
Εκσυγχρονίζεται ο κλάδος των ταξί. Αναλυτικά, όλες οι διατάξεις του νομοσχεδίου

2017/10/31 16:11 στην κατηγορία MMM

Με στόχο τον εκσυγχρονισμό του κλάδου των ταξί και τη θέσπιση ενιαίων κανόνων λειτουργίας, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών παρουσίασε, σήμερα, το σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών μεταφορών».

Οι κύριες αλλαγές για τα ΕΔΧ (ολόκληρο το σχέδιο νόμου στο επισυναπτόμενο αρχείο: [ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ](#)) είναι οι ακόλουθες:

-Απαγορεύεται η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ.

-Απαγορεύεται η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό.

-Υποχρεούνται να μεριμνούν για τη διατήρηση των κατάλληλων εσωτερικών συνθηκών θερμικής άνεσης και ποιότητας αέρα.

-Απαγορεύεται η οδήγηση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών-ναρκωτικών ουσιών ή φαρμάκων τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ικανότητα στην οδήγηση.

-Υποχρέωση ύπαρξης συνοδευτικών εγγράφων, όταν μεταφέρονται ασυνόδευτα, δέματα και λοιπά αντικείμενα έως 20 κιλά.

-Με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα επιτρέπεται η μεταφορά κατοικίδιων ζώων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Για τους ιδιοκτήτες και εκμεταλλευτές

-Απαγορεύεται να χρησιμοποιούν οδηγούς που δεν έχουν ισχύουσα ειδική άδεια οδήγησης που προβλέπει ο κανονισμός.

-Υποχρεούνται να ελέγχουν την ακριβή λειτουργία του ταξίμετρου.

-Υποχρεούνται να μεριμνούν για την απαιτούμενη τακτική συντήρηση και ορθή λειτουργία των συστημάτων κλιματισμού για τη θέρμανση, την ψύξη και τον αερισμό.

Υψηλές πειθαρχικές ποινές για συγκεκριμένες παραβάσεις, επιπλέον των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. και του Ποινικού Κώδικα

-Στην περίπτωση αποδεδειγμένης χρήσης αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών ουσιών επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 2.000 €.

-Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 4.000 € καθώς και αφαίρεση της ειδικής άδειας για ένα έτος για την επανέκδοση της οποίας απαιτείται επανεξέταση.

-Αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από 6 μήνες έως και οριστικά με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε ιδιαίτερες περιπτώσεις διάπραξης σοβαρών παραβάσεων του κανονισμού από υπότροπους οδηγούς που κατ' επανάληψη έχουν επιδείξει αντικοινωνική ή αντιεπαγγελματική συμπεριφορά.

Δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τις εταιρίες διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου με Ε.Δ.Χ. και Ε.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

-Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του.

-Σε περίπτωση που ο αιτών δεν είναι κάτοικος Ελλάδος ή σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, δεν έχει την έδρα του στην Ελλάδα, ορίζεται με την αίτηση υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται όλα τα στοιχεία του, όπως ονοματεπώνυμο/επωνυμία, ΑΔΤ, ΑΦΜ, ΔΟΥ, διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας.

-Ο υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στη Χώρα ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος ή της κείμενης φορολογικής νομοθεσίας, όσον αφορά τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης εντός της ελληνικής επικράτειας.

-Διάκριση της υπηρεσίας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την άσκηση μεταφορικού έργου σε κύρια οικονομική δραστηριότητα ή σε δευτερεύουσα αν με οποιονδήποτε τρόπο επηρεάζονται οι κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας αστικής μεταφοράς.

Πότε η διαμεσολάβηση για την άσκηση μεταφορικού έργου αποτελεί κύρια οικονομική δραστηριότητα:

-Όταν επηρεάζει την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς (αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του

τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή).

-Όταν επηρεάζει τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς (όπως καθορισμός των ελάχιστων προδιαγραφών που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα ή καθορισμός των διαδρομών και των χρονικών περιόδων στις οποίες αναμένεται αυξημένος αριθμός πελατών ή αυξημένα κόμιστρα).

Κυρώσεις

1. Στον φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ανερχόμενο στο ποσό των 50.000 € ενώ σε περίπτωση υποτροπής χρηματική ποινή 100.000 € και ανάκληση της άδειας.

2. Στον οδηγό του ΕΔΧ αυτοκινήτου που στερείται νομίμου επαγγελματικής άδειας οδήγησης επιβάλλεται αφαίρεση της αδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

3. Για τους κύριους οχήματος που εκτελούν παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε 5.000 € ανά όχημα. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

Οι δηλώσεις Χρήστου Σπίρτζη για τα ταξί

Στο τελευταίο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου, ένα ακόμη έτσι πολυσυζητημένο θέμα, είναι ο νέος Κανονισμός Λειτουργίας, για τα αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης. Και επειδή μας κατηγόρησαν πολλοί για το πόσο συντεχνιακοί είμαστε και στηρίζουμε συγκεκριμένες συντεχνίες, το πρώτο που κάνουμε είναι να θεσπίσουμε, να εκσυγχρονίσουμε τον Κανονισμό Λειτουργίας των αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και των οδηγών, δηλαδή των γνωστών μας ταξιτζήδων.

