθηση της οδικής ασφάλειας είναι ένας από τους βασικούς στόχους αυτής της Συμφωνίας. Οι κανονισμοί για την οδική κυκλοφορία και η οδική σύνδεση στις δύο χώρες συμβαδίζουν με τη σύμβαση της Βιέννης του 1968 για την οδική κυκλοφορία, η οποία προσφέρει ένα κοινό νομικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας. Μέσα από την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης και την ανταλλαγή τους, διευκολύνεται η καθημερινή ζωή των πολιτών μας και ενισχύεται η συνεργασία σε αυτό το σημαντικό τομέα.

Η Συμφωνία καθορίζει τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες οι κάτοχοι αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές της κάθε χώρας μπορούν να τις ανταλλάξουν, χωρίς να χρειάζεται να περάσουν από νέες εξετάσεις. Η δυνατότητα ανταλλαγής αδειών οδήγησης αποτελεί σημαντικό βήμα για τη διευκόλυνση των πολιτών που μετακινούνται μεταξύ των δύο χωρών, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις της Συμφωνίας. Αυτές περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων, την ύπαρξη συνήθους διαμονής στη χώρα που εκδίδει την άδεια και τη συμμόρφωση με τις ιατρικές απαιτήσεις για την ικανότητα οδήγησης.

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η διαδικασία ανταλλαγής αδειών οδήγησης πραγματοποιείται χωρίς την ανάγκη θεωρητικών ή πρακτικών εξετάσεων. Γεγονός, που μειώνει τη γραφειοκρατία και τις διαδικασίες που απαιτούν χρόνο και χρήμα. Όμως και για τις δύο χώρες παραμένει σε ισχύ η υποχρέωση προσκόμισης ιατρικών πιστοποιητικών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ικανότητα του οδηγού να οδηγεί με ασφάλεια. Είναι σημαντικό ότι η διαδικασία αυτή διασφαλίζει υψηλά πρότυπα οδικής ασφάλειας για τους πολίτες της Ελλάδας και της Γεωργίας. Υπάρχει και πρόβλεψη για ισχύ του εθνικού διπλώματος οδήγησης για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Μία ακόμα ενδιαφέρουσα πτυχή της Συμφωνίας, είναι ότι καθορίζει την ανάγκη για την επίσημη μετάφραση των αδειών οδήγησης στην αγγλική γλώσσα, προκειμένου να διασφαλιστεί η σωστή κατανόηση και αναγνώριση των στοιχείων της άδειας σε κάθε χώρα. Στην περίπτωση απώλειας ή αδυναμίας προσδιορισμού των στοιχείων μιας άδειας προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης νέας άδειας από την άλλη χώρα, εφόσον προσκομιστεί το κατάλληλο έγγραφο γνησιότητας. Αναγνωρίζουμε ότι η κινητικότητα των πολιτών εντός και εκτός των συνόρων είναι ένας παράγοντας που ενισχύει τις σχέσεις των χωρών, διευκολύνει τον τουρισμό, το εμπόριο και τη συνεργασία στους τομείς της εκπαίδευσης και του πολιτισμού.

Η Συμφωνία αυτή έρχεται να ικανοποιήσει ακριβώς αυτές τις ανάγκες, διευκολύνοντας ταυτόχρονα την καθημερινή ζωή και προσφέροντας μεγαλύτερη ευχέρεια στους πολίτες μας να μετακινούνται χωρίς την ανάγκη νέων εξετάσεων και περιορισμών. Περαιτέρω η συμφωνία αυτή έχει τη δυνατότητα να ενισχύσει την οικονομική συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, καθώς οι επιχειρηματίες και οι επαγγελματίες θα μπορούν να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες που προσφέρει η ευκολία στην αναγνώριση και την ανταλλαγή αδειών οδήγησης.

Αυτή η συνεργασία στον τομέα των μεταφορών, μπορεί να έχει θετικό αντίκτυπο στο εμπόριο και τις διεθνείς επενδύσεις, καθώς θα επιτρέπει στους επαγγελματίες του τομέα να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά σε ένα κοινό περιβάλλον.

Θα ήθελα να τονίσω ότι στο πλαίσιο αυτής της Συμφωνίας δεν καλύπτεται η ανταλλαγή αδειών που εκδίδονται από τρίτες χώρες. Για παράδειγμα, μία ιρανική άδεια οδήγησης που έχει αναγνωρισθεί από τη Γεωργία δε θα αναγνωρίζεται στην Ελλάδα. Γεγονός, που διασφαλίζει την προστασία των εσωτερικών κανονισμών κάθε χώρας και αποτρέπει την πιθανότητα κατάχρησης του συστήματος από πολίτες άλλων κρατών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας. Η επιτυχής εφαρμογή αυτής της Συμφωνίας, εξαρτάται από την άρτια συνεργασία των αρμόδιων αρχών των δύο χωρών που θα πρέπει να διασφαλίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος και τη διαφάνεια στις διαδικασίες ανταλλαγής αδειών.

Η διαρκής βελτίωση των διμερών σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Γεωργίας, είναι ένα στρατηγικό ζητούμενο για τις δύο χώρες και η Συμφωνία αυτή αποτελεί ένα ακόμα βήμα προς την ενίσχυση αυτής της σχέσης. Με την εφαρμογή αυτής της Συμφωνίας, θα ενισχυθεί η συνεργασία σε ένα κρίσιμο, σημαντικό τομέα και θα υπάρξουν οφέλη για τους πολίτες των δύο χωρών. Με την ολοκλήρωση των διαδικασιών και την κυρωτική απόφαση αυτής της Συμφωνίας, θα αποδείξουμε για άλλη μια φορά ότι η Ελλάδα είναι μία χώρα που προάγει τη συνεργασία, την ασφάλεια και την ευημερία των πολιτών της, ενώ παράλληλα ενδυναμώνει τις σχέσεις με διεθνείς εταίρους.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συμφωνούν οι συνάδελφοι να προηγηθεί η κυρία Πέρκα, λόγω κάποιων υποχρεώσεων που έχει;

Οι συνάδελφοι συμφώνησαν και τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ τους συναδέλφους, καταρχάς. Πρέπει να φύγω επειγόντως, άρα θα μιλήσω το δυνατόν λιγότερο. Να πω γενικώς ότι σε θετική κατεύθυνση είναι προφανώς η νομοθετική κύρωση. Άλλωστε προσφάτως αντίστοιχες συμφωνίες είχαμε συνάψει και με τη Μολδαβία. Θα μείνω σε μερικά σημεία που περιέχονται στην αιτιολογική έκθεση, όπως είναι αυτό της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Επαναλαμβάνω ότι η οδική ασφάλεια είναι πολύ ευαίσθητο πεδίο πολιτικής και πρέπει οποιαδήποτε απόπειρα παρέμβασης να ξεκινάει από μια παραδοχή πολύ σημαντική. Η συνετή οδική συμπεριφορά και αυτή που είναι σύμφωνη με τους κανόνες, αποτελεί στοιχείο κουλτούρας και πολιτισμού ενός λαού και αυτός πρέπει να είναι ο πρωταρχικός μας στόχος. Τα τροχαία ατυχήματα έχουν χαρακτηριστεί ως μία εθνική πανδημία, η οποία πλήττει κυρίως τους νέους, αφού τα εν λόγω ατυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους έως 29 ετών. Παράλληλα, είναι μεγάλη πληγή και για την οικονομία το κόστος των τροχαίων , το οποίο ανέρχεται σε 3,5% του ΑΕΠ, περίπου 5 δισ..

Ο οδηγός είναι ο τρίτος παράγοντας μετά την υποδομή και το όχημα, ο οποίος όπως φαίνεται με βάση την επιστήμη της συγκοινωνιακής τεχνικής εμπλέκεται στο 95% των ατυχημάτων, ενώ για το 75% είναι αποκλειστικά υπεύθυνος. Δυστυχώς, τα πράγματα δεν πάνε καλά στη χώρα μας, μετά από κάποια επιτυχία το 2010 – 2020, που είχαμε μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Βέβαια, πάλι ήμασταν πολύ πίσω από το μέσο όρο της Ευρώπης. Το 2021 είχαμε 624 νεκρούς στην άσφαλτο, το 2022 είχαμε 654, το 2023 είχαμε 637 και βέβαια το 2024 έκλεισε με 665 νεκρούς, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, που είναι αρνητικό ρεκόρ πενταετίας και η κατάσταση αυτή συνεχίζει αμείωτη και το 2025. Αρκεί να πούμε ότι μόνο στην Αττική και μόνο για τον μήνα Μάρτιο, είχαμε 18 νεκρούς στην άσφαλτο και αυτό χωρίς να αναφερθούμε στους βαριά τραυματίες. Πιστεύω ότι θα έρθει κάποια στιγμή να τα πούμε πιο αναλυτικά, αλλά υπάρχει ένα συγκεκριμένο πρωτόκολλο το MAIS 3, που αφορά στην ανάπτυξη πολιτικών με στόχο ακριβώς τη συντονισμένη δράση της πολιτείας έπειτα από ένα τροχαίο.

Σε κάθε περίπτωση, 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%, μοιάζει απίθανο να επιτευχθεί. Χρειάζεται ολοκληρωμένο σχέδιο και δε γίνεται η απάντηση της Κυβέρνησης γι’ αυτό να είναι ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ο οποίος, όπως μας είπε ο κ. Κυρανάκης, θα κατατεθεί σε ένα μήνα και θα γίνει και αναλυτική κουβέντα. Δε γίνεται το σχέδιο όμως, να είναι μόνο η αναδιαμόρφωση των ποινών, γιατί εκεί εστιάζει κυρίως ο νέος κώδικας, χωρίς να θέλω να υποτιμήσω κάποια θετικά μέτρα. Όπως για παράδειγμα, η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30 χιλιόμετρα την ώρα εντός κατοικημένων περιοχών. Αλλά αυτά, θα τα αναλύσουμε όταν έρθει το νομοσχέδιο.

Αυτό όμως που θέλω να διαπιστώσω, είναι ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σχέδιο από την Κυβέρνηση. Ακριβώς πριν ένα χρόνο, η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Αριστεράς κατέθεσε ερώτηση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου προς τον Υπουργό, για το θέμα της αύξησης των τροχαίων ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών από αυτά. Στη συγκεκριμένη ερώτηση θέσαμε κρίσιμα ζητήματα όπως: Πρώτο, τη σύσταση ενός κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα έχει την αποκλειστική ευθύνη για την οδική ασφάλεια. Δεύτερο, τη δημιουργία ενός εθνικού ταμείου οδικής ασφάλειας για την κατανομή των πόρων σε δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας. Τρίτο, τη δημιουργία εθνικού παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας. Τέταρτο, δράσεις στοχευμένης ενημέρωσης σε σχολεία και σε ομάδες υψηλού κινδύνου ατυχημάτων, στρατό κ.λπ. και πέμπτο, μακροπρόθεσμα τη θέσπιση υποχρεωτικής διδασκαλίας του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, για να αποκτηθεί αυτή η κουλτούρα οδικής ασφάλειας.

Δε χάνουμε την ευκαιρία να επανερχόμαστε. Όπως καταλαβαίνετε, είναι πολύ δύσκολο θέμα. Πολύ λεπτό. Πέρασε ένας χρόνος βέβαια, τίποτα από αυτές τις εξαγγελίες δεν έχει υλοποιηθεί από την Κυβέρνηση. Για το εθνικό παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας, απαντήθηκε ότι δρομολογούνται διαδικασίες για το χρονοπρογραμματισμό του και τη συγκρότησή του.

