

**ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ
ΒΟΛΟΥ & Ν. ΙΩΝΙΑΣ
"ΑΓ. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ"**

Ροδούλα Ζήση

ΠΑΒ	7386
04 ΑΥΓ. 2011	

Προς
Αντιπρόεδρο Κοινοβουλίου
κα. Ροδούλα Ζήση

ΒΟΛΟΣ: 30 - 7 - 2011
ΑΡ. ΠΡΩΤ: 608/11

Κοιν: κ. Καρτάλη Κωνσταντίνο - Μ.Μ.Ε.

ΘΕΜΑ: ΑΙΤΗΜΑ

Κυρία Αντιπρόεδρε,

Σας προσκομίζουμε τα παραπάνω έγγραφα όπως επίσης σας ενημερώνουμε ότι ζητούμε να καθορισθούν οι άξονες ή το περίγραμμα του διαλόγου από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών κ. Ραγκούση.

Δυστυχώς αποδείχθηκε ότι ο Υπουργός παρότι πέρασαν αρκετές ημέρες από την 4^η Ιουλίου 2011 δεν έχει διαμορφωμένη πρόταση αλλά περιμένει πρώτα τις εισηγήσεις - θέσεις διαφόρων φορέων για να δημιουργήσει τη δική του. Ταυτόχρονα όμως έχει καταφέρει να αναστατώσει έναν ολόκληρο κλάδο και ολόκληρη την ελληνική κοινωνία.

Σας καλούμε όπως πάρετε ξεκάθαρα θέση επί των ανωτέρων και προωθήσετε το αίτημα του κλάδου στην κυβερνητική επιτροπή. Αναμένουμε την επίσημη απάντηση για τις θέσεις σας πριν την σύγκληση της κυβερνητικής επιτροπής, γιατί ενώ εσείς ψηφίζετε, δυστυχώς το μέλλον μας / μέλλον σας το καθορίζει διορισμένος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Αν. Δεμερτζής

ΑΝ. ΔΕΜΕΡΤΖΗΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Αν. Αλτιμπαρμάκης

ΑΝ. ΑΛΤΙΜΠΑΡΜΑΚΗΣ



Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.

1

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΤΑΞΙ & ΑΓΟΡΑΙΩΝ
TAXI OWNERS CONFEDERATION OF HELLAS**

Πειραιώς 4, Ομόνοια Αθήνα Τ.Κ. 104 31 τηλ.: 210 5236904 fax: 210 5235198
website: www.poeiata.gr e-mail: taxipoeiata@hotmail.com, info@poeiata.gr

ΑΘΗΝΑ 11/07/2011
ΑΡ. ΠΡΩΤ. 502

ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Κύριο ΓΙΑΝΝΗ ΡΑΓΚΟΥΣΗ

ΘΕΜΑ. Αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο των ταξί.

Κύριε Υπουργέ

Σε συνέχεια της συνάντησης μας στις 7/7/2011 και στα πλαίσια της διαβούλευσης που είναι κοινός στόχος, έχοντας ως βάση το Ν 3919/2011 σας κάνουμε γνωστές τις δικές μας απόψεις και προτάσεις.

Ο προαναφερόμενος νόμος που έγινε κάτω από τις δύσκολες συνθήκες που βρίσκεται η χώρα, αίρει περιορισμούς που υπάρχουν στην πρόσβαση και άσκηση των επαγγελματιών.

Με το νόμο αυτό πρέπει να γίνουν ρυθμίσεις και για το δικό μας επάγγελμα παρ' όλο που η οδηγία 123/2006 που έγινε Νόμος (3844/2010) εξαιρεί τα Ε.Δ.Χ. κάτω των εννέα (9) θέσεων.

Για διάφορους λόγους ενώ ολοκληρώθηκε ο διάλογος για το σχετικό Π.Δ. της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του Ν. 3919 αυτό τελικά δεν υπεγράφη.

Στις διατάξεις του άρθρου αυτού περιγράφονται 10 παρεμβάσεις από τις οποίες οι (7) επτά αφορούν και το δικό μας επάγγελμα.

Οι νόμοι 1437/1984 και 3109/2003 είναι το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το ταξί σε συνδυασμό με τον κανονισμό λειτουργίας που είναι τα Π.Δ. 243 και 244 του 1987.

Βάσει αυτών έχουν καθοριστεί οι κανόνες γύρω από τον χώρο λειτουργίας (έδρες), επιβίβασης των επιβατών (προμίσθωση) και οργάνωσης των ταξί.

