



Υπόμνημα Αντίκρουσης

Σχέδιο Τροποποίησης Διατάξεων

Προς: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα
Υπουργό Προστασία του Πολίτη κ. Μιχάλη Χρυσοχοΐδη
Υπουργό Τουρισμού κ. Όλγα Κεφαλογιάννη
Αναπληρωτή Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κων/νο Κυρανάκη

Από: Σωματείο Επαγγελματιών Επιβατικών Οχημάτων Με Οδηγό (ΣΕΕΟΟ)
E: contact@seeoo.site
T: 212 213 6262

Ημ/νία: 15 Δεκεμβρίου 2025

Θέμα: Σχετικά με την με αριθμό 689/3.12.2025 αναφορά του Βουλευτή Ηρακλείου κ. Αυγενάκη και το με αριθμό 1693/4.12.2025 ερώτημα του Βουλευτή Ηρακλείου κ. Κεφαλογιάννη Κ. που κατατέθηκαν στην Βουλή των Ελλήνων

Αξιότιμοι Υπουργοί,

Με αφορμή τις προαναφερόμενες αναφορά και ερώτηση, αλλά και σύμφωνα με το επισυναπτόμενο σχέδιο τροπολογίας, είναι απαραίτητο να τεθούν υπόψη σας τα παρακάτω, ώστε επιτέλους να γίνουν αντιληπτές οι συνθήκες με τις οποίες νομοθετούνται ορισμένες διατάξεις και τελικώς έχουν οδηγήσει την Χώρα μας σε αυτές τις παλινωδίες.

Καταρχήν υπενθυμίζουμε τις διατάξεις του νόμου 3919/11 (ΦΕΚ Α' 32, 2.3.2011) κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 5 § 1 και 106 § 2 του Συντάγματος της Ελλάδας «περί της επαγγελματικής ελευθερίας», αλλά κυρίως την ανάγκη για αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος στην χώρα μας, , αλλά και τις ανάγκες της ίδιας της Κοινωνίας ως προς τις επιβατικές μετακινήσεις, οι οποίες δημιούργησαν νέες κατηγορίες επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Μια εξ' αυτών είναι και η θέσπιση της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222).

Στην 1^η σελίδα της αιτιολογικής έκθεσης του ν. 3919/11 και στο εισαγωγικό της σημείωμα, περιγράφεται ότι: **«Η επισκόπηση της νομοθεσίας που διέπει την πρόσβαση σε επαγγέλματα και την άσκηση τους στη χώρα μας, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η νομοθεσία αυτή έχει διαμορφωθεί διαχρονικά με μια πληθωριστική παραγωγή προστατευτικών και χαριστικών διατάξεων, που οδηγούν σε σαφή περιορισμό του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της επαγγελματικής ελευθερίας»,** ενώ λίγο παρακάτω ότι: **«δημιουργείται η εντύπωση, και πολλές φορές η βεβαιότητα, ότι με τις διατάξεις αυτές επιδιώκεται η ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο».**

Στην 2^η σελίδα της αιτιολογικής έκθεσης του ν. 3919/11, αναφέρεται ρητά ότι: **«Το κράτος δηλαδή, όχι μόνο οφείλει να απέχει από το να παρεμβάλλει εμπόδια στην ανταγωνιστική λειτουργία των αγορών, χωρίς να συντρέχουν σαφείς και**

