ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΙΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ:

- **Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων**

Θέμα: Παρατηρήσεις για τα ΤΑΞΙ

Σχετικά με την επιστολή του κ. Βασιλείου Μαντά, Καθηγητή ΤΕΙ Χαλκίδας, που αναφέρεται στο Σχέδιο Νόμου «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Εργων και άλλες διατάξεις».

Αρ. Πρωτ.
Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΠΔΒ 3428
28 ΜΑΡ. 2012

Αθήνα 23/03/2012

Από: Βασίλης Μαντάς, Καθηγητής Εφαρμογών ΤΕΙ Χαλκίδας

Προς: Βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, μέλη της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων

1. Παπανδρέου Ανδρέα Βασιλική (Βάσω), info@vpapandreou.gr
2. Μακρυπίδης Διονυσίου Ανδρέας, makrypidis@makrypidis.gr
3. Παπαθανάση Κωνσταντίνου Αφροδίτη, afropapathanasi@yahoo.gr papathanasi@parliament.gr
4. Αλευράς Γεωργίου Αθανάσιος (Νάσος), alevras@parliament.gr, nalevras@alevras.gr
5. Ανδρουλάκης Γρηγορίου Δημήτριος (Μίμης), androulakis@mimis.gr
6. Αντωνίου Νικολάου Αντωνία (Τόνια), a.antoniou@parliament.gr
7. Γείτονας Ιωάννη Κωνσταντίνος, gitonas@parliament.gr, info@gitonas.gr
8. Γερανίδης Θεοδώρου Βασίλειος, geranidis@parliament.gr geranidi@athserv.otenet.gr
9. Γιαννακά Δημητρίου Σοφία, sgiannaka@parliament.gr
10. Γρηγοράκος Γεωργίου Λεωνίδας, grigorakos@parliament.gr
11. Διαμαντίδης Δημητρίου Ιωάννης, diamantidis@parliament.gr
12. Καρχιμάκης Ελευθερίου Μιχαήλ, karximakis@parliament.gr
13. Κατρίνης Ιωάννη Μιχαήλ, ilia@katrinis.gr
14. Κουσελάς Ηλία Δημήτριος, kouselas@kouselas.gr
15. Κουτμερίδης Θεοδώρου Ευστάθιος, koutmeridis@parliament.gr koutmeridisst@yahoo.gr
16. Λιντζέρης Γεωργίου Δημήτριος, lintzdim@otenet.gr
17. Μαργέλης Νικολάου Σπυροπάνος, smargelis@parliament.gr, margelis@otenet.gr
18. Μπεντενιώτης Ανάργυρου Εμμανουήλ, mpenteniotis@parliament.gr
19. Παναρίτη Ιωάννου Ελένη (Έλενα), epanariti@parliament.gr
20. Παντούλας Χρήστου Μιχαήλ, pandoulas@parliament.gr
21. Στρατάκης Σοφοκλή Εμμανουήλ, mstratak@otenet.gr, e.stratakis@parliament.gr
22. Τσουρή Στεφάνου Ελπίδα, elpidats@otenet.gr, e.tsouri@parliament.gr
23. Βρούτσης Βασιλείου Ιωάννης, vroutsis@ivroutsis.gr
24. Δερμεντζόπουλος Χρήστου Αλέξανδρος, aldermen@otenet.gr
25. Καράογλου Γεωργίου Θεόδωρος, info@karaoglou.gr
26. Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνου Εμμανουήλ, m.kefaloyannis@parliament.gr
    Μητσοτάκης Κωνσταντίνου Κυριάκος, kyriakos@kmitsotakis.gr
27. Μπούρας Κωνσταντίνου Αθανάσιος, bouras@parliament.gr
28. Νικολόπουλος Ιωάννη Νικόλαος, ninikolopoulos@gmail.com
29. Παναγιωτόπουλος Παναγιώτη Παναγιώτης (Πάνος), ppanagiotopoulos@parliament.gr