Θεσπίζονται, λοιπόν, οι απαγορεύσεις, ότι δεν μπορεί να αρνηθεί κάποιος τη μίσθωση μη μισθωμένου αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, αυτοκινήτου ταξί, απαγορεύεται η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό, υποχρεώνονται να μεριμνούν για τη διατήρηση των κατάλληλων εσωτερικών συνθηκών θερμικής άνεσης και ποιότητας αέρα, δηλαδή να μην μπαίνουν σε ένα ταξί και παγώνεις το Χειμώνα ή τρέχει ο ιδρώτας το Καλοκαίρι και δεν έχει κλιματισμό, απαγορεύεται, επίσης, η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου ταξί σε άτομα με αναπηρία, γνωρίζετε ότι κάποιοι αυτοκινητιστές δεν σταματάτε να εξυπηρετήσουνε άτομα με αναπηρία, αναδιαμορφώνεται ο Κώδικας Συμπεριφοράς των οδηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, επομένως απαγορεύεται η απρεπής, ανάρμοστη, προκλητική ή απειλητική καθιονδήποτε τρόπο συμπεριφορά προς τους επιβάτες, αλλά και τους άλλους οδηγούς.

Η συμπεριφορά μιας ομάδας αυτοκινητιστών όλα αυτά τα χρόνια έχει δημιουργήσει

πολύ κακή εικόνα στην κοινωνία και στους πολίτες και πολλοί χρησιμοποιούν αυτή την κακή εικόνα για να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένα συμφέροντα. Εμείς αυτό δεν θα το επιτρέψουμε. Πρέπει όλα τα ταξί, όλοι οι ταξιτζήδες να έχουν μια συγκεκριμένη συμπεριφορά, ένα συγκεκριμένο Κώδικα Δεοντολογίας, ποινές, πειθαρχικά που θα λειτουργούν. Και αυτό θεσπίζουμε με αυτές τις διατάξεις.

Απαγορεύεται οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές, οι ταξιτζήδες δηλαδή, να οδηγούν υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή άλλων ουσιών. Υποχρεώνονται να έχουν συνοδευτικά έγγραφα όταν μεταφέρονται ασυνόδευτα δέματα και λοιπά αντικείμενα έως 20 κιλά. Είναι άλλο ένα θέμα που ήταν γκρίζα ζώνη, κάποιιοι να εκβιάζονται και κάποιιοι να εξυπηρετούνται, για το αν μπορούν να μεταφέρουν οι ταξιτζήδες ασυνόδευτα δέματα και μέχρι ποια κατηγορία.

Επιτρέπεται η μεταφορά κατοικίδιων ζώων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, δηλαδή μέσα σε ειδικό καλάθι ή με φίμωτρο. Υποχρεώνονται οι οδηγοί δημόσιας χρήσης να μεταφέρουν στο νοσοκομείο πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια, ακόμη και από ατυχήματα, εφόσον ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, δηλαδή από το ΕΚΑΒ, παραδείγματος χάρη, αν έχουμε κάποιο ατύχημα.

Θεσπίζουμε υποχρεώσεις και κανονισμό λειτουργίας για τους ιδιοκτήτες και τους εκμεταλλευτές των ταξί, όχι μόνο για τους οδηγούς. Σε πάρα πολλές περιπτώσεις συμπίπτουν, αλλά σε πάρα πολλές περιπτώσεις είναι άλλοι οι ιδιοκτήτες και άλλοι οι οδηγοί. Επομένως απαγορεύεται να χρησιμοποιούν οδηγούς που δεν έχουν την ειδική άδεια, υποχρεώνονται να ελέγχουν την ακριβή λειτουργία του ταξίμετρου, υποχρεώνονται να μεριμνούν για την απαιτούμενη τακτική συντήρηση και ορθή λειτουργία των συστημάτων κλιματισμού θέρμανσης ψύξης και αερισμού.

Θεσπίζονται προφανώς και για τους επιβάτες κανόνες, όπως ότι απαγορεύεται να ρίχνουν αντικείμενα εντός ή εκτός των οχημάτων, να τηρούν επιμελώς οδηγίες για τη μετακίνηση μικρών παιδιών, βρεφικών-παιδικών καροτσιών, αποσκευών, ποδηλάτων και κατοικίδιων ζώων. Στις περιπτώσεις που επιβάτες αναμένουν ένα αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης για μίσθωση και αν στην αναμονή υπάρχουν τυφλοί, ανάπηροι, έγκυοι, είναι υποχρεωτική η παραχώρηση της προτεραιότητας στη μίσθωση του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης.

Και γι' αυτούς τους κανονισμούς προβλέπονται στη συνέχεια Πειθαρχικά Συμβούλια, που λειτουργούν, όχι σαν κι αυτά που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια. Με συγκεκριμένη σύνθεση που λειτουργεί, με συγκεκριμένες προβλέψεις που αν ένας Περιφερειάρχης δε συγκροτεί το Πειθαρχικό Συμβούλιο, να το συγκροτεί το Υπουργείο.

