

ΕΡΩΤΗΣΗ

16  
3 10 11

Αθήνα, 30.9.2011

Προς:

κ. Γ. Παπακωνσταντίνου  
Υπουργό ΠΕΚΑ

**Θέμα.** *“Κανόνες ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (ταξί) – Προστασία περιβάλλοντος – Λειτουργία πόλης*

Το τελευταίο διάστημα γίνεται συζήτηση για την απελευθέρωση του επαγγέλματος των ιδιοκτητών ταξί. Στη συζήτηση αυτή έχει αναδειχθεί και το ζήτημα των πληθυσμιακών και περιβαλλοντικών κριτηρίων τα οποία πρέπει να συνοδεύσουν την εν λόγω απελευθέρωση.

Σε κάθε περίπτωση το εύρος των διατειθέμενων αδειών ταξί δεν πρέπει να αγνοεί τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά μίας πόλης. Το επιχείρημα, λ.χ. για την πρωτεύουσα, ότι δεν θα προκαλέσουν πρόβλημα 4000 ακόμα άδειες ταξί (άρα συνολικά  $13.500 + 4.000 = 17.500$  ταξί) σε ένα στόλο 2 εκ οχημάτων διατυπώνεται με ελλειπτικό τρόπο. Στην περίπτωση των ταξί, αυτό που έχει σημασία είναι ο αριθμός των **διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων ανά ημέρα** και η προκύπτουσα περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή επιβάρυνση. Σύμφωνα άλλωστε με επιστημονικά στοιχεία, ένα ταξί που κινείται ως επί το πλείστον στο κέντρο της πόλης, ισοδυναμεί μέχρι και με δέκα Ι.Χ. οχήματα. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι κατά τις απεργίες των ταξί, υπερδιπλασιάζεται ο μέσος όρος ταχύτητας των οχημάτων αλλά και περιορίζεται η αέρια ρύπανση σε ποσοστά που για μερικούς ρύπους ανέρχονται σε 50%.

Στο ίδιο σκεπτικό, το εύρος των διατειθέμενων αδειών ταξί δεν μπορεί επίσης να αγνοεί τα πληθυσμιακά κριτήρια, που άλλωστε εφαρμόζονται στη συντριπτική πλειοψηφία των πόλεων της Ευρώπης ή και της Βορείου Αμερικής. Το σκεπτικό της συνάρτησης των αδειών ταξί με πληθυσμιακά κριτήρια είναι άλλωστε διττό: την ικανοποίηση των αναγκών εξυπηρέτησης των πολιτών και την προσαρμογή στις κυκλοφοριακές ανοχές κάθε πόλης που καθορίζουν άμεσα και τη λειτουργία της.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1/ Ποια είναι τα ειδικότερα κριτήρια που θέτει το ΥΠΕΚΑ σε ότι αφορά στο θέμα της απελευθέρωσης του επαγγέλματος των ιδιοκτητών ταξί ώστε να μην προκληθεί κυκλοφοριακή επιδείνωση στις πόλεις αλλά και για να προβλεφθούν περιβαλλοντικές επιπτώσεις;
- 2/ Πως εξετάζει το ΥΠΕΚΑ τη διαφοροποίηση-στάθμιση των κριτηρίων αυτών ανά πόλη;
- 3/ Αν έχει πραγματοποιηθεί σχετική μελέτη για τη συνάρτηση των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται από ένα πετρελαιοκίνητο όχημα με την προκαλούμενη αέρια ρύπανση (αιωρούμενα σωματίδια και οξείδια του αζώτου) και ποια είναι τα σχετικά συμπεράσματα της μελέτης;

Ο ερωτών Βουλευτής

Κώστας Καρτάλης