30. Παπαθανασίου Δημητρίου Γιάννης, info@papathanassiou.gr
31. Σαλμάς Γεωργίου Μάριος, msalmas@otenet.gr
32. Σκρέκας Κωνσταντίνου Θεόδωρος, tskrekas@parliament.gr
33. Σταϊκούρας Κωνσταντίνου Χρήστος, cstaik@parliament.gr
34. Τραγάκης Παναγιώτη Ιωάννης, i.tragakis@gmail.com
35. Χαλκίδης Γεωργίου Μιχαήλ, halkidis@parliament.gr, xalkidis@otenet.gr
36. Ιγνατιάδης Γεωργίου Θεόδωρος
37. Καραθανασόπουλος Πέτρου Νικόλαος
38. Νάνος Γεωργίου Απόστολος
39. Μαρκάκης Γεωργίου Παύλος, pmarkakis@gmail.com
40. Ντουκάκης Ιωάννη Μανούσος, m.ntoukakis@parliament.gr
41. Λαφαζάνης Γεωργίου Παναγιώτης, lafazanis@syn.gr
42. Παπαδημούλης Χριστόδουλου Δημήτριος, papadimoulis@syn.gr dpapadimoulis@parliament.gr
43. Αμοιρίδης Παναγιώτη Ιωάννης, amoiridis@hotmail.com
44. Κατσέλη Πελοπίδα Λουκία-Ταρσίτσα (Λούκα), louka.katseli@parliament.gr Κουρουμπλής Ελευθερίου Παναγιώτης, panagiotis@kouroumplis.gr kouroumplis@parliament.gr
45. Μαγκούφης Ευθυμίου Χρήστος, ch.magoufis@parliament.gr
46. Μπακογιάννη Κωνσταντίνου Θεοδώρα (Ντόρα), gram@dimsim.gr
47. Παπαχρήστος Καλλίμαχου Ευάγγελος, papach@otenet.gr v.papachristos@parliament.gr
48. Τζίμας Γεωργίου Μαργαρίτης, tzimasm@otenet.gr , mtzimas@parliament.gr tzimasnd@hol.gr
49. Τόγιας Ιωάννη Βασίλειος, togias@parliament.gr

Θέμα: Παρατηρήσεις επί των διατάξεων που εμπεριέχονται στο

«ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Του υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως κατατέθηκε στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων την 22/03/2012, και αφορούν τη λειτουργία της νέας αγοράς ΕΔΧ ΤΑΞΙ Ειδικής Μίσθωσης.

Εισαγωγή

Ο σχολιασμός που ακολουθεί επικεντρώνεται στην κατηγορία των **ΤΑΞΙ Ειδικής Μίσθωσης** (ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ) καθώς πρόκειται ουσιαστικά για τη δημιουργία **μιας νέας αγοράς** στην Ελλάδα **με σημαντικά αναπτυξιακά στοιχεία**. Αυτή η νέα αγορά ξεφεύγει από τα στενά όρια των οδικών μεταφορών και συνδιαμορφώνει **το τουριστικό 'προϊόν' της χώρας** και την προσφορά 'προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις' (customized) των πελατών **υπηρεσιών**

μεταφοράς και περιήγησης. Επίσης θα πρέπει να τονιστεί ότι μόνο κατ' όνομα η νέα αυτή αγορά συνδέεται με τα γνωστά μέχρι τώρα ΤΑΞΙ, καθώς πρόκειται για επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία θα πρέπει να στηριχτεί **στην ανάπτυξη εταιρικής ταυτότητας και εικόνας** για την μακροχρόνια επιβίωση της. Αυτό προϋποθέτει σταθερά και συστηματικά την προσφορά προσωποποιημένης υπηρεσίας υψηλής ποιότητας που θα οδηγήσει σε ανάπτυξη πελατολογίου και εταιρικής φήμης. Καμία σχέση δηλαδή με την απρόσωπη, σε γενικές γραμμές, σχέση οδηγού-πελάτη που υπάρχει στα συμβατικά ΤΑΞΙ. Για αυτό άλλωστε ο νομοθέτης, σωστά, δεν επιτρέπει στα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ να λειτουργούν με τον τρόπο των συμβατικών ΤΑΞΙ, δηλαδή στις πιάτσες και στο 'δρόμο', παρά μόνο μέσα από τη λογική της προμίσθωσης, που προϋποθέτει επικοινωνία, διαπραγμάτευση και συμφωνία.

Στην συνέχεια παρατίθενται σχόλια επί συγκεκριμένων άρθρων με γνώμονα τη δημιουργία ενός, όσο το δυνατόν, καλύτερου κανονιστικού πλαισίου για την οργάνωση και λειτουργία της νέα αγοράς των ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ.