Ελπίζω, κύριε Κυρανάκη, ως νέος αρμόδιος Υπουργός, να σας συγχαρώ κι εγώ, να επιληφθείτε άμεσα και σε αυτά μπορούμε να βοηθήσουμε.

Επίσης, θέλω να πω ότι δεν υπάρχει η παρουσία πολιτικής ηγεσίας σε διεθνή φόρα. Εκεί υπάρχει ένας παγκόσμιος συντονισμός και ανταλλαγή εμπειριών. Αυτό είναι πολύ σημαντικό. Το αναφέραμε σε ερώτησή μας πέρυσι, όταν η Ελλάδα, στην 81η Σύνοδο του Παγκόσμιου Φόρουμ για την Οδική Ασφάλεια δεν εκπροσωπήθηκε, όχι σε υπουργικό αλλά σε κανένα πολιτικό επίπεδο. Μαθαίνουμε όμως το ίδιο και για το προηγούμενο Φεβρουάριο, με την διυπουργική συνάντηση στο Μαρόκο, που διοργανώθηκε από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και τον ΟΗΕ. Αυτό το είχα βιώσει και εγώ, όταν υπήρξα Γενική Γραμματέας. Ήταν η πρώτη φορά που παρουσιάστηκε πολιτική ηγεσία σε ένα φόρουμ στη Γενεύη που είχε διοργανώσει ο ΟΗΕ, για θέματα οδικής ασφάλειας.

Για τις άδειες οδήγησης, απλώς ο νόμος που τελικά ισχύει, αφού ακύρωσε ένα προηγούμενο νόμο η Κυβέρνηση και χάθηκε πολύτιμος χρόνος, είναι ο ν. 4850/2021. Πέρασαν τρία χρόνια από τη ψήφιση του νόμου. Στην προηγούμενη σύμβαση που συζητήσαμε την αντίστοιχη με τη Μολδαβία, σε ερώτησή μου, ο κ. Οικονόμου παραδέχτηκε ότι η δευτερογενής νομοθεσία δεν έχει ακόμα βγει. Άρα, ουσιαστικά, δεν έχει προχωρήσει τίποτα και αυτό το στρεβλό σύστημα συνεχίζει να λειτουργεί ανεξέλεγκτο.

Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Νικολαΐδης, έχει τον λόγο.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σχετικά με την Κύρωση Συμφωνίας της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Γεωργίας, περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής αδειών οδήγησης. Αντίστοιχο σχέδιο νόμου ψηφίστηκε πριν από περίπου δύο μήνες και αφορούσε την ανταλλαγή αδειών οδήγησης με τη Μολδαβία.

Συνολικά ως χώρα, έχουμε υπογράψει πέντε αντίστοιχες συμβάσεις: με την Ελβετία το 1983, με τη Σερβία το 2019, με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα το 2020, με την Αλβανία το 2020, με τη Μολδαβία το Φεβρουάριο 2025 και η παρούσα σύμβαση με τη Γεωργία, είναι η έκτη στη σειρά.

Είχα αναφερθεί, κύριε Υπουργέ και στην προηγούμενη σχετική συζήτηση πως θα ήταν καλό και πιστεύω ότι συμφωνούμε όλοι σ’ αυτό, να μας παρουσιάζατε στοιχεία σχετικά με την επίδραση αυτών των Συμφωνιών. Ποιο είναι το αποτύπωμα τους; Εκτός από την πρόσφατη με τη Μολδαβία, οι υπόλοιπες έγιναν εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα, οπότε θα μπορούσαμε να έχουμε τα στοιχεία για τον αριθμό αδειών που αναγνωρίστηκαν από κάθε χώρα, στο πλαίσιο της κάθε Συμφωνίας.

Είναι προφανές ότι αποτελεί θετική κίνηση η διευκόλυνση πολιτών που αλλάζουν τόπο διαμονής. Όμως, θα είχε εξαιρετικό ενδιαφέρον να υπήρχαν και μετρήσιμα στοιχεία στη διάθεσή μας, για να μπορούμε να γνωρίζουμε σε πρακτικό επίπεδο πόσο επηρεάζουν αυτές τις συμφωνίες και να μπορούμε να εξάγουμε συμπεράσματα γενικότερα για τέτοιου είδους συμφωνίες συνεργασίας αλλά και για τις μετακινήσεις πολιτών από και προς τη χώρα μας.

Επίσης ένα άλλο ζήτημα που είχα θέσει στην προηγούμενη Κύρωση και το επαναφέρω και στη σημερινή μας συνεδρίαση, αφορά στο σχεδιασμό υπογραφής νέων Συμβάσεων στο μέλλον και ποιες χώρες αφορά. Σκοπεύετε να προχωρήσετε σε Συμβάσεις με χώρες που υπάρχει μεγάλος αριθμός Ελλήνων; Υπάρχει βούληση να γίνουν στοχευμένες κινήσεις για τη διευκόλυνση συμπατριωτών μας που διαμένουν εκτός Ελλάδας; Θα μπορούσαμε με αυτόν τον τρόπο να τους βοηθήσουμε όσον αφορά στις άδειες οδήγησης στη νέα χώρα που ζουν; Είναι ζητήματα που ακόμα και αν δεν μπορούν να απαντηθούν άμεσα στην παρούσα συνεδρίαση θα ήταν θετικό να υπάρξει σχετική ενημέρωση.

 Με αφορμή τώρα την Αιτιολογική Έκθεση και την αναφορά στο άρθρο 1 περί Οδικής Ασφάλειας, θέλω να σταθώ σε αυτό το πολύ σοβαρό θέμα για το οποίο χρειάζεται η λήψη άμεσων πρωτοβουλιών. Σχεδόν σε καθημερινό επίπεδο γινόμαστε δέκτες αρνητικών ειδήσεων για τροχαία δυστυχήματα σε διάφορες περιοχές της χώρας μας. Το πρόβλημα είναι τεράστιο και με πολλές πτυχές. Τα δεδομένα έχουν αρνητικό αντίκτυπο, όπως η χρήση κινητού από τους οδηγούς, η κατάσταση στο οδικό δίκτυο, το οποίο κατά κανόνα κύριε Υπουργέ έχει αφεθεί στην τύχη του και το γνωρίζετε πολύ καλά. Φυσικά η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η υπερβολική ταχύτητα και η επικίνδυνη οδήγηση παραμένουν βασικές αιτίες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων.

Περιμένουμε την κατάθεση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η διαβούλευση του οποίου ολοκληρώθηκε τον περασμένο Ιανουάριο. Είχαμε την αλλαγή στη νέα Ηγεσία του Υπουργείου, οπότε αναμένουμε πότε θα κατατεθεί. Αν και μας έχετε ενημερώσει ότι θα έρθει στον επόμενο μήνα.

Αυτό που χρειάζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι μια πολυεπίπεδη προσέγγιση. Το βασικότερο που πρέπει να γίνει άμεσα είναι οι αυστηρότεροι και οι πιο εντατικοί έλεγχοι. Από εκεί και πέρα, πρέπει να δοθεί έμφαση στην πρόληψη με συνεχόμενα εκπαιδευτικά προγράμματα από τις πολύ μικρές ηλικίες έως το τέλος της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Σε αυτόν τον τομέα, θα πρέπει να εξεταστεί και η εκπαίδευση ανά τακτά χρονικά διαστήματα ακόμη και όσων κατέχουν ήδη άδεια οδήγησης.

Ακόμη, απαιτείται προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης που θα μειώσουν την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και τη μηχανή καθώς και η βελτίωση του οδικού δικτύου και των υποδομών της χώρας μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επέλεξα να αναφερθώ στο συγκεκριμένο θέμα καθώς είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα. Αφορά ανθρώπινες ζωές και χρειάζεται άμεση κινητοποίηση για να αντιμετωπιστεί.

Όσον αφορά στην Κύρωση της Συμφωνίας, αναμένουμε απαντήσεις στα ζητήματα που θέσαμε και επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ** **(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**

Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει 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»):**

Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ «σιδεροκέφαλος» κιόλας. Καλή επιτυχία στα νέα καθήκοντα.

Πριν υπεισέλθω στο κυρίως θέμα, την εξέταση του νομοσχεδίου, θα ήθελα και εγώ με αφορμή και όσα υποστήριξε ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Κεδίκογλου, να κάνω ένα σχόλιο για το θέμα των δασμών, καθώς όντως διαμορφώνει μια εντελώς καινούργια πραγματικότητα και να εκκινήσω με μια υπόθεση εργασίας. Ας υποθέσουμε ότι καταφέρνουμε να διαχειριστούμε τη μείωση της εξαγωγικής δραστηριότητας στις Ηνωμένες Πολιτείες. Εκείνο που δεν πρέπει να ξεχνάμε είναι το ότι θα υπάρχουν σημαντικές, έμμεσες επιδράσεις καθώς οι κορυφαίοι εμπορικοί μας εταίροι αυτή τη στιγμή, όπως η Γερμανία ή η Ιταλία θα επηρεαστούν σημαντικά από τους δασμούς. Δηλαδή αν σκεφτεί κανείς ότι το 50% περίπου των δικών μας εξαγωγών πηγαίνουν στην Ευρώπη, στο συμπέρασμα στο οποίο είναι ασφαλές να καταλήξει κανείς, είναι ότι αν πληγούν αυτοί, θα πληγούμε και εμείς. Το ζήτημα κύριε Πρόεδρε, είναι κατά πόσο είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε και να απορροφήσουμε όσο το δυνατόν περισσότερους «κραδασμούς» από αυτούς που θα προκληθούν. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σχολιάσω το εξής: Άκουσα τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης, τον κ. Τσιάρα, ο οποίος συνέστησε ψυχραιμία. Ανέφερε, ότι η Κυβέρνηση παρακολουθεί τις εξελίξεις. Νομίζω όμως ότι ο ρόλος της Κυβέρνησης αυτή τη χρονική συγκυρία, δε θα πρέπει να εξαντληθεί στο να παρακολουθεί ένα γεγονός και να περιμένει τις ενέργειες από την Κομισιόν. Νομίζω, ότι οφείλουμε μπροστά σε ένα τέτοιο παγκόσμιας έκτασης οικονομικό γεγονός, να προετοιμαστούμε, να σχεδιάσουμε, να πάρουμε μέτρα για να περιορίσουμε τις συνέπειες. Δηλαδή για παράδειγμα, θα έπρεπε ήδη να εκπονείται μια μελέτη για το ποιοι κλάδοι θα επηρεαστούν άμεσα. Υπάρχει κάποια εκτίμηση πάνω σε αυτό; Υπάρχει κάποια μελέτη; Δεν νομίζω μέχρι στιγμής.

Θα υπεισέλθω αυτή τη στιγμή και στο θέμα του νομοσχεδίου. Νομίζω ότι σε θετική κατεύθυνση κινείται προφανώς. Αποτελείται από 14 συνολικά άρθρα, τα οποία βρίσκονται στην κατεύθυνση της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, αλλά και της διευκόλυνσης της οδικής κυκλοφορίας των πολιτών της Ελλάδας και της Γεωργίας, τις επικράτειές τους. Περιλαμβάνει προφανώς, τυπικές διαδικασίες που ισχύουν σε παρόμοιες περιπτώσεις για την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από αυτές και των οποίων οι κάτοχοι επιθυμούν να εγκατασταθούν στην επικράτεια της μίας και της άλλης χώρας.