Με τις νέες συνθήκες που υπάρχουν στη χώρα μας και κατ' επιταγή του 3919 συζητούμε τη διαμόρφωση νέου νομικού πλαισίου που αφορά βασικά σημεία της λειτουργίας των ταξί και προτείνουμε :

1) Νομικές μορφές οργάνωσης:

- φυσικά πρόσωπα ή εταιρείες κάθε μορφής και συνεταιρισμούς.

2) Αριθμός ιδιοκτησίας Ε.Δ.Χ.:

- Να καθοριστεί μέγιστος αριθμός Ε.Δ.Χ. της έδρας που μπορεί να έχει στην κατοχή του φυσικό ή νομικό πρόσωπο για να αποφευχθεί η δημιουργία ολιγοπωλίων και μονοπωλίων που θα δημιουργήσει προβλήματα στην εξυπηρέτηση των πολιτών μέσω των εναρμονισμένων πρακτικών που μπορεί να εφαρμόσουν. (ΚΑΡΤΕΛ)

Γι' αυτό θα πρέπει να μπορεί να συγκεντρώνουν μέχρι το 2% των αδειών - οχημάτων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και 5% στη λοιπή χώρα. Σε περιοχές που έχουν κάτω των 20 οχημάτων ο αριθμός αυτός δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 2 άδειες.

Επίσης θα πρέπει να προβλεφθούν και διάφορες προϋποθέσεις όπως χώροι στάθμευσης και εξυπηρέτησης σε όσους έχουν ιδιοκτησία άνω των 5 οχημάτων, απασχόληση πιστοποιημένων οδηγών και εφαρμογή των σχετικών εργατικών διατάξεων.

3) Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. :

θα πρέπει να αποκτήσουν ειδική άδεια οδήγησης όσοι θέλουν να εργαστούν ως οδηγοί ταξί αφού περάσουν την ισχύουσα διαδικασία με την προϋπόθεση:

- οι ενδιαφερόμενοι είναι απόφοιτοι υποχρεωτικής εκπαίδευσης
- έχουν επαρκή γνώση της Ελληνικής Γλώσσας
- είναι υπήκοοι χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4) Έδρες Ε.Δ.Χ

Οι άδειες ταξί έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις για να εξυπηρετούν τις ανάγκες μιας συγκεκριμένης περιοχής (ΕΔΡΑ), αφού έχουν ληφθεί υπ' όψιν τα δεδομένα που όριζαν οι διατάξεις για την έκδοση και κυκλοφορία των ταξί.

Το σημερινό νομικό πλαίσιο

- δίνει ευελιξία στον επαγγελματία να επιβιβάσει τον επιβάτη και όταν αυτός βρίσκεται εκτός της έδρας του.
- Ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να καλέσει το ταξί που επιθυμεί και να επιστρέψει στην έδρα του.
- Επιβάλλει επίσης στον επαγγελματία στα πλαίσια του δημόσιου συμφέροντος την παραμονή στην έδρα του για την εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών (όχι διαμονή και διανυκτέρευση).
- Δίνει την δυνατότητα στα τοπικά θεσμοθετημένα όργανα να προχωρούν στην δημιουργία περιοχών κοινής λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. για να καλυφθούν ανάγκες μετακίνησης κυρίως όταν εκτιμάται ότι η έκδοση νέων αδειών προς κάλυψη εποχικών αναγκών δεν εξασφαλίζει την βιωσιμότητά τους. Το μέτρο αυτό εφαρμόζεται σε πολλές περιοχές και κυρίως τουριστικές και αποδίδει σημαντικά.

5) Άδειες Ε.Δ.Χ

Το ταξί είναι όχημα δημόσιας χρήσης και εντάσσεται σε έναν γενικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό και στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών δίνει στον πολίτη το δικαίωμα της επιλογής του μέσου .

Η μελέτη η οποία διενεργήθηκε ανέδειξε ότι σε όλη την Ευρώπη για τον προσδιορισμό του αναγκαίου αριθμού των ταξί σε μια περιοχή λαμβάνονται υπ' όψιν από την αρμόδια Επιτροπή διάφοροι παράμετροι όπως ο πληθυσμός, το δίκτυο των Μ.Μ.Μ., ο τουρισμός, τα άλλα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς κ.λ.π.

