

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:

2345

Ημερομ. Κατάθεσης:

14/1/2026

Ε: info@mchourdakis.gr | W: mchourdakis.gr | X: [chourdakis_m](https://twitter.com/chourdakis_m)
FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

📍 | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4^{ος} όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 14 Ιανουαρίου 2026

Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Άλυτα προβλήματα στη λειτουργία των ΤΑΞΙ στη Θεσσαλονίκη – Ανάγκη άμεσων παρεμβάσεων»

Ο κλάδος των ΤΑΞΙ στη Θεσσαλονίκη παραμένει αντιμέτωπος με μια σειρά από **χρόνια προβλήματα** που υπονομεύουν τη βιωσιμότητα του επαγγέλματος και επιβαρύνουν συνολικά την εικόνα των δημόσιων μεταφορών της πόλης. Παρά τις επανειλημμένες δεσμεύσεις από πλευράς κυβέρνησης και φορέων, δεν έχουν ληφθεί ουσιαστικά μέτρα για την αντιμετώπισή τους.

Επιπλέον, παρά τις πολυάριθμες προσπάθειές μου να συναντήσω τον Αναπλ. Υπουργό κ. Κυρανάκη προκειμένου να του μεταφέρω τον προβληματισμό αρκετών συμπολιτών μου για μια σειρά από άστοχες ενέργειες ή παραλείψεις του Υπουργείου σας, δεν με δέχτηκε. Τρεις φορές μάλιστα ως δικαιολογία έθεσε «για ποιο θέμα θα είναι η συνάντηση», σαν να μην εξυπακούεται πως όταν ένας βουλευτής ζητά συνάντηση με Υπουργό/Αναπλ. Υπουργό/Υφυπουργό, προφανώς και αυτή αφορά θεματολογία του χαρτοφυλακίου του/της. Δυστυχώς και η σύντομη τηλεφωνική επικοινωνία μαζί του ήταν κατώτερη της περίπτωσης, ενώ και στο τρισέλιδο που απέστειλα κατόπιν στον κύριο Κυρανάκη, δεν έλαβα καμία απάντηση.

Ως εκ τούτου είναι υποχρέωση μου να επανέλθω προκειμένου να επιστήσω την προσοχή του Υπουργείου σας στα πολύ σημαντικά θέματα που προκύπτουν από τις αστοχίες ή παραλείψεις σας με την ελπίδα να προβείτε στις αναγκαίες βελτιώσεις.

1. Λειτουργία των ΤΑΞΙ στις λεωφορειογραμμές

Τα ΤΑΞΙ της Θεσσαλονίκης, από το 2007 έως σήμερα, χρησιμοποιούν κανονικά τις λεωφορειολωρίδες, με βάση συμφωνία που είχε επιτευχθεί με τη σύμφωνη γνώμη **όλων** των εμπλεκόμενων φορέων, χωρίς να έχει υπάρξει **ποτέ σοβαρή ένσταση**.



Δημιουργήθηκαν μέσα στο χρόνο σταθερά σημεία, κατάλληλα διαμορφωμένα για ταξί, ενώ η παρουσία τους στις λεωφορειολωρίδες αποτέλεσε επιλογή **που λειτούργησε υπέρ της γρήγορης εξυπηρέτησης του πολίτη**, με αυξημένο μεν κόστος, αλλά με καλύτερο χρόνο απόκρισης και πρόσβασης. **Ξαφνικά, και χωρίς επαρκή δημόσιο διάλογο**, το Υπουργείο Μεταφορών επαναφέρει τη συζήτηση για περιορισμό της πρόσβασης των ΤΑΞΙ, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες και την αποδεδειγμένη ωφέλεια για το επιβατικό κοινό. Η ενδιαμέσση λύση παράτασης με το ΦΕΚ από 31.12.2025 για χρήση από τα ΤΑΞΙ μόνο 4 κεντρικών λεωφορειολωρίδων, είναι προς την σωστή κατεύθυνση, αν και μπορεί περαιτέρω να βελτιωθεί και να μονιμοποιηθεί για το σύνολο αυτών.

2. Υπερβολικές χρεώσεις στο Αεροδρόμιο Μακεδονία

Στο αεροδρόμιο “Μακεδονία” της Θεσσαλονίκης, οι οδηγοί ΤΑΞΙ καλούνται να καταβάλουν **υψηλή χρέωση στάθμευσης στο χώρο P5, αποκλειστικά για τα ταξί**, η οποία φτάνει έως και τα **25 ευρώ ανά ώρα!!** Η συγκεκριμένη χρέωση προφανώς **δεν μετακυλιέται στον πελάτη**, αλλά επιβαρύνει απευθείας τον επαγγελματία, καθιστώντας **οικονομικά ασύμφορο το δρομολόγιο από και προς το αεροδρόμιο**. Σε καμία άλλη πόλη της Ελλάδας δεν παρατηρείται τέτοιου είδους υπερκοστολόγηση, **ειδικά για υπηρεσίες δημόσιας χρήσης, όπως το ΤΑΞΙ**, γεγονός που δημιουργεί σοβαρό ζήτημα ίσης μεταχείρισης, αλλά και **παρεμπόδισης της προσβασιμότητας των επιβατών** στο εν λόγω μεταφορικό μέσο. Ζητείται η **άμεση εξεύρεση εναλλακτικού χώρου στάθμευσης χωρίς χρέωση**, για χρήση από τα ταξί, όπως ισχύει σε όλα τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας.

