

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Βουλευτής Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

- Οικονομικών
- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Για την απελευθέρωση των ταξί

Σχετικά με έγγραφα της ΓΣΕΒΕΕ που αναφέρονται στην απελευθέρωση του επαγγέλματος των ταξί.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΠΑΒ

8203

30 ΣΕΠ. 2011

Αρ. Πρωτοκ.: 451 /2011

Πάτρα 23-9-2011

Προς
τους Βουλευτές Αχαΐας
=====

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ

Κύριε βουλευτά,

Σας διαβιβάζουμε προς ενημέρωση σας τα παρακάτω έγγραφα της ΓΣΕΒΕΕ:

- 1) Έρευνα του ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ «Αξιολόγηση υπηρεσιών ταξί».
- 2) Δελτίο Τύπου του ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ με θέμα: α) έρευνα ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ για τις υπηρεσίες ταξί, β) Επανάληψη αιτήματος για συνάντηση του ΥΜΕ και Ι. Ραγκούση με την ΓΣΕΒΕΕ.
- 3) Δελτίο Τύπου της ΓΣΕΒΕΕ με θέμα: Συνάντηση της ΓΣΕΒΕΕ με τον ΥΜΕ κ. Ι. Ραγκούση.

Για το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Σκέντζος Παναγιώτης



Ο
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Σίδερης Γεώργιος

MARC A.E.

Marketing Research Communication

ΕΡΕΥΝΑ ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΑΞΙ



Σεπτέμβριος 2011

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε από την **IMARC A.E.** - Αριθμός Μητρώου Ε.Σ.Ρ.: 1 (ΕΝΑ).

ΕΝΤΟΛΕΑΣ IME ΓΣΕΒΕΕ

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ Κάτοικοι Λεκανοπεδίου Αττικής και πολεοδομικού συγκροτήματος

Θεσσαλονίκης, 18 ετών και άνω.

ΜΕΤΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ 800 νοικοκυριά

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ..... 07-09 Σεπτεμβρίου 2011

ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ Τυχαία δειγματοληψία με χρήση quotas.

ΜΕΘΟΔΟΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ Τηλεφωνικές συνεντεύξεις βάσει ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου.

ΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ..... Με βάση την περιοχή κατοικίας.

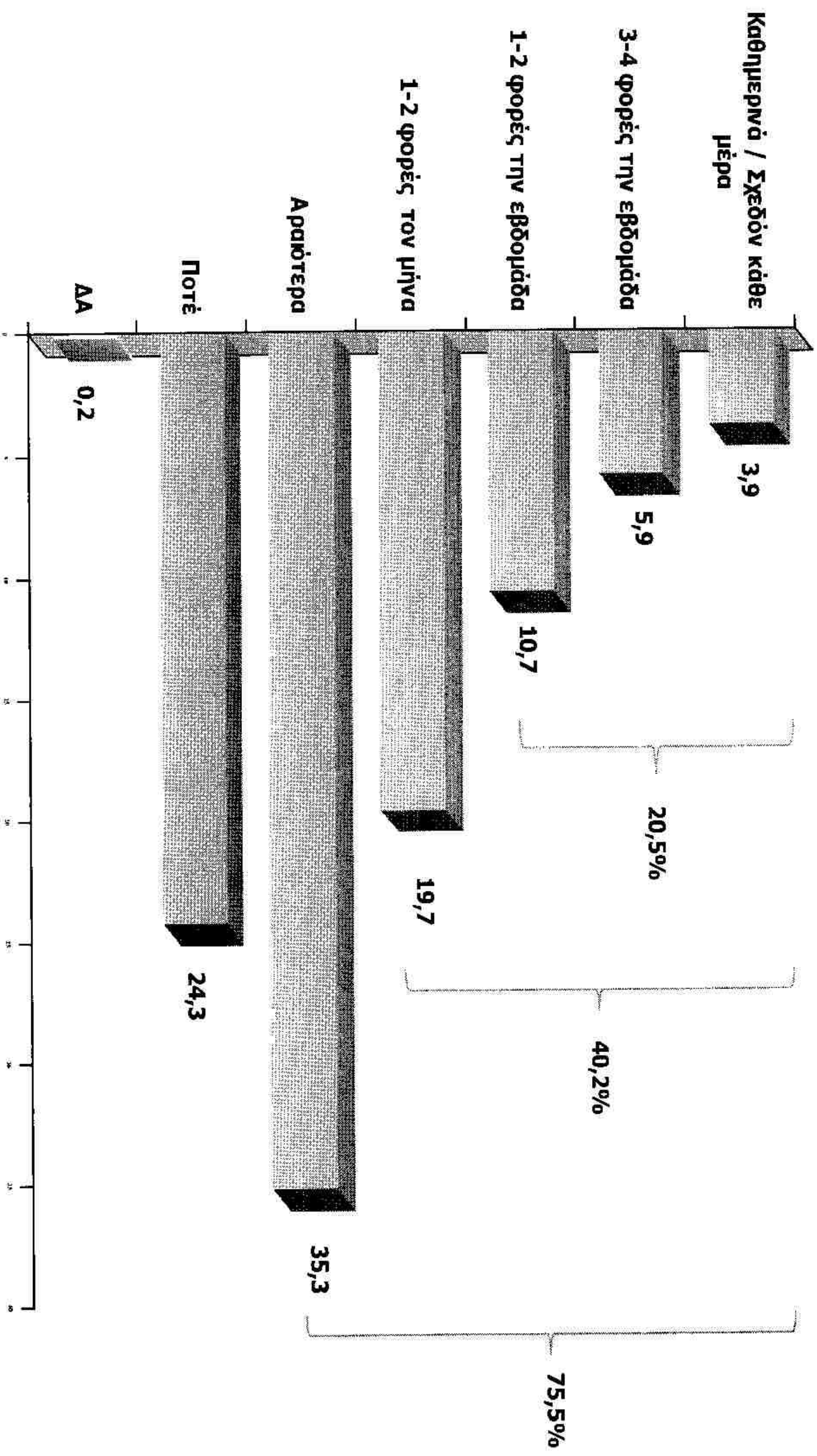
Η IMARC A.E...... Είναι μέλος του ΣΕΔΕΑ, της ESOMAR, της WAPOR και τηρεί τον

κανονισμό του Π.Ε.Σ.Σ. και τους διεθνείς κώδικες δεοντολογίας για την

διεξαγωγή και δημοσίευση ερευνών κοινής γνώμης.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ΤΑΞΙ κατά τις μετακινήσεις σας;

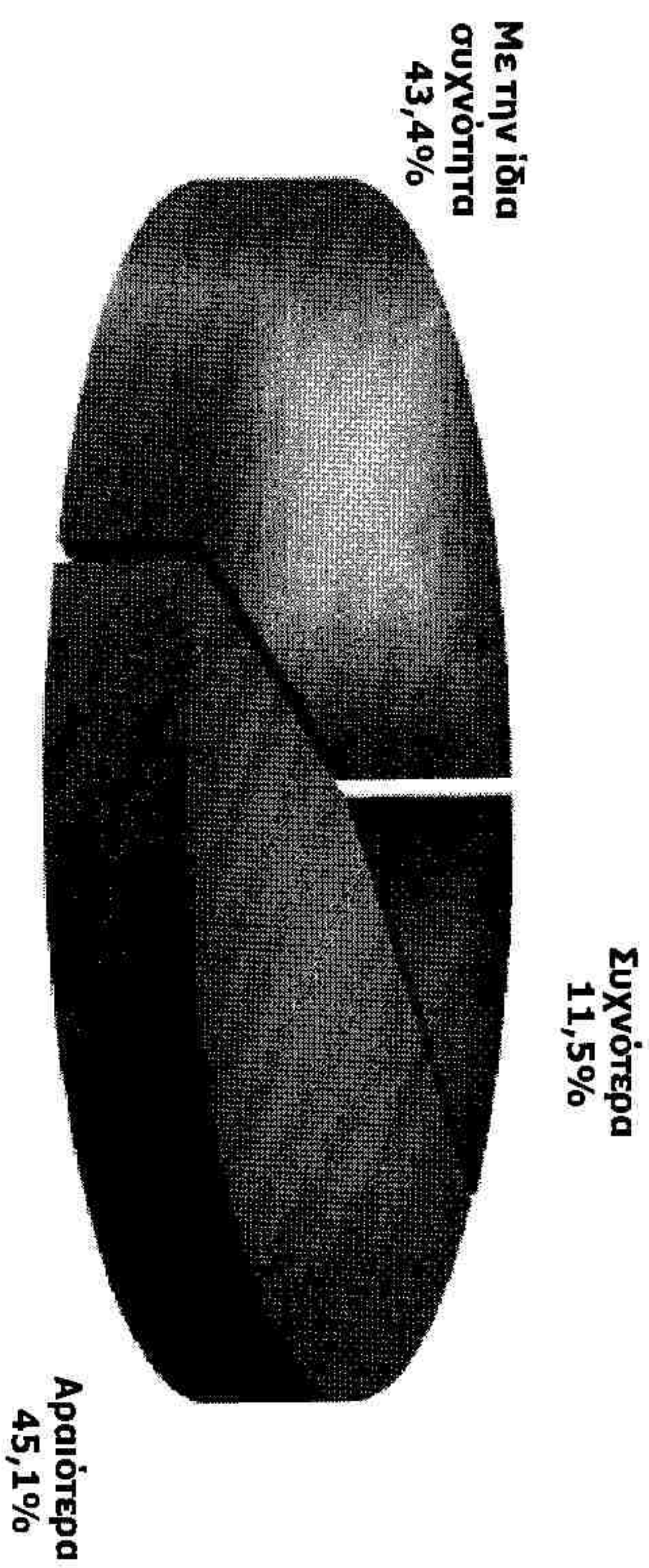


Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε ΤΑΞΙ κατά τις μετακινήσεις σας;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Καθημερινά / Σχεδόν κάθε μέρα	3	4,7	6,6	2,5	3,8
3-4 φορές την εβδομάδα	3,6	8,3	5,4	3,9	8,4
1-2 φορές την εβδομάδα	9,6	11,7	12,4	8,9	11,2
1-2 φορές τον μήνα	17	22,4	19,2	18	21,9
Αραιότερα	36,4	34,3	35,4	41,8	28,8
Ποτέ	30,4	18,3	20,9	25	25,5
ΔΑ		0,3			0,4

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Καθημερινά / Σχεδόν κάθε μέρα	4,2	2,7
3-4 φορές την εβδομάδα	6,4	4,3
1-2 φορές την εβδομάδα	10,4	11,7
1-2 φορές τον μήνα	20,4	17,3
Αραιότερα	34,4	38,7
Ποτέ	24	25,3
ΔΑ	0,2	

Σε σχέση με 1-2 χρόνια πριν, χρησιμοποιείτε σήμερα ΤΑΞΙ συχνότερα, αραιότερα ή με την ίδια συχνότητα όπως και πριν;
- Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξί -



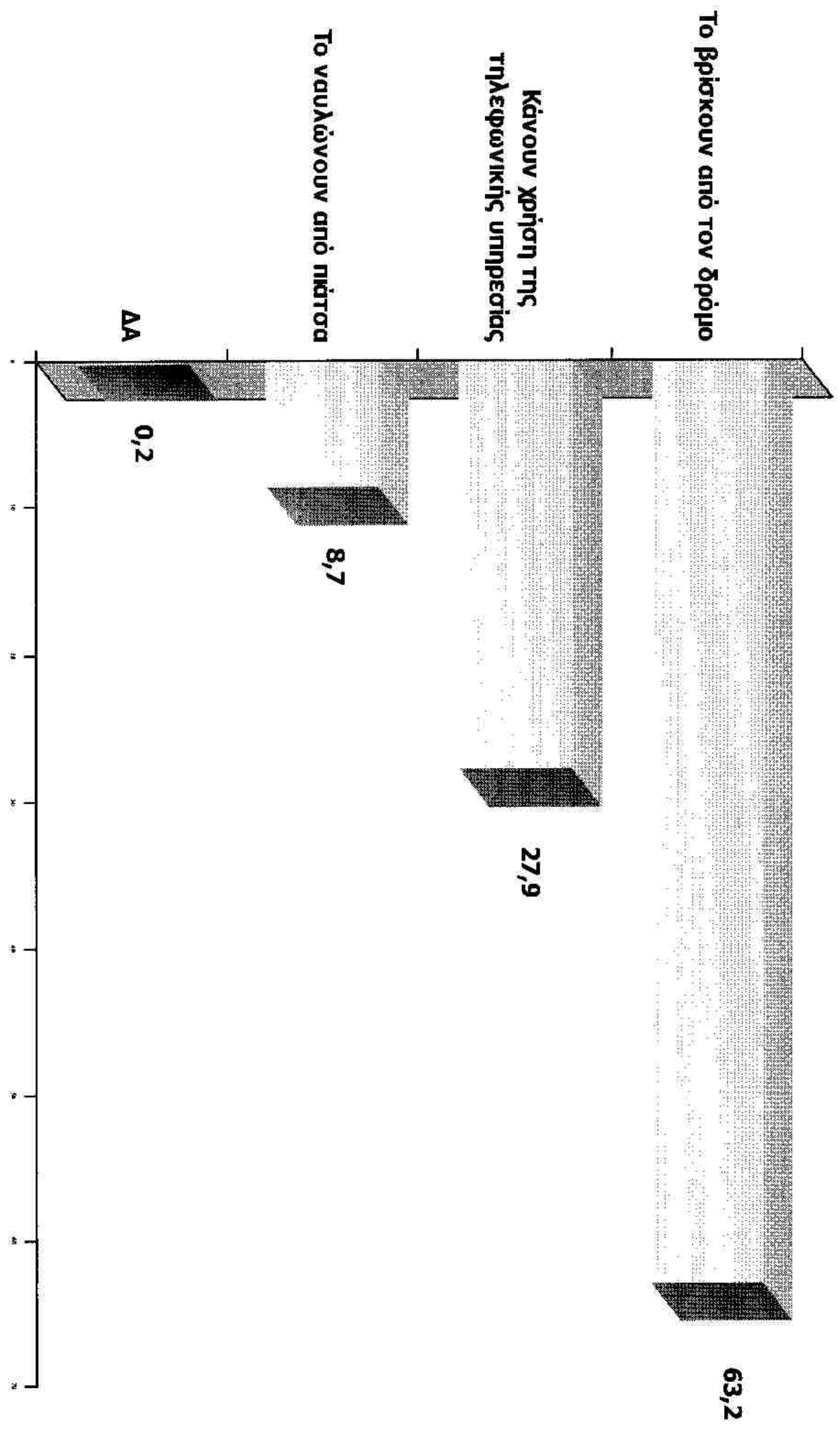
Σε σχέση με 1-2 χρόνια πριν, χρησιμοποιείτε σήμερα ΤΑΞΙ συχνότερα, αραιότερα ή με την ίδια συχνότητα όπως και πριν;
 - Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξί -

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Συχνότερα	8,3	14,3	18,5	4,3	14,5
Αραιότερα	41,9	47,7	41,2	51	41,4
Με την ίδια συχνότητα	49,8	38	40,3	44,7	44,1

	Πόλη διαμονής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Συχνότερα	11,6	11,2
Αραιότερα	44,7	46,4
Με την ίδια συχνότητα	43,7	42,4

Πως βρίσκουν συνήθως ταξι.

- Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξι -



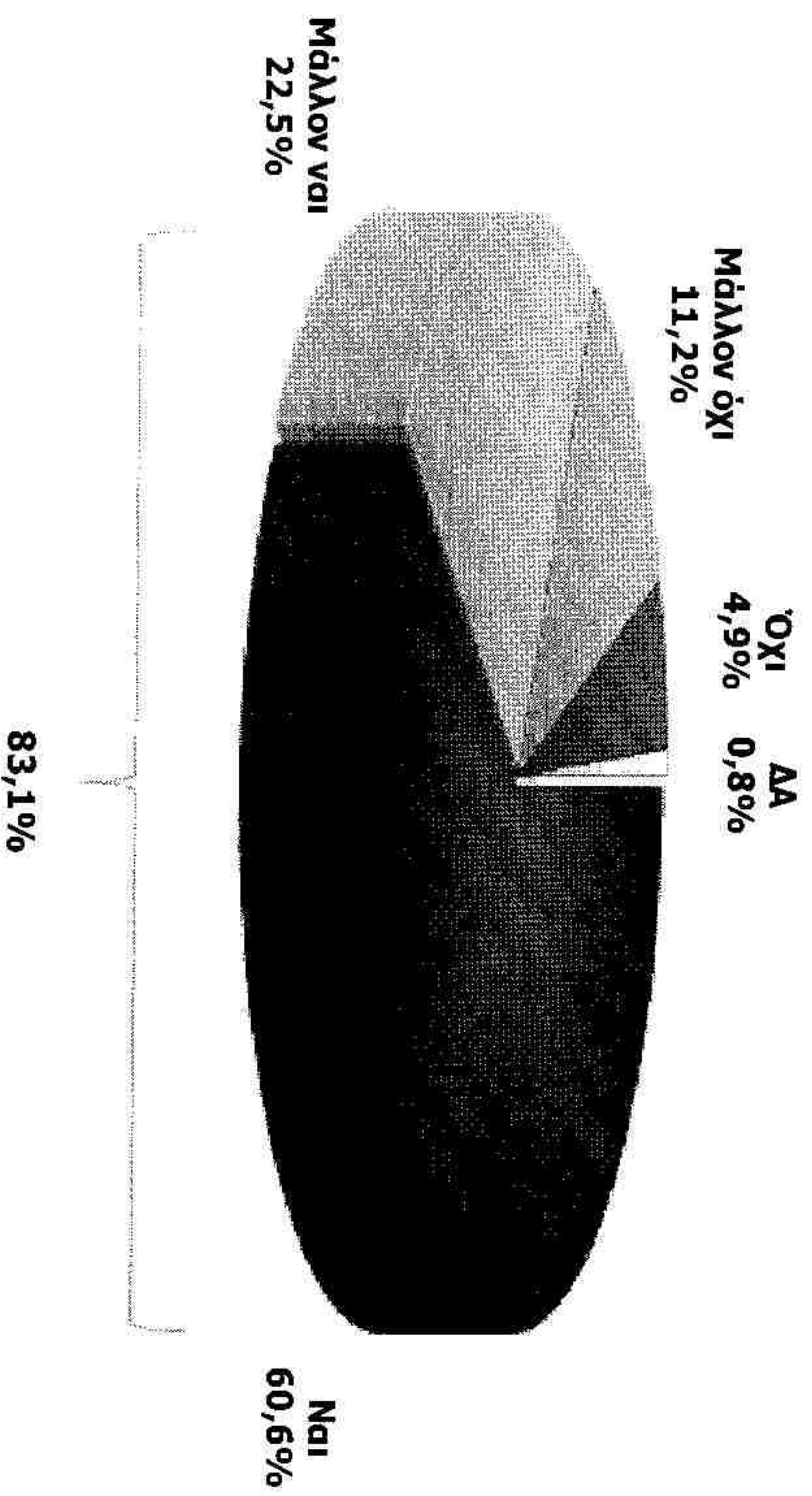
Πως βρίσκουν συνήθως ταξί.
- Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξί -

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Κάνετε χρήση της τηλεφωνικής υπηρεσίας;	22	32,9	15,7	32	30,4
Το ναυλώνετε από πιάτσα;	9	8,4	16,2	6,5	6,6
Το βρίσκετε από τον δρόμο;	68,9	58,3	68,1	61,4	62,4
ΔΑ		0,4			0,5

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Κάνετε χρήση της τηλεφωνικής υπηρεσίας;	29,4	22,8
Το ναυλώνετε από πιάτσα;	5	21,9
Το βρίσκετε από τον δρόμο;	65,3	55,4
ΔΑ	0,3	

Σε γενικές γραμμές, βρίσκετε εύκολα ΤΑΞΙ, όταν χρειάζεστε;

- Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξί -



Σε γενικές γραμμές, βρίσκετε εύκολα ΤΑΞΙ, όταν χρειάζεστε;
- Βάση: Όσοι χρησιμοποιούν ταξί -

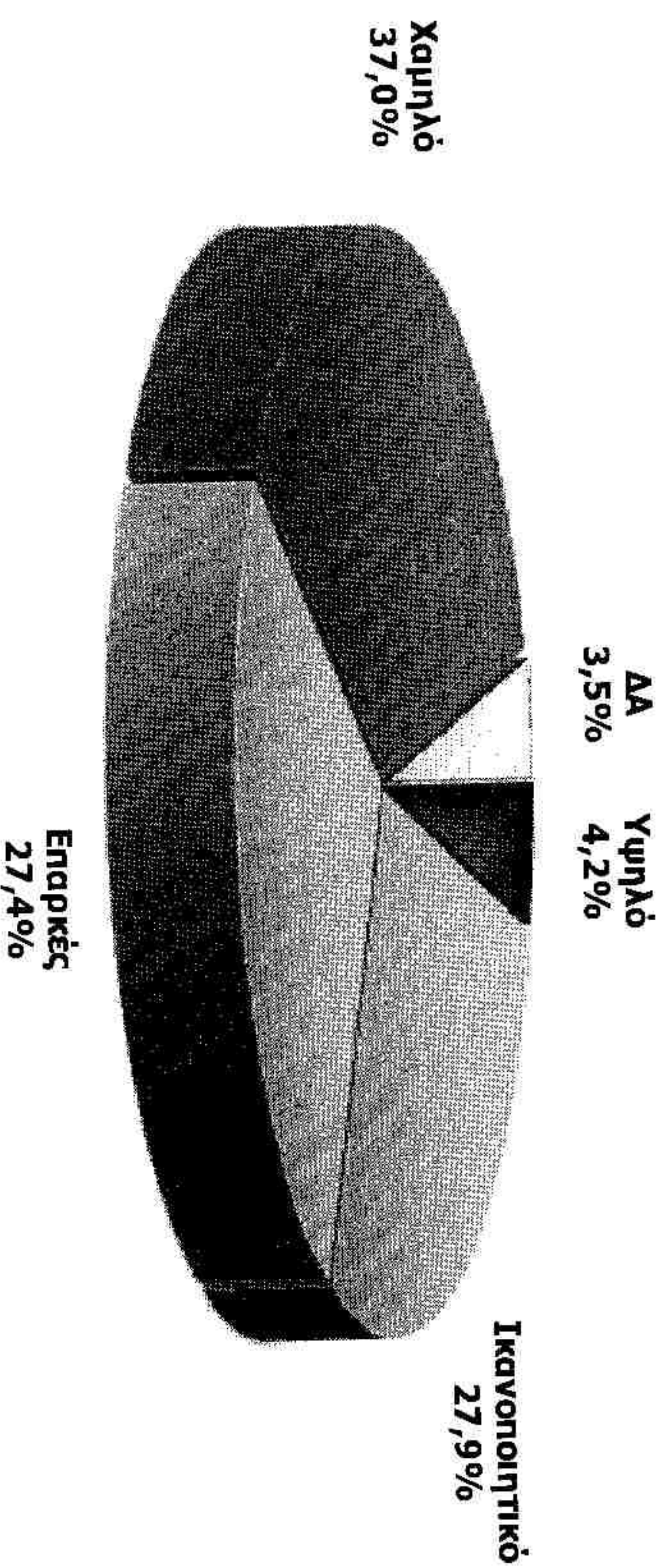


	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Ναι	59,5	61,6	55,1	61,5	62,8
Μάλλον ναι	23,6	21,5	33,1	18,3	20,7
Μάλλον όχι	11,3	11,1	10,1	13,5	9,5
Όχι	4,7	5	1,8	5,7	5,9
ΔΑ	0,9	0,8		1	1,1

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Ναι	59	66,5
Μάλλον ναι	22,5	22,3
Μάλλον όχι	12,4	6,7
Όχι	5	4,5
ΔΑ	1,1	

MARC A.E.

Σε γενικές γραμμές, πώς κρίνετε την επίδοση των υπηρεσιών των ταξί
προς το επιβατικό κοινό;



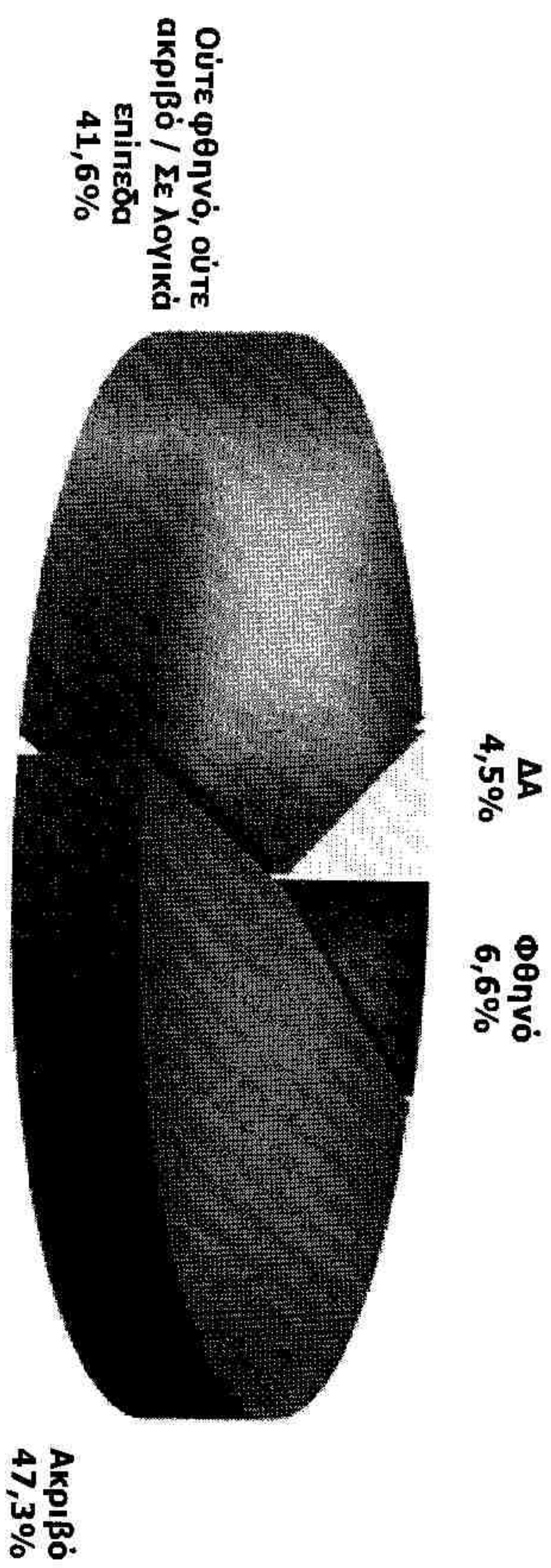
ΒΑΘΜΟΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ			
	Πολύ συχνά	Αρκετά συχνά	Αραιά ή ποτέ
Υψηλό	8,5	4,6	3,2
Ικανοποιητικό	41,7	33,2	23
Επαρκές	18,1	29,7	27,8
Χαμηλό	28,5	31,9	40,8
ΔΑ	3,2	0,5	5,2

Σε γενικές γραμμές, πώς κρίνετε την επίπεδο των υπηρεσιών των ταξί
προς το επιβατικό κοινό;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Υψηλό	2,8	5,5	3,6	2,9	5,8
Ικανοποιητικό	23,4	32,3	32,9	25,2	28
Επαρκές	28,5	26,3	33,2	28,5	23
Χαμηλό	41,1	33	27,6	39,3	40
ΔΑ	4,2	2,9	2,6	4,1	3,2

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Υψηλό	4	4,7
Ικανοποιητικό	26,5	33
Επαρκές	26,1	32
Χαμηλό	39,5	28,3
ΔΑ	4	2

Θεωρείτε ότι το κόμμιστρο των ΤΑΞΙ είναι:

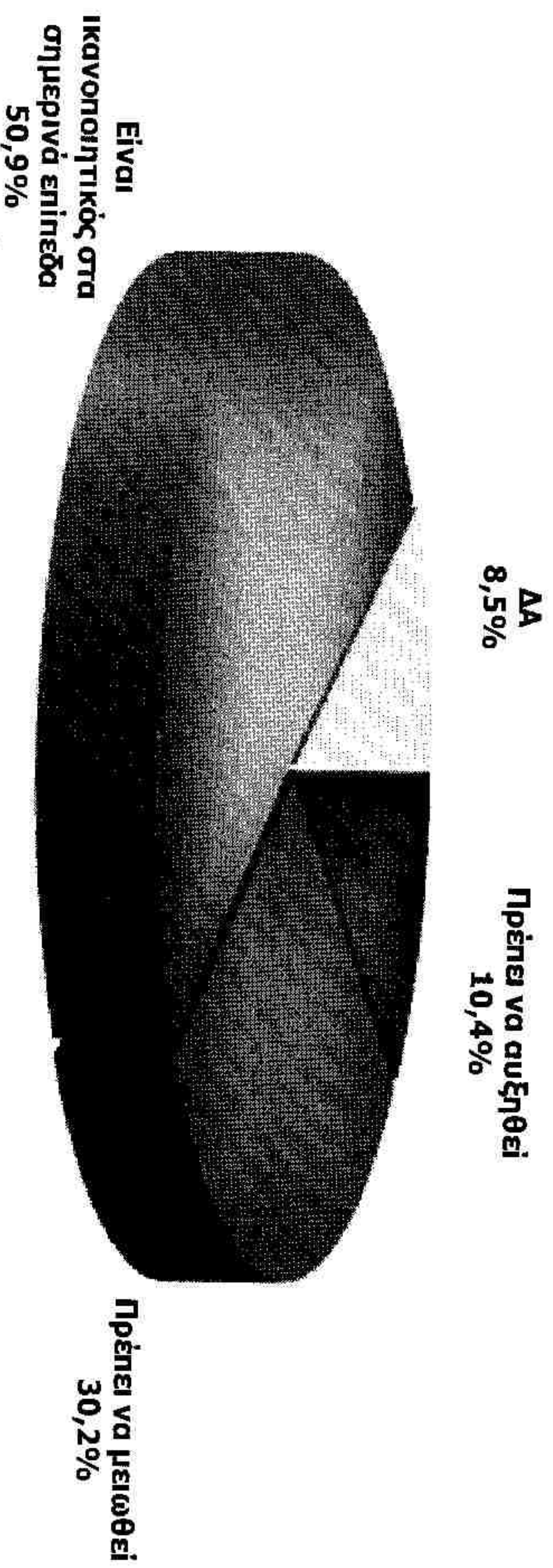


Θεωρείτε ότι το κόμιστρο των ΤΑΞΙ είναι:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Φθηνό	9,4	3,9	2,2	7,5	8
Ακριβό	46,5	48,1	54,9	49,5	40,7
Ούτε φθηνό, ούτε ακριβό / Σε λογικά επίπεδα	38,8	44,4	37,7	40	45,6
ΔΑ	5,3	3,7	5,2	3	5,6

