

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:**

- Οικονομικών
- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Θέσεις ιδιοκτητών ΤΑΞΙ Πατρών

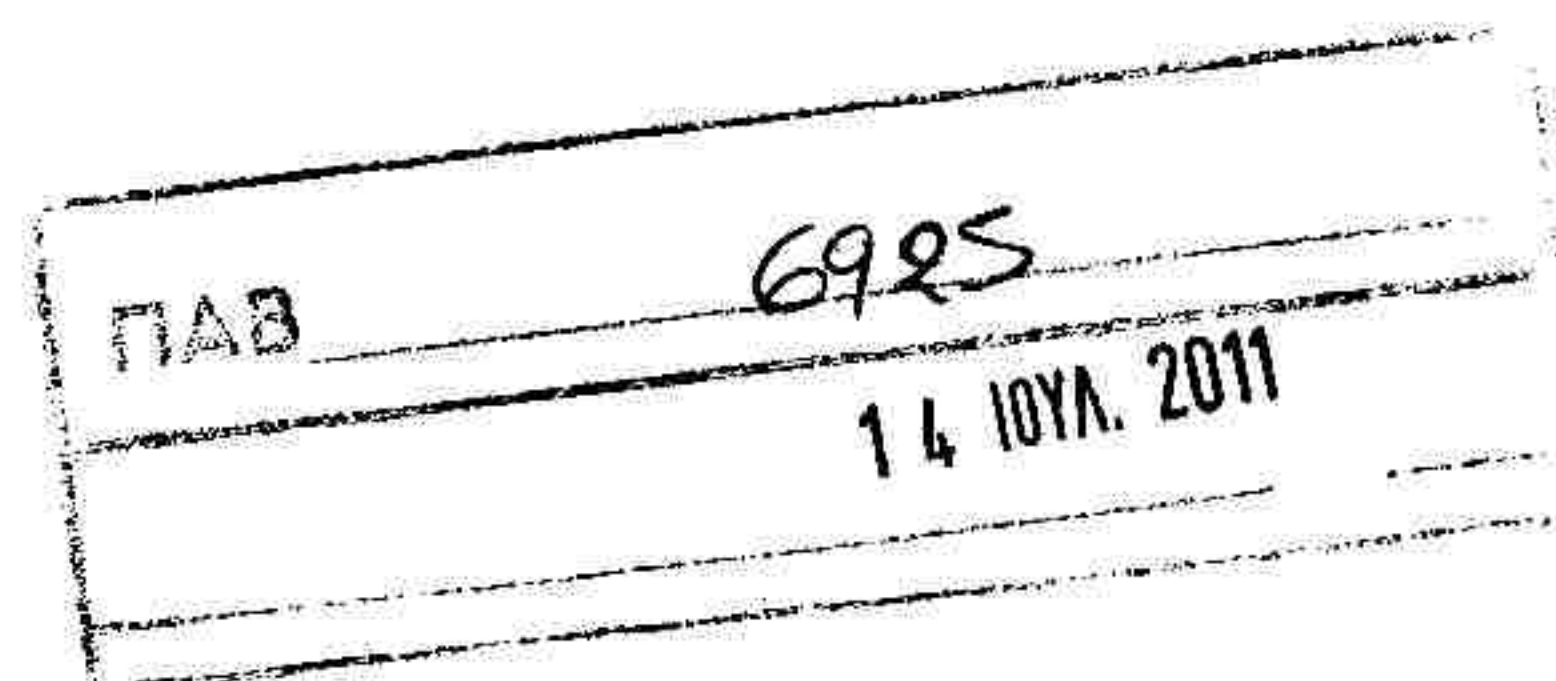
Σχετικά με το ψήφισμα διαμαρτυρίας του Σωματίου Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων ΤΑΞΙ Πατρών και Περιχώρων.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ
«Ο ΑΓ. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ» Αράτου 21, β' όροφος, γραφείο 6, ΠΑΤΡΑ
τηλ. (2610) 223.311, ΦΑΞ (2610) 275.778 ΚΙΝΗΤΟ 6977-361.362