Και βέβαια ποινές. Οι ποινές είναι τριών κατηγοριών, ανάλογα με τη σπουδαιότητα που έχει η κάθε ποινή. Είναι η επίπληξη, το διοικητικό πρόστιμο και η αφαίρεση της

ειδικής άδειας οδήγησης. Αυτές είναι οι πειθαρχικές ποινές, το λέω για να μην παρεξηγηθούμε σε σχέση με τις ποινές που προβλέπονται στον ΚΟΚ ή σε άλλους νομικούς κώδικες που προβλέπεται. Είναι πειθαρχικές ποινές.

Οι ποινές επίσης κατηγοριοποιούνται σε χαμηλής αξιολόγησης, που είναι από επίπληξη έως πρόστιμο 300 ευρώ, σε μεσαίας αξιολόγησης που είναι ένας όρος που έχουμε κατηγορηθεί ότι είμαστε ενάντια στην αξιολόγηση εμείς, άρα για να δούμε τώρα. Μεσαίας αξιολόγησης που προβλέπεται διοικητικό πρόστιμο από 300 έως 600 ευρώ και η αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης και της υψηλής αξιολόγησης που προβλέπεται η αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης για έξι μήνες και επανεξέταση για την έκδοση της άδειας αυτής.

Αυτή η αξιολόγηση, δεν είναι θέμα αξιολόγησης του ποιος είναι καλύτερος, ποιος χειρότερος, είναι θέμα αξιολόγησης ότι όλα τα ταξί, όλοι οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές, οφείλουν να τηρούν αυτόν τον κώδικα, που μέχρι σήμερα κανείς δεν πήγε, είτε να τον θεσπίσει, είτε να τον τηρήσει. Γιατί κάποιες διατάξεις υπήρχαν.

Και θεσπίζονται και οι υψηλές πειθαρχικές ποινές, για συγκεκριμένες παραβάσεις επιπλέον των διατάξεων του ΚΟΚ και του ποινικού κώδικα, όπως είναι αυτή της χρήσης αλκοόλ, όπου προβλέπεται διοικητικό πρόστιμο 2 χιλιάδες ευρώ και σε περίπτωση υποτροπής 4 χιλιάδες ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας για ένα έτος και μετά επανέκδοση. Και αφαίρεση της ειδικής άδειας ταξί από έξι μήνες έως και οριστικά σε περίπτωση υποτροπής, με αιτιολογημένη απόφαση και σε ιδιαίτερες περιπτώσεις σοβαρών παραβάσεων του κανονισμού, όπως είναι αντικοινωνική ή αντιεπαγγελματική συμπεριφορά.

Μπορείτε να δείτε τη σύνθεση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, για να λειτουργεί και όχι για να μη λειτουργεί. Και ποιες είναι οι προβλέψεις αν σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα αυτά τα Πειθαρχικά Συμβούλια δεν έχουν συγκροτηθεί.

Επίσης θεσπίζουμε γιατί εμείς δε θέλουμε αυτές τις αλλαγές να τις κάνουμε όπως τις έκαναν άλλοι ή έλεγαν ότι τις έκαναν άλλοι. Εμείς θέλουμε να τις κάνουμε μαζί με την κοινωνία, μαζί με τις επαγγελματικές ομάδες, αλλιώς δε γίνεται, θα αποτύχει το μέτρο.

Θεσπίζουμε λοιπόν μία Επιτροπή για θέματα αξιολόγησης των Υπηρεσιών των δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και αυτή η Επιτροπή έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες, πρέπει συνεχώς να υπάρχει για να αναμορφώνει τον κανονισμό λειτουργίας, τις υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ή των αυτοκινητιστών, τους κανόνες και τα προσόντα ή την αναμόρφωση του πλαισίου για την απόκτηση της ειδικής άδειας, την κατάσταση των οχημάτων και τις προϋποθέσεις για τη διάθεση αυτών και τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται.

Αν δηλαδή κάποιο από τα μέτρα που θεσμοθετήσαμε δεν λειτουργεί, θα υπάρχει κι αυτή η Επιτροπή για να εισηγείται βελτιώσεις και του θεσμικού πλαισίου, αλλά και των κυρώσεων.

Θεσπίζεται επίσης ηλεκτρονικό σύστημα και απευθείας γραμμή για τους πολίτες για καταγγελίες. Δηλαδή δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων, παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών, για παραβάσεις του κανονισμού λειτουργίας των ταξί. Άρα αυτό δεν είναι σύστημα αξιολόγησης με τη φυσιογνωμία του κάθε αυτοκινητιστή, αλλά είναι ένα σύστημα που όλοι οι αυτοκινητιστές και οι ιδιοκτήτες των ταξί οφείλουν να το εφαρμόζουν και οι πολίτες θα έχουν πρόσβαση κατευθείαν στο Υπουργείο για τις καταγγελίες τους.

Θεσπίζονται ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία για τα ταξί δημόσιας χρήσης. Εδώ επιτέλους μπαίνει μετρητής, γιατί κάποιοι το είχαν κάπως αλλιώς το σύστημα να λειτουργεί, τυχαία κι αυτό. Αν μπορούν να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο πρέπει να έχουν ράμπα, ιμάντες στήριξης και ασφάλειας του αμαξιδίου και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ατόμων με ειδική αναπηρία στο όχημα-ταξί.

