



Αθήνα, 2 Μαρτίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Καταστροφικές επιπτώσεις του υπό κατάθεση νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον κλάδο Ε.Δ.Χ. ταξί»

Ο κλάδος των Ε.Δ.Χ. ταξί αποτελεί κρίσιμο πυλώνα της δημόσιας αστικής κινητικότητας, της καθημερινής εξυπηρέτησης των πολιτών και σε πολλές περιοχές της χώρας της τουριστικής δραστηριότητας. Ωστόσο, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες του χώρου είναι πολυδιάστατα επηρεάζοντας την οικονομική τους βιωσιμότητα. Παρ' όλα αυτά, το υπό κατάθεση νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών φαίνεται να αγνοεί τις τεκμηριωμένες θέσεις τους, υιοθετώντας επιλογές που επιβαρύνουν περαιτέρω τους μικρούς επαγγελματίες, επιδιώκει να εκχωρήσει το μεταφορικό έργο των ταξί στα ιδιωτικά αυτοκίνητα και να δημιουργήσει ευνοϊκότερο πεδίο για μεγάλες πολυεθνικές πλατφόρμες διαμεσολάβησης και εταιρείες ΕΙΧ.

Ιδιαίτερα ως προς την ηλεκτροκίνηση, τα πραγματικά δεδομένα της αγοράς καταδεικνύουν ότι επιχειρείται μια βίαιη και άδικη μετάβαση, χωρίς επαρκή τεκμηρίωση ως προς τη βιωσιμότητα της εφαρμογής της. Το κόστος φόρτισης κυμαίνεται από 0,35€ έως 0,60€ ανά κιλοβατώρα, με τους ταχυφοριστές να χρεώνουν ακόμη υψηλότερα, γεγονός που καθιστά το λειτουργικό κόστος ασταθές και εξαρτώμενο από ιδιωτικούς παρόχους ενέργειας. Μια πλήρης φόρτιση μπορεί να φτάσει τα 12 έως 24 ευρώ, χωρίς να συνυπολογίζεται ο χαμένος χρόνος εργασίας λόγω αναμονής σε σταθμούς φόρτισης, οι οποίοι δεν έχουν σχεδιαστεί με πρόβλεψη για τις ανάγκες του ταξί. Η επιβολή ασφυκτικών χρονοδιαγραμμάτων χωρίς επαρκείς επιδοτήσεις, χωρίς επιστροφή Φ.Π.Α., χωρίς ποσοστιαία ενίσχυση της αξίας του οχήματος ή επιδότηση της τάξης των 20.000–25.000 ευρώ, καθώς και χωρίς ανάπτυξη αποκλειστικών υποδομών ταχυφόρτισης, αντίκειται στην αρχή της αναλογικότητας, καθώς επιβάλλει δυσανάλογο οικονομικό βάρος σε μικροϊδιοκτήτες που δεν διαθέτουν ίδια κεφάλαια ούτε πρόσβαση σε φθηνό δανεισμό.

Ιδιαίτερα σοβαρό παραμένει και το ζήτημα του αθέμιτου ανταγωνισμού. Η υποκλοπή μεταφορικού έργου από ενοικιαζόμενα οχήματα με οδηγό, οι επιθετικές και συστηματικές εκπτώσεις που εφαρμόζουν πολυεθνικές πλατφόρμες κατά παράβαση του νομίμου κομίστρου και του Κανονισμού Λειτουργίας Ε.Δ.Χ., καθώς και η μη εφαρμογή της διάταξης που απαγορεύει την είσπραξη κομίστρου από διαμεσολαβητικές εταιρείες, συνθέτουν ένα τοπίο στρέβλωσης της αγοράς. Οι συνεταιρισμοί Ραδιο-Ταξί, που λειτουργούν με διαφάνεια και φορολογική συνέπεια, βρίσκονται αντιμέτωποι με πρακτικές που συμπιέζουν

τεχνητά τις τιμές και αποδυναμώνουν τον υγιή ανταγωνισμό κατά παράβαση των διατάξεων περί αθέμιτου ανταγωνισμού και ίσης κανονιστικής μεταχείρισης των επιχειρήσεων.