συγκεκριμένοι λόγοι δημοσίου συμφέροντος – υπεροχή κοινωνικού οφέλους έναντι κοινωνικού κόστους – αλλά απεναντίας, πέραν τούτου, όπως σαφώς συνάγεται από τη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 1 εδάφιο πρώτο του Συντάγματος και την ανατιθέμενη με αυτή στο κράτος εγγυητική λειτουργία, **οφείλει να αντιμετωπίζει και να εξουδετερώνει κάθε συμφωνία ή πρακτική με την οποία παράγοντες της αγοράς επιδιώκουν τον περιορισμό του ανταγωνισμού προς ίδιον όφελος και επί βλάβη του κοινού συμφέροντος.**» και αμέσως παρακάτω: **«Ενδείκνυται μάλιστα να παρατηρηθεί ότι η εν λόγω διόγκωση της αμοιβής υπηρεσιών, συνεπεία της επιβαλλόμενης και εγγυημένης από το κράτος υποχρεωτικής ελάχιστης** – και επομένως μη διαπραγματεύσιμης προς ευνοϊκότερη διαμόρφωσή της για τους αποδέκτες των υπηρεσιών – αμοιβής των υπηρεσιών που παρέχονται από τους ανήκοντες σε συγκεκριμένες επαγγελματικές τάξεις **είναι ακόμα περισσότερο οδυνηρή για το κοινωνικό σύνολο.**»

Αντίστοιχα, στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4070/12 (Α' 82) περί «Ρύθμισης θεμάτων ΕΔΧ αυτοκινήτων» και στο εισαγωγικό σημείωμα που περιγράφεται στην σελίδα 8 αναφέρεται ρητά ότι: «Κατά το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, η έκδοση και χορήγηση αδειών Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων - ταξί δεν πραγματοποιείται εδώ και πολλά έτη, γεγονός που έχει οδηγήσει στη δημιουργία μιας «κλειστής» αγοράς – **πεδίου αγοραπωλησίας των υφιστάμενων αδειών**, τις οποίες διαθέτουν μόνο παλαιοί ιδιοκτήτες. Η πρακτική αυτή έχει οδηγήσει αφενός μεν σε αγοραπωλησία των αδειών **με αδιαφανείς διαδικασίες**, αφετέρου δε σε αποκλεισμό ενδιαφερομένων από την πρόσβαση στο επάγγελμα.», ενώ παρακάτω αναφέρεται ρητά ότι: «Συνεπώς, με την έως τώρα ισχύουσα νομοθεσία το επάγγελμα παρέμενε "κλειστό" αποκλείοντας την δυνατότητα πρόσβασης σε νεοεισερχομένους και παρέχοντας **στους ήδη ασκούντες το επάγγελμα το αποκλειστικό προνόμιο** άσκησης του επαγγέλματος».

Υπενθυμίζουμε επίσης ότι ήδη με τον ν. 1437/84 (Α' 59), αλλά και με τον ν. 1788/88 (Α' 131) έχει απαγορευθεί η έκδοση νέων αδειών Ε.Δ.Χ. – Ταξί στην Ελλάδα, ενισχύοντας τα προαναφερόμενα, οπότε στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4070/12 και στην σελίδα 9 επεξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους θα συνεχιστεί αυτή η κατάσταση και αναφέρεται ρητά ότι: **«Περιορισμοί που επιβάλλονται με αντικειμενικό τρόπο και αφορούν στον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων, είναι αναγκαίοι για την προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού, ώστε να μην επιβαρύνεται υπέρμετρα ο κυκλοφοριακός φόρτος στο ήδη βεβαρημένο οδικό δίκτυο των πόλεων και να περιορίζονται οι εκπομπές ρύπων, θερμότητας και θορύβου**». Σημειώνεται ότι πλέον οι λόγοι αυτοί εκλείπουν, καθώς τα ηλεκτροκίνητα οχήματα είναι μηδενικών ρύπων, προφανώς και δεν εκπέμπουν θερμότητα και οπωσδήποτε δεν δημιουργούν θόρυβο...

Παρότι λοιπόν το Κοινωνικό Σύνολο έχει ταλαιπωρηθεί με τα παραπάνω, παρότι η Βουλή των Ελλήνων έχει ασχοληθεί επισταμένα με τα προαναφερόμενα, ώστε επιτέλους να αντιμετωπιστούν και έχει θεσπίσει ΗΔΗ νόμους και διατάξεις προς αποτροπή των παραπάνω πρακτικών, βρισκόμαστε σήμερα **εκ νέου** αντιμέτωποι με τις ίδιες πρακτικές που στόχο έχουν την **«ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο**».