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Φθηνό	7,6	3
Ακριβό	44,8	56,3
Ούτε φθηνό, ούτε ακριβό / Σε λογικά επίπεδα	43	36,7
ΔΑ	4,6	4

Λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και τον κυκλοφοριακό φόρτο στις μεγάλες πόλεις, θα λέγατε ότι ο αριθμός των ταξί που κυκλοφορούν:

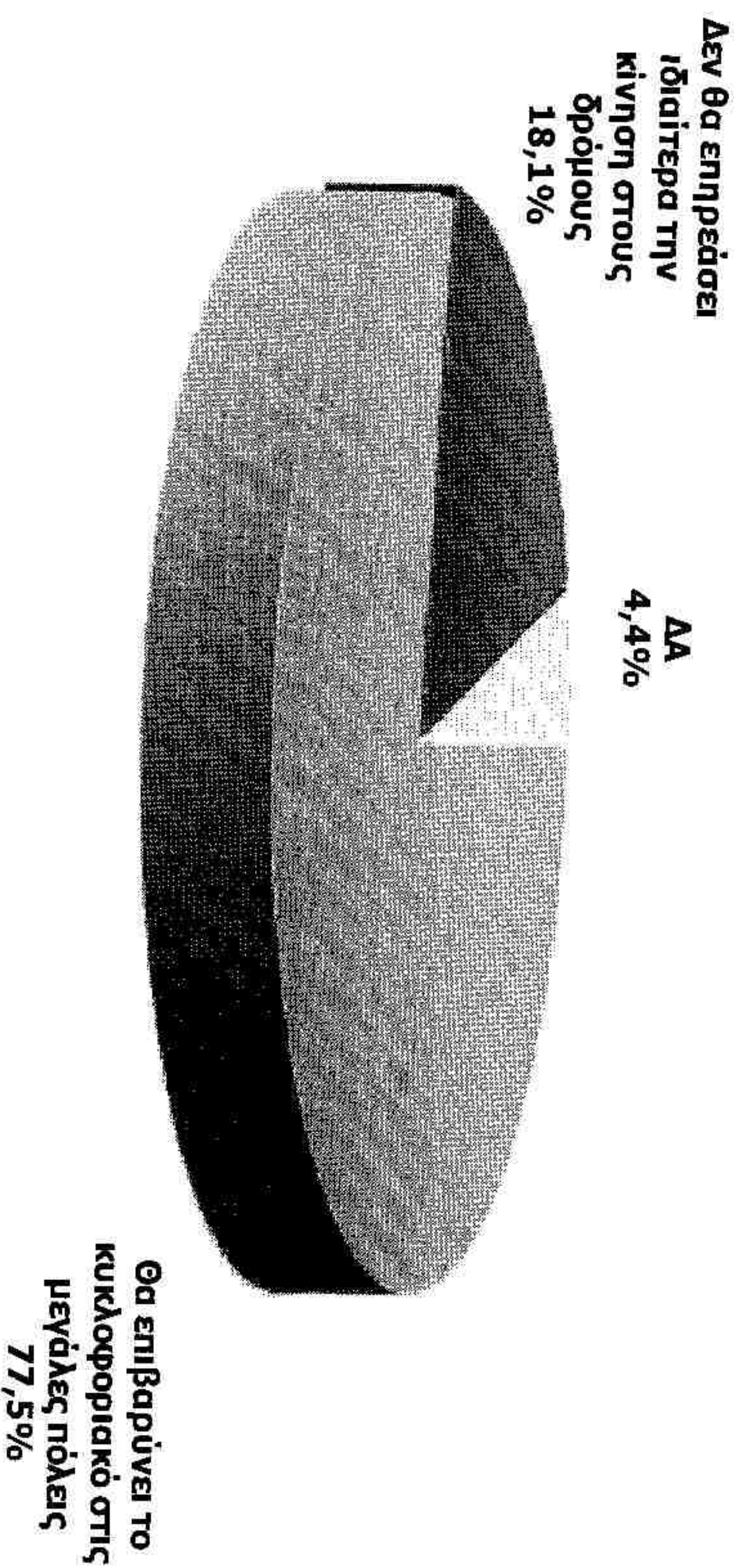


Λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και τον κυκλοφοριακό φόρτο στις μεγάλες πόλεις, θα λέγατε ότι ο αριθμός των ταξί που κυκλοφορούν:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Πρέπει να αυξηθεί	10,6	10,2	4,3	8,8	15,5
Πρέπει να μειωθεί	34,7	25,8	39,9	31,1	24,2
Είναι ικανοποιητικός στα σημερινά επίπεδα	45,8	56	54,3	51,5	48,7
Δ.Α.	9	7,9	1,4	8,7	11,7

	Πόλη προέλευσης	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Πρέπει να αυξηθεί	10,2	11,1
Πρέπει να μειωθεί	31,8	24,6
Είναι ικανοποιητικός στα σημερινά επίπεδα	48,8	58,6
Δ.Α.	9,2	5,7

Πιστεύετε ότι μία αύξηση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών θα οδηγήσει σε επιβάρυνση του κυκλοφοριακού στις μεγάλες πόλεις ή δεν θα επηρεάσει ιδιαίτερα την κίνηση στους δρόμους;



Πιστεύετε ότι μία αύξηση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών θα οδηγήσει σε επιβάρυνση του κυκλοφοριακού στις μεγάλες πόλεις ή δεν θα επηρεάσει ιδιαίτερα την κίνηση στους δρόμους;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό στις μεγάλες πόλεις	75,2	79,7	84,1	79,2	71,9
Δεν θα επηρεάσει ιδιαίτερα την κίνηση στους δρόμους	20,3	15,9	14,8	16,7	21,3
ΔΑ	4,5	4,4	1,1	4	6,8

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό στις μεγάλες πόλεις	77,9	75,9
Δεν θα επηρεάσει ιδιαίτερα την κίνηση στους δρόμους	17,9	18,7
ΔΑ	4,2	5,4

Εδώ και καιρό γίνεται συζήτηση για την απελευθέρωση της αγοράς των ΤΑΞΙ.
Πιστεύετε ότι η απελευθέρωση πρέπει:

Να είναι πλήρης και χωρίς
περιορισμούς

14,3

Να γίνει με κανόνες και
κρητάρια ή

61,0

Να παραμείνει το υπάρχον
καθεστώς / όπως είναι
σήμερα

17,4

ΔΔ

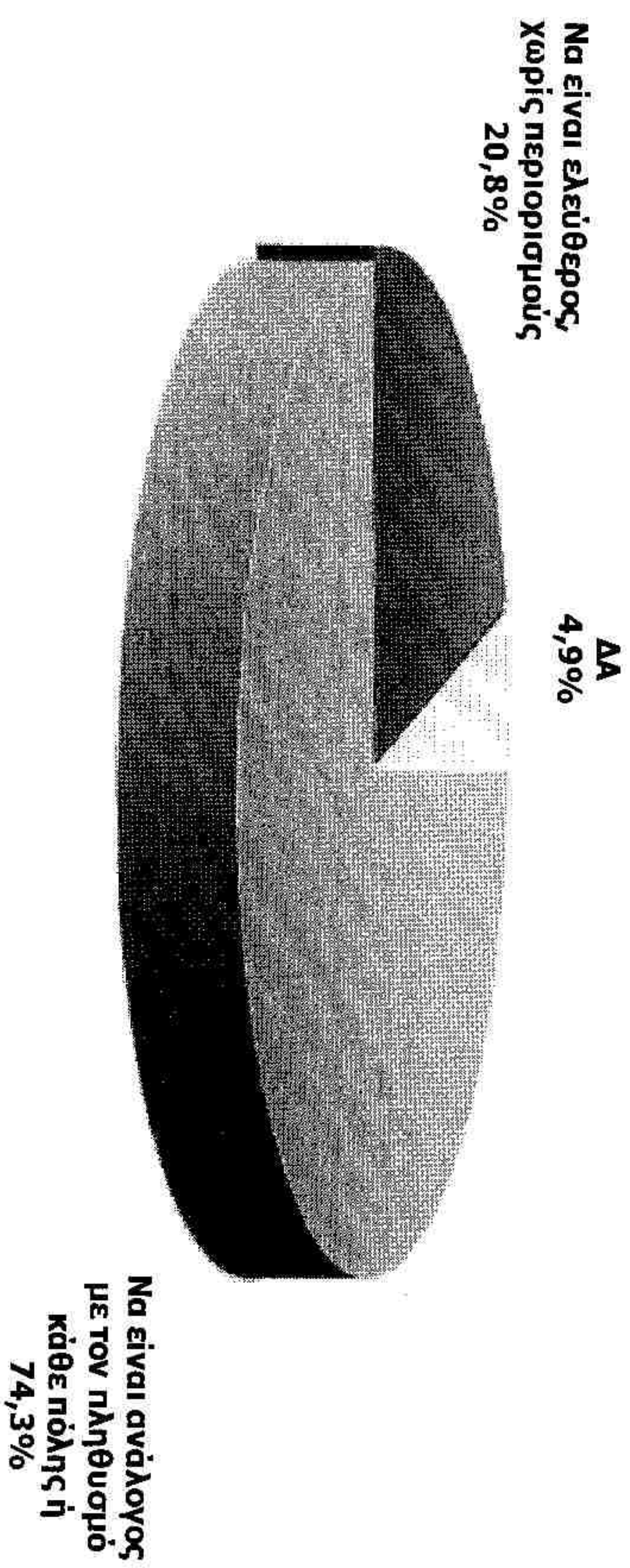
7,3

Εδώ και καιρό γίνεται συζήτηση για την απελευθέρωση της αγοράς των ΤΑΞΙ.
Πιστεύετε ότι η απελευθέρωση πρέπει:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Να είναι πλήρης και χωρίς περιορισμούς	19,2	9,4	12,3	14	15,4
Να γίνει με κανόνες και κριτήρια ή	60,9	61,1	62	64,3	57,4
Να παραμείνει το υπάρχον καθεστώς / όπως είναι σήμερα	12,5	22,1	17,7	15,8	18,8
ΔΑ	7,3	7,3	8	6	8,4

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Να είναι πλήρης και χωρίς περιορισμούς	14	15,3
Να γίνει με κανόνες και κριτήρια ή	59,8	65,3
Να παραμείνει το υπάρχον καθεστώς / όπως είναι σήμερα	18,6	13
ΔΑ	7,6	6,3

Επιθυμείτε ο αριθμός των αδειών ΤΑΞΙ:

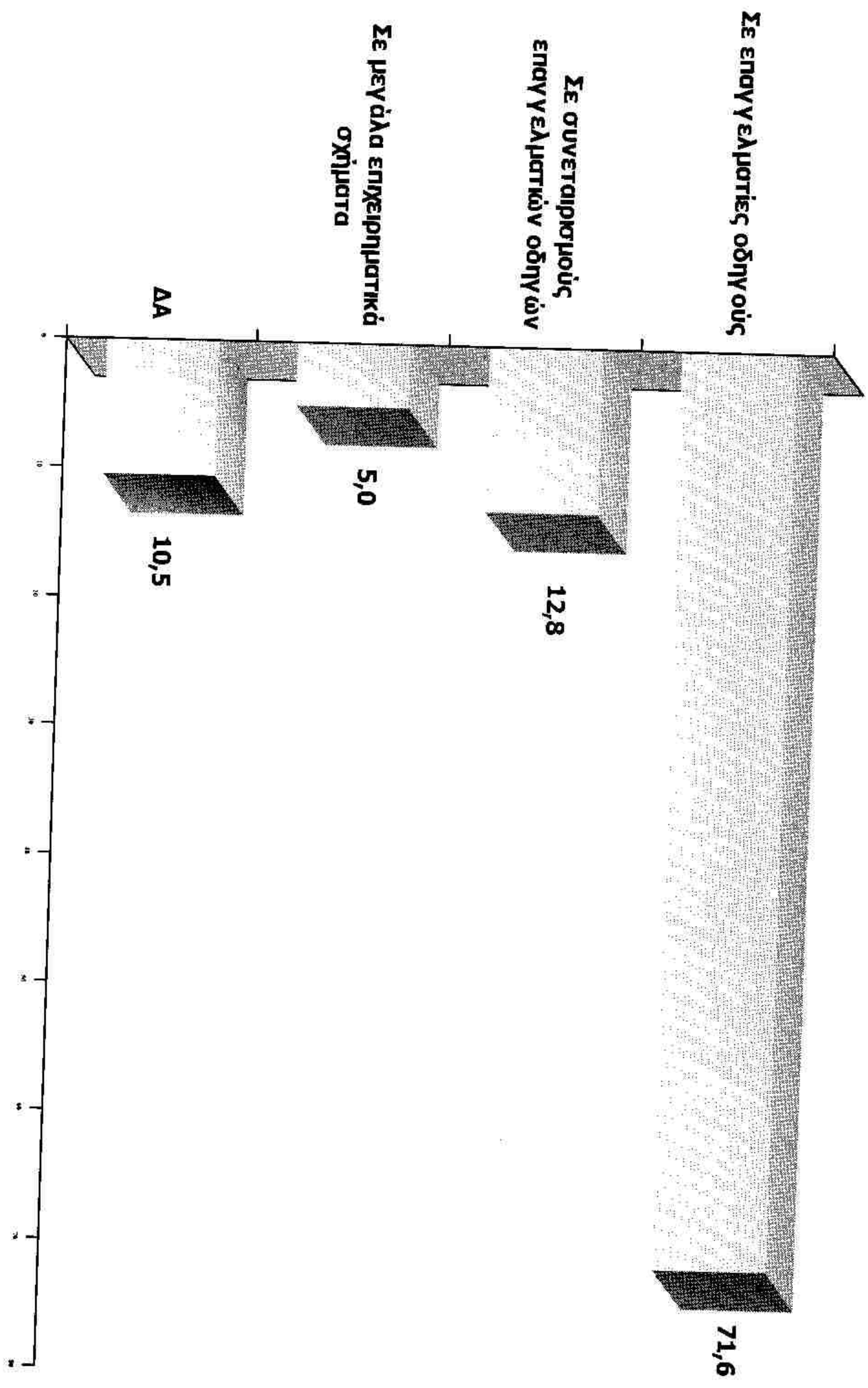


Επιθυμείτε ο αριθμός των αδειών ΤΑΞΙ:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Να είναι ανάλογος με τον πληθυσμό κάθε πόλης	73,1	75,4	77,9	79,1	67,6
Να είναι ελεύθερος, χωρίς περιορισμούς	24,1	17,6	21,3	18,6	22,9
ΔΑ	2,8	7	0,7	2,3	9,6