Συγκεκριμένα, στα άρθρα 1 και 2, προβλέπεται ότι αναγνωρίζονται αμοιβαία οι ισχύουσες άδειες οδήγησης. Εξαιρουμένων των προσωρινών δοκιμαστικών και άλλων αντίστοιχων τύπων αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές των δύο χωρών, κάθε φορά που χρησιμοποιούνται στις οδικές μετακινήσεις εντός της επικράτειάς τους. Οι κάτοχοι των αδειών οδήγησης σε ισχύ που έχουν εκδοθεί από τις αντίστοιχες αρχές των δύο χωρών, δικαιούνται να οδηγούν προσωρινά το όχημα που προβλέπει η κατηγορία της άδειας οδήγησης του στην επικράτεια της άλλης χώρας για όσο καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία. Με την Κύρωση της Συμφωνίας αυτής, οι κάτοχοι αδειών οδήγησης των δύο χωρών που επιθυμούν να οδηγούν το όχημα στην επικράτεια της έτερης χώρας, για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από αυτό που ορίζεται στο άρθρο 2, θα δύνανται να τις ανταλλάσσουν υπό την προϋπόθεση ότι, τους έχει χορηγηθεί συνήθης διαμονή. Καθορίζονται διοικητικές διαδικασίες και 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, να αποκτούν δηλαδή, μέσω ανταλλαγής άδεια οδήγησης της χώρας που διαμένουν, χωρίς την υποχρέωση θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης. Αυτό θα γίνεται μόνο με την προσκόμιση ιατρικού πιστοποιητικού το οποίο αποδεικνύει την ιατρική ικανότητα για οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων.

Στην περίπτωση τώρα, που σε μια χώρα το ηλικιακό όριο που απαιτείται για μια κατηγορία οχήματος, είναι χαμηλότερο από το όριο ηλικίας που ισχύει στην άλλη χώρα για την ίδια κατηγορία οχήματος, η ανταλλαγή της άδειας οδήγησης δεν πραγματοποιείται μέχρι το πρόσωπο που επιθυμεί να μετατρέψει την άδεια οδήγησης, συμπληρώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας που απαιτείται στη χώρα αυτή. Ορθώς κατά τη γνώμη μας, διασαφηνίζεται αυτό στη σημείωση του πρώτου παραδείγματος εφόσον, δε συμπεριλαμβάνεται στο άρθρο 3.

Η παρούσα Συμφωνία, εντάσσεται στο πλαίσιο των διακρατικών συμφωνιών που έρχονται να ρυθμίσουν επιμέρους ζητήματα και να επιλύσουν ένα υπαρκτό θέμα που αντιμετωπίζουν Έλληνες στη Γεωργία και Γεωργιανοί στην Ελλάδα. Θεωρώ όμως, ότι η συζήτησή μας σήμερα όπως και τις προηγούμενες φορές που έχουμε συζητήσει αντίστοιχες Συμφωνίες με άλλες χώρες είναι και μια ευκαιρία, να εκφράσουμε σκέψεις και προβληματισμούς με στόχο την βελτίωση των επόμενων που θα έρθουν προς Κύρωση. Κοιτάζοντας λοιπόν, με αυτή τη σκέψη την αντίστοιχη Συμφωνία μεταξύ Ισπανίας και Γεωργίας, είδα ότι προβλέφθηκε μια εξαίρεση που αφορά τους κατόχους αδειών οδήγησης των κατηγοριών C1- C1 και EC, C και E, D1 όπου αιτούνται την ανταλλαγή και τις ίδιες κατηγορίες. Συγκεκριμένα απαιτείται, η επιτυχής εξέταση σε δοκιμασία οδήγησης Driving Test, σε δρόμους ευρείας κυκλοφορίας με το όχημα ή τον συνδυασμό οχημάτων για τον οποίο κατέχει την άδεια οδήγησης. Αφορά δηλαδή, φορτηγά, νταλίκες, λεωφορεία και οχήματα με δυνατότητα έλξης ρυμουλκούμενο. Με δεδομένο το ζητούμενο που είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ένα θέμα που μας κοστίζει με ανθρώπινες ζωές και σοβαρούς τραυματισμούς. Μήπως θα ήταν σκόπιμο, να το δούμε και εμείς αυτό;

Δύο ακόμα παρατηρήσεις: Στο άρθρο 10, αναφέρεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη ενημερώνουν το ένα το άλλο για κάθε τροποποίηση του υποδείγματος των αδειών οδήγησης. Ενημερώνουν ακριβώς πότε; Θεωρώ ότι θα πρέπει, να ορίζεται συγκεκριμένα στο άρθρο αυτό ένα χρονικό διάστημα, εντός του οποίου πρέπει να γίνεται αυτή η ενημέρωση πριν την τροποποίηση.

Τέλος, στο άρθρο 5 παράγραφος 3, που αφορά στα προσωπικά δεδομένα που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας, στη Γεωργία δεν εφαρμόζεται ο γενικός κανονισμός για την προστασία των δεδομένων των GDPR, αλλά ένας νόμος που μοιάζει με τον GDPR. Πέραν της επεξεργασίας που θα πρέπει να επιτρέπεται αποκλειστικά για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να παρέχουν εγγυήσεις προστασίας, ότι τα δεδομένα αυτά, δε θα διαβιβαστούν για παράδειγμα, σε μια τρίτη χώρα και τα υποκείμενα των δεδομένων τα φυσικά πρόσωπα, δηλαδή, θα είναι ενημερωμένα για τα δικαιώματά τους, τη χρονική περίοδο τήρησης των δεδομένων τους.

Με αυτές τις λίγες παρατηρήσεις, δεν έχουμε κατ’ αρχήν λόγο να διαφωνήσουμε. Όμως για την τελική μας στάση, θα επιφυλαχθούμε για να τοποθετηθούμε και στην Ολομέλεια της Βουλής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Αφροδίτη Κτενά, Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. « ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»:

**ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΚΤΕΝΑ** **(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΥΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ») :**

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω και εγώ με ένα σύντομο σχόλιο σχετικά με τους δασμούς και τον εμπορικό πόλεμο. Εδώ πρέπει να πούμε ότι αφενός το είχε προαναγγείλει η σημερινή Διοίκηση στο Λευκό Οίκο. Είναι μια μορφή ανταγωνισμού, είναι κλασική συνταγή στον καπιταλισμό. Οπότε από αυτή την έννοια, δεν πρέπει να μας δημιουργεί κάποια έκπληξη, ούτε είναι κάτι εκτός κανονικότητας. Εξάλλου η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εμπειρία από τέτοιους πολέμους. Για παράδειγμα, η πιο τελευταία τέτοια περίπτωση, είναι οι δασμοί απέναντι στη Ρωσία όταν οι ανταγωνισμοί τους έφτασαν και στο πεδίο του πολέμου, στο έδαφος της Ουκρανίας, βέβαια. Συνεπώς, για μας η αποδοχή του ευρωενωσιακού καπιταλιστικού μονόδρομου, είναι ένας τρόπος για βαθύτερη εμπλοκή του λαού μας σε αυτούς τους ανταγωνισμούς, με οδυνηρές συνέπειες για το λαό μας και για οποιαδήποτε οφέλη θα έρθουν σε σύγκρουση με αυτόν.

Τώρα, σε σχέση με το νομοσχέδιο με τη Σύμβαση που συζητάμε σήμερα, όπως είπαμε και στην προηγούμενη Επιτροπή από θέση Αρχής, το κόμμα μας επιδιώκει και διεκδικεί αμοιβαία επωφελείς σχέσεις με τους λαούς όλου του κόσμου. Με τη μόνη διαφορά, ότι στις σημερινές συνθήκες στο τιμόνι της κάθε χώρας, δε βρίσκονται οι λαοί, αλλά οι αστικές τάξεις της κάθε χώρας και φυσικά η οποιαδήποτε ωφέλεια αφορά καταρχήν και κατ’ αρχάς αυτές τις τάξεις και όχι τους λαούς.

Προκειμένου, να τοποθετηθούμε ακόμα και επί μίας Σύμβασης που αφορά στην ανταλλαγή, τη φαινομενικά αθώα ανταλλαγή Αδειών Οδήγησης, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τη γεωπολιτική συγκυρία, στην οποία έρχεται προς συζήτηση αυτή η συνθήκη. Αλλά και τις συνθήκες που επικρατούν στη χώρα σήμερα, με την οποία πρόκειται να υπογραφεί η Σύμβαση και φυσικά το ίδιο το αντικείμενο και το περιεχόμενο της Σύμβασης.

Κατ’ αρχάς, να πούμε ότι αυτή η -όπως ειπώθηκε ήδη- η Σύμβαση, έρχεται λίγες βδομάδες μετά την αντίστοιχη για τη Μολδαβία. Εδώ έχουμε και κοινά στοιχεία και διαφορές. Και οι δύο χώρες είναι σε πορεία ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, συνορεύουν η μία με Ρουμανία και Ουκρανία, η δεύτερη η Γεωργία, δηλαδή, είναι στο νότιο Καύκασο με παράλια στη Μαύρη θάλασσα, σύνορα με την Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν και Τουρκία, δηλαδή, στο σταυροδρόμι μεταξύ Ευρώπης και Ασίας όπου συναντιούνται αυτή τη στιγμή τα δύο μεγάλα στρατόπεδα της εποχής μας, το ευρωατλαντικό και το υπό διαμόρφωση ευρασιατικό. Οι δύο χώρες χαρακτηρίζονται ως επόμενες Ουκρανίες. Η Μολδαβία με μια φιλοδυτική Κυβέρνηση. Η Γεωργία πιο άτακτη, ψήφισε αντιδυτικά τον Οκτώβρη και έχει αναστείλει τις διαπραγματεύσεις για την ένταξη μέχρι το 2028. Δέχεται πολύμορφες πιέσεις από Ευρωπαϊκή Ένωση και ΝΑΤΟ.

Με αφορμή μάλιστα τις τελευταίες εξελίξεις και την κατάργηση της USA από τον Πρόεδρο Τραμπ, η USA είναι γνωστό «παραμάγαζο» της CIA. Αποκαλύφθηκε, ότι χρηματοδοτούσε η USA Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και στη Γεωργία. Η Βρετανία τώρα, έχει παγώσει τον ετήσιο διάλογο ασφαλείας με τη Γεωργία και έχει ακυρώσει συνομιλίες για αμυντικά θέματα λόγω της -όπως λένε- ανησυχίας για «δημοκρατική οπισθοδρόμηση».

Επίσης, πρόσφατα, πριν λίγες μέρες, η επικεφαλής Εξωτερικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Κάγια Κάλλας και η Επίτροπος διεύρυνσης η Μάρτα Κος κάλεσε τη Γεωργία να επανέλθει στο δημοκρατικό δρόμο -όπως λένε- των λεγομένων ευρωπαϊκών αξιών, απειλώντας μάλιστα με αρνητικές συνέπειες ως προς την ενταξιακή πορεία της χώρας.

Η Μόσχα από την άλλη μεριά, ήρε τους περιορισμούς για τη βίζα στη Γεωργία, παραχωρώντας στους πολίτες της το δικαίωμα να εργάζονται στη Ρωσία. Αυτή η γεωπολιτική, είναι η μία διάσταση που πρέπει να ληφθεί υπόψη ακόμα και όταν πρόκειται για την Κύρωση μιας τέτοιας Συμφωνίας. Γιατί είναι το μεγάλο κάδρο μέσα στο οποίο εντάσσονται οι όποιες συμφωνίες και διευκολύνσεις. Γιατί -θα μου επιτρέψετε- το ενδιαφέρον για τους πολίτες της Γεωργίας που οδηγούν στη χώρα μας ή τους Έλληνες που οδηγούν στη Γεωργία, είναι το πρόσχημα.