Επίσης κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης επιβάλλεται η στάση του ταξί ή αυτών των οχημάτων για την επιβίβαση ή την αποβίβαση ατόμων με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα. Δηλαδή μπορούν να σταθμεύσουν για να πάρουν άτομο με αναπηρία οπουδήποτε και προβλέπονται και βαριές ποινές αν δε σταματήσουν.

Διευρύνουμε τη δυνατότητα αδειών δημόσιας χρήσης στη νησιωτική Ελλάδα, που προβλέπεται από τον παλιό νόμο μία άδεια ταξί, για να μην υπάρχει μονοπώλιο, να υπάρχουν τουλάχιστον δύο άδειες.

Αναστέλλουμε την υποχρέωση αντικατάστασης αυτοκινήτων ως το 2020 κι επειδή πολλοί θα πουν ότι αυτό είναι “ένα ρουσφέτι στους ταξιτζήδες”, να πούμε ότι η επέκταση αυτή γίνεται για τους λόγους που ξέρετε όλοι, για την οικονομική κρίση. Γίνεται για λόγους που επίσης ξέρετε όλοι ότι έχουν πάρει όλες τις παραγωγικές δομές της χώρας μας και τις έχουν πάει σε άλλες χώρες.

Άρα αν έρθει μια αυτοκινητοβιομηχανία να παράγει αυτοκίνητα με μεγάλη χαρά θα μειώσουμε το χρόνο που πρέπει να αντικατασταθούν τα αυτοκίνητα, αλλά δεν μπορεί την υπεραξία να την έχουν κάποιες κεντρικές ευρωπαϊκές χώρες και οι δικοί μας να είναι καταναλωτές μόνο. Ας φέρουν έστω τη συναρμολόγηση.

Και το τρίτο είναι ότι δεν μπορεί να γίνεται ρουσφέτι στα φορτηγά και στα λεωφορεία και να μην υπάρχουν ίδια χρόνια σε όλα τα επαγγελματικά αυτοκίνητα.

Λέω για το καθεστώς που βρήκαμε. Δηλαδή δεν μπορεί οι προηγούμενες κυβερνήσεις να προβλέπουν ότι είναι 22-23 χρόνια για τα λεωφορεία μέσα στα αστικά κέντρα και να λες για τα ταξί θα είναι 12 και 15. Ομογενοποιείται αυτό το πράγμα.

Γι' αυτούς λοιπόν αθροιστικά τους λόγους και κυρίως για τους λόγους οικονομικής κρίσης, γιατί δε θέλουμε να κρυβόμαστε, δεν μπορούν αυτή τη στιγμή οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές να δώσουν μερικές δεκάδες χιλιάδες ευρώ για να πάρουν νέο αυτοκίνητο, αλλά κι επειδή είναι επιλογή ή αποβιομηχάνιση της χώρας από κάποιες δυνάμεις, καλό θα είναι να συνεργαστούν με την Ελλάδα, με τη χώρα μας, να φέρουν ένα κομμάτι παραγωγικού ιστού και ν' αναθεωρήσουμε κι εμείς αυτή την πολιτική, μήπως και βρει κανένας άνθρωπος δουλειά και κάνουμε και παραγωγική δομή.

Υποχρεώσεις θεσπίζονται και για το κράτος. Δε γίνεται να μην έχουν καθοριστεί μετά από τόσα χρόνια, από τους Δήμους, αλλά και από τους κεντρικούς φορείς, οι θέσεις επιβίβασης για τα αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, όπως και οι θέσεις στάσης και στάθμευσης, οι γνωστές «πιάτσες».

Άρα, θεσπίζεται ότι εντός 18 μηνών, από τους αρμόδιους Δήμους, στο βασικό κύριο οδικό δίκτυο των πρωτευουσών, των περιφερειακών ενοτήτων, πρέπει να οριστούν. Είναι ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Πάρα πολλοί Δήμοι έχουν ξεκινήσει τη διαδικασία εδώ και χρόνια, αλλά δεν την έχουν ολοκληρώσει ποτέ.

Για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη η υποχρέωση αυτή ανατίθεται στον ΟΑΣΑ και στον ΟΣΕΘ. Προβλέπονται συγκεκριμένες προδιαγραφές, δηλαδή η μέγιστη απόσταση μεταξύ των θέσεων στάσης, στάθμευσης, θα είναι τα 2,5 χιλιόμετρα, οι πιάτσες δηλαδή θα είναι κάθε 2,5 χιλιόμετρα και οι θέσεις αποεπιβίβασης, κάθε 150 μέτρα. Σε περίπτωση που δε γίνουν αυτά, θα προβλέπονται για τους φορείς που είναι αρμόδιοι, πρόστιμα ανάλογα με τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του Δήμου.

Θα ήθελα επίσης να πω ότι όλα τα μητρώα γίνονται ψηφιακά. Το κυρίως σύστημα θα έχει το Ψηφιακό Μητρώο των αυτοκινήτων Δ.Χ. που θα τηρούνται όλα τα στοιχεία και των αυτοκινήτων, αλλά και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες σ' αυτά, στην ηλεκτρονική διαμεσολάβηση, οι σχετικές συμβάσεις που υπάρχουν, τα στοιχεία κυκλοφορίας κάθε αυτοκινήτου ή κάθε οδηγού και τα στοιχεία των φορέων ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης.