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Να είναι ανάλογος με τον πληθυσμό κάθε πόλης	74	75,3
Να είναι ελεύθερος, χωρίς περιορισμούς	21,2	19,3
ΔΑ	4,8	5,3

Θα επιθυμούσατε οι άδειες να δίνονται:

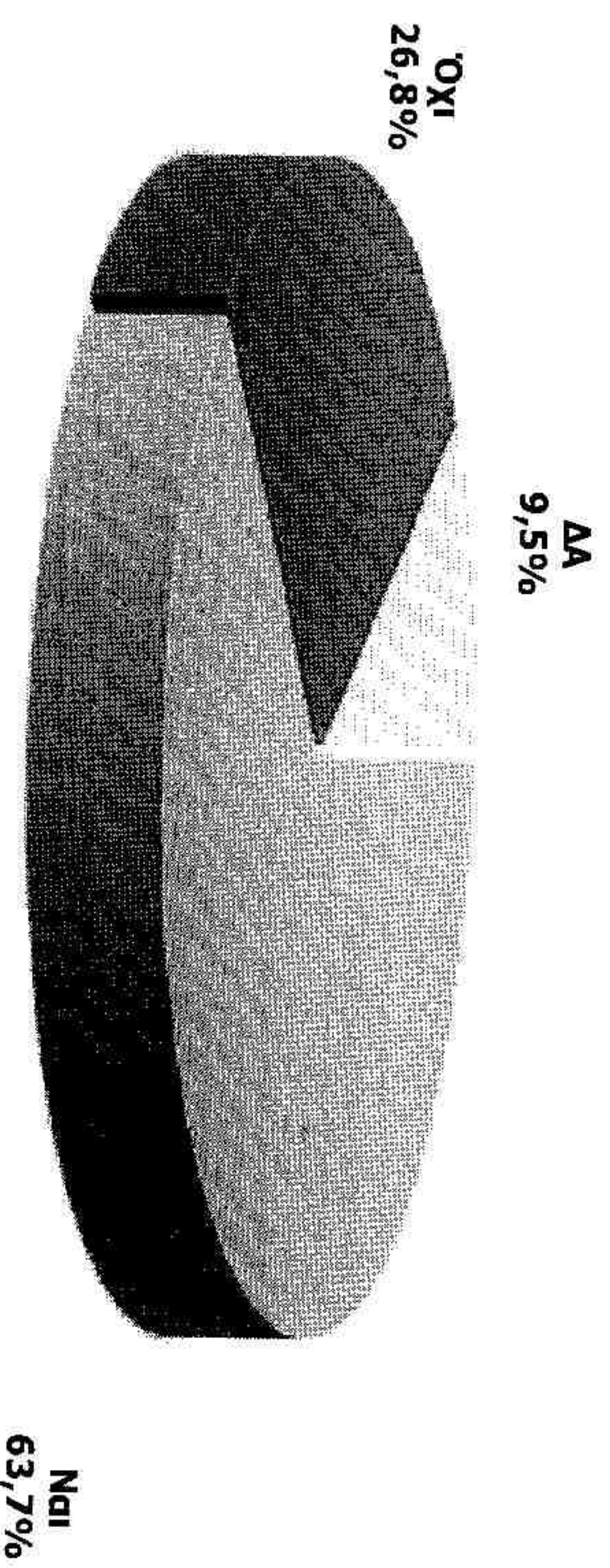


Θα επιθυμούσατε οι άδειες να δίνονται:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
σε επαγγελματίες οδηγούς	72,8	70,5	67,7	71,4	74,3
σε συνεταιρισμούς επαγγελματιών οδηγών	13	12,6	12,3	17	8,8
σε μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	5,8	4,3	8,4	4,2	4
ΔΑ	8,4	12,6	11,6	7,3	12,9

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
σε επαγγελματίες οδηγούς	70,8	74,6
σε συνεταιρισμούς επαγγελματιών οδηγών	11,8	16,4
σε μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	5,6	3
ΔΑ	11,8	6

Θα θέλατε να εκδοθούν νέες άδειες ΤΑΞΙ και για οχήματα ειδικής χρήσης
(7θέσια, 9θέσια κα);

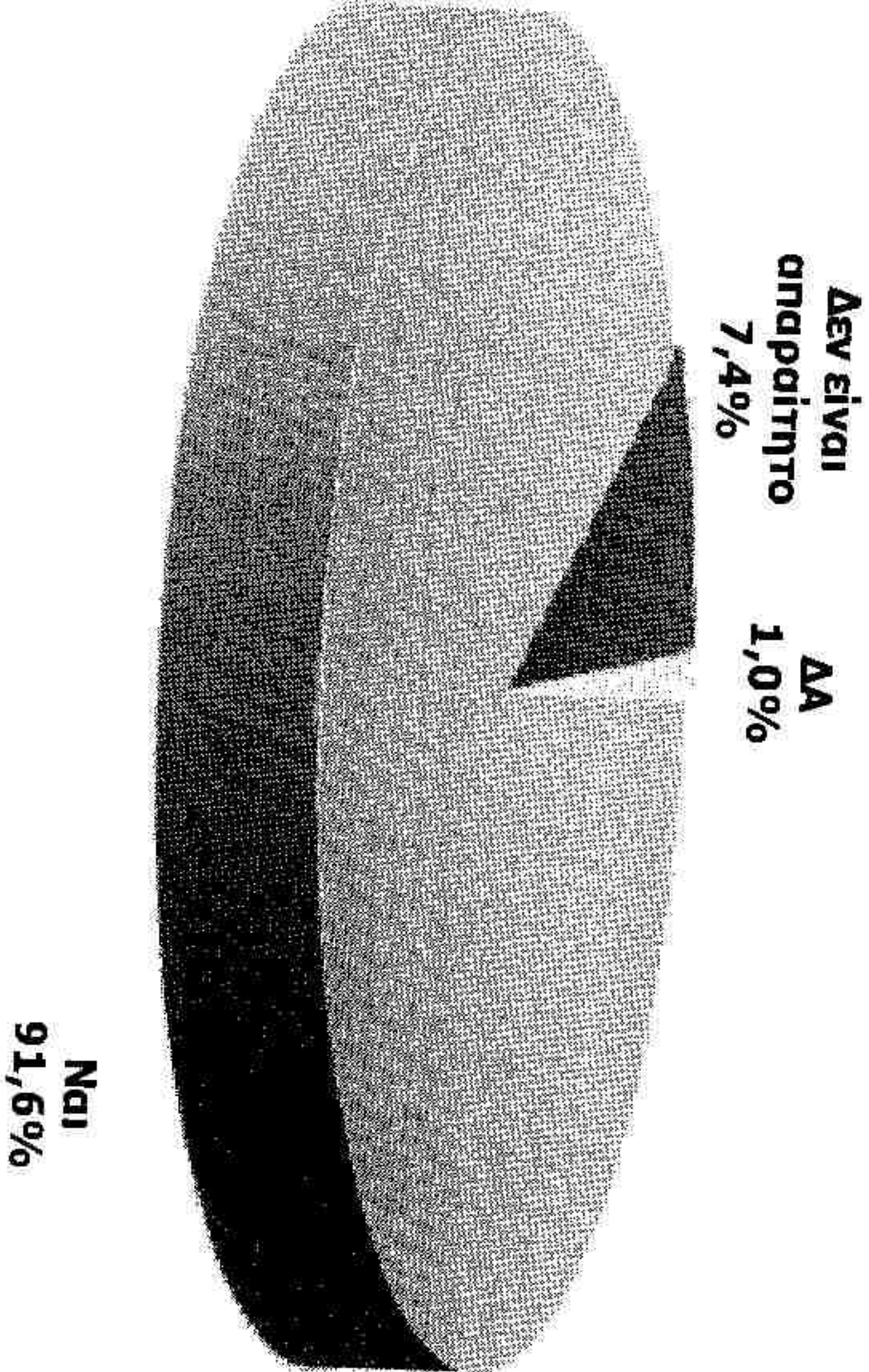


Θα θέλατε να εκδοθούν νέες άδειες ΤΑΞΙ και για οχήματα ειδικής χρήσης
(7θέσια, 9θέσια κα);

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Ναι	70,8	56,6	77,5	66,2	53,2
Όχι	22,9	30,6	21,1	26,5	30,3
ΔΑ	6,3	12,8	1,4	7,3	16,5

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Ναι	62	69,3
Όχι	28,7	20
ΔΑ	9,2	10,7

Θα επιθυμούσατε οι οδηγοί ΤΑΞΙ να επιμορφώνονται σε ζητήματα εξυπηρέτησης πελατών, ξένων γλωσσών κα ή δεν το κρίνετε και τόσο απαραίτητο;

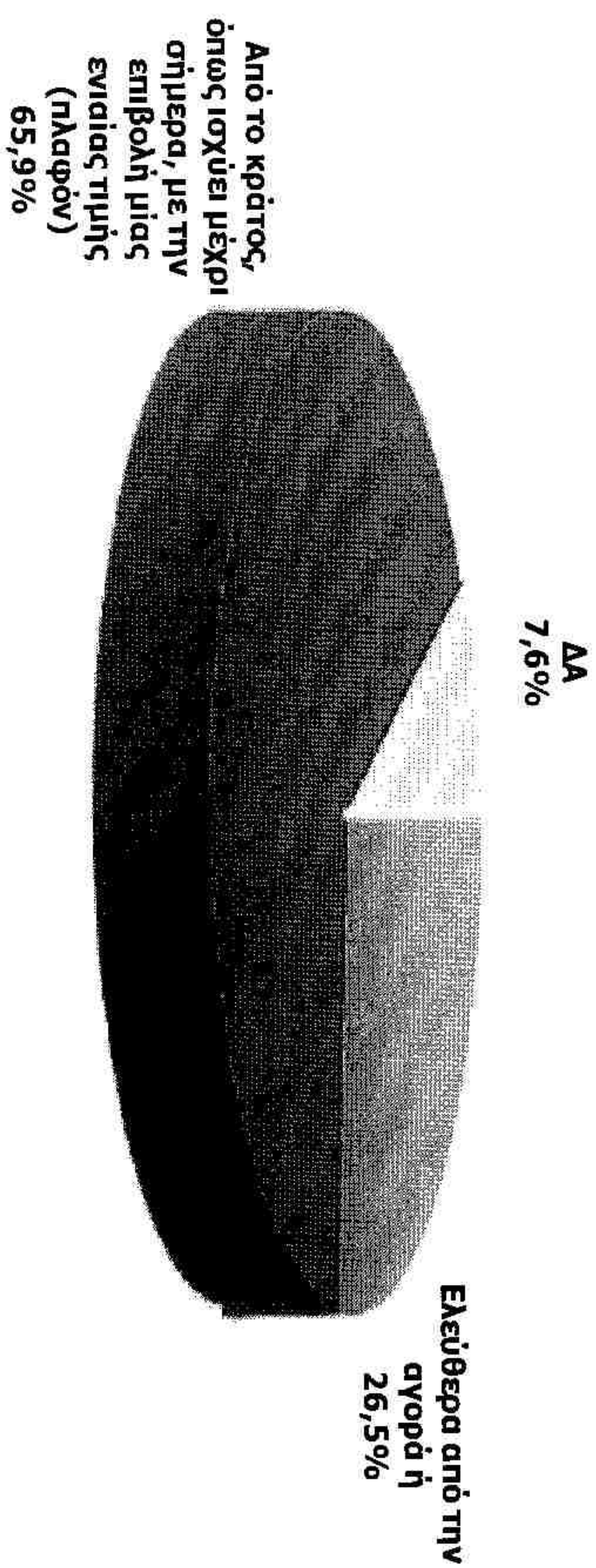


Θα επιθυμούσατε οι οδηγοί ΤΑΞΙ να επιμορφώνονται σε ζητήματα εξυπηρέτησης πελατών, ξένων γλωσσών κα ή δεν το κρίνετε και τόσο απαραίτητο;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Ναι	91,5	91,6	88,7	94,1	90,4
Δεν είναι απαραίτητο	6,9	7,8	11,3	5,7	7
ΔΑ	1,6	0,6		0,2	2,6

	Πόλη διαμονής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Ναι	91,8	90,7
Δεν είναι απαραίτητο	7	8,7
ΔΑ	1,2	0,7

Θα προτιμούσατε το κόμιστρο των ΤΑΞΙ να καθορίζεται:



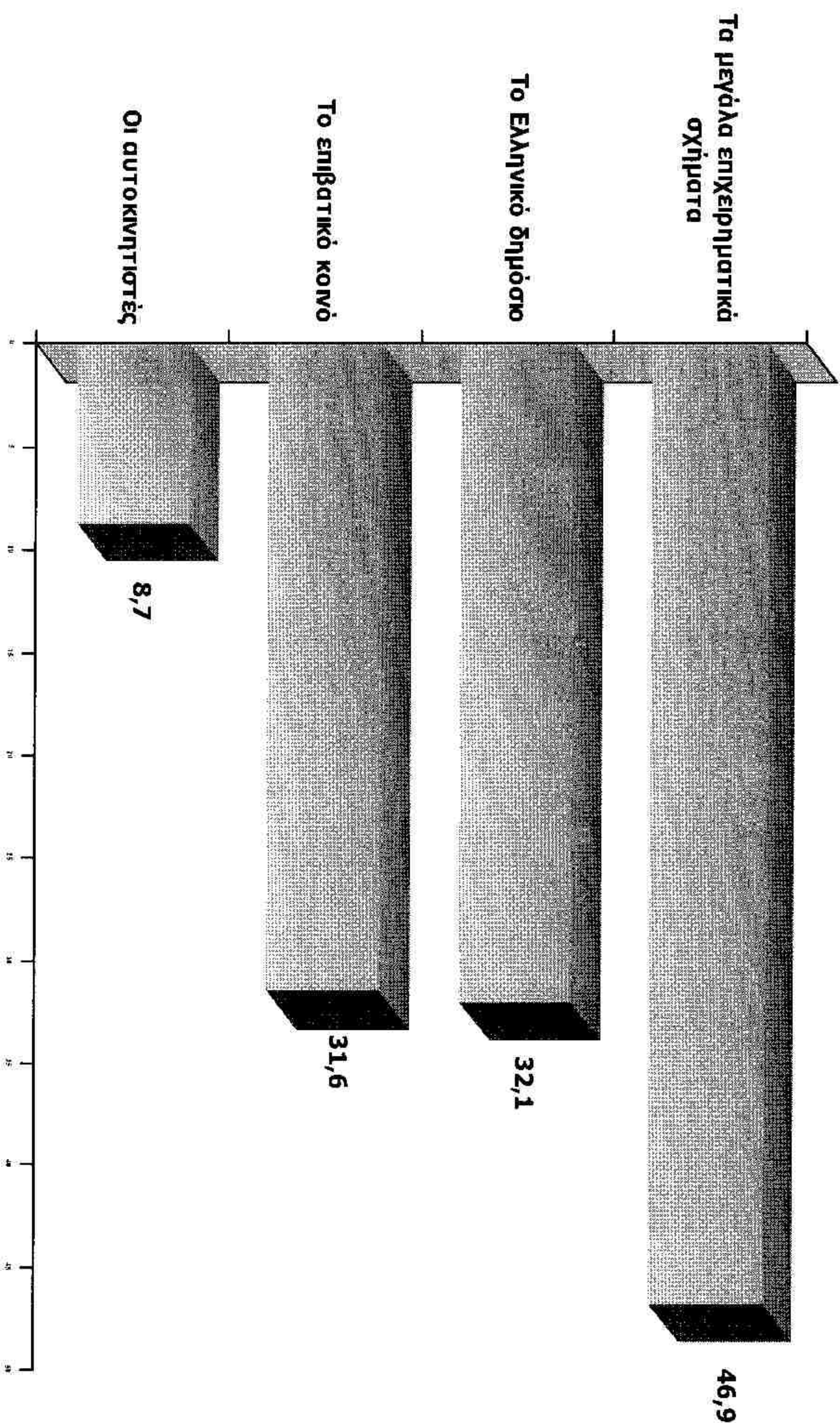


Θα προτιμούσατε το κόμιστρο των ΤΑΞΙ να καθορίζεται:

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
ελεύθερα από την αγορά ή	31	22,1	37,4	26,5	20,7
από το κράτος, όπως ισχύει μέχρι σήμερα, με την επιβολή μίας ενιαίας τιμής (πλαφόν)	63,7	68,1	59	68,1	67,7
ΔΑ	5,3	9,8	3,6	5,4	11,7

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
ελεύθερα από την αγορά ή	26,6	26,3
από το κράτος, όπως ισχύει μέχρι σήμερα, με την επιβολή μίας ενιαίας τιμής (πλαφόν)	65,4	67,7
ΔΑ	8	6

Τελικά ποιοί πιστεύετε ότι θα ωφεληθούν περισσότερο από την απελευθέρωση των ταξί;
(έως δύο επιλογές)



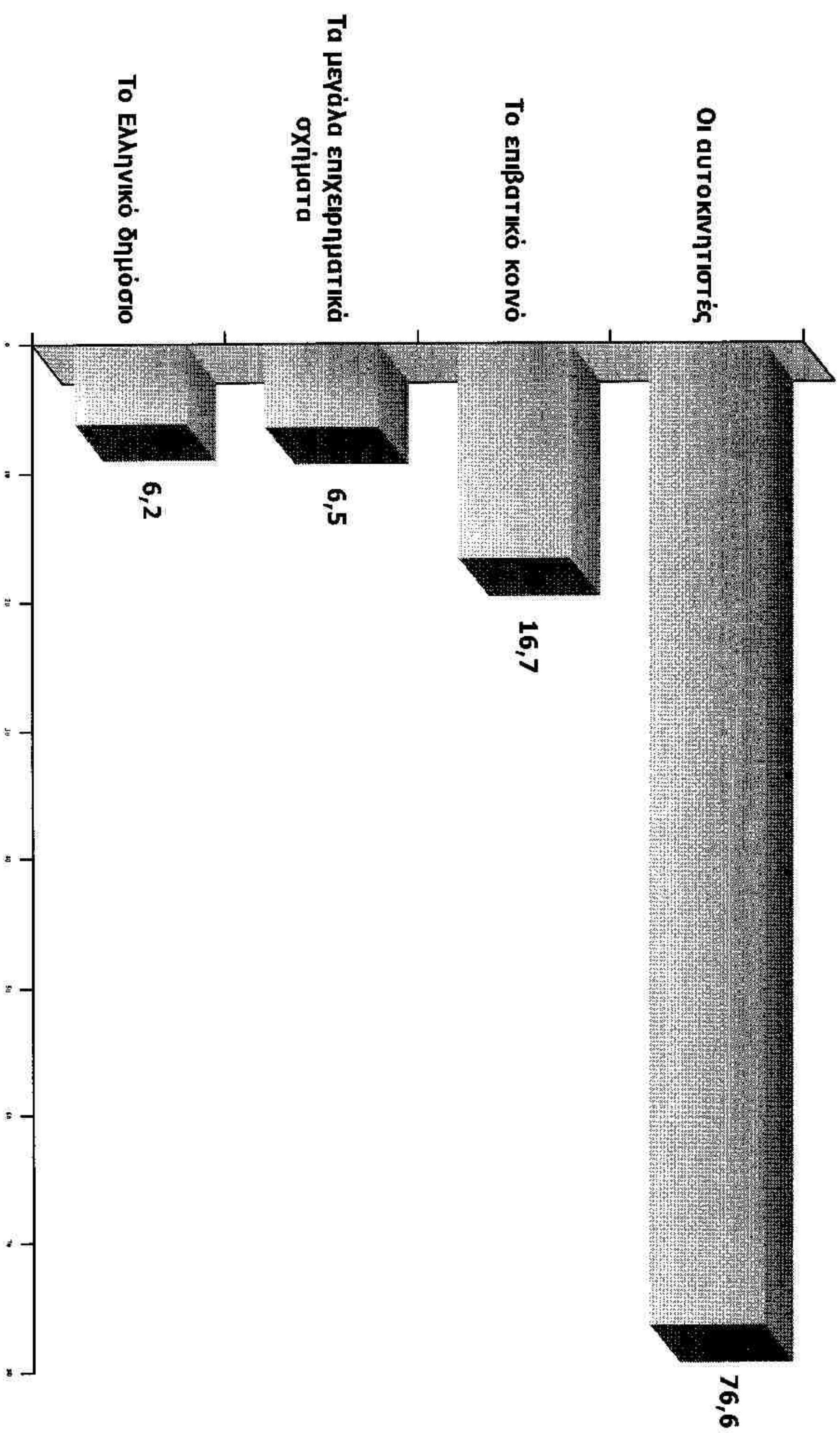
Τελικά ποιοί πιστεύετε ότι θα ωφεληθούν περισσότερο από την απελευθέρωση των ταξί;
(έως δύο επιλογές)



	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Οι αυτοκινητιστές	7	10,4	8,8	9,2	8,1
το επιβατικό κοινό	37,6	25,7	37,4	30,6	29,6
Τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	47,4	46,5	42,8	56,2	39,8
Το Ελληνικό δημόσιο	31,7	32,6	35,5	36,1	26,3

	Πόλη διαμονής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Οι αυτοκινήτιστές	8,6	9
το επιβατικό κοινό	31,2	33
Τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	47,2	46
Το Ελληνικό δημόσιο	31,6	34

Και ποιοι πιστεύετε ότι θα χάσουν από την απελευθέρωση των ταξί;
(έως δύο επιλογές)

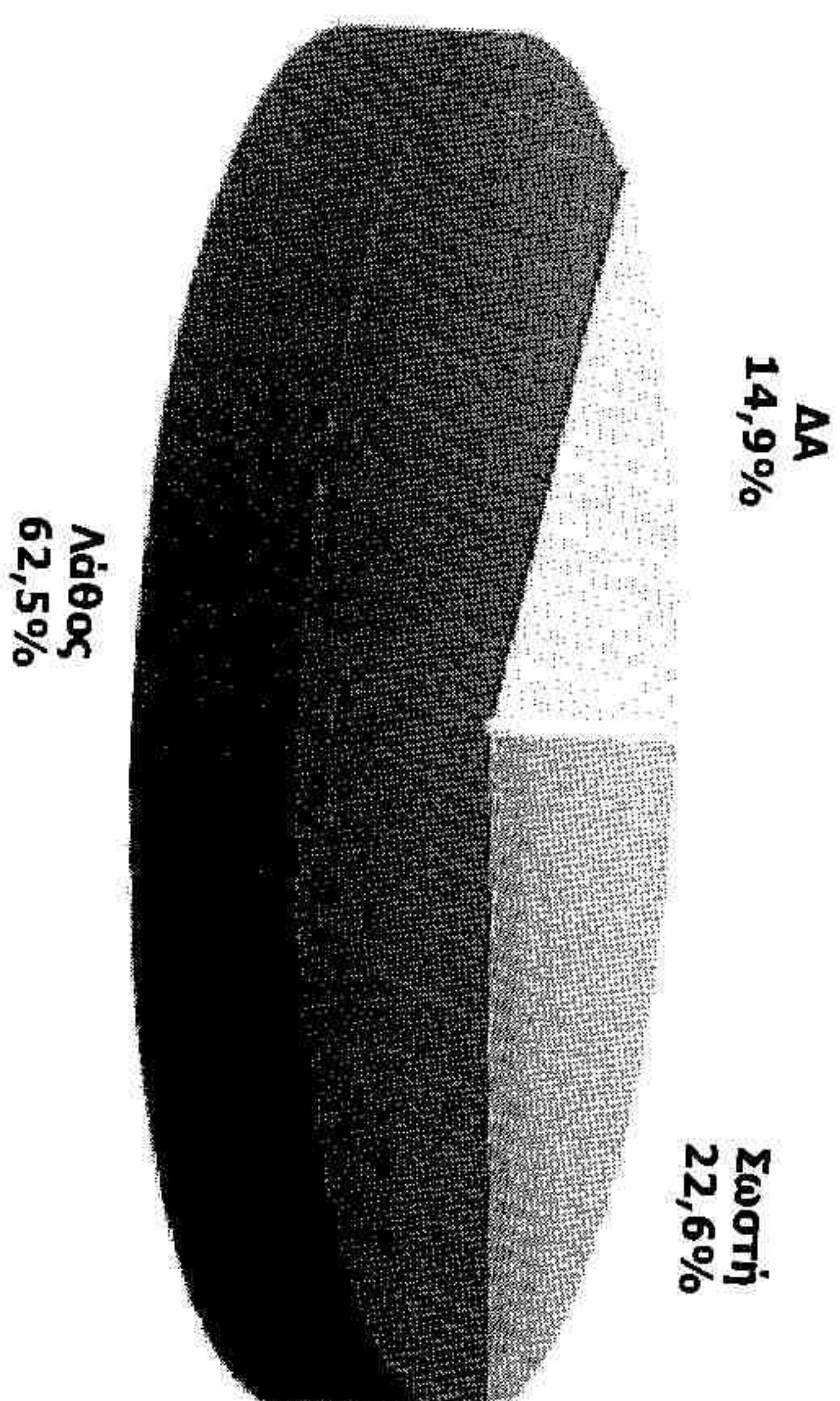


Και ποιοι πιστεύετε ότι θα χάσουν από την απελευθέρωση των ταξί;
(έως δύο επιλογές)

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Οι αυτοκινητιστές	77,7	75,5	78,3	77,5	75
το επιβατικό κοινό	15,4	18	16,3	21,2	12,3
Τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	5,5	7,5	11	6,3	4,2
Το Ελληνικό δημόσιο	6,4	6,1	8,7	5,4	5,8

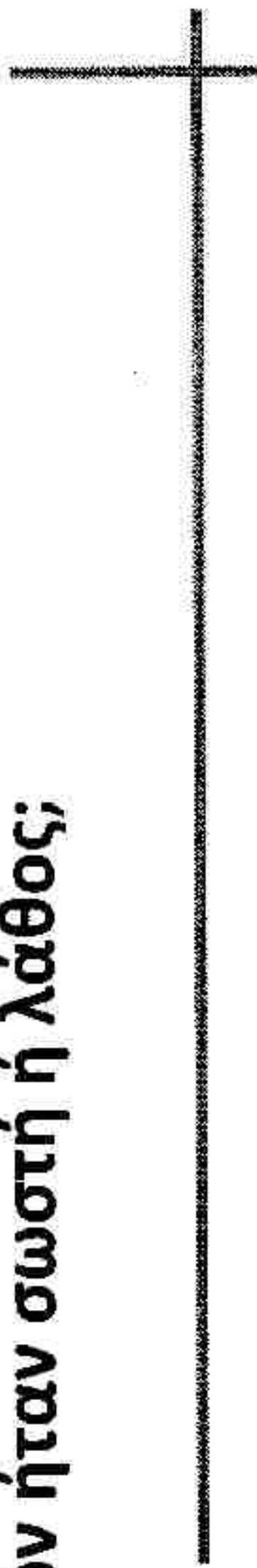
	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Οι αυτοκινητιστές	76,4	77,3
το επιβατικό κοινό	17,2	15
Τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα	7	4,7
Το Ελληνικό δημόσιο	6,2	6,3

Πιστεύετε ότι η διαχείριση του θέματος των ταξί
από το υπουργείο μεταφορών ήταν σωστή ή λάθος;





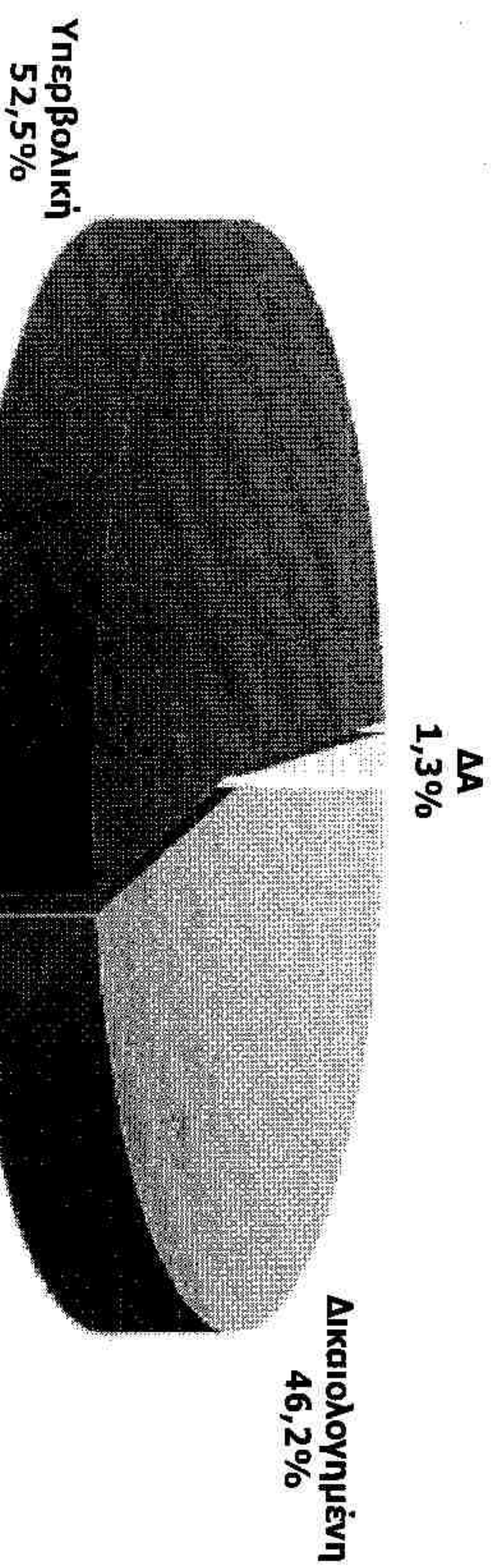
Πιστεύετε ότι η διαχείριση του θέματος των ταξί
από το υπουργείο μεταφορών ήταν σωστή ή λάθος;