Την ίδια στιγμή που γίνονται όλα αυτά, οι λαοί ματώνουν, είτε μεταφορικά λόγω φτώχειας, άγριας εκμετάλλευσης και οικονομικών πολέμων, είτε κυριολεκτικά στα πεδία των μαχών και αυτή, είναι η άλλη σημαντικότατη παράμετρος, οι άνθρωποι. Εδώ, βλέπουμε ότι ο σημερινός πληθυσμός στη Γεωργία είναι μικρότερος από 4 εκατομμύρια. Έχουν χαθεί περίπου πάνω από 700.000, δηλαδή έχουν φύγει μέσα σε μία 20ετία. Ο πληθυσμός ήταν 5,5 εκατομμύρια το 1989. Ο ένας στους τρεις έφυγαν σε διάφορα μεταναστευτικά κύματα εξαιτίας της μεγάλης φτώχειας στην καπιταλιστική Γεωργία, με τη χώρα μας να αποτελεί έναν από τους κορυφαίους προορισμούς, μαζί με τη Ρωσία, το Αζερμπαϊτζάν και την Αρμενία. Εκτιμάται, μάλιστα ότι στη χώρα μας βρίσκονται περίπου 20.000 πολίτες της Γεωργίας, με πάνω από τα τρία τέταρτα (3/4), πάνω από 15.000 να είναι γυναίκες, με τις περισσότερες από αυτές να απασχολούνται ως οικιακοί βοηθοί και πολλές από αυτές να είναι εσωτερικές και με τις περισσότερες από αυτές χωρίς χαρτιά.

Αναγνωρίζουμε, βέβαια, εδώ πέρα ότι η Σύμβαση θα διευκολύνει τις συνθήκες απασχόλησης και διαβίωσης των μεταναστών και αυτό για εμάς είναι πολύ σημαντικό, όμως πίσω από τα ωραία λόγια για την κατάργηση της γραφειοκρατίας και τη διευκόλυνση των μεταναστών και των ταξιδιωτών και εδώ τώρα δεν μιλάμε για τουρισμό, μιλάμε για την ανάγκη να μεγαλώσει η δεξαμενή από την οποία θα αντλούνται οδηγοί για τις ανάγκες οδικών μεταφορών από τις επιχειρήσεις των αντίστοιχων χωρών. Έτσι είναι, αυτό εξυπηρετεί, σχεδόν ακούστηκε και από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας. Γιατί, αν σας ένοιαζαν οι άνθρωποι ως άνθρωποι, θα είχατε φροντίσει να έχουν όλα τα απαραίτητα έγγραφα, για παράδειγμα οι γυναίκες που τώρα απασχολούνται σε σπίτια, κυρίως για τη φροντίδα ηλικιωμένων και είναι μη μου πείτε, είναι παράδοξο το να μπορούν να οδηγούν νόμιμα, αλλά να μην εργάζονται νόμιμα.

Ένα τρίτο ζήτημα, όπως αναφέρθηκε, είναι η οδική ασφάλεια και ναι, είναι πάρα πολύ σημαντικό. Οι δείκτες των τροχαίων ωστόσο, οι οποίοι πραγματικά έχουν ξεφύγει στη χώρα μας και η οδική ασφάλεια, είναι ένα πολυπαραγοντικό φαινόμενο και δεν αφορά μόνο στην εκπαίδευση των οδηγών ή στους κανόνες που ισχύουν, προκειμένου να γίνεται αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης. Πρόκειται για ένα τεράστιο ζήτημα και με όσα έχουν αποκαλυφθεί μετά το έγκλημα στα Τέμπη, είναι πια φανερό -στην πλειοψηφία του λαού μας- ότι η ασφάλεια στις μεταφορές, είτε μιλάμε για οδικές, είτε για χερσαίες ή δια άλλου τύπου χερσαίες, δια θαλάσσης ή από αέρος. Από τη μία η ασφάλεια και από την άλλη το καπιταλιστικό κέρδος, όπως αυτό έχει εκδηλωθεί με την απελευθέρωση, με τους εμπορικούς ανταγωνισμούς. Είναι δύο έννοιες ασυμβίβαστες μεταξύ τους, η ασφάλεια και το κέρδος.

Το οδικό δίκτυο -και θα εξηγήσω και με αυτό θα κλείσω- της χώρας μας, είναι σε άθλια κατάσταση. Όλο; Όχι. Υπάρχει η εξαίρεση και είναι οι πανάκριβοι διεθνείς αυτοκινητόδρομοι, που εξυπηρετούν το διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές και αφορά άμεσα τα κέρδη των ομίλων. Για παράδειγμα έχουμε ένα τέτοιο πολύ πρόσφατο, όπου έχουμε πάρα πολλά τροχαία με μεγάλο - με υψηλό φόρο αίματος. Ένα τέτοιο παράδειγμα, είναι το οδικό δίκτυο της Κρήτης. Ο νέος ΒΟΑΚ -που ακόμα να τελειώσει- σχεδιάζεται με βάση τις απαιτήσεις και τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων, όπως και στους υπόλοιπους αυτοκινητόδρομους, η κατασκευή, η διαχείριση και η λειτουργία του, θα πληρωθεί ακριβά από τον ίδιο τον λαό, με τις κρατικές ενισχύσεις που κατευθύνονται προς τους ομίλους, αλλά και τα διόδια, που θα επιβληθούν. Ταυτόχρονα, δεν έχει εξαγγελθεί κανένα ουσιαστικό μέτρο για τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος οδικού δικτύου, την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τη δωρεάν και ασφαλή μετακίνηση του πληθυσμού από και προς τους χώρους δουλειάς, τους χώρους σπουδών κτλ.. Όλα αυτά, σε μία περιοχή όπου ο πληθυσμός πολλαπλασιάζεται κάθε σεζόν λόγω του τουρισμού, με χιλιάδες εργαζόμενους να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο δρόμο για να μετακινηθούν, από και προς την εργασία τους. Τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας, η ασφάλεια των υποδομών, οι τρόποι κατασκευής και λειτουργίας των υποδομών, αφορούν τους πάντες και μάλιστα ανεξάρτητα από την εθνικότητα, ανεξάρτητα από την προέλευση των διπλωμάτων, είτε μιλάμε Ελληνικά, είτε Γεωργιανά.

Με αυτές τις σκέψεις, επιφυλασσόμαστε, για την Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Κυριάκης Σπυρίδων, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Σας ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ», κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πριν προχωρήσω στο σχολιασμό της Ελληνικής Λύσης επί της υπό Κύρωση Σύμβασης, επιτρέψτε μου να σκιαγραφήσω τις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών, αλλά και των δύο λαών, Ελλήνων και Γεωργιανών, κατά τη διάρκεια των ετών, για να κατανοήσουμε και το έδαφος επί του οποίου πρόκειται να εφαρμοστεί η υπό κρίση Συμφωνία.

Οι δεσμοί της Ελλάδας με τη Γεωργία ανάγονται σε πολλούς αιώνες πίσω. Η ελληνική παρουσία στα εδάφη της Γεωργίας ήταν σημαντική. Με βάση την απογραφή του 1989, στη Γεωργία ζούσαν 100.052 Έλληνες. Ο κύριος όγκος τους ζούσε στην Κεντρική Γεωργία. Σημαντικές εστίες των Ελλήνων υπήρξαν η περιοχή της Αμπχαζίας γύρω από το Παραθαλάσσιο Σοκούμι και της Ατζαρίας γύρω από τοΒατούμι. Ήδη από τον 19ο αιώνα θα σημειωθεί μετακίνηση Ελλήνων από τον Μικρασιατικό Πόντο προς τις γεωργιανές περιοχές. Τότε θα δημιουργηθεί η σύγχρονη ελληνική διασπορά.

Στις παραμονές του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου στην Κεντρική Γεωργία, στην Αμπχαζία και στην Ατζαρία, υπήρχαν 42 εκκλησίες, 45 ιερείς και 44 σχολεία με 62 δασκάλους. Από το 1916, όταν ο τουρκικός εθνικισμός άρχισε τη γενοκτονία στο μικρασιατικό χώρο, η Γεωργία υποδέχτηκε τους δεκάδες χιλιάδες Έλληνες πρόσφυγες από τον Πόντο και τα ελληνικά χωριά του Καυκάσου,Καρς και Αρνταχάν. Αμέσως μετά την καταφυγή των διωχθέντων Ελλήνων στα εδάφη της Γεωργίας, συστήθηκε και η Σοβιετική Ένωση, μέρος της οποίας αποτελούσε και η Σοσιαλιστική Δημοκρατία της Γεωργίας, με τους δεκάδες χιλιάδες Ελλήνων να κατοικούν στα εδάφη της. Ωστόσο, η άσχημη οικονομική κατάσταση της Γεωργίας μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης και την ανεξαρτητοποίησή της, συνετέλεσαν στην πληθυσμιακή συρρίκνωση της ελληνικής κοινότητας και στην οικονομική της εξαθλίωση.

Το ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και στις άλλες εθνικές μειονότητες. Πολλοί Έλληνες μετακινήθηκαν μόνιμα στην Ελλάδα, λαμβάνοντας και την ελληνική ιθαγένεια με κριτήριο την καταγωγή τους. Σήμερα, οι εναπομείναντες δεν ξεπερνούν τους 5.500 μόλις. Σημειωτέων, ότι η Ελλάδα και η Γεωργία συνήψαν διπλωματικές σχέσεις το 1992, αμέσως μόλις η Γεωργία έγινε ξανά ανεξάρτητο κράτος. Αντίστοιχα, οι Γεωργιανοί στην Ελλάδα αριθμούν περί τα 27.400 άτομα. Οι περισσότεροι από αυτούς κατοικούν στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Κρήτη.

Όπως αναλύσαμε και προ διμήνου με αφορμή την Κύρωση της αντίστοιχης Συμφωνίας περί ανταλλαγής αδειών οδήγησης με τη Μολδαβία, με την οποία υφίστανται πολλές ομοιότητες, η διαφορά των Ελλήνων της Γεωργίας με τους Γεωργιανούς της Ελλάδας είναι, ότι οι Έλληνες της Γεωργίας έχουν ενσωματωθεί στο γηγενή εκεί πληθυσμό. Είναι δηλαδή Γεωργιανοί ελληνικής καταγωγής, μόνιμοι κάτοικοι, με γεωργιανό διαβατήριο. Αντιθέτως, οι Γεωργιανοί της Ελλάδας είναι μετανάστες με ανανεωμένη άδεια παραμονής ανάλογα με τα ένσημα τα οποία έχουν ως εργαζόμενοι στην Ελλάδα. Δεν είναι Έλληνες. Δεν

έχουν την Ελληνική Ιθαγένεια, ούτε βεβαίως και πολιτικά δικαιώματα και έχουν δικαίωμα διαμονής στην Ελλάδα για όσο χρόνο εργάζονται και μόνο. Μετανάστες Έλληνες πολίτες στη Γεωργία δεν υπάρχουν, πλην του Διπλωματικού Προσωπικού και των περιστασιακά δραστηριοποιούμενων επιχειρηματιών με ελληνική ιθαγένεια, με μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα και με προσωρινή παρουσία στη Γεωργία.

