

Αθήνα, 29 Σεπτεμβρίου 2011

Προς: Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
κ. Ιωάννη Ραγκούση

Κοιν.: α. Γραφείο Πρωθυπουργού
κ. Γεωργίου Παπανδρέου
β. Γραμματέα Κ.Ο. ΠΑ.ΣΟ.Κ.
κ. Βασίλειο Έξαρχο
γ. Εισηγητή Κ.Τ.Ε. Μεταφορών & Επικοινωνιών
του ΠΑ.ΣΟ.Κ.
κ. Ιωάννη Αμοιρίδη

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Με την παρούσα επιστολή μας επιθυμούμε να καταθέσουμε έγκαιρα τις θέσεις μας, αναφορικά με ορισμένα κρίσιμα σημεία της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, έτσι ώστε αυτή να μην καταγραφεί σαν τετελεσμένο προσχέδιο νόμου, αλλά αντίθετα σαν προϊόν διαβούλευσης και σύγκλισης της Κυβέρνησης και της Βουλής αφενός και των ενδιαφερομένων επαγγελματιών και κατόχων αδειών ΤΑΞΙ αφετέρου.

Η επιστολή μας εντάσσεται στην προσπάθειά μας να συμβάλουμε με αυτό τον τρόπο στην αποκλιμάκωση μιας έντασης που κακώς έχει δημιουργηθεί μέχρι τώρα στις σχέσεις μεταξύ της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων και της επαγγελματικής τάξης των ιδιοκτητών ΤΑΞΙ, γεγονός που ταλάνισε σχεδόν ολόκληρη την ελληνική κοινωνία κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, με τα γνωστά σε όλους αρνητικά αποτελέσματα για τη διεθνή εικόνα της χώρας και για τον τουρισμό.

Άλλωστε, όπως καταδείχθηκε και από πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Μικρών Επιχειρήσεων (Ι.Μ.Ε.) της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών

Εμπόρων Ελλάδας (Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.) σε σχέση με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου για τα ΤΑΞΙ, μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων πολιτών επιθυμεί να υπάρξει επικοινωνιακός διάλογος χωρίς εντάσεις για την επίλυση του θέματος, ενώ παράλληλα οι πολίτες καταλογίζουν ευθύνες, τόσο στο αρμόδιο Υπουργείο, όσο και στους ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ, για τη μη εξεύρεση, ως τώρα, κοινού πεδίου συνεννόησης.

Επιπλέον, σημαντικό εύρημα της εν λόγω επιστημονικής έρευνας αποτελεί το ότι οι πολίτες σε σημαντικό ποσοστό (61%) εκτιμούν ότι η απελευθέρωση του κλάδου των ΤΑΞΙ πρέπει να γίνει με κανόνες και κριτήρια, γεγονός που αποτελεί πάγιο αίτημα μεγάλου μέρους της Κ.Ο. του ΠΑ.Σ.Ο.Κ., συμπεριλαμβανομένων και των υπογραφόντων την παρούσα επιστολή.

Με βάση τα παραπάνω πιστεύουμε ότι θα πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να συμπεριληφθεί ρύθμιση στο σχέδιο νόμου, που θα κάνει σαφή το σεβασμό στο δικαίωμα της ιδιοκτησίας, σε σχέση με την υπαρκτή και αναγνωρισμένη μέχρι τώρα από το Ελληνικό Δημόσιο, άυλη αξία της άδειας κυκλοφορίας Επαγγελματικού Δημοσίας Χρήσεως (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου ταξί, έτσι όπως ίσχυε μέχρι σήμερα.

Ήταν, άλλωστε, διαχρονικά γνωστή στο Ελληνικό Δημόσιο η ύπαρξη αυτής της αξίας, η οποία αποτελούσε μάλιστα αντικείμενο νόμιμης συναλλαγής, όπως π.χ. πώληση, ή δωρεά ή γονική παροχή κλπ. Επιπλέον, η συγκεκριμένη άυλη αξία φορολογούνταν ως περιουσία προς μεταβίβαση, από την κατά περίπτωση φορολογική αρχή.