	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Σωστή	25,5	19,8	18,1	19,9	28
Λάθος	63,7	61,4	66,3	68,1	55
ΔΑ	10,8	18,8	15,6	12	17,1

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Σωστή	22	24,8
Λάθος	62,2	63,8
ΔΑ	15,8	11,4

Θεωρείτε ότι η απόφαση των ιδιοκτητών ταξί για απεργιακές κινητοποιήσεις ήταν δικαιολογημένη ή υπερβολική;

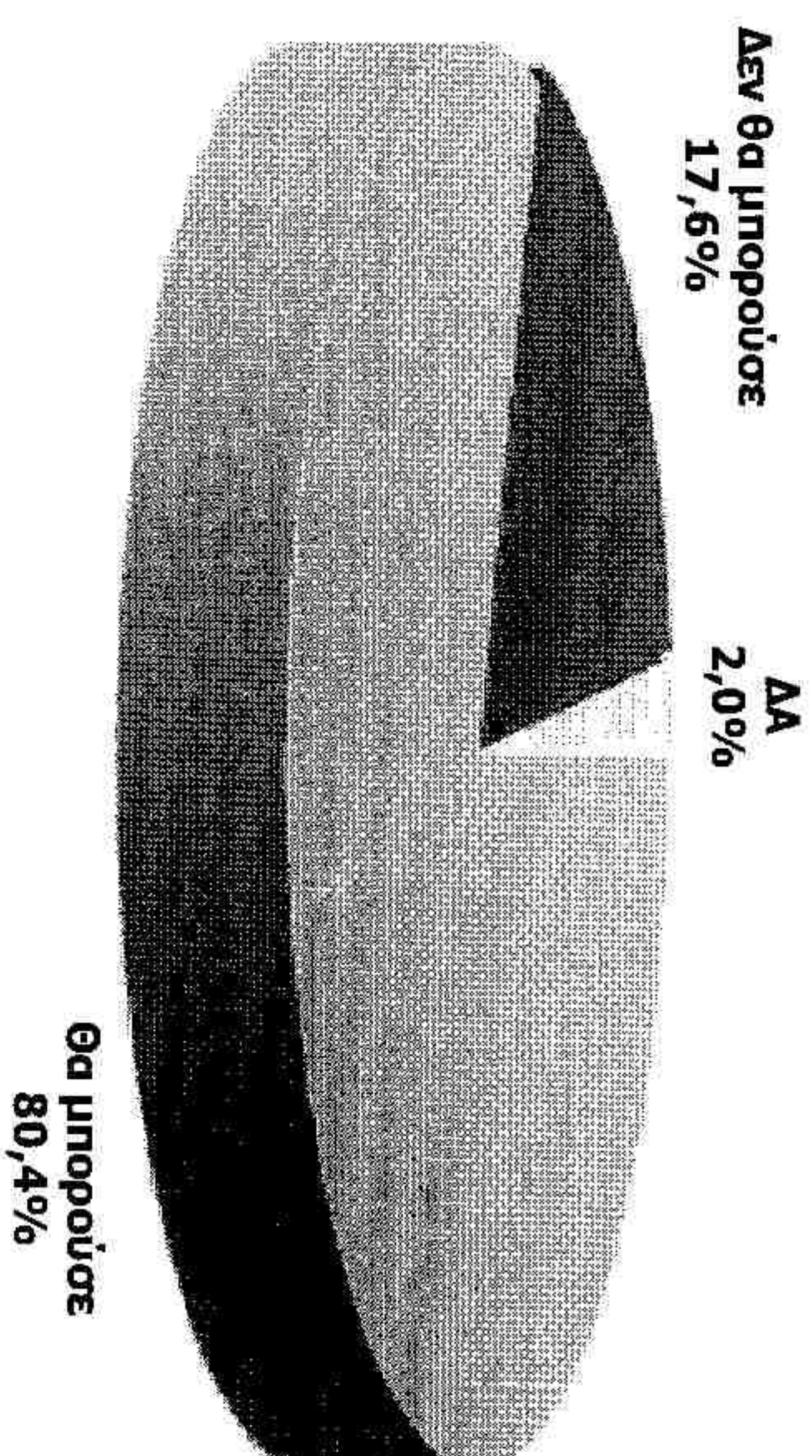


Θεωρείτε ότι η απόφαση των ιδιοκτητών ταξί για απεργιακές κινητοποιήσεις
ήταν δικαιολογημένη ή υπερβολική;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Δικαιολογημένη	43,9	48,5	54	47,2	41,1
Υπερβολική	55	50	45,7	52,6	56,3
ΔΑ	1,1	1,5	0,3	0,2	2,6

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Δικαιολογημένη	45,6	48,3
Υπερβολική	53	50,7
ΔΑ	1,4	1

Κατά την γνώμη σας η αναστάτωση που προκλήθηκε θα μπορούσε να αποφευχθεί
με διάλογο και συνεννόηση ή όχι;

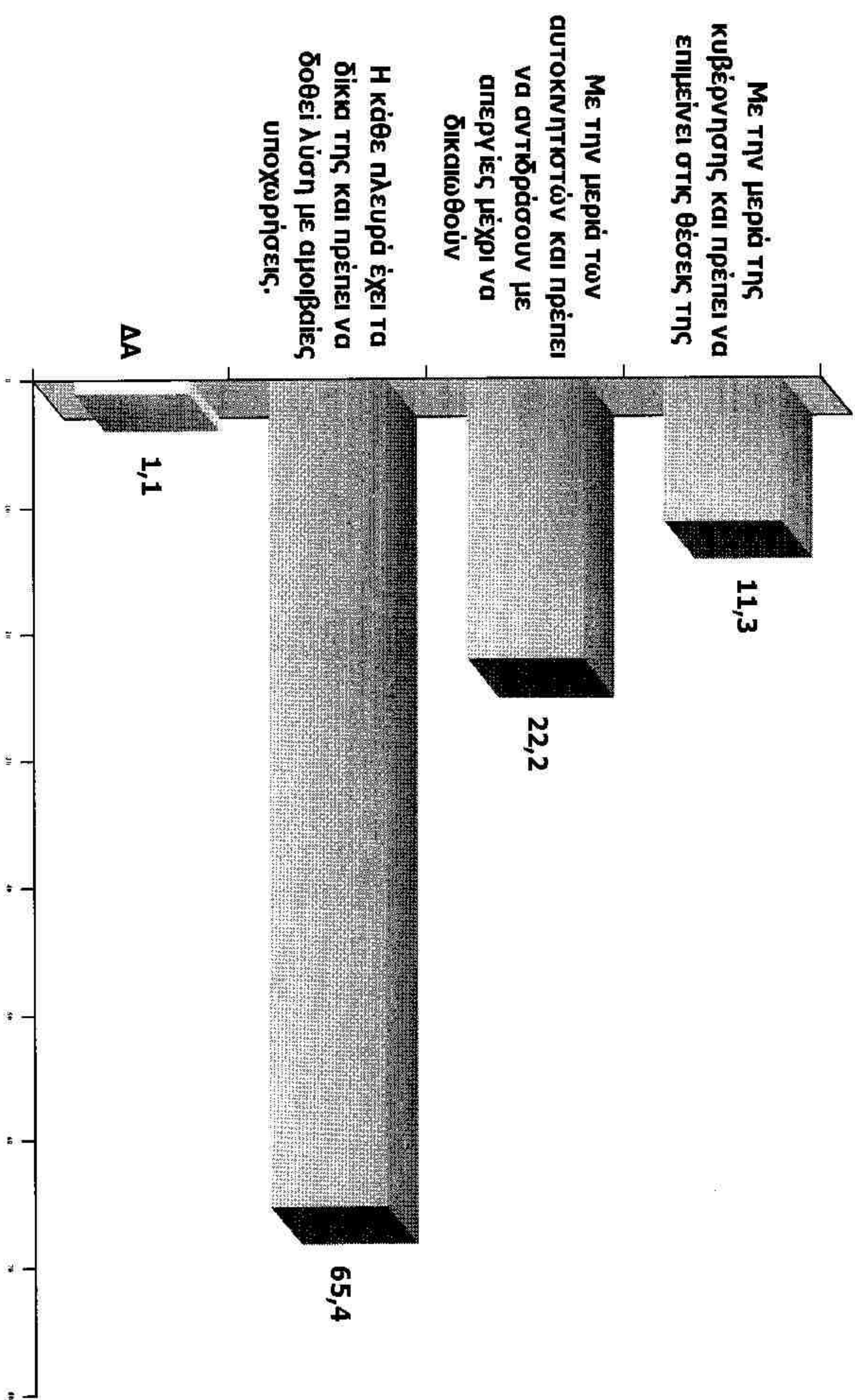


Κατά την γνώμη σας η αναστάτωση που προκλήθηκε θα μπορούσε να αποφευχθεί
με διάλογο και συνεννόηση ή όχι;

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Θα μπορούσε	77,9	82,9	73,8	83,5	80,9
Δεν θα μπορούσε	20,1	15,1	23,7	15,7	16,1
ΔΑ	2	2	2,6	0,8	3

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Θα μπορούσε	79,5	83,7
Δεν θα μπορούσε	18,5	14,3
ΔΑ	2	2

Τελικά από ότι έχετε έως τώρα καταλάβει , πιστεύετε ότι στην κόντρα κυβέρνησης και ιδιοκτητών ταξί, το δίκιο είναι :



Τελικά από ότι έχετε έως τώρα καταλάβει , πιστεύετε ότι στην κόντρα κυβέρνησης και ιδιοκτητών ταξί, το δίκιο είναι :

	Φύλο		Ηλικία		
	Άνδρας	Γυναίκα	18-34 ετών	35-54 ετών	55 ετών και άνω
Με την μεριά της κυβέρνησης και πρέπει να επιμένει στις θέσεις της	15,9	6,8	8,7	9,6	14,7
Με την μεριά των αυτοκινητιστών και πρέπει να αντιδράσουν με απεργίες μέχρι να δικαιωθούν	22,7	21,7	21,7	21,1	23,6
Η κάθε πλευρά έχει τα δίκια της και πρέπει να δοθεί λύση με αμοιβαίες υποχωρήσεις.	60,5	70,3	69,6	68,7	60
ΔΑ	0,9	1,2		0,6	1,8

	Πόλη διεξαγωγής	
	Αθήνα	Θεσσαλονίκη
Με την μεριά της κυβέρνησης και πρέπει να επιμένει στις θέσεις της	11,8	9,7
Με την μεριά των αυτοκινητιστών και πρέπει να αντιδράσουν με απεργίες μέχρι να δικαιωθούν	22,2	22
Η κάθε πλευρά έχει τα δίκια της και πρέπει να δοθεί λύση με αμοιβαίες υποχωρήσεις.	64,8	67,7
ΔΑ	1,2	0,7

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2011

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Θέμα : Α) Έρευνα ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ για τις υπηρεσίες ΤΑΞΙ.

Β) **Επανάληψη** αιτήματος για συνάντηση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων κ. Ι. Ραγκούση με την ΓΣΕΒΕΕ.

Η ΓΣΕΒΕΕ με επιστολή της προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ι. Ραγκούση επαναφέρει το αίτημα της για συνάντηση με αντικείμενο το Σχέδιο Νόμου για τα Ταξί. Απέστειλε επίσης και σχετική έρευνα (επισυνάπτεται) που διεξήγαγε το Ινστιτούτο Μικρών Επιχειρήσεων της ΓΣΕΒΕΕ σε συνεργασία με την εταιρία MARC AE, σε δείγμα 800 νοικοκυριών από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, κατά την περίοδο 7-9 Σεπτεμβρίου 2011.

Από την έρευνα διαφαίνεται με τον πλέον σαφή και κατηγορηματικό τρόπο ότι οι πολίτες δεν επιθυμούν τη συγκεντροποίηση της δραστηριότητας αυτής από μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα. Θεωρούν ότι θα πρέπει να ισχύσουν πληθυσμιακά κριτήρια και μάλλον μείωση των υφιστάμενων αδειών. Ζητούν, όμως, νέες και καλύτερες υπηρεσίες από την εν λόγω επαγγελματική δραστηριότητα. Επιθυμούν δε, να υπάρξει διάλογος χωρίς εντάσεις για την επίλυση του θέματος καταλογίζοντας ευθύνες κυρίως στο Υπουργείο αλλά και στους ιδιοκτήτες, για τη μη εξεύρεση ως τώρα πεδίου συνεννόησης.

Βασικά ευρήματα της έρευνας:

Ι. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

- **Η πλειονότητα των ερωτηθέντων (61%) θεωρεί ότι η απελευθέρωση του κλάδου των ταξί πρέπει να γίνει με κανόνες και κριτήρια.** Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των ερωτηθέντων που επιθυμεί να παραμείνει το υφιστάμενο καθεστώς ξεπερνά το αντίστοιχο εκείνων που επιθυμούν την πλήρη απελευθέρωση του κλάδου (17,4% έναντι 14,3%).
- **Το 74,3% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι ο αριθμός των ταξί θα πρέπει να είναι ανάλογος του πληθυσμού μιας πόλης. Το 71,6% επιθυμεί οι άδειες να δίνονται σε επαγγελματίες οδηγούς, το 13% σε συνεταιρισμούς επαγγελματιών οδηγών και μόλις το 5% σε μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα.**
- Θετικό εμφανίζεται το κοινό (63,7%) στην προοπτική έκδοσης αδειών για οχήματα ειδικής χρήσης (7θέσια-9θέσια).
- Αναφορικά με τις επιπτώσεις της απελευθέρωσης, **το 47% δηλώνει ότι θα ωφεληθούν κυρίως τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα**, ενώ ο ένας στους 3 περίπου εκτιμά ότι θα ωφεληθούν το δημόσιο και το επιβατικό κοινό. Το 76,6% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι οι αυτοκινητιστές θα χάσουν από την απελευθέρωση και το 16,7% το επιβατικό κοινό.