Πάτρα 6-7-2011

Αρ. Πρωτοκ.: 263 /2011

ΠΡΟΣ

τον Πρωθυπουργό της χώρας
κ. Γ. Παπανδρέου

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

- 1) τον Πρόεδρο της Βουλής
κ. Φ. Πιτσώλη
- 2) τον Υπουργό Υποδομών
Μεταφορών & Δικτύων
κ. Ι. Ραγκούση
- 3) τον Υπουργό Οικονομικών
κ. Ε. Βενιζέλο
- 4) Πολιτικά κόμματα
- 5) Βουλευτές Αχαΐας
- 6) Περιφερειάρχη Δυτ. Ελλάδας
κ. Α. Κατσιφάρα
- 7) Αντιπεριφερειάρχης Π.Ε.
κ. Γ. Αλεξόπουλο
- 8) ΜΜΕ

ΨΗΦΙΣΜΑ -ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Κύριε Πρωθυπουργέ

Μετά και τις τελευταίες ραγδαίες εξελίξεις στο θέμα της απελευθέρωσης του κλάδου και πιο συγκεκριμένα μετά την άρνηση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων κ. Ι. Ραγκούση να υπογράψει το Προεδρικό Διάταγμα του προκατόχου του κ. Δ. Ρέππα , το οποίο ρύθμιζε τις λεπτομέρειες και έθετε τους όρους της απελευθέρωσης του επαγγέλματός μας, διαμορφώνεται μια πραγματικά δύσκολη κατάσταση για τον κλάδο μας, η οποία πρέπει να ανατραπεί, αλλιώς θα οδηγηθούμε στον αφανισμό και την εξαθλίωση.

Το προεδρικό διάταγμα που είχε επεξεργαστεί η προηγούμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, έθετε τους όρους της απελευθέρωσης του κλάδου σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα (1 άδεια ΤΑΞΙ ανά 1000 κατοίκους κατά μέσο όρο), προσαυξημένα μάλιστα αφού προέβλεπε 2,5 άδειες ανά 1000 κατοίκους για την Αθήνα και 2 άδειες για την περιφέρεια, ενώ στην πραγματικότητα ο συσχετισμός είναι κατά μέσο όρο 4 άδειες ανά 1000 κατοίκους στη χώρα μας, πράγμα που φανερώνει ότι το άνοιγμα του επαγγέλματός μας είχε

γίνει τις προηγούμενες δεκαετίες που χορηγήθηκαν αφειδώς, ανεξέλεγκτα & ρουσφετολογικά άδειες με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή να έχουμε υπερπληθώρα αδειών.

Τίθεται λοιπόν σε εφαρμογή ο νόμος Ν. 3919/2-3-2011 περί πλήρους απελευθέρωσης, που έρχεται σε αντίθεση με το Ν. 3844/3-5-2010 : «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά και άλλες διατάξεις», ο οποίος στο άρθρο 4 παράγραφος δ (άρθρο 2 οδηγίας 2006/123/ΕΚ) εξαιρεί μεταξύ άλλων και τα ΤΑΞΙ από την απελευθέρωση. Φαίνεται λοιπόν ότι ο νομοθέτης της Ενωμένης Ευρώπης, συνεκτίμησε κατά την αποψη μας τον κοινωνικό χαρακτήρα αυτών των δραστηριοτήτων που δεν συνάδουν με την ελεύθερη αγορά και την ασυδοσία των μονοπωλίων που θα δημιουργηθούν.

Με την εφαρμογή λοιπόν του Ν.3919/2-3-2011 , δίνεται η δυνατότητα σε οποιονδήποτε να μπορεί να αποκτήσει άδεια ΤΑΞΙ , πράγμα το οποίο θα οδηγήσει σε πλήρη διάλυση τον ήδη υπεράριθμο κλάδο, θα αφανίσει την μικρή οικογενειακή επιχείρηση που είναι το ΤΑΞΙ, θα καταστρέψει τους αυτοαπασχολούμενους ιδιοκτήτες, χωρίς κανένα όφελος για τον πολίτη, παρά μόνο θα δημιουργήσει επιπλέον κυκλοφορικά προβλήματα στα ήδη επιβαρυνμένα με κίνηση αστικά κέντρα .

