



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Ανάπτυξης

Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Σε οριακό σημείο η βιωσιμότητα των ταξί της επαρχίας – Ανάγκη άμεσων μέτρων για το κόστος λειτουργίας, τη φορολογία και την ανανέωση του στόλου»

Ο κλάδος των ταξί και ιδιαίτερα οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική περιφέρεια, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα βιωσιμότητας, καθώς καλούνται να ανταποκριθούν σε ένα διαρκώς αυξανόμενο λειτουργικό κόστος, σε δυσμενείς φορολογικές υποχρεώσεις και σε ένα πλαίσιο που δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες άσκησης του επαγγέλματος στην επαρχία.

Ένα ταξί στην επαρχία δεν έχει τις ίδιες δυνατότητες κύκλου εργασιών με ένα ταξί που δραστηριοποιείται σε ένα μεγάλο αστικό κέντρο, ενώ το κόστος λειτουργίας του οχήματος, τα καύσιμα, η συντήρηση, τα ανταλλακτικά, η ασφάλιση και οι λοιπές υποχρεώσεις παραμένουν ιδιαίτερα υψηλά.

Πρώτο και άμεσο ζήτημα αποτελεί το κόστος των καυσίμων και των ανταλλακτικών.

Για έναν επαγγελματία οδηγό ταξί, το κόστος καυσίμων αποτελεί βασικό παραγωγικό κόστος και όχι απλώς μια καταναλωτική δαπάνη. Η αύξησή του συμπιέζει άμεσα το εισόδημα του επαγγελματία. Ως μέτρο άμεσης ανακούφισης προτείνεται **η μείωση του ΦΠΑ στα καύσιμα και στα ανταλλακτικά που αφορούν επαγγελματική χρήση, με βάση το επαγγελματικό ΑΦΜ, στον κατώτατο συντελεστή ΦΠΑ**. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να μειωθεί το πραγματικό λειτουργικό κόστος χωρίς η ανακούφιση του επαγγελματία να μετατραπεί σε νέα επιβάρυνση για τον πολίτη μέσω της αύξησης του τιμολογίου.

Παράλληλα, η μείωση του κόστους των καυσίμων αποτελεί αναγκαίο μέτρο στήριξης συνολικά των ελεύθερων επαγγελματιών που χρησιμοποιούν το όχημά τους ως βασικό εργαλείο εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό οι αυτοαπασχολούμενοι και συνολικά η κοινωνία ακόμη αναρωτιέται γιατί η Κυβέρνηση, ενώ μπορεί, δεν έχει πάρει καμία πρωτοβουλία για μείωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και του ΦΠΑ στα καύσιμα, αλλά και για την αντιμετώπιση των υπερκερδών στην αγορά καυσίμων.

Δεύτερο σημαντικό ζήτημα αποτελεί η φορολογική αντιμετώπιση των επαγγελματιών ταξί.

Η εφαρμογή οριζόντιων φορολογικών κριτηρίων δεν μπορεί να αγνοεί τις σημαντικές γεωγραφικές, πληθυσμιακές και οικονομικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των περιοχών της

χώρας. Οι πραγματικές συνθήκες άσκησης του επαγγέλματος διαφέρουν σημαντικά μεταξύ ενός ταξί σε μια μικρή επαρχιακή πόλη και ενός μεγάλου αστικού κέντρου για αυτό και πρέπει να υπάρξουν κριτήρια που να λαμβάνουν υπόψη αυτές τις ιδιαιτερότητες.