Προβλέπεται επίσης Ψηφιακό Μητρώο που καταχωρούνται με ευθύνη των εκμισθωτών και τηρούνται όλα τα στοιχεία των συμβάσεων των επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης. Η σύμβαση περιλαμβάνει με ποινή ακυρότητας τα στοιχεία του εκμισθωτή, του μισθωτή, του οδηγού, της ημερομηνίας και της ώρας κατάρτισης της έναρξης και της λήξης του τιμήματος της μίσθωσης και απαγορεύεται η με οποιονδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης προ της παρόδου της

ελάχιστης προβλεπόμενης εκ του νόμου διάρκειάς της.

Είναι για τη διαμεσολάβηση, στα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα, στα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης, θα το δείτε στη συνέχεια. Εδώ έχουμε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που δεν υπήρχε, είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που δεν είχαμε τέτοιο ρυθμιστικό πλαίσιο. Οι υπόλοιπες χώρες που ακούτε κατά καιρούς ότι αναστάλθηκε η λειτουργία της τάδε εταιρείας, ήταν γιατί είχαν αυτό το θεσμικό πλαίσιο.

Εμάς μας καταγγέλλουν σήμερα, εδώ και έναν, ενάμιση μήνα περίπου, γιατί θέλουμε να φτιάξουμε θεσμικό πλαίσιο χωρίς να ξέρουμε και ποιο είναι. Πάμε λοιπόν κι εμείς να γίνουμε μια ευρωπαϊκή χώρα και σ' αυτή τη γκρίζα περιοχή, δηλαδή να βάλουμε το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις εταιρείες διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου και με τα Δ.Χ. αυτοκίνητα και με τα Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Επομένως στην περίπτωση που ο αιτών, δηλαδή αυτός που κάνει τη διαμεσολάβηση, είναι Νομικό Πρόσωπο, πρέπει να υποβάλλει αίτηση με τα νομιμοποιητικά έγγραφα που έχει και να έχει και νόμιμο εκπρόσωπο. Δεν το είχαμε μέχρι τώρα αυτό.

Σε περίπτωση που δεν είναι κάτοικος Ελλάδος, σε περίπτωση αίτησης Νομικού Προσώπου που δεν έχει την έδρα του στην Ελλάδα, ορίζεται με την αίτηση υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας της διαμεσολάβησης, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα, και δηλώνονται όλα τα στοιχεία του όπως τ' ονοματεπώνυμο, η επωνυμία, το ΑΦΜ, η ΔΟΥ, η διεύθυνση, τα τηλέφωνα επικοινωνίας και ο ΑΔΤ. Μπορεί ν' ακούγονται προφανή αυτά, αλλά δεν τα έχουμε στη χώρα μας.

Ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας διαμεσολάβησης στη χώρα, τη δική μας, όχι σε άλλη, θα ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με το φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου ή της κείμενης φορολογικής νομοθεσίας όσον αφορά τα έσοδα από την άσκηση δραστηριότητας διαμεσολάβησης εντός της ελληνικής επικράτειας.

Δημιουργούμε το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις εταιρείες διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου για τα Δ.Χ. αυτοκίνητα, διάκριση της υπηρεσίας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την άσκηση μεταφορικού έργου σε κύρια οικονομική δραστηριότητα ή σε δευτερεύουσα, αν με οποιονδήποτε τρόπο επηρεάζονται οι κρίσιμες πτυχές της Υπηρεσίας Αστικής Μεταφοράς.

Δεν ξέρω αν είναι κατανοητό αυτό, να το πω ξανά, οι εταιρείες διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου, με αυτοκίνητα Δ.Χ., αν έχουν κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή που ανέφερα πριν και όχι δευτερεύουσα, πρέπει να έχουν άδεια για τη δραστηριότητα στη χώρα, αν είναι δευτερεύουσα δεν πρέπει να έχουν. Πρέπει να έχουν άδεια διαμεσολάβησης μεταφορικού έργου.

Οι κρίσιμες πτυχές αναφέρονται στο νόμο αναλυτικά ποιες είναι, είναι στο άρθρο

12, για να τις δείτε και είναι αυτές που επηρεάζουν την τιμή του μεταφορικού έργου, που είναι καθορισμένη από τον ευρωπαϊκό νόμο και την εθνική νομοθεσία, τα χαρακτηριστικά και όλα τα υπόλοιπα. Δεν καταργούμε την αξιολόγηση π.χ. λέω διάφορα που με βάση ένα νομοθέτημα που δημοσίευσε μια εφημερίδα, τοποθετήθηκαν όλοι, από την αξιωματική αντιπολίτευση μέχρι κι εγώ δεν ξέρω ποιον...

Δεν είναι αυτό. Υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, ποιες είναι οι κρίσιμες πτυχές της Υπηρεσίας Αστικής Μεταφοράς, υπάρχουν στην εισήγηση του Εισαγγελέα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, που μάλλον δεν είναι ένας δογματικός κομμουνιστής, φαντάζομαι, ως Εισαγγελέας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, για να θέλει να κλείσει τις διαδικτυακές πλατφόρμες. Επομένως επιτέλους, θεσμοθετούνται και στη χώρα μας.