- Στο ενδεχόμενο χορήγησης νέων αδειών ταξί, το 77,5% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι αυτό θα επιβαρύνει την κυκλοφορία στις πόλεις.
- Σε σχέση με τον αριθμό των ταξί σε κυκλοφορία, το 51% δηλώνει ότι πρέπει να παραμείνει στα ίδια επίπεδα. Το 30% περίπου επιθυμεί μείωση του αριθμού των ταξί ενώ μόλις το 10% επιθυμεί αύξηση.
- Σε σχέση με το κόμιστρο, το 47% θεωρεί ότι είναι ακριβό, το 42% ότι κινείται σε λογικά επίπεδα και μόνο το 6,6% ότι είναι φθηνό. **Η πλειονότητα των ερωτηθέντων (66%) επιθυμεί το κόμιστρο να καθορίζεται από το κράτος, όπως σήμερα, ενώ το 26% επιθυμεί ελεύθερη διαπραγμάτευση.**

II. ΔΙΑΜΑΧΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ – ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ

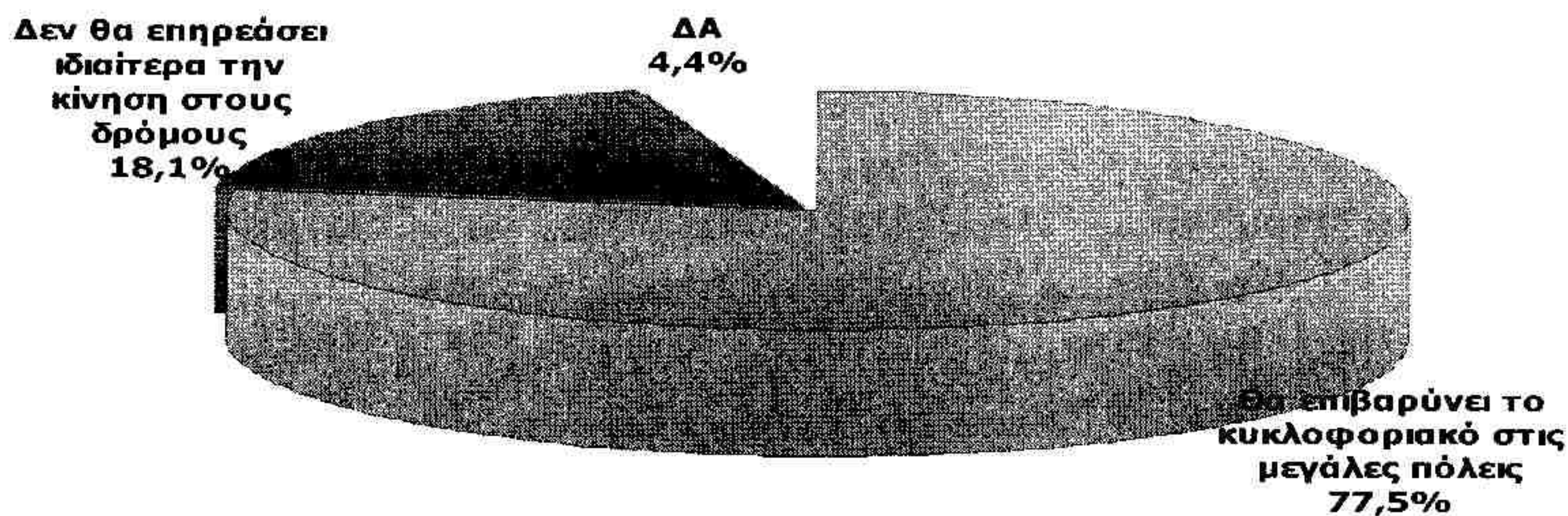
- **Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων (62,5%) πιστεύει ότι η διαχείριση του θέματος από το Υπουργείο δεν ήταν η ενδεδειγμένη.** Διχασμένο εμφανίζεται το κοινό σε σχέση με τις απεργιακές κινητοποιήσεις των απεργών ταξί καθώς το 52,5% θεωρεί υπερβολική την αντίδραση, ενώ το 46,2% δικαιολογημένη. **Η συντριπτική πλειονότητα (80,4%) δήλωσε ότι η αναστάτωση θα μπορούσε να αποφευχθεί με διάλογο και συνεννόηση.**
- Στο ερώτημα για το ποιος είχε δίκιο στην «κόντρα» Υπουργείου – ιδιοκτητών ταξί το 65,4% θεωρεί ότι κάθε πλευρά έχει το δίκιο της και ότι θα πρέπει να δοθεί λύση με αμοιβαίες υποχωρήσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των ερωτηθέντων που θεωρούν ότι το δίκιο είναι με το μέρος των ιδιοκτητών ταξί και ότι πρέπει να αντιδράσουν μέχρι να δικαιωθούν είναι διπλάσιο εκείνων που παίρνουν το μέρος της Κυβέρνησης (22,2% έναντι 11,1%).

III. ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

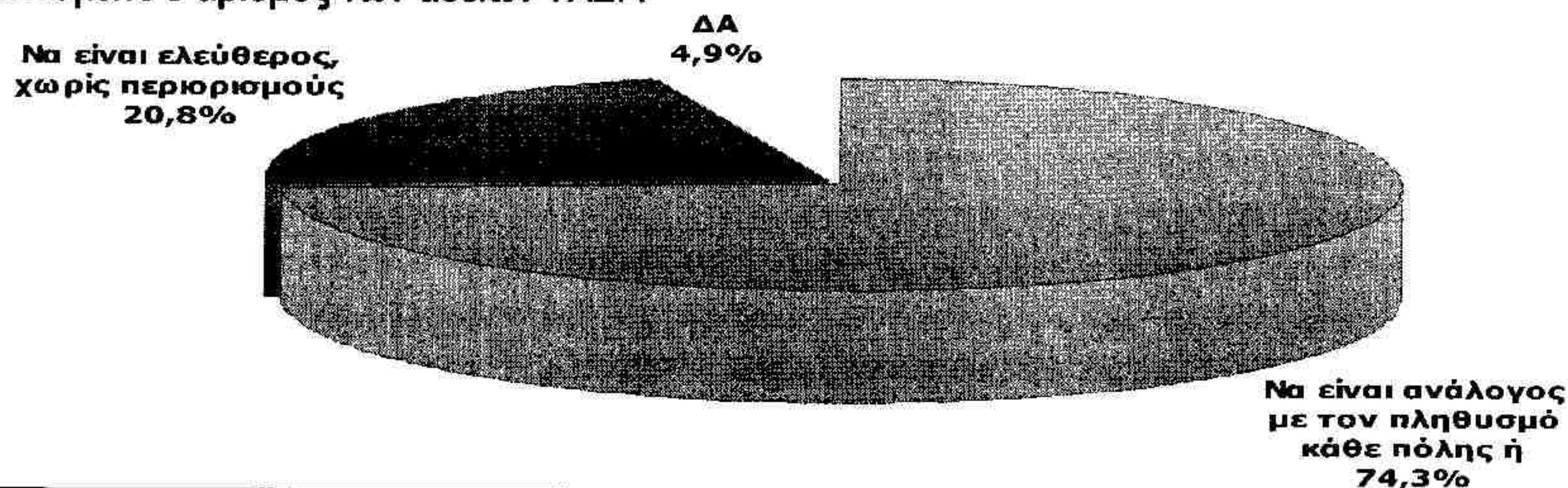
- Πάνω από το 20,5% χρησιμοποιεί ταξί για τις μετακινήσεις του πάνω από μια φορά την εβδομάδα. Αντίστοιχο ποσοστό (19,5%) χρησιμοποιεί ταξί 1-2 φορές το μήνα, ενώ το 35% σε μικρότερη συχνότητα. Το 25% δεν χρησιμοποιεί ταξί για τις μετακινήσεις του.
- Η χρήση των υπηρεσιών ταξί έχει μειωθεί κατά τα τελευταία 1-2 χρόνια, καθώς το 45% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί αραιότερα, το 43% με την ίδια συχνότητα και μόλις το 11% συχνότερα. Το εύρημα αυτό καταδεικνύει τη **μείωση του μεταφορικού έργου** στον κλάδο των ταξί.
- Η πλειονότητα των ερωτηθέντων (63,2%) δηλώνει ότι βρίσκει ταξί από το δρόμο, ενώ το 28% περίπου χρησιμοποιεί την τηλεφωνική υπηρεσία. Μόλις το 8,7% ναυλώνει ταξί από πιάτσα.
- Το 83,1 % δηλώνει ότι βρίσκει εύκολα ταξί, ενώ το ποσοστό που δηλώνει ότι δυσκολεύεται φτάνει το 15% περίπου.
- Το επίπεδο παροχής υπηρεσιών από τα ταξί κρίνεται σήμερα υψηλό από το 4,2% των ερωτηθέντων, ικανοποιητικό από το 28%, επαρκές από το 27,4% και χαμηλό από το 37%. Στο τμήμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιούν ταξί πολύ συχνά τα ποσοστά ικανοποίησης είναι πολύ υψηλότερα (σχεδόν 50% θεωρούν το επίπεδο υψηλό και ικανοποιητικό).
- **Η συντριπτική πλειονότητα των ερωτηθέντων (92%) θεωρεί ότι οι οδηγοί ταξί θα πρέπει να επιμορφώνονται σε θέματα ξένων γλωσσών, εξυπηρέτησης πελατών κλπ.**

Παρατίθενται 4 ενδεικτικοί πίνακες της έρευνας. Το σύνολο της έρευνας επισυνάπτεται ξεχωριστά.

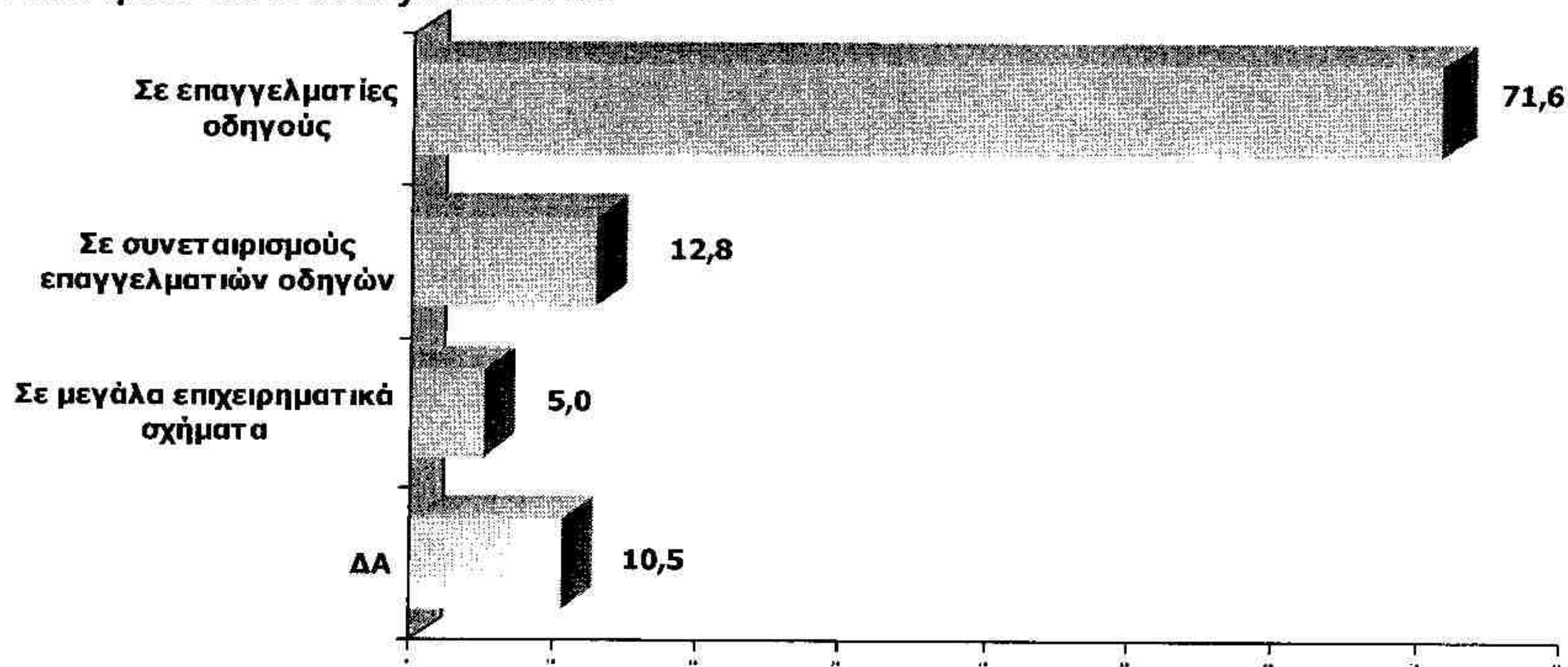
Πιστεύετε ότι μία αύξηση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών θα οδηγήσει σε επιβάρυνση του κυκλοφοριακού στις μεγάλες πόλεις ή δεν θα επηρεάσει ιδιαίτερα την κίνηση στους δρόμους;



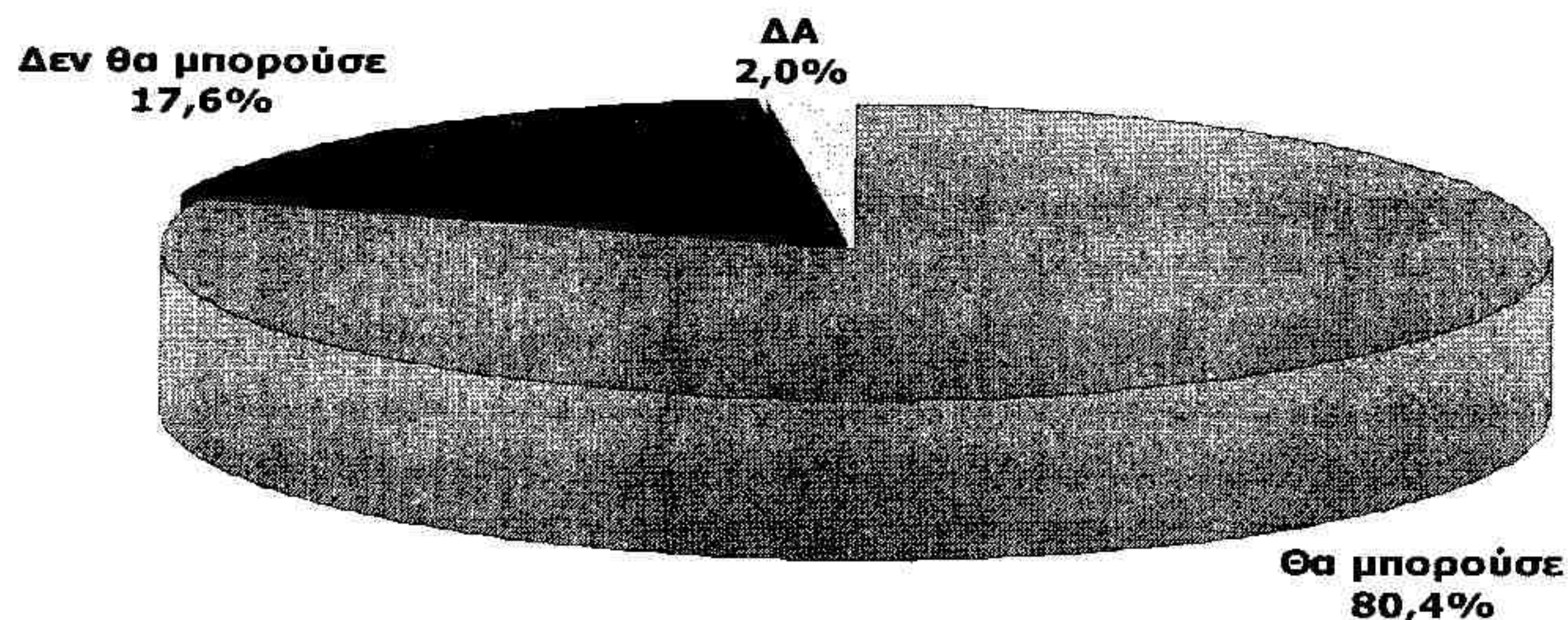
Επιθυμείτε ο αριθμός των αδειών ΤΑΞΙ :



Θα επιθυμούσατε οι άδειες να δίνονται:



Κατά την γνώμη σας η αναστάτωση που προκλήθηκε θα μπορούσε να αποφευχθεί με διάλογο και συνεννόηση ή όχι ;



1

2

3



ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

Αριστοτέλους 46, 104 33 ΑΘΗΝΑ, Τηλ: 38.16.600, fax: 210. 38.20.735,

Αθήνα, 16 Σεπτεμβρίου 2011

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Θέμα : Συνάντηση της ΓΣΕΒΕΕ με τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων κ. Ι. Ραγκούση.