Παράλληλα, πολλοί Γεωργιανοί στην Ελλάδα είναι αφανείς. Δεν εμφανίζονται σε κανένα επίσημο στατιστικό στοιχείο. Εργάζονται στη μαύρη εργασία, κυρίως οι γυναίκες οι οποίες φυλάγουν ηλικιωμένους, ανασφάλιστες και αφανείς, οι οποίες πολλές φορές καταφεύγουν σε γραφεία ευρέσεως εργασίας, στα οποία και δίνουν αναφορά. Μένουν εσώκλειστες στα σπίτια των προσώπων τα οποία φροντίζουν, παίρνουν 800 με 1.000 ευρώ το μήνα, μαύρα, αποδίδουν όσα αποδίδουν στα γραφεία και τα υπόλοιπα τα στέλνουν όλα στη Γεωργία στους εκεί συγγενείς τους. Έτσι δεν προσφέρουν τίποτα απολύτως στο ελληνικό κράτος, ούτε φορολογία, ούτε εισφορές και από την άλλη διαρρέουν τεράστια κεφάλαια αφορολόγητα στη Γεωργία. Διπλή η ζημία, διότι και δεν αποδίδουν τίποτα στο κράτος, αλλά και δεσμεύουν θέσεις εργασίας, από τις οποίες αν εργάζονταν άλλοι, δηλωμένοι στις Αρχές, θα απέδιδαν και φόρους και εισφορές. Πάνω σε αυτά τα πλαίσια, καλούμαστε να συζητήσουμε για την υπό Κύρωση Σύμβαση.

Άρθρο 1ο του σχεδίου νόμου. Η εν λόγω Συμφωνία μεταξύ Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Γεωργίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής των αδειών οδήγησης, η οποία υπογράφηκε στην Αθήνα στις 26 Σεπτεμβρίου του 2024, ενισχύει και διευκολύνει την κινητικότητα και δίνει τη δυνατότητα στις αρμόδιες Ελληνικές Αρχές, να έχουν πλήρη έλεγχο επί της συμμόρφωσης των ξένων οδηγών με τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και επάρκειας δεξιοτήτων.

Ωστόσο, εν προκειμένω, η Ελλάδα οφείλει να διασφαλίσει αφενός, τη γνησιότητα των γεωργιανών αδειών οδήγησης -οι οποίες εμφανίζονται προς επικύρωση- και αφετέρου, ότι αυτές οι γεωργιανές άδειες οδήγησης ελήφθησαν με διαδικασίες διαφανείς και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία της Γεωργίας.

Αντίστοιχα στο άρθρο 1, ορίζεται η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης που έχουν αποκτηθεί στην Ελλάδα και τη Γεωργία και ορίζονται οι εξαιρέσεις. Οι κάτοχοι των αδειών θα μπορούν να τις ανταλλάσσουν, εφόσον έχουν αποκτήσει άδεια διαμονής στην άλλη συμβαλλόμενη χώρα.

Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης η οποία έχει αποκτηθεί στη Γεωργία, μετά την απόκτηση συνήθους διαμονής στη χώρα μας, δεν μπορούν να συνεχίσουν να οδηγούν με την άδεια αυτή. Απαιτείται είτε ανταλλαγή, είτε χορήγηση νέας άδειας οδήγησης μετά από επιτυχή, θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Τούτο, άραγε, σημαίνει ότι η χρονική διάρκεια ισχύος της άδειας οδήγησης ακολουθεί τη διάρκεια ισχύος της άδειας διαμονής; Δηλαδή, όταν λήξει η άδεια διαμονής ενός οδηγού και αυτή δεν ανανεωθεί, παύει αυτοδικαίως και η ισχύς της άδειας οδήγησης του ή αυτή λειτουργεί ανεξάρτητα;

Στο άρθρο 4, το παρόν αναφέρει ότι η ανταλλαγή των αδειών οδήγησης διενεργείται, χωρίς τη διεξαγωγή θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων. Οι αρμόδιες αρχές του συμβαλλόμενου μέρους που πραγματοποιεί την ανταλλαγή ζητούν ιατρικό πιστοποιητικό, το οποίο να αποδεικνύει ότι ο κάτοχος της άδειας οδήγησης είναι από ιατρική άποψη ικανός να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμό οχημάτων. Εν προκειμένω, είναι απολύτως απαραίτητο να διασφαλίζεται ότι ο υποψήφιος οδηγός έχει όντως εξεταστεί από γιατρό της ορισθείσας ειδικότητας και ότι η χορήγηση του πιστοποιητικού δεν αποτελεί απλώς διοικητική προϋπόθεση, αλλά ουσιαστική. Επίσης, για οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας, χρειάζεται να παρέχεται η διασφάλιση ότι θα εξετάζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, προς διασφάλιση ότι η υγεία τους επιτρέπει να οδηγούν με ασφάλεια.

Στο άρθρο 5, με το παρόν άρθρο παρέχεται η δυνατότητα των αρμόδιων αρχών κάθε συμβαλλόμενου μέρους να ζητούν τη μετάφραση των αδειών οδήγησης, που πρόκειται να ανταλλαγούν στην αγγλική γλώσσα και να ζητούν πρόσθετες πληροφορίες από την αρχή του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Ωστόσο, όταν πρόκειται για προσωπικά δεδομένα είναι και δεδομένη η ασφάλεια που πρέπει να παρέχεται τόσο ως προς το ποιες πληροφορίες θα ζητούνται από ποιους και ποιες οδούς θα ακολουθεί η διακίνηση αυτών των πληροφοριών. Είναι σαφές ότι απαιτείται η πλήρης διασφάλιση ασφαλούς διακίνησης και επεξεργασίας των προσωπικών δεδομένων και ο αποκλεισμός κινδύνων ανεπιθύμητης διαρροής τους.

Στο άρθρο 11, στο παρόν ορίζεται το πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας. Δεν καλύπτει την ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, αν αυτή αφορά στην ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που εκδίδονται στο έδαφος του κράτους διαφορετικού από τα συμβαλλόμενα μέρη, τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου, Ισλανδία, Νορβηγία, Λιχτενστάιν. Χρειάζεται να διασφαλιστεί πλήρως ότι δεν θα χρησιμοποιηθεί αυτή η διαδικασία με πλάγιο τρόπο, ώστε να καλύψει και άδειες οδήγησης, οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της συγκεκριμένης Συμφωνίας, αλλά αποβλέπουν σε άλλους σκοπούς.

Η πλάγια εφαρμογή διατάξεων ονομάζεται καταστρατήγηση κανόνων δικαίου και παρότι δεν παραβιάζει το γράμμα των διατάξεων, δεν είναι δηλαδή, ως διαδικασία παράνομη. Ωστόσο, η πλάγια χρήση της συνήθως αποσκοπεί σε ευόδωση σκοτεινών σκοπών εκμεταλλευόμενη κενά, είτε ασάφειες του νόμου. Αυτό θα πρέπει να προβλεφθεί να ελέγχεται τακτικώς και επαρκώς και να αποκλείει κάθε ενδεχόμενο εμφάνισης φαινομένων καταστρατήγησης των κανόνων της παρούσας Συμφωνίας, η οποία οφείλει να αποσκοπεί αποκλειστικά και μόνο στο σκοπό του άρθρου 1.

Η γεωγραφική θέση της Γεωργίας είναι στρατηγικής σημασίας. Βρίσκεται στην ανατολική εσχατιά της Ευρώπης, στα νότια εδάφη του Καυκάσου μεταξύ Ευξείνου Πόντου και Κασπίας Θάλασσας, στα σύνορα Ευρώπης και Ασίας. Κατ’ άλλους, η Γεωργία, θεωρείται ασιατική χώρα, μιας και η Τουρκία, η οποία θεωρείται γεωγραφικά ως Ασία, βρίσκεται εξ’ ολοκλήρου στα δυτικά της Γεωργίας. Ωστόσο, ύστερα και από τη σοβιετική ιστορία της έχει αναπτύξει σαφώς ευρωπαϊκό προσανατολισμό, με τη συμμετοχή της σε ευρωπαϊκές αθλητικές, πολιτισμικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, με την προσχώρησή της σε ευρωπαϊκές συμβάσεις, όπως, εν προκειμένω, η Σύμβαση της Βιέννης του 1968 για την οδική κυκλοφορία.

Οι βασικότεροι τομείς στους οποίους συνεργάζεται η Ελλάδα και η Γεωργία βάσει διμερών συμβάσεων είναι ο πολιτισμός, η παιδεία, η οικονομία, οι επενδύσεις, οι μεταφορές, η ναυτιλία, η νομική βοήθεια, τα τελωνεία, οι τηλεπικοινωνίες και τα προξενικά θέματα.

Οι πολιτικές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών, βασίζονται αφενός στο ενδιαφέρον της Ελλάδας να διατηρήσει δυνατούς δεσμούς με τη στρατηγικά σημαντική περιοχή του νοτίου Καυκάσου και της Μαύρης Θάλασσας, αφετέρου το αντίστοιχο ενδιαφέρον της Γεωργίας να ενταχθεί στο μέλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια της σαφούς επιλογής της για κατεύθυνση της χώρας προς το ευρωπαϊκό και όχι ασιατικό μέλλον.

Σύμφωνα με σχετικά δημοσιεύματα, ο Υπουργός Εσωτερικών της Γεωργίας, κατά την υπογραφή της Συμφωνίας, δήλωσε πως είναι σημαντικό το ότι η Ελλάδα είναι το τρίτο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά την Ιρλανδία και την Ισπανία, που υπέγραψε τη Συμφωνία για την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των εθνικών αδειών οδήγησης με τη Γεωργία. Επίσης, εξέφρασε την ικανοποίησή του για την προσφορά τεχνογνωσίας από την ελληνική πλευρά στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πορείας της Γεωργίας.

Έτσι, εν προκειμένω, όσον αφορά στην παρούσα Σύμβαση, η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι είναι αναμενόμενη. Ωστόσο χρειάζεται, όπως αναπτύξαμε ιδιαίτερη προσοχή, σε όσα θέματα εξαρτώνται από διαδικασίες οι οποίες οφείλουν να είναι διαφανείς και απόλυτα νόμιμες, χωρίς πλάγιες λύσεις. Ως εκ τούτου, η Ελληνική Λύση επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «[ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ "ΝΙΚΗ"](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=9e275abe-1371-4c1c-8fa5-b0340109fbae)», ο κύριος Κομνηνός Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «**[**ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ "ΝΙΚΗ"**](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=9e275abe-1371-4c1c-8fa5-b0340109fbae)**»):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Καταρχάς, και εγώ να ευχηθώ στον κύριο Υπουργό καλή επιτυχία στο ευθυνοφόρο έργο του.

Για την παρούσα Σύμβαση, όπως ειπώθηκε και από τους συναδέλφους, πρόκειται για μια τυπική κύρωση της εν λόγω συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Γεωργίας, η οποία υπογράφηκε στις 26 Σεπτεμβρίου του 2024 και ρυθμίζει την αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή των αδειών οδήγησης μεταξύ των δύο χωρών.

Συγκεκριμένα, προκειμένου να διευκολυνθεί η οδική κυκλοφορία και να εξασφαλιστεί η μετακίνηση των πολιτών μεταξύ των δύο χωρών, αποφασίστηκε, πέρα από την αμοιβαία αναγνώριση που ήδη προβλέπεται βάσει της Σύμβασης της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία του 1968, να δοθεί και η δυνατότητα ανταλλαγής αδειών οδήγησης μεταξύ των δύο κρατών, μετά από την απόκτηση άδειας διαμονής των κατόχων τους στο άλλο κράτος.