Περαιτέρω, στο κρίσιμο ζήτημα της λειτουργίας των Ε.Ι.Χ. με οδηγό, η Κ.Υ.Α. 134328/20-8-2025 αφήνει γκρίζες ζώνες που επιτρέπουν την καταστρατήγηση της έννοιας της ελάχιστης τρίωρης μίσθωσης και του ελάχιστου τιμήματος των 150 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. Η διατύπωση που επιτρέπει την κατοχή απλού αντιγράφου σύμβασης και η μη ρητή απαγόρευση νέας εκμίσθωσης πριν τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας σε περίπτωση πρόωρης λύσης υπονομεύουν την αποτελεσματικότητα του ελέγχου. Αντί να ενισχύεται η διαφάνεια μέσω υποχρεωτικής και άμεσης καταχώρησης κάθε σύμβασης στην ηλεκτρονική πλατφόρμα, διατηρούνται ασάφειες που διευκολύνουν την παράκαμψη των κανόνων και εντείνουν τη θεσμική απορρύθμιση της αγοράς επιβατικών μεταφορών.

Δεδομένου ότι η δημόσια διαβούλευση έχει ολοκληρωθεί και η συντριπτική πλειονότητα των παρεμβάσεων των φορέων ανέδειξε τα ανωτέρω ζητήματα με συγκεκριμένες και τεκμηριωμένες προτάσεις, προκύπτει σαφής υποχρέωση του αρμόδιου Υπουργείου να επανεξετάσει τις επίμαχες διατάξεις. Το Υπουργείο οφείλει να αναθεωρήσει το άρθρο 52 και τις συναφείς ρυθμίσεις, να αποκαταστήσει τον σαφή διαχωρισμό μεταξύ ταξί και Ε.Ι.Χ., να διαμορφώσει ένα ρεαλιστικό και οικονομικά βιώσιμο πλαίσιο μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση, το οποίο να μην οδηγεί σε εξόντωση των μικρών επαγγελματιών προς όφελος ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων.

Επειδή η επιβαλλόμενη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση πραγματοποιείται χωρίς ρεαλιστικό σχέδιο και χωρίς επαρκή κρατική στήριξη, μετακυλίνοντας το βάρος αποκλειστικά στους μικροϊδιοκτήτες,

Επειδή οι επιθετικές εμπορικές πρακτικές πολυεθνικών πλατφορμών και η μη ουσιαστική εφαρμογή της νομοθεσίας περί κομίστρου δημιουργούν συνθήκες στρέβλωσης της αγοράς και άνισης μεταχείρισης,

Επειδή η ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης δημιουργεί αυξημένη θεσμική ευθύνη ουσιαστικής αξιολόγησης και ενσωμάτωσης των τεκμηριωμένων προτάσεων των φορέων,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός,

1.Προτίθεται να αναθεωρήσει το άρθρο 52 του νομοσχεδίου ώστε να διασφαλιστεί σαφής διαχωρισμός μεταξύ Ε.Δ.Χ. ταξί και Ε.Ι.Χ.;

2.Προτίθεται να επανεξετάσει το χρονοδιάγραμμα της υποχρεωτικής μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση, προβλέποντας τα αναγκαία μέτρα οικονομικής στήριξης των μικρομεσαίων ιδιοκτητών ταξί αλλά και την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών φόρτισης για τα ταξί;

3.Ποια συγκεκριμένα μέτρα θα ληφθούν για την αντιμετώπιση της υποκλοπής μεταφορικού έργου, των πρακτικών αθέμιτων εκπτώσεων και της μη συμμόρφωσης των διαμεσολαβητικών πλατφορμών με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο;

4. Προτίθεται να τροποποιήσει την Κ.Υ.Α. 134328/20-8-2025 ώστε να αρθούν οι υφιστάμενες ασάφειες και να διασφαλιστεί πλήρης και άμεση ηλεκτρονική καταγραφή κάθε σύμβασης μίσθωσης;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γεώργιος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Παρθένα (Πόπη)

Ψυχογιός Γεώργιος