Στη χώρα μας σύμφωνα με τον νόμο 1437/84 εκτός των παραπάνω η αρμόδια επιτροπή λαμβάνει υπόψη και γνωμοδοτήσεις τοπικών φορέων ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις συνυπολογίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και προτείνουμε :

- να εξετάζονται οι προϋποθέσεις χορηγήσεις νέων αδειών κάθε 5 χρόνια καθώς και να προστεθούν και άλλα κριτήρια όπως ο μέσος όρος του ΑΕΠ ανά περιοχή κ.λ.π.

Όταν προκύπτει ανάγκη έκδοσης, με απόφαση του Περιφερειάρχη

να εκδίδονται οι σχετικές εγκρίσεις για την κυκλοφορία νέων αδειών.

Πρέπει να υπάρχουν κριτήρια επιλογής η μοριοδότησης για το ποιοι θα πάρουν αυτές τις άδειες.

Οι παραπάνω παραχωρήσεις από το κράτος θα πρέπει να χορηγούνται ανά μία σε φυσικό πρόσωπο κατά προτεραιότητα η νομικό αν δεν υπάρχει ενδιαφερόμενος με την υποχρεωτική άσκηση του επαγγέλματος για 10 έτη.

Προτείνουμε Βασικός κανόνας για την έκδοση νέων αδειών είναι τα ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ και αναλογία αριθμού αδειών ταξί 1/1000 κατοίκους λαμβάνοντας υπ' όψιν τον ΜΕΣΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΡΟ.

Επισημαίνουμε ότι το 2003 με το νόμο 3109/2003 που ψήφισε η τότε Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με ομοφωνία όλων των πολιτικών κομμάτων για λόγους υπερκορεσμού στη χώρα από άδειες ταξί, περιβαλλοντολογικούς, κυκλοφοριακούς και βελτίωσης των Μ.Μ.Μ. πάγωσε η έκδοση νέων αδειών.

6) *Τιμολόγιο Ε.Δ.Χ.*

Αφήσαμε στο τέλος την παρέμβαση του Ν 3919/2011 στο εδάφιο θ της παραγράφου 2 του άρθρου 2 για το τιμολόγιο.

Το τιμολόγιο μετακίνησης με ταξί θα πρέπει:

- να προσδιορίζεται από την πολιτεία προκειμένου να εξασφαλιστεί ο κοινωνικός ρόλος του ταξί που είναι ειδικό μέσο μεταφοράς και να προστατευθεί ο χρήστης.

7) *Ειδικά οχήματα:*

Στην προσπάθειά μας να καλύψουμε σύγχρονες ανάγκες (τουρισμός κ.λ.π.) και να αναβαθμίσουμε τις υπηρεσίες προς το κοινό έχουμε την δυνατότητα με τους Ν. 3109 και Ν.3710 της δρομολόγησης νέου τύπου οχημάτων (7θεσια- 9θεσια- λιμο). Αυτά να μπορούν να προκύπτουν και από μετατροπή υπαρχόντων αδειών. Σχετικά με την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ σας ενημερώνουμε ότι ήδη κυκλοφορούν τέτοια οχήματα από τους συνεταιρισμούς μας η βρίσκονται στη διαδικασία ταξινόμησης.

Κύριε Υπουργέ

Σήμερα με την ανάπτυξη των Μ.Μ.Μ. στα μεγάλα αστικά κέντρα και την στροφή του κόσμου προς αυτά, την αύξηση της κυκλοφορίας των Ι.Χ., την εξυπηρέτηση όσων μετακινούνται με μέσα ιδιωτικής χρήσης από επιχειρήσεις, έχει ως αποτέλεσμα την δραματική μείωση των εισπράξεων η οποία μεγιστοποιείται λόγω της οικονομικής κρίσης και τίθεται πια θέμα επιβίωσης του κλάδου.

Σήμερα γνωρίζεται καλύτερα από εμάς ότι υποφέρουμε οικονομικά και δεν μπορούμε να ανταποκριθούμε στις υποχρεώσεις και τα έξοδα.

Για όλα τα παραπάνω προτείνουμε η όποια απόφαση σας να εφαρμοστεί 3 χρόνια μετά λόγω της οικονομικής κρίσης.

Παράλληλα θα πρέπει να δούμε πάρα πολύ σοβαρά το ζήτημα της στάθμευσης (πιάτσες) διότι στα μεγάλα αστικά κέντρα δεν υπάρχουν σχεδόν πουθενά υποδομές και σύγχρονοι σταθμοί ταξί.

Οι θέσεις και οι προτάσεις μας στοχεύουν στην ομαλή προσαρμογή στα νέα δεδομένα που προέκυψαν από το Ν. 3919 παρ' όλο που δεν υπήρχε καμία υποχρέωση και οδηγία που να μας δεσμεύει ως χώρα.