Ιδιαίτερα δυσβάσταχτο για τους αυτοαπασχολούμενους και τους ελεύθερους επαγγελματίες παραμένει το καθεστώς φορολόγησης με βάση το τεκμαρτό εισόδημα, καθώς στην πράξη αποσυνδέει τη φορολογική επιβάρυνση, από το πραγματικό εισόδημα. Για έναν αυτοαπασχολούμενο που δραστηριοποιείται σε μια μικρή ή επαρχιακή αγορά, με περιορισμένη ή εποχική ζήτηση, η υποχρέωση καταβολής φόρου για εισόδημα που ενδέχεται να μην έχει πραγματοποιήσει, αποτελεί ιδιαίτερα σοβαρή επιβάρυνση και μπορεί να οδηγήσει σε συσσώρευση φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων. Το πρόβλημα γίνεται ακόμη εντονότερο όταν συνδυάζεται με την προκαταβολή φόρου, το τέλος επιτηδεύματος και το αυξημένο λειτουργικό κόστος.

Η φορολογική πολιτική οφείλει να στηρίζεται στη φορολογική δικαιοσύνη και στην πραγματική φοροδοτική ικανότητα και όχι στην υπόθεση ότι κάθε επαγγελματίας έχει ένα εισόδημα το οποίο στην πράξη μπορεί να μην έχει αποκτήσει. Στο πλαίσιο αυτό, η Κυβέρνηση οφείλει να πάρει πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της κατάργησης προκαταβολής φόρου για τις ατομικές επιχειρήσεις, κατάργηση του τέλους επιτηδεύματος για όλες τις επιχειρήσεις και ένα ουσιαστικό πλαίσιο δεύτερης ευκαιρίας για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Χρειάζεται αλλαγή πολιτικής κατεύθυνσης που να δίνει έμφαση στην ελάφρυνση των μικρών επιχειρήσεων και των αυτοαπασχολούμενων, αντί για την περαιτέρω φορολογική τους επιβάρυνση. Η ανάγκη αυτή είναι ακόμη μεγαλύτερη για τους επαγγελματίες ταξί της περιφέρειας, όπου το πραγματικό εισόδημα επηρεάζεται καθοριστικά από τον πληθυσμό, την εποχικότητα, την τουριστική κίνηση και τη γεωγραφική απόσταση.

Τρίτο πρόβλημα αποτελεί και το καθεστώς ΦΠΑ στις συμβάσεις μίσθωσης ταξί.

Οι επαγγελματίες που δεν διαθέτουν ιδιόκτητη άδεια και όχημα και δραστηριοποιούνται μέσω μίσθωσης επιβαρύνονται με ΦΠΑ 24% επί του μισθώματος, την ίδια στιγμή που η παρεχόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών υπάγεται σε συντελεστή ΦΠΑ 13%.

Η συγκεκριμένη φορολογική επιβάρυνση δημιουργεί μια ιδιαίτερη ασυμμετρία για τον επαγγελματία που μισθώνει το ταξί, καθώς το κόστος της εισροής του επιβαρύνεται με υψηλότερο συντελεστή από εκείνον που εφαρμόζεται στην υπηρεσία που παρέχει προς τον τελικό καταναλωτή.

Απαιτείται, συνεπώς, να εξεταστεί από την Πολιτεία εάν και με ποιον τρόπο μπορεί να αντιμετωπιστεί η συγκεκριμένη επιβάρυνση, ιδίως για τους επαγγελματίες της περιφέρειας, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις δραστηριοποιούνται σε αγορές με περιορισμένο κύκλο εργασιών.

Τέταρτο ζήτημα είναι η δυνατότητα ανανέωσης του στόλου των ταξί της επαρχίας.

Η αντικατάσταση ενός επαγγελματικού οχήματος αποτελεί σημαντική οικονομική επιβάρυνση για έναν αυτοαπασχολούμενο. Ιδιαίτερα στην επαρχία, η δυνατότητα ανανέωσης του στόλου είναι περιορισμένη, καθώς η οικονομική δυνατότητα των επαγγελματιών δεν είναι αντίστοιχη με εκείνη που υπάρχει σε περιοχές με υψηλότερη κίνηση και άρα έσοδα.