Ωστόσο, από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου για τα ΤΑΞΙ διαφαίνεται μια τάση κατάργησης ή ακύρωσης του παραπάνω ουσιαστικού δικαιώματος και μάλιστα με ένα τρόπο, ο οποίος προφανώς δημιουργεί ζήτημα σοβαρότατης κοινωνικής αδικίας.

Επιπρόσθετα, κατά τη γνώμη μας, προκύπτει ζήτημα αντισυνταγματικότητας της συγκεκριμένης διάταξης, αφού αν αυτή εφαρμοστεί έτσι όπως προτείνεται εξαφανίζει κατ' ουσία ένα κρίσιμο περιουσιακό αγαθό, χωρίς μάλιστα αυτό να απαλλοτριώνεται ή να αποζημιώνεται κατά το πνεύμα άλλωστε και του Συντάγματος, που προστατεύει το ατομικό δικαίωμα της ιδιοκτησίας. Γίνεται αντιληπτό, λοιπόν, ότι η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα πρέπει να λάβει σοβαρά αυτήν την αδήριτη συνταγματική επιταγή.

Πλέον των παραπάνω, η υπό συζήτηση νέα νομοθετική πρόταση του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων θα πρέπει να κινείται στο πνεύμα του ν. 3919/2011 και ιδιαίτερα στα όσα προβλέπονται στο άρθρο 2, παρ. 4 και όχι στην αντίθετη κατεύθυνση σε σχέση με τα οριζόμενα σε αυτό.

Επιπλέον, εκτιμούμε ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί από το αρμόδιο Υπουργείο και τους συντάκτες του εν λόγω σχεδίου νόμου, ο λόγος για τον οποίο εξαιρείται για μια ακόμη φορά από τις προωθούμενες διατάξεις το λεγόμενο πληθυσμιακό κριτήριο, το οποίο έχει βρει πεδίο εφαρμογής σε όλες τις χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Αυτή η ηθελημένη αγνόηση του πληθυσμιακού κριτηρίου δεν μπορεί να γίνει κατανοητή, ιδίως από τη στιγμή που η διεθνής εμπειρία αξιοποιείται στη μεγάλη πλειονότητα των Νόμων που εισηγήθηκε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατά την τελευταία διετία και κατόπιν ψήφισε η Βουλή.

Πέραν του πληθυσμιακού κριτηρίου θα μπορούσε, επιπρόσθετα, το υπ' όψη σχέδιο νόμου να συμπεριλάβει και άλλα αναγκαία και ιδιαίτερος ουσιώδη κριτήρια, τα οποία να στηρίζονται σε συναφείς επιστημονικές μελέτες και κριτήρια, όπως π.χ. το είδος και η πυκνότητα των προσφερόμενων συγκοινωνιακών μέσων, το κατά κεφαλήν εισόδημα των κατοίκων της κατά περίπτωση περιοχής, ο χαρακτήρας ορισμένων περιοχών ως τουριστικών, νησιωτικών, ορεινών προβληματικών κ.α.

Θα μπορούσε, επίσης, να εξεταστεί η αύξηση των ορίων των τελών αδειας, τα οποία αντί να ορίζονται κλιμακούμενα από τις 15.000 έως τις 40.000 ευρώ, θα μπορούσαν ενδεικτικά να ορίζονται από τις 30.000 έως τις 80.000 ευρώ, ανάλογα με το που ορίζεται η έδρα του ΤΑΞΙ, η περιοχή δραστηριοποίησής του, το ύψος του πληθυσμού, το κατά κεφαλή εισόδημα, το είδος και η πυκνότητα των προσφερόμενων συγκοινωνιακών μέσων, με τη χρήση σχετικού αλγορίθμου.