1. Από το άρθρο 84 περί 'καθορισμού έδρας – αλλαγή έδρας' τεκμαίρεται ότι και τα **ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ έχουν έδρα λειτουργίας όπως και τα συμβατικά ΤΑΞΙ**. Αυτό επιφέρει ένα **σημαντικό περιορισμό στον τρόπο λειτουργίας των ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ**. Το σωστό είναι να νοείται ως έδρα το σύνολο της επικράτειας. Καθώς **η υπηρεσία μεταφοράς** αυτού του τύπου θα απευθυνθεί κατά πλειοψηφία **σε τουρίστες** επισκέπτες της χώρας και θα γίνεται στη βάση μιας πρότερης συμφωνίας μίσθωσης και επιθυμητή θα είναι **η ανάπτυξη σχέσης εμπιστοσύνης μεταξύ πελάτη και εταιρείας** θα είναι άστοχο **η εταιρεία να μην μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες της στο σύνολο της χώρας, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον πελάτη,** λόγω περιορισμών που προκύπτουν από την νοητή έδρα της αρχής έκδοσης της άδειας.
2. Στο άρθρο 85, «Αριθμός και έκδοση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα», αναφέρεται ότι **ο αριθμός αδειών ανά έδρα**, και όπως αυτός ρυθμίζεται από πληθυσμιακά και άλλα κριτήρια με απόφαση περιφερειάρχη, **αφορά το σύνολο** των ΕΔΧ αυτοκινήτων, δηλαδή το άθροισμα συμβατικών **ΤΑΞΙ και ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ**. Επίσης αναφέρεται ότι μια **υφιστάμενη άδεια ΕΔΧ ΤΑΞΙ μπορεί να μετατραπεί σε άδεια ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΘ**. Είναι εμφανής η σύγχυση των δύο διαφορετικών αγορών. Όπως αναφέρεται και στην εισαγωγή του σημειώματος τα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ εκ της φύσεως της λειτουργίας τους (προμισθωμένη λειτουργία, μη δυνατότητα μίσθωσης στο δρόμο και σε πιάτσες) στοχεύουν σε ένα τελείως διαφορετικό κοινό και παροχή υπηρεσιών από αυτό των απλών ΤΑΞΙ. Στα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ θα είναι κυρίαρχη η προσωπική σχέση που αναπτύσσεται με τον πελάτη και η εταιρική ταυτότητα και φήμη που θα διαμορφώνεται κατά τη διάρκεια λειτουργίας των σχετικών εταιρειών. Είναι περισσότερο από προφανές ότι **δεν μπορεί να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός** μεταξύ αυτών των εταιρειών **όταν η πρόσβαση στο επάγγελμα περιορίζεται καταρχήν ποσοτικά και κατά δεύτερον λειτουργεί υπέρ μιας εγκατεστημένης ομάδας επαγγελματιών**. Λειτουργία του ανταγωνισμού σε αυτές τις υπηρεσίες συνεπάγεται μείωση κόστους, βελτίωση ποιότητας και εισαγωγή καινοτομιών στις παρεχόμενες υπηρεσίες προς όφελος των καταναλωτών και της κοινωνίας γενικότερα. **Τα ισχυρά εμπόδια εισόδου στην αγορά** που επιβάλλει ο προτεινόμενος νόμος αποτελούν

ουσιαστικές **στρεβλώσεις** και **ευνοούν τη λειτουργία ολιγοπωλιακών καταστάσεων** προς **όφελος μιας κλειστής ομάδας επαγγελματιών** και όσων μετά από έτη καταφέρουν και πάρουν άδειες λειτουργίας μέσα από ένα σύστημα που δεν συμβαδίζει με την ευελιξία που απαιτούν οι μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς. Για παράδειγμα στο άρθρο 106 παράγραφος 2 τίθενται **χρονικοί περιορισμοί για την εφαρμογή της διαδικασίας έκδοσης νέων αδειών** με αποτέλεσμα για μεν την πρώτη φορά μετά την έκδοση του νόμου θα μπορούν να χορηγηθούν άδειες περίπου το φθινόπωρο του 2012 (μετά δηλαδή από τη φετινή τουριστική περίοδο) και η επόμενη το 2015. Από το 2015 και μετά κάθε δύο έτη. Σε συνδυασμό με το γεγονός πως σύμφωνα με τα πληθυσμιακά κριτήρια όπως έχουν διατυπωθεί **δεν προβλέπεται πρακτικά να εκδοθούν νέες άδειες για πάρα πολλά χρόνια**, για όλα τα ΕΔΧ οπότε **και για τα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ**, και ότι **όσοι κατέχουν άδεια ΤΑΞΙ θα μπορούν** με αίτηση τους **να την μετατρέψουν σε ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ**, καθιστά περισσότερο από προφανή την **ευνοϊκή μεταχείριση των επαγγελματιών του κλάδου** και την **αδυναμία εισόδου στην αγορά νέων προσώπων** και **αδυναμία λειτουργίας της νέας αυτής αγοράς** υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού **ώστε να αποδώσει** αντίστοιχα τα **σημαντικά αναπτυξιακά οφέλη** στον τόπο **το δυνατόν γρηγορότερα.**