3. Αλλαγή καθεστώτος ποινικού μητρώου για τις ειδικές άδειες ΤΑΞΙ – Απαιτείται άμεση λύση

Ως το 2020, για την ανανέωση ή έκδοση ειδικής άδειας οδήγησης ΤΑΞΙ απαιτείτο **ποινικό μητρώο τύπου Α΄**, το οποίο αφορά καταδίκες για σοβαρά ποινικά αδικήματα. Ωστόσο, με αλλαγή της διοικητικής πρακτικής, πλέον ζητείται **ποινικό μητρώο τύπου Β΄**, στο οποίο περιλαμβάνονται **και ελαφρύτερες καταδίκες ή παλαιότερα αδικήματα**, ακόμα και όταν αυτά **δεν σχετίζονται με την οδική**



συμπεριφορά ή την επαγγελματική επάρκεια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα **δεκάδες επαγγελματίες**, πολλοί εκ των οποίων βρίσκονται **λίγο πριν από τη συνταξιοδότηση**, να αδυνατούν να ανανεώσουν την άδεια άσκησης του επαγγέλματος. **Πάνω από 100 οδηγοί ταξί στη Θεσσαλονίκη** αντιμετωπίζουν αυτή τη στιγμή **σοβαρό πρόβλημα επαγγελματικής επιβίωσης** λόγω αυτής της διοικητικής αυστηροποίησης. Ζητείται η επαναφορά στο προηγούμενο καθεστώς (ποινικό μητρώο τύπου Α').

4. Θέματα υποχρεωτικότητας της ηλεκτροκίνησης

Κατά την τηλεφωνική επικοινωνία με τον κύριο Αν. Υπουργό, αλλά και σε πολυάριθμες τηλεοπτικές του αναφορές, θεωρεί επαρκή δικαιολογία πως ο νόμος είναι από το 2021 και για αυτό δεν αποτελεί δική του ευθύνη. Προφανώς αυτό ούτε στο ελάχιστον δεν συνάδει με το ρόλο ενός αναπληρωτή Υπουργού, καθότι είναι στην απόλυτη δικαιοδοσία του να δώσει την απαραίτητη παράταση σε αυτό το μετρώ. Και τούτο διότι:

Α) Σε αντίθεση με την πρόβλεψη του 2021, και προφανώς λόγω ΚΑΙ παραλείψεων της Κυβέρνησης σας και του Υπουργείου σας, δεν υπάρχουν ακόμα αρκετοί φορτιστές, στην Αθήνα ή στην Θεσσαλονίκη. Αυτό εκ των πραγμάτων αποτελεί ήδη ικανό λόγο να υπάρξει παράταση.

Β) Ακόμα και αν υπήρχαν, ή όταν θα προκύψουν, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το προφανές. Ο χρόνος φόρτισης, ακόμα και σε ταχυφορτιστή, π.χ. 150 MW/h, είναι περίπου 30-60' το ελάχιστο και προφανώς, μειώνει το χρόνο κίνησης/εργασίας του οδηγού εις βάρος του εισοδήματός του. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη, πως με βάση τις οδηγίες ΟΛΩΝ των κατασκευαστών ηλεκτρικών οχημάτων η βέλτιστή χρήση προϋποθέτει η μπαταρία του οχήματος να είναι μεταξύ 20-80% της μέγιστης χωρητικότητας, αντιλαμβάνεται και ο πλέον αδαής, πως αυτό δεν περαιτέρω εμποδίζει την εργασία των οδηγών.

Γ) Το γεγονός πως σε πρώτη φάση η υποχρεωτικότητα αφορά «μόνο» 350 περιπτώσεις (επί περίπου 14.000 αδειών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, γιατί αυτές τις περιοχές αφορά το μέτρο και όχι όλη την επικράτεια με τις 29.000 άδειες, όπως προτιμάει για επικοινωνιακούς λόγους να αναφέρει ο κύριος Κυρανάκης) δεν αποτελεί αμελητέο θέμα. Δεδομένου ότι σημαντικός αριθμός αδειών ανήκουν σε >1 οδηγούς, 350 άδειες σημαίνουν πιθανώς 500-700 οικογένειες, ήτοι το εισόδημα για 1500-2500 συμπολίτες μας. Έτσι εύκολα το προσπερνάτε αυτό;

Καθ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής (Α' Θεσσαλονίκης)

e: info@mchourdakis.gr | W: mchourdakis.gr | X: [chourdakis_m](https://twitter.com/chourdakis_m)

FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

📍 | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4^{ος} όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. **Προτίθεται να ρυθμίσει οριστικά** την κυκλοφορία των ΤΑΞΙ στις λεωφορειογραμμές Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τη βούληση των τοπικών αρχών και φορέων;
2. **Θα προχωρήσετε σε παρέμβαση ώστε να τροποποιηθεί το καθεστώς χρέωσης** στο Ρ5 του Αεροδρομίου «Μακεδονία», ώστε να μην επιβαρύνονται τα ΤΑΞΙ με δυσανάλογα κόστη σε σχέση με άλλες πόλεις;
3. Για ποιον λόγο το Υπουργείο απαιτεί πλέον ποινικό μητρώο τύπου Β' για την ανανέωση ειδικών αδειών οδήγησης ΤΑΞΙ; **Προτίθεστε να επανεξετάσετε το ισχύον πλαίσιο;**
4. Θα προβείτε σε δίκαιη παράταση του μέτρου της **υποχρεωτικότητας ηλεκτροκίνησης** των ΤΑΞΙ προκειμένου να μην πληγεί περαιτέρω το εισόδημά τους;

Ο ερωτών Βουλευτής

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης

Καθηγητής | Τμήμα Ιατρικής, Α.Π.Θ.