Αναφορικά με τα όσα ορίζονται ως πρόταση εφαρμογής του ΕΣΠΑ θα μπορούσε να επανεξεταστεί η περίπτωση, ώστε το καταβαλλόμενο ποσό υπέρ των εντασσόμενων δικαιούχων να ορίζεται μέχρι το ποσό των 50.000 ευρώ και όχι όπως προτείνεται μέχρι το ποσό των 100.000 ευρώ κατά όχημα και αυτό ώστε να ενταχθεί στο παραπάνω πρόγραμμα διπλάσιος αριθμός δικαιούχων. Επίσης προτείνεται να εστιαστεί η εφαρμογή αυτού του προγράμματος κυρίως στην ανάγκη αντικατάστασης των παλαιών οχημάτων ως ένα κίνητρο, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί και να ανανεωθεί ο στόλος των πεπαλαιωμένων ταξί.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω πρότασης εκτιμούμε ότι θα πρέπει να δοθεί το δικαίωμα ένταξης σε πρόγραμμα ΕΣΠΑ κατά βάση στους ήδη υφιστάμενους κατόχους αδειών, και μάλιστα μετά από τη συμπλήρωση 7 ετών λειτουργίας του ταξί.

Επιπλέον, θεωρούμε ότι θα πρέπει να τροποποιηθεί η ρύθμιση που αφορά τα οχήματα ειδικής μίσθωσης, ώστε να προβλέπεται ο ορισμός έδρας αυτών των οχημάτων ανά Νομό ή Περιφερειακή Ενότητα και όχι πανελλαδικά.

Άλλο σημείο το οποίο κρίνουμε ότι θα πρέπει να επισημανθεί και να βρεθεί χρυσή τομή μεταξύ Υπουργείου και των επαγγελματιών ΤΑΞΙ αφορά το δικαίωμα των ήδη υφισταμένων ιδιοκτητών ΤΑΞΙ, καθώς και των εταιρικών μορφών στις οποίες συμμετέχουν, για την παροχή προς τον πολίτη υπηρεσιών οχημάτων ειδικών μισθώσεων, όπως ταξί για ΑΜΕΑ, πολυθέσια οχήματα, λιμουζίνες κ.α.

Εξίσου σημαντικό με τα παραπάνω ζητήματα είναι και αυτό το οποίο αφορά τη διατήρηση της δυνατότητας μεταβίβασης της αδείας Ε.Δ.Χ. από τους ιδιοκτήτες σε συγγενείς πρώτου βαθμού, όταν το φυσικό πρόσωπο καταδικαστεί αμετάκλητα ή όταν συντρέξει άλλος λόγος.

Τέλος, θεωρούμε αυτονόητο ότι δεν θα πρέπει να εκδοθεί νέα άδεια ταξί προτού συμπληρωθούν 6 μήνες από τη ψήφιση του σχετικού νόμου, προτού δηλαδή αποφανθεί η προτεινόμενη από το άρθρο 14 του σχεδίου νόμου Επιτροπή (παρατηρητήριο Ε.Δ.Χ.), όπως άλλωστε προβλέπεται και από το νομοσχέδιο.

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Σε κάθε περίπτωση τάσσουμε εαυτούς υπέρ των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων σε όλα τα κλειστά επαγγέλματα, με κανόνες και κριτήρια ως, μεταξύ άλλων, αναγκαία προϋπόθεση εξόδου της χώρας από το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας στο οποίο έχει περιέλθει, με τις γνωστές σε όλους τους πολίτες συνέπειες.

Η θέση μας αυτή είναι άλλωστε εκπεφρασμένη και μέσα από το πνεύμα του νόμου 3919/2011, καθώς και άλλες συναφείς νομοθετικές πρωτοβουλίες που αφορούν τη λεγόμενη απελευθέρωση των επαγγελμάτων.

Από την άλλη πλευρά θεωρούμε ότι οι επιχειρούμενες μεταρρυθμίσεις, για να επιτύχουν πρέπει να διέπονται από συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις, γιατί έχει διαχρονικά αποδειχθεί ότι όταν αυτές επιβάλλονται κάθετα και χωρίς διάλογο μόνο προβλήματα προσθέτουν κοντά σε αυτά που υποτίθεται ότι έρχονται να επιλύσουν.

Με τιμή

Δημήτριος Π. Παπουτσής

Αθανάσιος Παπαδόπουλος

Βασιλική Τσόνογλου - Βιλιώτη

Μιχαήλ Κατρίνης

Ευτύχιος Δαμιανάκης

Σπυρίδων Μοσχόπουλος

Γεώργιος Παπαμανώλης

Ανδρέας Τριανταφυλλόπουλος

Αθανάσιος Γικόνογλου

Γεώργιος Αρβανιτίδης