Ποιες είναι αυτές και πότε; Όταν οι πλατφόρμες λοιπόν αυτές ή οι εταιρείες διαμεσολάβησης, γιατί μπορεί να μην είναι ηλεκτρονικές πλατφόρμες, μπορεί να είναι τηλεφωνικό κέντρο ή οτιδήποτε άλλο, όταν επηρεάζουν την τιμή της Υπηρεσίας Μεταφοράς, είτε αμέσως, είτε εμμέσως, τότε προφανώς ασκούν διαμεσολάβηση για μεταφορικό έργο.

Όταν επίσης καθορίζουν τις ελάχιστες προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τ' αυτοκίνητα, ή καθορίζουν τις διαδρομές ή τις χρονικές περιόδους, ή ρυθμίζουν την τιμή ανάλογα με το αν έχουν ζήτηση ή δεν έχουν ζήτηση και ανάλογα καθορίζουν και τα κόμιστρα, τότε έχουμε κρίσιμη πτυχή μεταφορικού έργου.

Τα δικαιολογητικά είναι η αίτηση του Φυσικού ή Νομικού Προσώπου, η σύμβαση ορισμένου χρόνου της εταιρείας διαμεσολάβησης με τους οδηγούς. Έλεγαν ότι είναι και 3 χρόνια. 5 χρόνια μπορεί να ήταν. Δύο μήνες είναι και αυτό αποσκοπεί σ' έναν λόγο, να δηλώνουν αυτές οι εταιρείες στην πλατφόρμα που θα υπάρχει στο Υπουργείο, τις συμβάσεις, με ποια ταξί και με ποιους οδηγούς συνεργάζεται.

Εσείς έχετε ως δημοσιογράφοι, με όποια σχέση εργασίας, μια σύμβαση. Και δυο εταιρείες όταν συνεργάζονται, έχουν μια σύμβαση. Πρέπει κι αυτές οι εταιρείες διαμεσολάβησης να έχουν μια σύμβαση ιδιωτική. Και να είναι κατατεθειμένη. Μέχρι τώρα δεν υπάρχει αυτό. Δεν ξέρει το Υπουργείο Μεταφορών ποιες είναι αυτές οι εταιρείες, αν χρησιμοποιούν επαγγελματίες οδηγούς.

Λένε ότι χρησιμοποιούν κάποιες. Δεν το ξέρουμε. Αν χρησιμοποιούν ταξί ή αυτοκίνητα κατ' επέκταση ή άλλες εταιρείες που είναι αδειοδοτημένες, έχουν τις προδιαγραφές δεν το ξέρουμε, το λένε. Να το ξέρουμε κιόλας; Να ελέγχουμε; Να έχουμε έναν αξιόπιστο μηχανισμό ελέγχου ως χώρο για το αν τηρεί τη νομοθεσία μας; Αυτό πάμε να θεραπεύσουμε.

Γι' αυτό λοιπόν εκδίδεται άδεια σ' αυτές τις περιπτώσεις. Οι συμβάσεις λοιπόν είναι δύο μηνών, δεν είναι μερικών χρόνων για να φοβούνται κάποιιο ότι θα κάνουμε τους ταξιτζήδες υπαλλήλους των εταιρειών διαμεσολάβησης. Συνεργαζόμενοι θα είναι.

Απαιτούνται επικυρωμένα αντίγραφα των σχετικών με τα οχήματα αδειών κυκλοφορίας προφανώς και των εγγράφων που αποδεικνύουν σχέση εργασίας με οδηγούς κατόχους επαγγελματικής ειδικής άδειας οδήγησης Δ.Χ. αυτοκινήτου, παράβολο Δημοσίου 1.000 ευρώ και η άδεια αυτή εκδίδεται μέσα σε 30 ημέρες.

Ιδρύεται μητρώο, που θα φαίνονται ποιοι είναι οι φορείς διαμεσολάβησης στη χώρα και οι υπεύθυνοι άσκησης δραστηριότητας, ποια είναι τα οχήματα, όπως είπαμε πριν, οι οδηγοί, οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και κάθε άλλο στοιχείο που κρίνεται αναγκαίο. Επίσης προβλέπονται κυρώσεις στο φορέα ηλεκτρονικής τηλεφωνικής διαμεσολάβησης.

Σε περίπτωση που δε δηλώνουν αυτά τα στοιχεία προβλέπεται πρόστιμο στο ποσό των 50.000 ευρώ και σε περίπτωση υποτροπής, 100.000 ευρώ και ανάκληση της άδειας. Στον οδηγό του αυτοκινήτου που δεν έχει επαγγελματική άδεια οδήγησης, αφαίρεση άδειας οδήγησης για δυο χρόνια και στους κύριους των οχημάτων, που εκτελούν παράνομο έργο, σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 5.000 ευρώ ανά όχημα και σε περίπτωση υποτροπής το ποσό αυτό διπλασιάζεται.

Ειδικά για την περίπτωση της χρήσης οχήματος για το οποίο δεν έχει καταρτισθεί σύμβαση και δεν έχει κατατεθεί στο σύστημα, προβλέπεται αφαίρεση της άδειας για δύο έτη και απαγορεύεται για το ίδιο διάστημα, τα Φυσικά ή τα Νομικά Πρόσωπα που ίδρυσαν το φορέα της διαμεσολάβησης, να ιδρύσουν άλλο φορέα διαμεσολάβησης.