Εμείς δεν έχουμε λόγο σοβαρό να διαφωνήσουμε. Ίσα ίσα, με τη Γεωργία μας συνδέουν δεσμοί εξ’ αίματος -θα λέγαμε- και παραδοσιακοί δεσμοί φιλίας αφού η ελληνική παρουσία στη Γεωργία είναι έντονη από την αρχαιότητα, αλλά και με τους δεκάδες χιλιάδες Έλληνες πρόσφυγες που εγκαταστάθηκαν στη Γεωργία από τον Πόντο, και στα ελληνικά χωριά του Καυκάσου. Σήμερα, ο αριθμός των πολιτών ελληνικής καταγωγής που διαμένουν στη Γεωργία ανέρχεται γύρω στις 15.000. Οι περισσότεροι έχουν έλθει εδώ στην Ελλάδα που τη θεωρούσαν πατρίδα. Γι’ αυτό αλλά και για λόγους προφανώς γεωπολιτικούς, η Ελλάδα θα έπρεπε να επιδιώκει και ισχυρότερους δεσμούς ακόμα με τη Γεωργία και να έχει και προξενεία σε περισσότερες περιοχές και όχι μόνο στην Τιφλίδα.

Επιστρέφοντας στη Συμφωνία, να πω μόνο ότι θα πρέπει να τηρείται η εθνική νομοθεσία κατά το διάστημα διαμονής των πολιτών της Γεωργίας στην Ελλάδα. Δηλαδή, ως προς την ανανέωση των διπλωμάτων σε περίπτωση που το ηλικιακό όριο συμπίπτει χρονικά με τον χρόνο παραμονής των κατόχων του διπλώματος στην Ελλάδα, όπως ισχύει για όλους τους Έλληνες πολίτες που οδηγούν.

Βέβαια, για να πω την αλήθεια, δεν ξέρω αν οι πολίτες της Γεωργίας ερχόμενοι στη χώρα μας ή όταν εμείς πάμε εκεί, θα είναι ασφαλείς. Αυτό το αναφέρω, γιατί μας λέτε ότι η Συμφωνία αυτή, εκτός από το να διευκολυνθεί η οδική κυκλοφορία των πολιτών των δύο χωρών, αντιμετωπίζει και το ζήτημα για ανάγκη βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Όμως, αμφιβάλλω αν πρόκειται για βελτίωση της οδικής ασφάλειας όταν η χώρα μας δυστυχώς σπάει το ένα μετά το άλλο τα μακάβρια ρεκόρ νεκρών στην άσφαλτο. Σύμφωνα με τον πανελλήνιο σύλλογο «SOS Τροχαία Εγκλήματα» το 2024 ξεπεράσαμε τους 637 νεκρούς. Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε στις 4 Μαρτίου η ΕΛΣΤΑΤ και τα οποία είναι προσωρινά. Διότι, ο τελικός αριθμός θα ανακοινωθεί περίπου σε ένα χρόνο και θα είναι μεγαλύτερος αφού θα περιλαμβάνει και θύματα που κατέληξαν αργότερα και όχι τη στιγμή του συμβάντος.

Επίσης, στα οριστικά στοιχεία περιλαμβάνονται μόνο τα θύματα που έφυγαν από τη ζωή εντός 30 ημερών μετά το συμβάν. Αν επέζησαν 31 μέρες ή περισσότερο, οι αρμόδιοι πανευρωπαϊκά έχουν συμφωνήσει να μην τους καταγράφουν ως «νεκρούς από τροχαία», σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει ο σύλλογος «SOS Τροχαία Εγκλήματα».

Η οδική συμπεριφορά είναι ζήτημα παιδείας και ο λαός μας πάσχει σ αυτό σε μεγάλο βαθμό. Το έχουμε συζητήσει πάρα πολλές φορές, επειδή τυγχάνει να συμμετέχω και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Παρόλα αυτά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σε αυτό κωλυσιεργεί θα λέγαμε. Ο πρώην Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Βασίλης Οικονόμου, μας είχε πει στη συνεδρίαση της Επιτροπής για την κύρωση αντίστοιχης Σύμβασης μεταξύ Ελλάδας και Μολδαβίας - στις αρχές Φεβρουαρίου ήταν - ότι «ο καινούργιος ΚΟΚ έρχεται» και ότι «μέχρι τα μέσα Φεβρουαρίου θα είναι ο νέος Κώδικας στη Βουλή, για να το συζητήσουμε και να τον ψηφίσουμε». Παρόλα αυτά, πέρασε ο Φεβρουάριος, ήρθε και ο Απρίλιος και ακόμα περιμένουμε τον καινούργιο Κώδικα.

Επίσης, μας είπε ότι θα προχωρήσει άμεσα στην υλοποίηση του νόμου για τις φορητές κάμερες την ώρα της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, όταν εξετάζονται για να πάρουν το δίπλωμα. Το είχαμε θέσει και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας αυτό το θέμα που είναι πολύ σημαντικό. Τι γίνεται; Θα πρέπει, επιτέλους, να δοθεί ένα τέλος στις αθέμιτες πρακτικές που έχουν παρατηρηθεί στο παρελθόν. Θα πρέπει το σύστημα να λειτουργεί με διαφανείς διαδικασίες και οι υποψήφιοι οδηγοί θα πρέπει να κατανοήσουν ότι αναλαμβάνουν την ευθύνη να οδηγούν.

Εδώ, μιλάμε για ευθύνες και, φυσικά, όχι σαν τις ευθύνες που δεν αναλαμβάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και αναφέρομαι στο έγκλημα των Τεμπών με τον πρώην Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργό που «το βάζει στα πόδια» καταθέτοντας ένα υπόμνημα λιγότερο από 200 λέξεις, με το οποίο μας λέει ότι είναι αθώος. Λοιπόν, δε θα επεκταθώ.

Επιφυλασσόμαστε για την τελική τοποθέτησή μας στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», η κυρία Γεωργία Κεφαλά, έχει το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Να ευχηθούμε κι εμείς καλή επιτυχία στον κ. Κυρανάκη. Είμαστε σίγουροι ότι οι πολίτες βλέπουν με θετικό μάτι το ότι υπάρχει ένας νέος άνθρωπος σε μια θέση ευθύνης. Παρόλη την παραδοχή σε επίκαιρη της ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ότι «δε γνωρίζετε απόλυτα το χαρτοφυλάκιό σας», όμως είμαστε σίγουροι ότι θα κάνετε ό,τι καλύτερο μπορείτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πρώτη μέρα είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ναι, ακριβώς, την πρώτη μέρα. Συμβαίνει να μη γνωρίζει κάποιος και δεν είναι κακό, να θέλει να μάθει. Απλά, μας κάνει εντύπωση η επιλογή. Τέλος πάντων, να μην επεκταθούμε σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση.

Ένα άλλο θέμα που θα ήθελα να επισημάνω, για τη διαδικασία που συμβαίνουν οι κυρώσεις να συζητιούνται μέσα στη Βουλή, έχω την εντύπωση από τη δίχρονη εμπειρία που έχω - που δεν είναι μεγάλη - ότι καμία κύρωση που έχει έρθει εδώ, στη Βουλή, δεν έχει αλλάξει μετά από διαδικασία συζήτησης. Φαντάζομαι ότι κάπως έτσι θα είναι τα πράγματα, αλλά μου κάνει πάρα πολύ εντύπωση αυτό, γιατί ενώ βρίσκουμε έναν ωραίο τίτλο, πάνω στον οποίο όλοι θέλουμε να συζητήσουμε και όλοι θέλουμε να δούμε διμερείς συμφωνίες να προχωρούν και να ερχόμαστε και να ανταλλάσσουμε τεχνογνωσία και φιλική διάθεση μαζί με άλλες χώρες, παρόλα αυτά βλέπουμε μια πρόχειρη αντιμετώπιση στον τρόπο που στήνουμε αυτές τις κυρώσεις και υπάρχει πάντα ανοιχτό το ενδεχόμενο, αυτές οι κυρώσεις να διορθώνονται και να αλλάζουν στην πορεία, χωρίς όμως, να έχει εγκριθεί αυτό τελικά, από τη Βουλή. Δηλαδή, είναι μάλλον τυπική η διαδικασία ενώ, πραγματικά θα μπορούσε να μην είναι έτσι αλλά να είναι λίγο πιο ουσιαστική η συζήτηση που κάνουμε εδώ.

Υπάρχει, αυτό το συγκεκριμένο θέμα που θα σηματοδοτήσει την εκκίνηση της Συμφωνίας, με ανοιχτό το ενδεχόμενο βελτίωσής της στην πορεία, ενώ θα μπορούσαμε να κάνουμε μια πολύ καλύτερη αρχή.

Έχουμε, ήδη, αρκετή εμπειρία στις διμερείς συμφωνίες, αλλά υπάρχουν και διεθνώς παραδείγματα που μπορούν να μας βοηθήσουν. Παρ’ όλα αυτά, διαλέγουμε τον τρόπο της βελτίωσης καθοδόν, με αποτέλεσμα να προχωράμε σε συμφωνίες που δεν έχουν κυρωθεί.

Το άρθρο 12, για παράδειγμα, παρέχει τη δυνατότητα για τροποποίηση της συμφωνίας με αμοιβαία γραπτή συγκατάθεση, χωρίς καν να διευκρινίζει με ποιες διαδικασίες θα γίνει αυτό. Βέβαια, όλοι θέλουμε την ευελιξία στις αλλαγές της συμφωνίας, γιατί τα πράγματα αλλάζουν στην πορεία. Εάν όμως, οι τροποποιήσεις εφαρμόζονται χωρίς σαφή διαδικασία, φυσικά θα υπάρχουν και νομικές αβεβαιότητες και εφαρμογές που θα αντιμετωπίζονται διαφορετικά σε κάθε χώρα ή θα εφαρμόζονται καθυστερημένα, αλλά και προσθήκες, που δεν έχουν εγκριθεί τελικά από τη Βουλή.

Για παράδειγμα, γιατί βάζουμε την τροχοπέδη των ιατρικών εξετάσεων στη Συμφωνία; Εφόσον έχουμε ανάλογα παραδείγματα χωρών, που σε διμερείς συμφωνίες όπως στη διμερή Συμφωνία Κίνας – Γαλλίας, έχουν απλοποιημένες διαδικασίες όπου οι κάτοικοι μπορούν να οδηγούν ή να ανταλλάσσουν τα διπλώματα τους, χωρίς να υποβληθούν σε επιπλέον εξετάσεις, εφόσον βέβαια πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Αυτό απλοποιεί τη διαδικασία για ορισμένες ομάδες, όπως των προσωρινών κατοίκων, των φοιτητών, διευκολύνοντας έτσι την κινητικότητα και μειώνοντας τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Πολλοί έρχονται για εργασία - όπως ξέρουμε και ανέφεραν κι άλλοι συνάδελφοι - που χρειάζονται πρόσβαση σε όχημα άμεσα και προφανώς, είναι ελεγμένοι και στη χώρα τους. Μάλιστα, υπάρχουν πολλοί εργαζόμενοι χωρίς χαρτιά -όπως επισήμαναν επαναλαμβάνω κι άλλοι- αλλά έχουν ένα εγκεκριμένο δίπλωμα οδήγησης. Θα μπορούσε να υπάρξει η εισαγωγή μιας διαδικασίας, όπου η ιατρική εξέταση να γίνεται μόνο κατόπιν αιτήματος, εάν υπάρχουν συγκεκριμένες ενδείξεις ή ανησυχίες λόγω ηλικίας ή βεβαρημένου ιατρικού ιστορικού.