Αξιότιμοι Υπουργοί,

Θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε ένα προς ένα τα σημεία του σχεδίου της προτεινόμενης τροπολογίας, ώστε να καταστούν σαφείς οι λόγοι της λυσσαλέας και υποβολιμαίας επίθεσης την οποία δέχονται οι τουριστικές επιχειρήσεις και ακόμη περισσότερο τα τουριστικά γραφεία (όπως διαφαίνεται από τις προτεινόμενες αλλαγές στο άρθρο 5^Α που αφορά τις μεταφορές πελατών τουριστικών γραφείων) με σκοπό επί της ουσίας να διακοπεί κάθε δυνατότητα μεταφοράς επιβατών.

1. **Ο ελάχιστος χρόνος μίσθωσης να καθοριστεί στις τέσσερις (4) ώρες** για ολόκληρη την Χώρα.

Καταρχήν θα υπενθυμίσουμε την αιτιολογική έκθεση των διατάξεων της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12, όπου στην σελ. 25 αναφέρεται ρητά ότι: «... **αξίζει να σημειωθεί ότι σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαιρουμένης της Ελλάδας, επιτρέπεται χωρίς χρονικούς ή άλλους περιορισμούς η μίσθωση αυτοκινήτων με οδηγό ...»**

Παρά ταύτα, αρχικώς ετέθη χρονικός περιορισμός 12 ωρών, κατόπιν με την Υποπαρ. ΣΤ14 του ν. 4254/14 (Α' 85) μειώθηκε στις 6 ώρες και εν συνεχεία με το άρθρο 219^Α του ν. 4512/18 (Α' 5) μειώθηκε στις 3 ώρες.

Σημειώνεται επίσης ότι με την παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59), θεσπίστηκε για πρώτη φορά διάταξη με την οποία απαγορεύτηκε με κάθε τρόπο η πρόωρη λύση της μίσθωσης, διάταξη η οποία προφανώς αντίκειται στις διατάξεις του Α.Κ. (άρθρα 287-946) περί μισθωτικών συμβάσεων και δη ιδιωτικών συμφωνητικών, στην κοινή πρακτική, αλλά και στην κοινή λογική.

Σκοπός λοιπόν της συγκεκριμένης πρότασης, είναι ξεκάθαρα η δημιουργία εμποδίων και αναχωμάτων στην εύρυθμη λειτουργία των τουριστικών επιχειρήσεων, αφού ακόμη και στην επισυναπτόμενη αιτιολογική έκθεση, ΟΥΔΕΜΙΑ αναφορά γίνεται περί της χρησιμότητας αυτής της πρότασης.

Εκείνο λοιπόν που χρειάζεται να συμβεί, είναι να διορθωθούν οι στρεβλώσεις του παρελθόντος και σε κάθε περίπτωση **να καταργηθεί η πρόβλεψη απαγόρευσης πρόωρης λύσης της μίσθωσης** που εισήχθη με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59).

2. Να αναφέρεται ρητή **απαγόρευση τιμολόγησης βάσει συγκεκριμένου προορισμού** (μεταφορά από σημείο "Α" προς σημείο "Β") ή διανυόμενης απόστασης.

Προφανώς η συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα των "εκμεταλλευτών ταξί" (ΚΑΔ: 49.32), δεν έχει αντιληφθεί την ρητή διατύπωση της ισχύουσας διάταξης που αφορά στην δραστηριότητα της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222), στην οποία αναφέρεται ξεκάθαρα «... **απαγορευομένης της μεταφοράς επιβατών με κόμιστρο με τα αυτοκίνητα αυτά.**»

Καθίσταται σαφές ότι βρίσκονται σε πλάνη, καθότι δεν έχουν αντιληφθεί επίσης ότι η συγκεκριμένη αναφορά περί κομίστρου απορρέει από τον καθορισμό χρήσης του συγκεκριμένου τύπου οχήματος (ΕΙΧ).