Επίσης, σε περίπτωση που δεν υπάρχει άδεια λειτουργίας, ενώ έπρεπε να υπάρχει, σε συνεργασία με την Υπηρεσία Δίωξης Ηλεκτρονικού Εγκλήματος, διακόπτεται η λειτουργία των συγκεκριμένων ιστοσελίδων στη χώρα.

Τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης εντός της ελληνικής επικράτειας φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων και είναι για κάθε διαμεσολάβηση.

Δεν ξέρω αν καταλαβαίνετε τι λέω, αυτή τη στιγμή δεν είναι σε πολλές περιπτώσεις. Δεν είναι καθόλου. Δεν υπάρχει τιμολόγηση, δηλαδή, απ' τις εταιρείες διαμεσολάβησης στη χώρα μας ή στο εξωτερικό. Με κάποια νόμιμη διαδικασία. Θεσπίζεται, λοιπόν, ότι θα υπάρχει στη χώρα μας και θα υπάρχει ανά πράξη, όπως υπάρχει σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες όλων των εταιρειών σε όλη τη

χώρα και σε όλους τους επαγγελματίες. Σε όλη τη χώρα και σε όλες τις εταιρείες.

Επίσης διακρίνουμε την Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Τηλεφωνικής Διαμεσολάβησης για την άσκηση μεταφορικού έργου, όπως είπα πριν σε κύρια οικονομική δραστηριότητα ή σε δευτερεύουσα. Για τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα είναι αυτό που λέμε η ενοικίαση αυτοκινήτων με οδηγό. Εκεί έχουμε μία στρέβλωση, επίσης, στην αγορά και εκεί δεν δηλώνεται τίποτα, όποιος θέλει κατά ένα πρότυπο που το προτείνουνε και μερικά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας μπορεί να ασκεί αυτή τη δραστηριότητα το απόγευμά του, δεν είναι καθόλου έτσι, προβλέπονται τα αντίστοιχα. Δεν καταπολεμούμε έτσι την ανεργία, ούτε κάνουμε ποιοτικές υπηρεσίες για τον τουρισμό, ούτε ανεβάζουμε τον ανταγωνισμό, άλλα πράγματα κάνουμε.

Προβλέπονται, λοιπόν, τα αντίστοιχα με τις Υπηρεσίες και τις Εταιρείες Διαμεσολάβησης των δημόσιων χρήσης αυτοκινήτων, ρυθμίζεται το θεσμικό πλαίσιο για το ποια είναι η κρίσιμη πτυχή και ποια δεν είναι, ρυθμίζονται τα δικαιολογητικά κατά αντιστοιχία για την έκδοση άδειας, είναι περίπου τα ίδια, αυτών των εταιρειών, το μητρώο, οι ανακλητικές αποφάσεις, οι κυρώσεις που είναι οι ίδιες, επίσης, για να μην σας τρώω το χρόνο, η φορολογική νομοθεσία για να έχουμε ισονομία και πάμε να δούμε μερικά έτσι πράγματα που, επίσης, έχουνε διαφημιστεί.

Τις επόμενες δύο μέρες θα καλέσουμε όλους τους φορείς, θα τους στείλουμε σήμερα το σχέδιο νόμου, για να μας δώσουν τις παρατηρήσεις τους, και τις εταιρείες διαμεσολάβησης, το λέμε δημόσια γιατί για πολλές απ' αυτές δεν ξέρουμε αν υπάρχουν νόμιμοι εκπρόσωποι ή αν υπάρχει η έδρα ή ΑΦΜ ή κάτι, θα θέλαμε όμως να ζητήσουμε από όποια εταιρεία, γιατί δεν είναι φορέας, που εκπροσωπεί ένα επαγγελματικό κλάδο όπως είναι οι μεταφορείς, οι πρατηριούχοι, που έχει ρυθμίσεις μέσα, ή οι αυτοκινητιστές, είναι εταιρείες, θα θέλαμε να έχουνε μαζί τους τις φορολογικές δηλώσεις των τελευταίων τριών ετών και τη μετοχική τους σύνθεση. Και το Καταστατικό τους.

Όταν έρθουν εδώ. Ναι, αλλιώς τι; Να διαβουλευτούμε με εταιρείες Αγγλίας δεν έχει νόημα. Λέω ένα παράδειγμα ή άλλες χώρες. Δεν νομίζω ότι κατατίθεται ένα σχέδιο νόμου στη Βρετανία και διαβουλεύεται με ελληνικές εταιρείες, εκτός και αν έχουν εκεί έδρα και έχουνε μια δραστηριότητα που φορολογείται. Έτσι δεν είναι; Ωραία. Παρακαλούμε, λοιπόν, αυτούς τους κυρίους να έρθουν με τις φορολογικές δηλώσεις και με τη μετοχική σύνθεση, το Καταστατικό, τα νομιμοποιητικά έγγραφα.