Οι παραπάνω αλλαγές και παρεμβάσεις θα επιφέρουν το τελειωτικό χτύπημα πλήγμα στους επαγγελματίες του κλάδου των ΤΑΞΙ , αφού δίνεται η δυνατότητα σε εταιρείες μονοπωλιακού χαρακτήρα να αποσπάσουν μέρος του ήδη περιορισμένου μεταφορικού έργου των ΤΑΞΙ της χώρας και μάλιστα του αποδοτικότερου και να επικρατήσουν στην αγορά, αφού δεν θα μπορούν να τις ανταγωνιστούν οι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις όπως είναι τα ΤΑΞΙ.

Μιλάμε για περιορισμένο μεταφορικό έργο, αφού η χώρα μας έχει ήδη πολύ μεγάλο αριθμό αδειών ΤΑΞΙ, οι οποίες δόθηκαν στο παρελθόν σε πολλές περιπτώσεις ρουσφετολογικά και ψηφοθηρικά, καλύπτοντας αδυναμίες της πολιτείας για άσκηση του μεταφορικού – συγκοινωνιακού έργου, έλλειψη αστικών, μετρό, τραμ κλπ., τα οποία αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς και σε συνδυασμό με την ραγδαία αύξηση των Ι.Χ , αλλά και την έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού μειώνουν ακόμη περισσότερο το μεταφορικό έργο του ΤΑΞΙ.

Ειδικά στην χώρας μας με την οριστική αποβιομηχάνιση της δεκαετίας του 1990, το ΤΑΞΙ απορρόφησε ένα μεγάλο μέρος των βιομηχανικών ανέργων της εποχής, οι οποίοι αγόρασαν άδεια μαζί με άλλες κατηγορίες όπως ναυτικοί, επαναπατριζόμενοι κλπ., επενδύοντας μια περιουσία αγοράζοντας στην ουσία μια θέση εργασίας, πληρώνοντας τέλη μεταβίβασης, φόρους κληρονομιάς και ότι άλλο προβλέπει η φορολογική νομοθεσία. Με την παρέμβαση που επιχειρείται τώρα και πάλι κινδυνεύουν να μείνουν άνεργοι για 2^η φορά, χάνοντας και την οικογενειακή τους επιχείρηση που με κόπο και θυσίες απέκτησαν.

Δεν είναι δυνατόν να επιχειρούνται αλλαγές και να εναρμονίζονται οι πολιτικές της χώρας μας (μικρή και φτωχή χώρα που δεν έχει βαριά βιομηχανία και βιοτεχνική παραγωγή, ούτε καν αγροτική παραγωγή), με τις πολιτικές και πρακτικές άλλων μεγάλων και ανεπτυγμένων χωρών, διότι με μαθηματική ακρίβεια τα αποτελέσματα θα είναι τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αφού αφενός μεν οι ατομικές-οικογενειακές επιχειρήσεις που είναι και τα ΤΑΞΙ θα κλείσουν και θα απορροφηθούν από μονοπωλιακού ή ολιγοπωλιακού τύπου εταιρείες, χωρίς να ωφεληθούν οι πολίτες από την «προβλεπόμενη» πτώση των τιμών, αφετέρου δεν θα υπάρχει δυνατότητα απορρόφησης των ανέργων που θα προκύψουν. Είναι παρατηρημένο δε και τεκμηριωμένο από διεθνείς επιστημονικές έρευνες και μελέτες ότι οι τιμές θα αυξηθούν. Θα ελέγχεται απολύτως η αγορά και εν προκειμένω η μεταφορά προσώπων και οι χρήστες θα οδηγούνται όπου τα συμφέροντα των ολιγοπωλίων και καρτέλ επιθυμούν.

Ο κλάδος μας βρίσκεται σε αναβρασμό και αδιέξοδο, αφού δέχεται ένα ακόμη μεγάλο πλήγμα. Χιλιάδες επαγγελματίες ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ στη χώρα μαζί με τις οικογένειές τους κινδυνεύουν από τη μια μέρα στην άλλη να χάσουν τη δουλειά τους, αφού η μικρή οικογενειακή επιχείρηση που είναι το ΤΑΞΙ θα αφανιστεί. Βρίσκεται όμως σε ετοιμότητα και επαγρύπνηση, αποφασισμένος να αντιδράσει με κάθε δυνατό τρόπο και να αγωνιστεί μέχρι το τέλος για την ανατροπή της κατάστασης αυτής.

Για το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Στέντζος Παναγιώτης



Ο
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

[Signature]