Πιο συγκεκριμένα, ήδη από τον πρώτο Κ.Ο.Κ. που θεσπίστηκε με τις διατάξεις του Ν.Δ. 4233/1962 (ΦΕΚ Α' 110) ακόμη και πριν μετατραπεί το Πολίτευμα της Ελλάδας σε Προεδρευομένη Δημοκρατία, αλλά και με τις διατάξεις του πρόσφατου ν. 5209/25 (Α' 100) το **ΕΙΧ όχημα** είναι εκείνο «**Το αυτοκίνητο όχημα το οποίο διαθέτει κατ' ανώτατο όριο εννέα (9) θέσεις, με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού.**»

Κατά συνέπεια είναι πέραν πάσης αμφιβολίας ευκρινές ότι το ΕΙΧ όχημα χρησιμοποιείται προς εκτέλεση μεταφοράς προσώπων, προφανώς από σημείο "Α" προς σημείο "Β" και προφανώς για διανυόμενη απόσταση από τόπο σε τόπο και ευλόγως **η αιτούμενη τροποποίηση είναι ανούσια, περιττή και άστοχη.**

3. **Να καταργηθεί η ισχύουσα πρόβλεψη της ελάχιστης μίσθωσης των τριάντα (30) λεπτών** κατά το διάστημα από 1^ης Απριλίου έως 31^ης Οκτωβρίου κάθε έτους, κατά τα όσα προβλέπονται με τις διατάξεις του άρθρου 80 του ν. 5039/23 (Α' 83).

Στην αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας 1622/252 13.6.2018 με την οποία θεσπίστηκε το άρθρο 130 του ν. 4549/18 (Α' 105) περιγράφεται ρητά ότι:

«Λόγω του ανάγλυφου της περιοχής και των μικρών σχετικά αποστάσεων, της έλλειψης μέσων μαζικής μεταφοράς και της άφιξης και παραμονής των τουριστών χωρίς δικό τους μεταφορικό μέσο, οι ανάγκες των συγκεκριμένων νησιών για εσωτερικές μετακινήσεις θα ικανοποιούνται καλύτερα με τον συγκεκριμένο τρόπο».

Κατά συνέπεια, καθίστανται πέραν πάσης αμφιβολίας σαφείς οι λόγοι για τους οποίους θεσπίστηκαν οι συγκεκριμένες διατάξεις του άρθρου 130 του ν. 4549/18 (Α' 105) και είναι απορίας άξιο το γεγονός ότι η συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα των "εκμεταλλευτών ταξί" (ΚΑΔ: 49.32), αδυνατεί να το αντιληφθεί.

Για την ακρίβεια μάλιστα, απαιτείται η τροποποίηση της συγκεκριμένης διάταξης. Ως προς το επίπεδο όμως, της **επέκτασης της σε ολόκληρη την Χώρα**, ώστε από την μια πλευρά να μην διχοτομείται επικίνδυνα η Ελλάδα, αλλά επιπρόσθετα να μπορούν να εξυπηρετηθούν οι επισκέπτες ολόκληρης της Χώρας, καθώς σε ολόκληρη την Επικράτεια παρατηρείται *«ανάγλυφο της περιοχής, μικρές σχετικά αποστάσεις, έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς και άφιξη και παραμονή των τουριστών χωρίς δικό τους μεταφορικό μέσο»*, οπότε ευλόγως *«οι ανάγκες για εσωτερικές μετακινήσεις θα ικανοποιούνται καλύτερα με τον συγκεκριμένο τρόπο»* της μείωσης δηλαδή του ελάχιστου χρόνου μίσθωσης κατά την τουριστική τουλάχιστον περίοδο.