Η ηλικία επίσης, έχει ένα ζήτημα στο θέμα της εναρμόνισης των δύο χωρών, στους περιορισμούς που εφαρμόζονται σε κάθε χώρα για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων και τα επιτρεπόμενα ηλικιακά όρια. Υπάρχει σύγχυση και ανισότητα και σ’ αυτό το πεδίο.

Εν κατακλείδι, υπάρχει πολυπλοκότητα στις διαδικασίες ανταλλαγής, στην επικύρωση και στη μετάφραση. Ακόμα και η ανυπαρξία φορέων ή έστω μιας κεντρικής υπηρεσίας που θα ασχολείται με αυτές τις διαδικασίες και τον έλεγχο τους και η εν τέλει εναπόθεση της ανταλλαγής πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές και μέσω διπλωματικών ή άλλων επίσημων καναλιών, θα δημιουργεί πάντα καθυστερήσεις και γραφειοκρατία, ενώ δεν είναι απαραίτητο να γίνεται έτσι.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, θα ήταν μια καλή ευκαιρία αυτή η συνεργασία με μια άλλη χώρα, να μπορούσε να μας δώσει κι άλλες σημαντικές πληροφορίες στο θέμα της οδικής ασφάλειας -όπως ανέφεραν κι άλλοι- που τόσο ταλαιπωρεί τη χώρα μας. Για παράδειγμα, η δημιουργία μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας για άμεση και ασφαλή ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης, που θα περιλάμβανε μια διαδικασία επιβεβαίωσης της γνησιότητας των εγγράφων, αλλά και γενικές πληροφορίες για την οδική ασφάλεια και τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στις δύο χώρες, η οποία πιστεύουμε ότι σαφώς θα ήταν χρησιμότατη. Όμως, δεν το βλέπουμε να γίνεται και τα ατυχήματα στο μεγαλύτερο ποσοστό, δε συμβαίνουν επειδή έχουν ιατρικά προβλήματα οι οδηγοί. Αντίθετα, συμβαίνουν από παραβιάσεις του ΚΟΚ, από χρήση κινητού, από ταχύτητα, από αλκοόλ - πολύ ορθά έχετε αυξήσει και τους ελέγχους - από καιρικά φαινόμενα και από την κακή κατάσταση των οχημάτων και του οδοστρώματος.

Φυσικά, να σημειώσουμε σ’ αυτή την αναφορά και τα κυκλώματα παράνομης απόκτησης ακόμα και επαγγελματικών αδειών, που ήρθαν στο φως μετά από καταγγελίες στην Εθνική Αρχή Διαφάνειας, γεγονός που έχει τεράστιες εκτάσεις και δεν υπάρχει αποτελεσματική αντιμετώπιση.

Θα μπορούσε, να υπάρχει συνεργασία – επαναλαμβάνουμε - των χωρών και για την ασφάλεια και για την ενημέρωση. Ακόμη και συνεργασία στην αντιμετώπιση του τραύματος – γιατί, όχι - που τόσο χαρακτηριστικά σε πρόσφατα συνέδρια που γίνονται, ονομάστηκε ως επιδημία, καθώς είναι αυτό που σκοτώνει το δυναμικό και νεαρό μέρος του πληθυσμού. Τους ανθρώπους, δηλαδή, που εργάζονται και φυσικά κινδυνεύουν από κάποιο ατύχημα και τους ανθρώπους που οδηγούν, κυκλοφορούν, ονειρεύονται και είναι το παραγωγικό δυναμικό της χώρας. Μιλάμε για ηλικίες από ενός έτους έως 45 ετών.

Αυτό συμβαίνει παγκοσμίως, πόσο μάλλον στην Ελλάδα που είμαστε τόσο πίσω στο θέμα αυτό. Κανένα σύστημα σε προνοσοκομειακό, διανοσοκομειακό και μετανοσοκομειακό επίπεδο και κανένα σύστημα στην εκπαίδευση χειρουργικού τραύματος επίσης. Έχουμε κάνει μια αρχή με το νομοσχέδιο για το τραύμα, αλλά πραγματικά είμαστε πάρα πολύ πίσω, όπως είμαστε πίσω και στην πρωτογενή διακομιδή. Στη Γεωργία -όπως πληροφορούμαστε- βρίσκονται σε διαδικασία αξιοποίησης ενός ευρωπαϊκού κονδυλίου της τάξης των 50 εκατομμυρίων ευρώ για να καθιερώσουν ένα σύστημα κρατικής υποστήριξης αεροδιακομιδών για επείγουσες καταστάσεις, που θα ολοκληρωθεί -όπως διαβάζουμε- τον Ιούλιο του 2026. Εμείς ακόμα αναφέρουμε, ότι πάμε να κάνουμε κάτι το οποίο δεν έχουμε ξεκινήσει καν. Από την αρχή του, έχουμε διαφωνίες για τις βάσεις που θα τα κάνουμε, συζητάμε με το ΕΚΑΒ και δε βρίσκουμε άκρη. Εύχομαι πραγματικά να γίνει και στη χώρα μας όσο πιο σύντομα γίνεται, γιατί πραγματικά δεν έχουμε να επιδείξουμε τίποτα σε αυτό τον τομέα και το ζήτημα είναι να προστατεύσουμε όχι μόνο τους πολίτες της Γεωργίας που έρχονται εδώ να οδηγήσουν στη χώρα μας, αλλά και όλους τους τουρίστες που έρχονται να την επισκεφθούν και δεν ξέρουν σε τι συνθήκες έρχονται και βέβαια τους πολίτες της δικής μας χώρας. Θα έπρεπε με όλους τους τρόπους και τα μέσα, να προσπαθήσουμε μέσω όλων των οδών να αλλάξουμε τη νοοτροπία που οδηγεί όχι μόνο στην ετήσια σφαγή που παρακολουθούμε στους δρόμους, αλλά και στο να μειώσουμε σημαντικά το χρόνο και τον τρόπο που αντιμετωπίζουμε το τραύμα, την οδηγική συμπεριφορά, αλλά και την παρανομία στην χώρα μας. Ξέρω ότι έρχεται ένα νομοσχέδιο για την αλλαγή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Θα τα πούμε εκεί εκτενέστερα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ. Τέλος, τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ, ο κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ**): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα ευχηθώ και πάλι και στον κ. Υφυπουργό και σε εσάς, καλή αρχή και ελπίζω να υπάρχουν καλύτερες συνθήκες για νομοθέτηση. Δυστυχώς βέβαια, από όλα αυτά που ψηφίζουμε τα περισσότερα τα στέλνει η μάνα Ευρώπη και η υπερπρωθυπουργός μας, κυρία Φον Ντερ Λάιεν και δεν λέω για τη σύμβαση αυτή, λέγω γενικά για τα νομοσχέδια.

Θα αναφερθώ και εγώ στο εμπορικό θέμα που έχει ανοίξει με τους δασμούς της Αμερικής, που βλέπουμε την Ευρώπη κλαίουσα τώρα και πολλούς οικονομολόγους να λένε ότι η Ελλάδα θα έχει λιγότερες επιπτώσεις με το 2,1% των εξαγωγών που είναι λάδι, φέτα κτλ. και δε νομίζουμε να έχει επίπτωση το να ανέβει για τους Αμερικανούς 2 ευρώ ή 3 ευρώ η φέτα. Όποιος την αγόραζε, θα την παίρνει πάντα. Το θέμα είναι ότι εμείς δε φωνάξαμε ποτέ σαν Ευρώπη και σαν Ελλάδα, όταν εκεί που έχουμε μεγαλύτερη επίπτωση όταν έγινε το εμπάργκο αυτό και οι μεγάλες επιπτώσεις που είχε η επέμβαση της Ρωσίας στην Ουκρανία, όταν δηλαδή, επέβαλαν ένα σωρό κόφτες και επιβολές στη Ρωσία. Η Ελλάδα είχε μεγάλη σχέση με τη Ρωσία είτε στον τουρισμό, είτε σε ανταλλαγές προϊόντων, κηπευτικών, αγροκηπευτικών, σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από την Αμερική. Κανένας όμως, δεν είπε κουβέντα τότε για έναν πόλεμο που γινόταν στην Ουκρανία, που εμείς επιβάλαμε ένα σωρό επιβολές. Ό,τι σκέφτηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι φωστήρες της τα επιβάλαμε και φάνηκε ποιος ζημιώθηκε στο τέλος και στο πετρέλαιο, στο φωταέριο και σε όλα. Η Ρωσία έγινε τρεις φορές πλουσιότερη και οι ευρωπαϊκές χώρες τα «βρήκαν μπαστούνια» στην οικονομία τους και στα προβλήματα που επέφερε αυτό στους πολίτες τους. Μιας και μιλάμε και για αυτό, κανένας δεν αναφέρεται στο ότι μετά την επιβολή αυτών των δασμών του Τραμπ, το πετρέλαιο έπεσε, πήγε στα 60 δολάρια το βαρέλι. Έχει τη μικρότερη τιμή στα τελευταία 10 χρόνια. Κανένας δε μιλάει γι’ αυτό και φυσικά είμαστε σίγουροι ότι δεν πρόκειται να περάσει και στις τιμές του πετρελαίου εδώ. Να δούμε δηλαδή, να χαμηλώνει η τιμή στην Ελλάδα, γιατί ό,τι ανεβαίνει, ανεβαίνει για να μείνει ψηλά και μέχρι να ανεβεί ξανά.

Αυτό είναι μια μεγάλη νίκη, που έκανε έναντι όλων αυτών των ολιγαρχών που βρίσκονται πίσω από τις μεγάλες χώρες της Ε.Ε., να μην κοροϊδευόμαστε. Για την αγροτική πολιτική μιλάμε συνέχεια και αναφερόμαστε στην πράσινη ανάπτυξη που καταστρέφει την ευρωπαϊκή και την ελληνική πρωτογενή παραγωγή. Ενώ και εμείς θα λέγαμε ότι είμαστε «ψεκασμένοι» ως γνωστόν, γιατί δε μιλάμε κατά της πράσινης ανάπτυξης, μέχρι που μίλησε προχθές ο πρώην πρωθυπουργός Καραμανλής και είπε το ίδιο πράγμα. Είπε σε συνέδριο αγροτών ότι η πράσινη πολιτική της Ε.Ε. καταστρέφει την αγροτική παραγωγή μας. Γιατί είναι πραγματικότητα αυτά. Έτσι και στο εμπορικό θέμα με τους δασμούς, κύριε Υπουργέ, έχετε δει στην Ευρώπη και στην Ελλάδα αμερικανικά προϊόντα; Δεν υπάρχουν, γιατί είναι πολύ υψηλοί οι δασμοί. Κανείς δεν αγοράζει, κανένας εισαγωγέας δε φέρνει αμερικάνικα προϊόντα, τα οποία εάν έχουν κατασκευαστεί στην Αμερική σε ένα 90% έχουν υψηλή ποιότητα παραγωγής. Δεν τα φέρνουν όμως, για τα αντίστοιχα κινέζικα που φέρνουν εδώ ή τα ταϊβανέζικα ή οτιδήποτε άλλο είναι 5 φορές φθηνότερα.