Όπως είδατε εμείς θεσμοθετούμε και υποστηρίζουμε τις νέες τεχνολογίες και τις πλατφόρμες και του δημόσιου τομέα και του ιδιωτικού τομέα σε αντίθεση με όσα διακινούσαν τις προηγούμενες μέρες, θεσμοθετούμε μηχανισμούς ελέγχου και εποπτείας, δεν είμαστε ενάντια στην αξιολόγηση, είμαστε υπέρ της αξιολόγησης και μάλιστα σε πάρα πολλούς τομείς είμαστε και πιο σκληροί, πρέπει να τηρούνται απ' όλους, δίνουμε παιδευτικό και όχι εισπρακτικό χαρακτήρα στον Κώδικα Οδικής

Κυκλοφορίας με όσα έλεγα και τέλος θα ήθελα να πω για ένα πολιτικό ζήτημα, που προέκυψε τις προηγούμενες μέρες με τη συζήτηση μέρους του σχεδίου νόμου.

Είναι γνωστό ότι πολλά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας υποστηρίζαν τη λειτουργία εταιρειών διαμεσολάβησης για τα αυτοκίνητα με οδηγό. Δικαίωμά τους. Είναι γνωστό, επίσης, ότι ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης με βάση ένα δημοσίευμα μιας εφημερίδας μας κατήγγειλε ότι είμαστε εναντίον των νέων τεχνολογιών και μας κατήγγειλε ότι θέλουμε να κλείσουμε συγκεκριμένη εταιρεία. Εμείς δεν θεσμοθετούμε για συγκεκριμένες εταιρείες. Θεσμοθετούμε γιατί η χώρα πρέπει να έχει θεσμικό πλαίσιο εκεί που η Νέα Δημοκρατία και οι κυβερνήσεις του παλαιοκομματισμού δεν είχαν για να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένα συμφέροντα, θεσμοθετούμε για να έχουμε ισονομία και αξιόπιστους μηχανισμούς ελέγχου.

Μπαίνει ένα θέμα όμως όταν ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης βγαίνει και στηρίζει συγκεκριμένη εταιρεία, καταγγέλλοντας την κυβέρνηση, να δούμε αν αυτή η εταιρεία έχει έδρα στην Ελλάδα, εγώ σας ενημερώνω ότι δεν έχει, έχει έδρα στο Λονδίνο, έχει... Όχι, δεν αναφέρομαι στην UBER. (σ.σ προηγήθηκε σχετική ερώτηση δημοσιογράφου). Δεν αναφέρομαι στην UBER, αναφέρομαι στην εταιρεία που ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης και όχι τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας στήριξε. Έχει έδρα στο Λονδίνο, έχει στη χώρα μας υποκατάστημα, όχι θυγατρική εταιρεία. Υποκατάστημα. Γι' αυτό και ζητάμε τις φορολογικές δηλώσεις.

Έχουμε, επίσης, μία πληροφορία ότι στη μετοχική σύνθεση της εταιρείας μετέχουν εξωχώριες εταιρείες του Παναμά, των βρετανικών παρθένων νήσων και άλλων. Και αυτό είναι πολιτικό θέμα. Και αυτό είναι πολιτικό θέμα, να το ξαναπώ. Η εταιρεία που στήριξε ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης που την πολεμάμε εμείς, οι πληροφορίες μας λένε αυτά που σας είπα. Ότι στη μετοχική της σύνθεση, δηλαδή, μετέχουν εξωχώριες εταιρείες των βρετανικών παρθένων νήσων και του Παναμά.

Όχι, δεν κάνω καμία τέτοια..., εγώ ό,τι είναι να πω το λέω καθαρά. Δεν μιλάω ούτε για μαύρο χρήμα, ούτε για τίποτα τέτοιο. Αν ήταν θα μιλούσα. Αλλά είναι πολιτικό θέμα αν η επιχειρηματικότητα και η ισονομία στη χώρα μας για τη Νέα Δημοκρατία και τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας είναι να υπάρχουν εταιρείες διαμεσολάβησης που δεν έχουν αφήσει στη χώρα ένα ευρώ, είναι πολιτικό θέμα. Που έχουν έδρα έξω... Με αφήνετε να σας πω; Λέω αν έχουνε πληρώσει φόρο, εδώ, φόρο. Φόρο. Ξέρετε τι θα πει φόρος; Πληρώνει όλος ο ελληνικός λαός 7 χρόνια όχι φόρους και εισφορές, και εγώ δεν ξέρω τι.

«Είναι θέμα, λοιπόν, όταν κάποιες εταιρείες δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και δεν έχουν έδρα εδώ, έχουν υποκατάστημα για παροχές υπηρεσιών που γίνονται στη χώρα, για πελάτες που είναι στη χώρα και στη μετοχική τους σύνθεση υπάρχουν εταιρείες της μορφής που προανέφερα. Είναι πολιτικό θέμα. Πώς να το κάνουμε.

Εμείς δεν πιστεύουμε σε μια τέτοιου είδους επιχειρηματικότητα γιατί δεν πιστεύουμε ότι είναι ελληνικό θαύμα αυτό το πράγμα. Να μη φορολογούνται εταιρείες καινοτομίας. Τις λατρεύουμε αυτές τις εταιρείες, και λατρεύουμε και την καινοτομία που έχει και η TAXIBEAT ή θα αναπτύξει στη συνέχεια. Και τη στηρίζουμε κιόλας.

Αλλά δε μπορεί να έχουν άλλου είδους ασυλία σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές εταιρείες και τον υπόλοιπο ελληνικό λαό».