4. Να τροποποιηθεί το **ελάχιστο τίμημα στο ποσό των εκατόν ογδόντα Ευρώ (180€)**, από το ισχύον ελάχιστο τίμημα των 90€ που προβλέπεται με την ΥΑ 61583/2723 (ΦΕΚ Β' 3377/02.09.2019).

Χρειάζεται να καταστεί σαφές ότι η συγκεκριμένη πρόβλεψη που εντελώς αιφνιδιαστικά θεσπίστηκε με το άρθρο 106 του ν. 4530/18 (Α' 59) ήταν εξαρχής όχι μόνον εσφαλμένη, αλλά και παράτυπη. Και προς επίρρωση αυτών, παρατίθενται οι λόγοι για τους οποίους οι διατάξεις του άρθρου 106 του ν. 4530/18 βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση:

- Με όσα ορίζουν οι διατάξεις της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ,
- Με όσα ορίζουν οι διατάξεις του ν. 3919/11 (Α' 32),
- Με όσα ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011),
- Αλλά και με όσα αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση του εισαχθέντος νομοσχεδίου αναφορικά με την δραστηριότητα της ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχήματος με οδηγό προς ψήφιση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο τότε (με ημερομηνία 5/12/2012) που υπογράφεται από τους συναρμόδιους υπουργούς (κ.κ. Κ. Χατζηδάκη και Ι. Στουρνάρα) όπου στην σελίδα 25 αναφέρεται ρητά ότι: *«επιτρέπεται χωρίς χρονικούς ή άλλους περιορισμούς η μίσθωση αυτοκινήτων με οδηγό»*.

Κατά συνέπεια, είναι ξεκάθαρος ο λόγος για τον οποίο δεν είχε θεσπιστεί εξαρχής οιαδήποτε ελάχιστη χρέωση, καθώς πέραν του γεγονότος ότι αντικρούεται από τις προαναφερόμενες ισχύουσες διατάξεις, σκοπός εκάστοτε νομοθετήματος είναι **η προστασία του κοινωνικού συνόλου**.

Περαιτέρω όμως, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011) την οποία συνυπογράφουν 5 συναρμόδια Υπουργεία (Εσωτερικών - Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Πολιτισμού και Τουρισμού), προβλέπεται ρητά η **«Κατάργηση κατώτατων τιμών προσφερομένων υπηρεσιών»** και υποχρεούνται *«Οι εκμεταλλεζόμενοι τουριστικές επιχειρήσεις να διαμορφώνουν ελεύθερα τα τιμολόγιά τους»*. Στους παραβάτες μάλιστα, *«επιβάλλεται πρόστιμο ύψους τριακοσίων ευρώ (300 €)»*.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, πράγματι επιβάλλεται τροποποίηση και **κατάργηση των διατάξεων του άρθρου 106 του ν. 4530/18 (Α' 59)**,

περί ελαχίστου τιμήματος, ώστε να εναρμονιστεί η νομοθεσία με την Οδηγία 2006/123/ΕΚ, τις διατάξεις του ν. 3919/11 (Α' 32), αλλά και τις διατάξεις του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011)

5. Να τροποποιηθεί η **περ. 5 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12** με την προσθήκη της φράσης *"Απαγορεύεται ρητά στα τουριστικά καταλύματα η σύναψη συμβάσεων εκμίσθωσης ΕΙΧ με οδηγό (κατά την έννοια της Παραγράφου 1) για την εκτέλεση της εν λόγω μεταφοράς πελατών, εκτός εάν η εκμίσθωση πραγματοποιείται προς τον πελάτη του καταλύματος"*.

Χρειάζεται να γίνει αντιληπτό, ότι με τις συγκεκριμένες διατάξεις, ΗΔΗ ισχύει η συγκεκριμένη πρόβλεψη.