Η Ευρώπη, που αντιμετωπίζει με τεράστιους δασμούς στην Αμερική τόσα χρόνια φωνάζει τώρα, επειδή η Αμερική κάνει σε μικρότερο βαθμό το ίδιο που κάνει η Ευρώπη. Καλά να τους κάνει λοιπόν. Ας προσαρμοστούν στις πολιτικές και ας αφήσουν τα ψεύτικα κλάματα οι ευρωπαίοι οικονομολόγοι και οι συν αυτώ. Εμείς πιστεύουμε ότι στην Ελλάδα θα βρεθεί η τομή για τα προϊόντα που εξάγουμε, γιατί όπως είπαμε είναι λίγα, δεν έχουμε ούτε βαριά βιομηχανία, ούτε τίποτα. Εν πάση περιπτώσει, είδαμε ότι 50 χώρες τώρα του κόσμου, κάθονται στο τραπέζι να διαπραγματευτούν με την Αμερική, 50 από αυτές που θίγονται μετά τις αυξήσεις αυτές. Δεν είναι άσπρο μαύρο όλα αυτά που προσπαθούν οι προπαγανδιστές, που ακόμα κλαίνε γιατί έχασε ο Μπάιντεν, να μας πείσουν ότι θα καταστραφεί η Ευρώπη, θα καταστραφεί η Αμερική και όλα αυτά τα παραμύθια. Έχει επιλέξει την ελεγχόμενη ύφεση ο Τραμπ και μια χαρά φαίνεται να το πετυχαίνει αυτό. Εδώ μας λένε, ότι έπεσε το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Όλα τα ψέματα μαζεμένα.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο τώρα αυτό, μιας και τα είπαμε. Ένα νομοσχέδιο παρόμοιο ψηφίσαμε με τη Μολδαβία, μια Σύμβαση μάλλον. Εμείς είμαστε υπέρ, δεν έχουμε λόγο να το αντικρίσουμε. Βασικά, να πούμε ότι το πρόβλημα μας δεν είναι αν τελικά τα δελτία οδήγησης που θα έρθουν από έξω είναι καλά ή αν έχουν μάθει σωστά να οδηγούν ή αν είναι ισάξια των ελληνικών, τη στιγμή που βλέπουμε εδώ με τα δικά μας ελληνικά δελτία οδήγησης να βγαίνουν υπέρ car στη Συγγρού και να οδηγούν με 300 χιλιόμετρα την ώρα. Τι να πει κανείς πλέον όταν λείπει η οδική αντίληψη και η αντίληψη του πολίτη ότι βγαίνει με ένα αυτοκίνητο βόμβα με 300 χιλιόμετρα. Τι να το κάνεις; Τι δίπλωμα να έχει πάρει αυτός ο άνθρωπος στην Ελλάδα, στην Ουκρανία, στη Ρουμανία; Ό,τι και να πάρεις, δεν είναι το δίπλωμα, αλλά ο άνθρωπος είναι ο οποίος δημιουργεί τα προβλήματα. Ελπίζουμε ότι τα διπλώματα αυτά που έρχονται από εκεί είναι ελεγχόμενα πλέον, γιατί ελέγχεται αν υπάρχουν πλαστογραφημένα ή όχι. Πλέον ζούμε στο 2025. Το 2000 μέχρι και το 2010, υπήρχαν πολλά θέματα, ειδικά και με την Γεωργία και τη Μολδαβία, αλλά έχει προχωρήσει πάρα πολύ εκεί και δε θα φτάσουμε τώρα να πούμε ποιος ωφελείται περισσότερο η Ελλάδα ή η Γεωργία. Είναι κάτι το οποίο είναι αμοιβαίο. Είμαστε υπέρ και ας γίνει και με πολλές χώρες.

Το θέμα είναι αυτό. Επειδή ενημερώθηκα ότι θα φέρετε και το νομοσχέδιο αυτό για την οδική συμπεριφορά και για τον κώδικα, θα πρέπει να προσέξουμε πολύ σε αυτά τα θέματα, σαν αυτό που έθιξα. Τουλάχιστον να βγάζουμε από την κυκλοφορία τους οδηγούς αυτούς, εάν μπορούμε. Εάν στον αστικό ιστό, κύριε Υπουργέ, πηγαίνει όχι με 300, αλλά με 180 χιλιόμετρα στη Συγγρού ή με 120 είναι εν δυνάμει δολοφόνοι. Γιατί πόσα παιδάκια, πόσες γυναίκες έχουν βρεθεί θύματα ασυνείδητων δολοφόνων, οι οποίοι δεν διαφέρουν σε τίποτα από τους δολοφόνους. Δε δέχομαι ότι αν πάει τρία λεπτά νωρίτερα ένας τύπος σαν κι αυτούς θα κερδίσει κάτι στη ζωή του, αλλά βγαίνει για να δολοφονήσει κόσμο. Είχαμε 650 θύματα από ατυχήματα πέρσι, 600 με 700 κάθε χρόνο. Αυτό είναι ένας φόρος που πληρώνουμε αίματος κάθε χρόνο. Θα πρέπει να τιμωρείται αυστηρότατα, να αφαιρούμε τα διπλώματα και ει δυνατόν να υπάρχει σε τέτοιες περιπτώσεις πάνω από 200 χιλιόμετρα ή 180 να υπάρχει και φυλάκιση, χωρίς δικαίωμα εξαγοράς γι’ αυτούς τους τύπους, που νομίζουν ότι μόνο επειδή έχουν χρήματα μπορούν να φέρουν ένα αυτοκίνητο μισού εκατομμυρίου και να τρέχουν μέσα στην Αθήνα σαν τρελοί. Δεν είναι αεροπλάνο, ούτε είναι αεροδρόμια οι δρόμοι μας.

Θα πρέπει να είμαστε πολύ αυστηροί σε αυτό και όχι μόνο να θεσμοθετήσουμε να πάει στα 30 χιλιόμετρα εντός πόλεως το όριο, που βλέπουμε στη ουσία κανείς δε σέβεται, ούτε τα αυτοκίνητα θα μπορούν να πηγαίνουν σε τέτοιες ταχύτητες. Είναι θέμα οδικής συμπεριφοράς, αντίληψης και κοινωνικής συνείδησης. Αυτά πρέπει να δούμε, να αντιληφθούν οι Έλληνες και όλα τα άλλα τα βρίσκουμε. Το δίπλωμα ένα χαρτάκι είναι, δεν είναι τίποτα, μια κάρτα είναι. Η συμπεριφορά είναι των ανθρώπων και πως σκέφτονται και πως βλέπουν την πολιτεία και τους άλλους ανθρώπους.

Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, απλά για να κάνουμε και εκεί μια συζήτηση. Είμαστε αρχικά θετικοί.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Κυρανάκης, έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ και τους συναδέλφους που με καλωσορίζουν σε αυτή την Επιτροπή, που για πρώτη φορά παραβρίσκομαι. Τόσο από τη θέση του μέλους της Κυβέρνησης, όσο και από τη θέση του Βουλευτή, δεν είχα την τύχη να συμμετάσχω μέχρι στιγμής.

Το σχέδιο νόμου, το οποίο αναμένεται να ψηφίσουμε αύριο στην Ολομέλεια, όπως αντιλαμβάνεστε όλοι, έχει απολύτως τυπικό χαρακτήρα. Χαίρομαι που υπάρχει σύμπνοια και κατανόηση για τον χαρακτήρα αυτών των διατάξεων. Προφανώς, το να μπορούμε να λειτουργούμε είτε με την αναγνώριση του διπλώματος στη Γεωργία, είτε με την ανταλλαγή στους χρόνους που προβλέπονται μέσα στις διατάξεις και στη διεθνή συμφωνία, είναι κάτι το οποίο θα διευκολύνει τους πολίτες και των δύο κρατών. Οπότε, θα σταθώ μόνο σε κάποιες από τις παρατηρήσεις, τις οποίες άκουσα από την Αντιπολίτευση.

Ο κ. Μεϊκόπουλος, από τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ανάφερε και δικαιολογημένα το χρόνο ενημέρωσης ο οποίος πρέπει να προβλεφθεί. Αυτός θα προβλέπεται με Κοινή Υπουργική Απόφαση. Άρα, θα ρυθμιστεί με δευτερογενή νομοθεσία. Στο ζήτημα του GDPR, έχετε απόλυτο δίκιο και πιστεύω ότι πρέπει να οριστεί κάτι επιπλέον. Οπότε, μαζί με τους συνεργάτες μου, θα επανέλθουμε αύριο στην Ολομέλεια με μία συγκεκριμένη πρόταση.

Στο γενικό πλαίσιο των αναφορών που έγιναν για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να αναφέρω απλά ότι προφανώς η διαβούλευση ήταν εκτενέστατη και έχει ολοκληρωθεί. Τα περισσότερα από τα σχόλια, τα οποία συγκέντρωσαν μεγάλη στήριξη στη διαδικασίας της διαβούλευσης, έχουν ενσωματωθεί μέσα στο σχέδιο νόμου. Ωστόσο, επιλέξαμε, ακριβώς επειδή πλέον το νομοσχέδιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έχει γίνει αρκετά εκτενές και μέχρι τώρα είχε διαμορφωθεί υπό τη μορφή των τροποποιήσεων σε παλαιότερες, διάσπαρτες διατάξεις, να φέρουμε το νομοσχέδιο σε μορφή κώδικα. Αυτό διότι, θέλουμε ο πολίτης, ο οδηγός, ο οποίος θα τον διαβάσει -ελπίζω να τον διαβάσει και να τον εφαρμόσει- να τον έχει σε μία απόλυτα προσβάσιμη και κατανοητή μορφή, σε γλώσσα την οποία να καταλαβαίνει. Τη γνωστή μέθοδο τροποποιήσεων παλαιών διάσπαρτων διατάξεων, μπορεί κάποιοι από εμάς να την έχουμε συνηθίσει, να είναι σίγουρα τροφή για δικηγορικά γραφεία και για τέτοιου είδους εφαρμογές, αλλά εμένα προσωπικά, στον βαθμό που μπορώ να το εφαρμόσω, με βρίσκει αντίθετο.

Από την αρχή της διαδρομής μου στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, θεωρώ ότι η σωστή νομοθέτηση, όταν και εφόσον μπορούμε και έχουμε την ευκαιρία να την κάνουμε, πρέπει όλοι μας να συμφωνούμε σε αυτήν. Άρα, δουλεύουμε αδιάκοπα και μέσα στις επόμενες εβδομάδες θα παρουσιαστεί σε μορφή κώδικα ο νέος ΚΟΚ και φυσικά θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε όλοι μαζί για τα νέα, πιο αυστηρά μέτρα, την αλλαγή νοοτροπίας που επιχειρεί να φέρει ο νέος ΚΟΚ και για ό,τι άλλο η Αντιπολίτευση και οι εκπρόσωποί της έχουν να εισφέρουν σε αυτή τη συζήτηση.

Τέλος, προς τη συνάδελφο από την Πλεύση Ελευθερίας, θα ήθελα να της πω ότι χειρότερο από το να μη γνωρίζεις τίποτα, είναι να πιστεύεις ότι τα ξέρεις όλα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ** **(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** 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 Γεωργίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής αδειών οδήγησης».

Στο σημείο αυτό προχωρούμε στη ψηφοφορία.

O Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Συμεών (Σίμος) Κεδίκογλου.

**ΣΥΜΕΩΝ (ΣΙΜΟΣ) ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** O Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΙΚΟΠΟΥΛΟΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κυρία Αφροδίτη Κτενά.

**ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΚΤΕΝΑ(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** H Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Μαρία Αθανασίου.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** H Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. κυρία Θεοπίστη Πέρκα έχει δώσει την ψήφο της, κατά την ομιλία της, Επιφύλαξη για την Ολομέλεια..

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Κομνηνός Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** H Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Γεωργία (Τζώρτζια) Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** O Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Yπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Γεωργίας περί αμοιβαίας αναγνώρισης και ανταλλαγής αδειών οδήγησης», γίνεται δεκτό επί της αρχής επί των άρθρων και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Κυριάκης Σπυρίδων, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 17.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**