3. Στο ίδιο άρθρο στην παράγραφο 6 αναφέρεται ότι, «**Δεν επιτρέπεται η απόκτηση** από ένα πρόσωπο **πέραν του δέκα τοις εκατό (10%) του συνόλου των επιτρεπόμενων αδειών**...» για τις μεγάλες περιφέρειες, ενώ για τις μικρές περιορίζεται στο 5%. Εδώ πάλι τίθενται ποσοτικοί περιορισμοί που ισχύουν για το σύνολο των αδειών, συμβατικών και ΕΙΔΜΙΣΘ, γεγονός που αποδεικνύει άλλη μια φορά τη σύγχυση που επικρατεί ως προς τη φύση λειτουργίας των δύο διαφορετικών αγορών. **Οι εταιρείες ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ θα πρέπει να μπορούν να αναπτύσσονται σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς και των στρατηγικών επιδιώξεων των εταιρειών.** Εξάλλου **μόνο όταν όλοι μπορούν να θέτουν σε λειτουργία όσα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ θελήσουν** (όπως συμβαίνει άλλωστε με πλήθος άλλων εταιρειών π.χ. κομμωτήρια, καφεστιατόρια, μαγαζιά ρούχων...) **είναι δυνατή η λειτουργία του ανταγωνισμού και δεν προκύπτει μονομερές όφελος κάποιων μεγάλων παικτών**. Επίσης είναι προφανές ότι μόνο σε αυτή την περίπτωση **δε θα διαμορφωθούν και για αυτή τη νέα αγορά οι συνθήκες αγοραπωλησίας αδειών που ισχύουν για την αγορά των συμβατικών ΤΑΞΙ εδώ και χρόνια**, το οποίο φυσικά συνεχίζεται και με το νέο νόμο, με τις γνωστές σε όλους παρενέργειες για το δημόσιο και το κοινό συμφέρον.

4. Στο άρθρο 87 τίθενται επιπρόσθετοι περιορισμοί για τη λειτουργία της αγοράς. Συγκεκριμένα εφόσον εταιρεία η φυσικό πρόσωπο θελήσει να αποκτήσει **μέγεθος μεγαλύτερου των 5 αδειών ΕΔΧ** απαιτείται να έχει **ιδιόκτητες ή ενοικιαζόμενες εγκαταστάσεις φύλαξης και συντήρησης των αυτοκινήτων**. Η παρούσα διάταξη είναι άστοχη καθώς **τα αυτοκίνητα ΤΑΞΙ**, κάθε τύπου, δε συνηθίζεται καταρχήν να παραμένουν σταθμευμένα παρά **λειτουργούν 24 ώρες το 24ωρο**, και οι όποιες ώρες στάσης τους αν πρόκειται για ένα φυσικό πρόσωπο που λειτουργεί ένα αυτοκίνητο γίνεται πλησίον της οικίας του οδηγού. Ενας οδηγός προφανώς δεν μπορεί να λειτουργεί παραπάνω από ένα αυτοκίνητο σε 24ωρη βάση. Αυτός **ο περιορισμός μπορεί να εξυπηρετήσει και να ευνοήσει μόνο εταιρείες που έχουν ήδη στην κατοχή τους τέτοιες εγκαταστάσεις** για άλλες δραστηριότητες, όπως π.χ. εταιρείες ενοικίασης, μίσθωσης, εμπορίας και συντήρησης αυτοκινήτων, και **αποτελεί ακόμη ένα εμπόδιο**

στην οργανική ανάπτυξη μιας νέας εταιρείας στη βάση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Είναι προφανές ότι μια εταιρεία εκμετάλλευσης ΤΑΞΙ, κάθε τύπου, που θα αποκτήσει ένα κρίσιμο μέγεθος και άνω, θα αναζητήσει μόνη της και προς συμφέρον της τη δημιουργία εγκαταστάσεων για την καθημερινή και περιοδική συντήρηση του στόλου αυτοκινήτων της ώστε να εκμεταλλευτεί οικονομίες κλίμακας και δεν είναι προφανώς δουλειά του νομοθέτη να καθορίζει ποσοτικά το μέγεθος και το είδος των υπηρεσιών που πρέπει να παρέχεται στις εταιρείες ΤΑΞΙ.