Πιο συγκεκριμένα, οι διατάξεις αναφέρουν ρητά ότι: *«Επιτρέπεται η μεταφορά άνευ κομίστρου πελατών κύριων ξενοδοχειακών καταλυμάτων, όπως ορίζονται στην περίπτωση Α' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 2160/1993 (Α' 118) με επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης οχήματα, είτε ιδιοκτησίας των καταλυμάτων, είτε κατόπιν χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά τις κείμενες διατάξεις, από τα σημεία αφίξεως ή αναχώρησης μέχρι τις εγκαταστάσεις των καταλυμάτων αυτών και αντίστροφα»*.

Κατά συνέπεια, καθίσταται πέραν πάσης αμφιβολίας ότι **η αιτούμενη τροποποίηση είναι ανούσια, ανώφελη και άστοχη** και σε κάθε περίπτωση πρέπει να απορριφθεί.

6. Να **τροποποιηθεί η περ. 5Α** της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 ώστε:

- Το ΕΙΧ όχημα με οδηγό να χρησιμοποιείται για τέσσερις (4) ώρες.
- Το τίμημα να μην τιμολογείται βάσει διανυόμενης διαδρομής.
- Το ΕΙΧ όχημα με οδηγό να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τον συγκεκριμένο επιβάτη (ή αναφερόμενους συνεπιβάτες).
- Να αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία (επιβάτη ή συνεπιβατών).
- Να αναφέρεται η ώρα έναρξης και λήξης, ώστε να προκύπτει η διάρκεια των τεσσάρων (4) ωρών της μίσθωσης.
- Να αναφέρεται το συνολικό πρόγραμμα της εκδρομής και όχι το σημείο αναχώρησης και άφιξης που προσιδιάζει σε έργο ΤΑΞΙ.
- Να προβλέπεται προκαταχώριση των στοιχείων στο ψηφιακό μητρώο συμβάσεων που τηρείται στο ΥΥΜ, τουλάχιστον δύο (2) ώρες προ της έναρξης.
- Να αναμορφωθούν τα πρόστιμα από τέσσερις χιλιάδες Ευρώ (4.000€) κατ' ελάχιστο έως δέκα χιλιάδες Ευρώ (10.000€), ενώ τα στοιχεία και η άδεια κυκλοφορίας να αφαιρούνται για χρονικό διάστημα από έξι (6) μήνες έως δύο (2) έτη, ενώ σε περίπτωση υποτροπής τα πρόστιμα να διπλασιάζονται και σε περίπτωση τρίτης υποτροπής να ανακαλείται οριστικά η ΒΣΝΠ.
- Οι κυρώσεις να επιβάλλονται από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα και να καταργηθεί η πρόβλεψη για διαβίβαση των εκθέσεων παραβάσεων προς τις οικείες Π.Υ.Τ., προς αποφυγή καθυστερήσεων.

Στις προαναφερόμενες αιτούμενες τροποποιήσεις δεν χρειάζεται επέκταση, καθώς επιβεβαιώνεται η πλήρης σύγχυση της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας των «εκμεταλλευτών ταξί» (ΚΑΔ: 49.32).

Χρειάζεται να καταστεί σαφές ότι τα τουριστικά γραφεία διέπονται από τις διατάξεις του εδώ και μισό αιώνα ν. 393/76 (Α' 199), σύμφωνα με τις οποίες, τουριστικά γραφεία: *«είναι μονίμως οργανωμένα επιχειρήσεις οι οποίες δια των υπ'αυτών διατιθεμένων μέσων και προσφερομένων υπηρεσιών αναλαμβάνουν την μεταφοράν ή διακίνησιν ή διαμονήν μεμονωμένων ατόμων ή ομάδων ατόμων, εντός και εκτός της Χώρας»*.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 393/76, όπως τροποποιήθηκε με τα εδάφ. 15 & 17 του άρθρου 7 του ν. 4276/14 (Α' 155) προβλέπεται ρητά ότι: «Όποιος παροτρύνει και παρενοχλεί πρόσωπο ή ομάδα προσώπων για την αποδοχή ή την απόρριψη ταξιδιωτικής ή μεταφορικής υπηρεσίας» τιμωρείται με αυστηρότατες ποινές εφόσον δεν διαθέτει ΕΣΛ ή ΒΣΝΠ (σ.σ. αδειοδότηση) τουριστικού γραφείου.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το ΠΔ 346/2001 (ΦΕΚ Α' 233) το οποίο μετέπειτα ενσωματώνει τις Οδηγίες 96/26/ΕΚ και 98/76/ΕΚ, η «**Άδεια Άσκησης Επαγγέλματος** Οδικού Μεταφορέα Επιβατών» Εθνικών ή και Διεθνών επιβατικών μεταφορών, χορηγείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στα Τουριστικά Γραφεία και όχι σε οποιεσδήποτε άλλες οντότητες.