Στόχος και για σας και για μας πρέπει να είναι ένα μοντέλο ταξί βιώσιμου με αναβαθμισμένες τις υπηρεσίες στην κοινωνία και με επαγγελματίες που να μπορούν να ζήσουν και να αντέξουν σε αυτή τη δύσκολη περίοδο.

Η θέση μας είναι πάρα πολύ δύσκολη ο κλάδος βρίσκεται σε αβεβαιότητα και απόγνωση και πρέπει να του μεταφέρουμε μηνύματα συμφωνιών και αισιοδοξίας ελπίζοντας σε μια μελλοντική ανάταξη της οικονομίας .
Ευελπιστούμε σε μια άμεση εξέλιξη των ζητημάτων και συνεννόησης ώστε να συνεχίσουμε τον διάλογο και την εργασιακή ειρήνη που τόσο έχει ανάγκη ο τόπος και η χώρα.

Κύριε Υπουργέ ,επιβάλλεται άμεσα να γίνει συνάντηση μαζί σας εντός της τρέχουσας εβδομάδος για το πώς θα προχωρήσουμε το επόμενο χρονικό διάστημα.

Με εκτίμηση

Για την ΠΟΕΙΑΤΑ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Θύμιος Λυμπερόπουλος

Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Πάρις Κισσάς



ΗΜΕΡ. 11-07-11

ΑΡ. ΠΡΩΤ. 816

ΑΞΟΝΕΣ

- ☐ **ΑΔΕΙΕΣ**
- ☐ **ΕΔΡΕΣ**
- ☐ **ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ**

ΑΔΕΙΕΣ

- ☐ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΚΡΗΤΗΡΙΑ ΜΕ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ 1,2 ΕΩΣ 1,5 ΤΑΞΙ ΑΝΑ 1000 ΑΤΟΜΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
- ☐ ΝΕΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΣΤΑ ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΚΑΙ ΑΝ ΠΑΝΕ ΣΤΑ ΦΥΣΙΚΑ ΝΑ ΜΕΙΩΘΕΙ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ 5% ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΟΛΙΓΩΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΟΝΟΠΩΛΙΩΝ
- ☐ ΕΑΝ ΕΚΔΟΘΟΥΝ ΑΔΕΙΕΣ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΙΣ

ΕΔΡΕΣ

- ☐ ΚΑΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΔΡΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΕΡΚΟΡΕΣΤΟΥΝ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΡΧΗ
- ☐ ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΥΠΕΡ ΤΟΠΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

- ☐ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ - Α.Ε. ΒΑΣΗ ΤΟΥ Ν.3109
- ☐ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
- ☐ ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΣΤΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΔΧ (ΠΟΣΟΣΤΟΣΗ 1 ΠΡΟΣ 1) ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΗ ΜΟΝΟ ΣΤΑ ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ (ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥΣ – Α.Ε.)

- ▣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (ΡΑΔΙΟΔΙΚΤΥΑ, ΤΕΤΡΑ, ΙΝΤΕΡΝΕΤ ΚΛΠ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΜΕ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΑΞΙ
- ▣ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΑΞΙ ΜΕ ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ 50% ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΔΗΜΟ

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ - Α.Ε.

- ▣ Στόχος είναι να δοθούν κίνητρα στους αυτοκινητιστές, προκειμένου να συμφωνήσουν να ενταχθούν σε ευέλικτες μορφές οργάνωσης για ανάπτυξη και παράλληλα εκσυγχρονισμό.

Εκσυγχρονισμός του κανονισμού λειτουργίας

- ▣ Ο από 23ετίας ισχύον κανονισμός (π.Δ.244/87) είναι αναχρονιστικός, αντιαναπτυξιακός και μόνο εμπόδια στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου δημιουργεί.
- ▣ Πρώτη προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός του κανονισμού λειτουργίας του ταξί, που θα βελτιώσει και θα αυξήσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους πολίτες.

ΤΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ

ΛΑΡΙΣΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γκονιάρης Παναγιώτης

ΒΟΛΟΥ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δεμερτζής Αναστάσιος

ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τσίγκας Γεώργιος

ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τσιανάκας Γεώργιος

Ο Γ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Παπαθεοδώρου Αχιλλέας

Ο Γ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Αλτιπαρμάρης Αναστάσιος

Ο Γ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Γκόντας Γεώργιος

Ο Γ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Μπαρούτας Ευάγγελος