5. Στο άρθρο 91, «Ειδικοί κανόνες λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ», στην παράγραφο 5.δ. αναφέρεται ότι τα ΕΔΧ **αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ** που τίθενται **για πρώτη φορά σε κυκλοφορία** μπορούν να είναι και **μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας.** Αυτή η διάταξη καταφανώς **ευνοεί και δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού υπέρ των φυσικών προσώπων ή εταιρειών που έχουν ήδη στην κατοχή τους αυτοκίνητα.** Για παράδειγμα αν τελικά απελευθερωθεί η κατηγορία ΕΔΧ ΕΙΔΜΙΣΘ από τον ποσοτικό περιορισμό των αδειών και της γραφειοκρατίας (όπως και πρέπει να γίνει) τότε **εταιρείες ενοικίασης αυτοκίνητων** ή εμπορίας μεταχειρισμένων αυτοκινήτων **την επόμενη κιόλας μέρα μπορούν να βρεθούν με ένα σημαντικό στόλο αυτοκινήτων στην νέα αυτή αγορά,** γεγονός φυσικά που δεν αποτελεί ισόνομη και ισότιμη μεταχείριση για κάθε Ελληνα πολίτη που επιθυμεί να επιχειρήσει στο χώρο παρά διακριτική και αθέμιτη χειραγώγηση της αγοράς προς όφελος συγκεκριμένων παικτών.

6. Στο άρθρο 92, «Χαρακτηριστικά Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ - Όργανα και Εξαρτήματα - Εξωτερικές ενδείξεις – Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ – Διαφήμιση», δεν αναφέρεται τίποτα σχετικά με το χρωματισμό και τα εξωτερικά ενδεικτικά χαρακτηριστικά που θα φέρουν τα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ. Η διεθνής πρακτική δείχνει ότι αυτού του τύπου τα αυτοκίνητα δεν εμπίπτουν σε κάποιο χρωματικό κώδικα, π.χ. κίτρινα με μπλε γραμμή όπως τα συμβατικά ΤΑΞΙ της Αθήνας, και δεν φέρουν διακριτική πινακίδα (καπέλο) με το χαρακτηρισμό ΤΑΞΙ. Καθώς τα **ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ δεν μπορούν να μισθωθούν ως ελεύθερα** κατά την κίνηση τους στο δρόμο **δεν συντρέχει** προφανώς και **λόγος οπτικής διαφοροποίησης μέσω χρώματος ή άλλων χαρακτηριστικών** από τα υπόλοιπα αυτοκίνητα. Τουναντίον απαιτείται να διαφοροποιούνται από τα συνηθισμένα της περιοχής ΤΑΞΙ καθώς αυτό αποτελεί και μέρος της διαφοροποιημένης πρότασης της παρεχόμενης υπηρεσίας. Προφανώς για λόγους ελεγκτικούς των οργάνων της πολιτείας και διάκρισης της ταυτότητας του **ΕΔΧ ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ** αυτοκινήτου από τα ΕΙΧ θα πρέπει να υπάρχει **ειδικού τύπου πινακίδα με τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου**.

7. Στο άρθρο 99, «**Κανονισμός Λειτουργίας ΕΔΧ αυτοκινήτων**», ενώ περιγράφεται συνοπτικά τι θα ρυθμίζει ο κανονισμός αυτός αφήνεται γενικά και αόριστα να οριστικοποιηθεί με Προεδρικό Διάταγμα. Θα πρέπει **να τεθεί σαφής χρονικός περιορισμός** για το πόσες ημέρες μετά την ημερομηνία ισχύος του νέου νόμου **θα τεθεί σε ισχύ** και **το Προεδρικό διάταγμα με τον κανονισμό λειτουργίας των ΕΔΧ** αυτοκινήτων και είναι απαραίτητος να είναι σε εμφανές σημείο του αυτοκινήτου σύμφωνα με άλλη διάταξη του ίδιου νόμου. Ειδικότερα δε, για τα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ για τα οποία προφανώς και δεν μπορεί να ισχύει ο κανονισμός λειτουργίας των σημερινών ΤΑΞΙ. Το παρόν θέμα μπορεί επίσης να λειτουργήσει ως **εσκεμμένη καθυστέρηση για τη λειτουργία της νέας αγοράς ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ**.