Βασική προϋπόθεση συνεπώς για να λάβει μια οντότητα άδεια άσκησης επαγγέλματος, είναι η λειτουργία της ως τουριστικό γραφείο.

Συμπληρωματικά μάλιστα, θεσπίστηκαν οι διατάξεις του άρθρου 44 του ν. 4549/18 (Α' 105), προκειμένου, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου: «**να καταστεί σαφές ότι επιτρέπεται η πραγματοποίηση εκδρομών και περιηγήσεων από τα τουριστικά γραφεία με κάθε είδους μέσο (χερσαίο, πλωτό, εναέριο) δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης**».

Είναι συνεπώς πασίδηλο πως «**κορμό**» των **επιβατικών μεταφορών, αποτελούν τα τουριστικά γραφεία**, τα οποία εξ' ιδρύσεως λειτουργούν για τον σκοπό αυτό.

Πέραν όμως των παραπάνω, χρειάζεται να γίνει αντιληπτό ότι οι διατάξεις του ΠΔ 7/2018 (Α'12) αφορούν στην εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία (Εε) 2015/2302 σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς (ΕΕ L 326/11.12.2015), δηλαδή την εναρμόνιση της νομοθεσίας της Χώρας μας σε διεθνείς ταξιδιωτικούς κανονισμούς.

Υπενθυμίζεται επίσης σωρεία ερμηνευτικών Εγκυκλίων, του Υπ. Τουρισμού όπως ενδεικτικά: Α.Π. 8673/7.5.2019, Α.Π. 11734/18.6.2019, Α.Π. 12734/2.7.2019, Α.Π. 5970/14.4.2020, Α.Π. 12375/22.6.2022, Α.Π. 16201/12.8.2022, Α.Π. 13322/30.6.2023, οι οποίες προέκυψαν ΑΚΡΙΒΩΣ επειδή οι συγκεκριμένες ισχύουσες διατάξεις της περ. 5^Α της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12, οι οποίες παραδόξως και αίφνης προστέθηκαν με το άρθρο 28 του ν. 4582/18 (Α' 208), με σκοπό την ικανοποίηση συμφερόντων της επαγγελματικής τάξης των «εκμεταλλευτών ταξί» (ΚΑΔ: 49.32) δημιούργησαν πολλαπλά προβλήματα στην λειτουργία των τουριστικών γραφείων αναφορικά με την μεταφορά των πελατών τους.

Υπενθυμίζεται επίσης η πρόσφατη τροποποίηση με το άρθρο 67 του ν. 5121/24 (Α' 106) αναφορικά με την «διαδικασία ελέγχων διαπίστωσης παράβασης οδηγών που διενεργούν τουριστικές μεταφορές», ώστε να μην εκτίθεται η Χώρα μας στους διεθνείς επισκέπτες της.

Συνεπώς αδυνατούμε να αντιληφθούμε τίνι τρόπω οι «εκμεταλλευτές ταξί» (Κ.Α.Δ. 49.32) εμπλέκονται και απαιτούν τροποποιήσεις διατάξεων που αφορούν μεταφορές πελατών τουριστικών γραφείων και τίνι τρόπω αναφέρονται σε «μεταφορές που προσιδιάζουν σε έργο ΤΑΞΙ»...