Επιπλέον, σημαντικό μέρος της ανανέωσης των οχημάτων στην επαρχία πραγματοποιείται μέσω της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων που προέρχονται από την Αττική και άλλες περιοχές της χώρας. Για τον λόγο αυτό, οι επαγγελματίες του κλάδου ζητούν να εξεταστεί η **αύξηση του επιτρεπόμενου ορίου ηλικίας για την εισαγωγή μεταχειρισμένων ταξί από άλλες χώρες από τα 5 στα 7 έτη.**

Το αίτημα αυτό συνδέεται με την πραγματική δυνατότητα ανανέωσης του στόλου στην περιφέρεια και με την ανάγκη να διευρυνθούν οι διαθέσιμες επιλογές για τους επαγγελματίες, χωρίς να οδηγούνται σε δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση.

Επειδή τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ταξί της περιφέρειας, δεν αφορούν μόνο την οικονομική επιβίωση των ιδιοκτητών και οδηγών του κλάδου αλλά αφορούν στην ίδια την παροχή υπηρεσιών μετακίνησης σε αυτές τις περιοχές,

Επειδή το ταξί αποτελεί βασικό ή και αναντικατάστατο μέσο μετακίνησης για ηλικιωμένους, κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών, επισκέπτες και πολίτες που δεν διαθέτουν άλλο μέσο μετακίνησης,

Επειδή η στήριξη των ταξί της επαρχίας δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται μόνο ως κλαδικό αίτημα αλλά αποτελεί ζήτημα κοινωνικής και περιφερειακής πολιτικής και τόνωσης της τοπικής οικονομίας,

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Προτίθενται να εξετάσουν τη μείωση του ΦΠΑ στα καύσιμα και στα ανταλλακτικά επαγγελματικής χρήσης, με βάση το επαγγελματικό ΑΦΜ, στον κατώτατο προβλεπόμενο συντελεστή ΦΠΑ, προκειμένου να μειωθεί άμεσα το λειτουργικό κόστος των επαγγελματιών ταξί;
2. Προτίθενται να λάβουν άμεσα μέτρα για τη μείωση του κόστους των καυσίμων;
3. Προτίθενται να επανεξετάσουν το φορολογικό πλαίσιο των αυτοαπασχολούμενων οδηγών ταξί, ώστε να λαμβάνονται ουσιαστικά υπόψη γεωγραφικά, πληθυσμιακά, εποχικά και οικονομικά κριτήρια και να αποτυπώνεται η πραγματική δυνατότητα εισοδήματος κάθε περιοχής;
4. Προτίθενται να επανεξετάσουν το καθεστώς ΦΠΑ στις συμβάσεις μίσθωσης ταξί;
5. Προτίθεται η κυβέρνηση να επανεξετάσει συνολικά το καθεστώς τεκμαρτής φορολόγησης των αυτοαπασχολούμενων και την φορολογική πολιτική που ακολουθεί η οποία οδηγεί σε αφαίμαξη των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων;
6. Προτίθενται να εξετάσουν τη μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης στη μίσθωση ταξί, ιδιαίτερα για τους αυτοαπασχολούμενους επαγγελματίες που δεν διαθέτουν ιδιόκτητη άδεια και όχημα;
7. Προτίθενται να αυξήσουν το ισχύον όριο ηλικίας για την εισαγωγή μεταχειρισμένων ταξί από άλλες χώρες, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες και τις οικονομικές δυνατότητες της επαρχίας;
8. Προτίθενται να θεσπίσουν ένα ειδικό πλαίσιο στήριξης και ανανέωσης του στόλου των ταξί της περιφέρειας, ώστε να καταστεί δυνατή η αντικατάσταση παλαιών οχημάτων χωρίς δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών;
9. Ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθεται να λάβει η κυβέρνηση για τη βιωσιμότητα των ταξί της επαρχίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι σε πολλές περιοχές αποτελούν βασικό μέσο μετακίνησης και κάλυψης κοινωνικών αναγκών;

Ο ερωτών Βουλευτής

Γαβρήλος Γιώργος