8. Στο άρθρο 102, «Μεταβίβαση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων», **θα πρέπει να εξαιρεθεί από την κατηγορία οι άδειες για τα ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ και να δημιουργηθεί μια νέα αγορά από την αρχή χωρίς τις γνωστές στρεβλώσεις που υπήρχαν στην αγορά συμβατικών ΤΑΞΙ.** Οι άδειες ΤΑΞΙ ΕΙΔΜΙΣΘ δεν μεταβιβάζονται καθώς ο καθένας που θα θέλει να αποκτήσει μία θα την αποκτά ελεύθερα από την αρμόδια υπηρεσία χωρίς γραφειοκρατία και με κόστος αντίστοιχο του διοικητικού κόστους της υπηρεσίας. Θα μπορούν όμως να μεταβιβάζονται οι εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους τέτοιες άδειες με τρόπο που θα είναι συμβατός με τα συναλλακτικά ήθη και τους κανόνες της αγοράς. Οι εταιρείες ως αντικείμενο εξαγοράς ή συγχώνευσης θα αποτιμώνται κυρίως στη βάση της εταιρικής τους φήμης και πελατείας και του παγίου εξοπλισμού που διαθέτουν. Δεν μπορεί μια διοικητική άδεια λειτουργίας που παρέχεται από το κράτος να αποτελεί αντικείμενο περιουσίας, υπεραξίας και πλουτισμού από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Συνοπτικά προκύπτει πως το προτεινόμενο νομοσχέδιο εκτός του ότι δεν επιφέρει καμία απελευθέρωση και άρση εμποδίων εισόδου στο γενικότερο επάγγελμα του ιδιοκτήτη ΤΑΞΙ δυστυχώς 'σκοτώνει' εν τη γενέσει της μια νέα αγορά, αυτή των ΤΑΞΙ Ειδικής Μίσθωσης. Αυτή η νέα αγορά θα μπορούσε να αποτελέσει αναπτυξιακός μοχλός σε πολλά επίπεδα προσφέροντας επαγγελματική διέξοδο σε νέους κυρίως ανθρώπους με γνώσεις και ικανότητες πέρα από τη βασική του να οδηγούν ένα αυτοκίνητο, παρέχοντας στην χώρα μας υπηρεσίες μεταφοράς υψηλού επιπέδου προς τουριστικούς και επαγγελματικούς επισκέπτες αλλά και πολίτες της χώρας που αναζητούν κάτι διαφορετικό και ποιοτικό. Αντί αυτού επιχειρείται η στρέβλωση κάθε έννοιας ανταγωνισμού, η καλλιέργεια καταστάσεων ολιγοπωλίου, η εύνοια και διακριτική μεταχείριση εγκατεστημένων παικτών στην αγορά, η πλεονεκτική μεταχείριση εν δυνάμει παικτών με προϋπάρχουσες δομές, αλλοιώνοντας έτσι κάθε έννοια ελευθέρου ανταγωνισμού και δυνατότητας για ίσες ευκαιρίες προς κάθε ενδιαφερόμενο να εισέλθει στην αγορά και να ανταγωνιστεί στη βάση των πνευματικών και πρακτικών ικανοτήτων του.

Εύχομαι και ελπίζω αυτό το νομοσχέδιο να μην τύχει της αποδοχής του Ελληνικού Κοινοβουλίου χωρίς τις απαραίτητες διορθώσεις προς μια δικαιότερη έκδοση του. Επίσης εύχομαι και ελπίζω αυτό να πραγματοποιηθεί στη βάση της ενεργητικής δραστηριότητας κάθε Έλληνα και Ελληνίδας βουλευτή και να μην αποτελέσει ένα ακόμη πεδίο παρέμβασης και διόρθωσης από την εποπτεύουσα τρόικα.

Με τιμή και εκτίμηση,

Βασίλης Μαντάς

Πτ. Μηχανολόγος Μηχανικός, M.Sc., MBA,
Καθηγητής Εφαρμογών τμ. Μηχανολογίας,
ΤΕΙ Χαλκίδας
vassilis.mantas@googlemail.com