Πραγματοποιήθηκε σήμερα, 16/9/2011, συνάντηση της ΓΣΕΒΕΕ με τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων κ. Ι. Ραγκούση, στο Υπουργείο Υποδομών. Η ΓΣΕΒΕΕ κατέθεσε στον κ. Ραγκούση τις θέσεις της για το Σ/Ν : "Κανόνες ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα (Νέα ΤΑΞΙ, Ειδικής Μίσθωσης μέχρι εννέα (9) θέσεων) και Μοτοσικλέτες Δημόσιας Χρήσης (Μ.Δ.Χ)".

Ο Υπουργός από την πλευρά του επέμεινε στην πλήρη απελευθέρωση χωρίς περιορισμούς, όπως δήλωσε ότι θα ισχύσει και για όλα τα άλλα επαγγέλματα.

Αναλυτικά οι θέσεις της ΓΣΕΒΕΕ:

Άρθρο 1, παρ. 2

Σύμφωνα με το Σχέδιο Νόμου, δικαίωμα παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών έχουν μόνο οι ΕΠΕ και οι ΑΕ. Η πρόβλεψη αυτή έρχεται σε σύγκρουση ακόμα και με τον τίτλο του Σ/Ν που αναφέρεται σε «απελευθέρωση». Επί της ουσίας πρόκειται για «δέσμευση» και επιλεκτικό περιορισμό, με πολλά ερωτηματικά ως προς τη σκοπιμότητα, καθώς το κράτος έρχεται να αποκλείσει τα φυσικά πρόσωπα. Πέραν αυτού, θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής:

- 1) Σύμφωνα με το Ν.3919/2011 για την επαγγελματική ελευθερία και συγκεκριμένα στο άρθρο 2, παρ 2 περ. ζ, προβλέπεται ότι καταργείται κάθε περιορισμός σχετικά με την «επιβολή της ασκήσεως επαγγέλματος ή η απαγόρευση της ασκήσεώς του υπό ορισμένη ή ορισμένες εταιρικές μορφές ή ο αποκλεισμός της ασκήσεώς του υπό εταιρική μορφή, επιτρεπομένης μόνο της ατομικής ασκήσεως αυτού». Συνεπώς, η πρόβλεψη του σχεδίου νόμου έρχεται σε σύγκρουση με υφιστάμενη διάταξη.
- 2) Το κόστος λειτουργίας μιας ΑΕ ή ΕΠΕ είναι ιδιαίτερα υψηλό, τουλάχιστον στο σκέλος της φορολογίας. Οι ΑΕ και οι ΕΠΕ είναι εκ του νόμου υποχρεωμένες να τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας, με συνέπεια μια σημαντική οικονομική επιβάρυνση. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μέχρι πριν 1,5 χρόνο, τα ταξί δεν ήταν καν υποχρεωμένα να τηρούν βιβλία αλλά φορολογούνταν με τεκμαρτό τρόπο. Η μετάβαση αυτή, έτσι, συνιστά ένα σοκ για τους υφιστάμενους επαγγελματίες του κλάδου.

Προτείνεται, επομένως, το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με ΕΔΧ και ΜΔΧ να δίνεται σε όλα τα φυσικά και νομικά πρόσωπα – ατομικές επιχειρήσεις, ΟΕ, ΕΕ, ΕΠΕ, ΑΕ και συνεταιρισμοί.

Άρθρο 1 παρ.3

Ο κλάδος των ταξί εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ (Οδηγία για τις Υπηρεσίες), η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το Ν. 3844/2011. Συνεπώς, δεν συντρέχει κάποια υποχρέωση της χώρας να επιτρέψει σε αλλοδαπές εταιρίες – και μάλιστα χωρίς περιορισμό σε σχέση με τη νομική τους μορφή – να εισέλθουν στην αγορά των ταξί. Προτείνεται, η απαλοιφή αυτής της παροχής.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΑΓΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΦΟΡΟΣ
444 Φ061Β

Άρθρο 4 – Άδεια Παροχής Υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών

Όπως προαναφέρθηκε, ο κλάδος των ταξί δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας για τις Υπηρεσίες (N.3844/2010). Επομένως, δεν είναι αναγκαίο να καταργηθούν οι υφιστάμενες διατάξεις και να χορηγείται άδεια χωρίς κανένα περιορισμό. Πέραν αυτού, θα πρέπει να τονιστεί ότι η ύπαρξη απαιτήσεων σε σχέση με ποσοτικούς ή εδαφικούς περιορισμούς δεν απαγορεύεται, αλλά υπόκειται σε αξιολόγηση εφόσον δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος. Η προστασία του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου του αστικού, ως επιτακτικός λόγος δημοσίου συμφέροντος, καθιστά μάλλον αναγκαία την διατήρηση περιορισμών σε σχέση με τον αριθμό των αδειών. Ειδάλλως, είναι πολύ πιθανό να δημιουργηθούν μη αναστρέψιμες καταστάσεις, λόγω της κυκλοφορίας υπερβολικού αριθμού οχημάτων ταξί στα αστικά κέντρα, μέχρι να (εφόσον) «επιλυθεί» το ζήτημα αυτό από το «αόρατο χέρι» της αγοράς – συγκέντρωση σε λίγα χέρια.

Προτείνεται, επομένως, η εισαγωγή ενός **ανώτατου αριθμού αδειών** παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Ε.Δ.Χ και Μ.Δ.Χ., όπως άλλωστε ισχύει και στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. Τα κριτήρια θα πρέπει να είναι επιστημονικά, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους του ζητήματος – πληθυσμός περιοχής, κυκλοφορία, περιβάλλον, επάρκεια άλλων συγκοινωνιακών υπηρεσιών κλπ. Σε περίπτωση δε που το Υπουργείο δεν είναι άμεσα έτοιμο να καθορίσει τα κριτήρια για την θέσπιση του ορίου αριθμού αδειών, θα πρέπει να προβλεφθεί η έκδοση κανονιστικής πράξης (Απόφαση, Πρ. Διάταγμα), εντός 3μήνου από την ψήφιση του νόμου, η οποία θα καθορίζει τη διαδικασία αυτή – ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον κλάδο, θέσπιση ορίων, επανεξέταση κριτηρίων κάθε 2 έτη κλπ. Η παραπομπή του καίριου αυτού ζητήματος στο υπό σύσταση Παρατηρητήριο ΕΔΧ Αυτοκινήτων και ΜΔΧ δεν φαίνεται να αποτελεί και το πιο πρόσφορο μέσο, τη στιγμή μάλιστα που το Παρατηρητήριο απλά θα υποβάλλει προτάσεις στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 6 – Χαρακτηριστικά Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων Ειδικής Μίσθωσης

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, τίθεται μόνο ένα ανώτατο όριο αριθμού θέσεων – εννιά – για τα αυτοκίνητα Ειδικής Μίσθωσης. Μπορεί, δηλαδή, οποιοδήποτε αυτοκίνητο να λάβει άδεια ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης. Το πρόβλημα, εδώ, είναι ότι δημιουργείται όχι μια παράλληλη αλλά μια ανταγωνιστική αγορά με πολύ πιο χαλαρούς όρους λειτουργίας σε σχέση με τα ταξί – π.χ. έδρα σε ολόκληρη την επικράτεια, ελεύθερη τιμολόγηση κλπ.

Το πιθανότερο είναι μεγάλες εταιρίες να μην εισέλθουν στην αγορά των ΕΔΧ Ταξί αλλά μόνο στην αγορά των ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης, επωφελούμενες από τους λιγότερο περιοριστικούς όρους και χρησιμοποιώντας επιθετικές εμπορικές στρατηγικές. Η τελική κατάληξη θα είναι ο μαρασμός της δραστηριότητας των «κλασικών» ταξί, η γιγάντωση του δεύτερου πυλώνα και εν τέλει η συγκεντροποίηση της αγοράς που πάντα οδηγεί και σε χειραγώγηση των τιμών. Προκειμένου να αποφευχθεί αυτό το ενδεχόμενο, προτείνονται:

- Τα αυτοκίνητα Ειδικής Μίσθωσης να έχουν υποχρεωτικά από 6 έως 9 θέσεις και όχι λιγότερες.
- Να καθοριστεί ανώτατος αριθμός αδειών (με πληθυσμιακά – διοικητικά κριτήρια), όπως προτείνεται και παραπάνω για τα ταξί.
- Το 50% των νέων αδειών που θα εκδοθούν για τα αυτοκίνητα Ειδικής Μίσθωσης να δοθεί σε υφιστάμενους επαγγελματίες με ανταλλαγή της άδειας ταξί που κατέχουν.
- Σε περίπτωση που κάτοχος της άδειας ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης είναι ατομική επιχείρηση, να προβλεφθεί ανώτατος αριθμός τριών οχημάτων.

Άρθρο 7 – Μοτοσικλέτες ΔΧ

Η πρόβλεψη για παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με ΜΔΧ μάλλον πρέπει να αναθεωρηθεί, καθώς η εμπειρία από το παρελθόν δείχνει ότι το μέτρο αυτό έχει αποτύχει. Εκτός των άλλων, εγείρονται και ζητήματα ασφάλειας των επιβατών, τα οποία θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη. Σε περίπτωση που το Υπουργείο επιμένει στην πρότασή του, θα πρέπει να καλύπτονται τυχόν ατυχήματα και τραυματισμοί επιβατών και οδηγών από ασφαλιστική εταιρία με ευθύνη του ιδιοκτήτη.

Άρθρο 8 – Δικαιολογητικά χορήγησης Άδειας Παροχής Υπηρεσιών

Το ύψος του παραβόλου θα πρέπει να καθοριστεί σε αναλογία με τον μέγιστο αριθμό αδειών. Ειδάλλως, θα πρέπει να είναι το μέγιστο δυνατό.

Άρθρο 16 – Αλλαγή έδρας και μεταστάθμευση ταξί

Η δυνατότητα αλλαγής έδρας μετά από ένα έτος λειτουργίας, όταν δεν υπάρχει πρόβλεψη για μέγιστο αριθμό αδειών, θα δημιουργήσει προβλήματα, καθώς μια πρόσκαιρη αύξηση της ζήτησης υπηρεσιών ταξί σε μια περιοχή, θα οδηγήσει αυτομάτως σε μαζική «εσωτερική μετανάστευση» ταξί – ενδεχομένως κάποιες περιοχές τελικά να μην έχουν καθόλου ταξί.

Ανάλογη είναι και η κατάσταση σε σχέση με τη μεταστάθμευση. Ενώ ορθά προβλέπεται αυτή η δυνατότητα, προτείνεται να διατηρηθεί η διάταξη του ν. 3109/2003 που καθορίζει ανώτατο ποσοστό 20% επί των υφιστάμενων αδειών ταξί. Επίσης, η δυνατότητα μεταστάθμευσης που δίνεται και για τη χειμερινή περίοδο θεωρείται πολύ μεγάλη (3 μήνες).

Άρθρο 21 – Ειδικοί Κανόνες Λειτουργίας ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης

Οι όροι λειτουργίας για τα ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης είναι πολύ λιγότερο περιοριστικοί σε σχέση με τα Ταξί. Προτείνεται η έδρα των ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης να είναι η ίδια όπως ισχύει για τα Ταξί, δηλαδή, ο Δήμος ή η Περιφέρεια Αττικής και η Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Σε πολλές χώρες που παρέχονται ανάλογες υπηρεσίες, έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα **πειρατείας και εγκληματικότητας** (π.χ. Μεγ. Βρετανία). Για λόγους ασφαλείας των επιβατών, θα πρέπει τα στοιχεία των ιδιοκτητών, των οδηγών, της άδειας κυκλοφορίας και του αριθμού πλαισίου των ΕΔΧ Ειδικής Μίσθωσης να είναι διαθέσιμα σε ειδική πλατφόρμα στο διαδίκτυο. Θα πρέπει εδώ να τονιστεί ότι τα ταξί σήμερα έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού, όσον αφορά το ζήτημα της ασφάλειας. Η εμπιστοσύνη αυτή δεν πρέπει να διαρραγεί. Δεν εξασφαλίζεται πάντα από μια αόριστη αγορά.

Επιπλέον, η μοναδική ποινή που προβλέπεται (προσέγγιση πελατών σε κίνηση, πιάτσα κλπ) αφορά μόνο τον οδηγό και όχι την εταιρία. Προτείνεται να προβλεφθεί αυστηρή ποινή και για την εταιρία, ώστε να διασφαλιστεί η μη ανταγωνιστική λειτουργία προς τα ταξί.

Άρθρο 31 – Μεταβατικές Διατάξεις

Οι νέες άδειες που θα εκδίδονται θα πρέπει να είναι **δημόσιες**. Για τις **υφιστάμενες**, ωστόσο, θα πρέπει να διατηρηθεί το δικαίωμα της μεταβίβασης με αντικειμενικές διαδικασίες, ώστε να αποτιμώνται με ακρίβεια και να αποδίδεται ο αναλογούν φόρος στις ΔΟΥ – όπως συμβαίνει και σήμερα με όσες μεταβιβάζονται λόγω γονικής παροχής ή αιτίας θανάτου.

Για τις εταιρίες που θα συσταθούν από τις υφιστάμενες (ΑΕ, φυσικά πρόσωπα, συνεταιρισμούς) προβλέπεται ότι κεφάλαιο θα αποτελεί και η αύλη υπεραξία των αδειών κυκλοφορίας, πέρα από την αξία των αυτοκινήτων και τις εισφορές σε χρήμα. Πέρα από το γεγονός ότι εδώ υπάρχει μια αντίφαση σε σχέση με το πνεύμα του σχεδίου νόμου, παρατηρείται επιπλέον και το πρόβλημα ότι θα πρέπει για το κεφάλαιο αυτό να καταβληθεί και ο ανάλογος φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου, επιφέροντας ένα επιπλέον κόστος. Προτείνεται, επομένως, να εξαιρεθεί και ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου για τις υφιστάμενες επιχειρήσεις που θα δημιουργήσουν νέα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΝΙΚΟΣ ΣΚΟΡΙΝΗΣ