7. Ο αριθμός των **Ε.Ι.Χ. οχημάτων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει σε καμία περίπτωση το ποσοστό του 40% επί του συνόλου των κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ)** στην οικεία Περιφέρεια.

Πραγματικά είναι να απορεί κανείς με τα άλματα λογικής τα οποία παρατίθενται στο σχέδιο τροπολογίας που κατατέθηκε, το συγκεκριμένο όμως, κυριολεκτικά ξεπερνά κάθε όριο λογικής, υπευθυνότητας και

σοβαρότητας. Ξαφνικά, αισθάνεται κανείς ότι διαβιεί σε ένα παράλληλο σύμπαν όπου επικρατούν ξεπερασμένες ανεπιστρεπті λογικές Σοβιετικού τύπου και που δεν έχουν απολύτως καμία σχέση με την σημερινή πραγματικότητα.

Δυστυχώς όμως, χρειάζεται να απαντηθεί τεκμηριωμένα και αυτό το άστοχο και καθόλα απαράδεκτο ζήτημα.

Καταρχήν, ως είναι γνωστό, οι επισκέπτες της Χώρας μας έχουν αυξηθεί δραματικά, με αποτέλεσμα ακόμη και ως Πολίτες είμαστε ευτυχείς γι αυτό το επίτευγμα. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους:

- 2012 (εποχή στην οποία αναφέρονται): 15.500.000 αφίξεις
- 2024 (ως η πλέον πρόσφατη χρονιά που ολοκληρώθηκε): 41.600.000 αφίξεις
- Ποσοστιαία αύξηση την τελευταία 12ετία: **268,4%**

Ακόμη κι αν υποθεθεί λοιπόν, ότι οι μετακινήσεις των επισκεπτών θα έπρεπε (κατά την δική τους αυθαίρετη θεώρηση) να πραγματοποιούνται μόνον με οχήματα ΕΔΧ-Ταξί, θα φαινόταν **λογικό** σε οιονδήποτε σώφωνα νου, **αίτημα, από πλευράς των “εκμεταλλευτών ταξί”, ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ τριπλασιασμού των υφιστάμενων αδειών**, ώστε να αποκτηθεί η δυνατότητα κάλυψης των μετακινήσεων των τριπλασίων επισκεπτών.

Αντιθέτως, οι “εκμεταλλευτές ταξί” (ΚΑΔ 49.32) επιδιώκουν ... την ΜΕΙΩΣΗ των οχημάτων που διαθέτουν τα τουριστικά γραφεία προς εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των πελατών τους...

Προφανώς, θεωρούν (και πάλι αυθαίρετως) ότι οι περιηγήσεις και εκδρομές (αποκλειστικό έργο των τουριστικών γραφείων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία) θα πρέπει να ανατεθεί στα ΕΔΧ-Ταξί, ενώ σε περίπτωση που αδυνατούν (προφανώς λόγω έλλειψης οχημάτων και οδηγών), θεωρούν ότι θα διακοπεί αυτή η υπηρεσία προς τους επισκέπτες της Χώρας. Τόσο απλά!

Ας δούμε όμως για ακόμη μια φορά αριθμούς, υπολογίζοντας τον αριθμό οχημάτων τουριστικών γραφείων σε σχέση με τις υφιστάμενες άδειες ΕΔΧ-Ταξί, στο υποθετικό σενάριο που επιδιώκουν με το σχέδιο τροπολογίας οι “εκμεταλλευτές ταξί” (ΚΑΔ: 49.32) σε ορισμένους τουριστικούς προορισμούς:

- Π.Ε. Σίφνου: 10 ταξί => **4 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Μήλου: 15 ταξί => **6 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Πάρου: 26 ταξί => **10 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Μυκόνου: 31 ταξί => **12 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Σαντορίνης: 39 ταξί => **16 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Λευκάδας: 40 ταξί => **16 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Κω: 73 ταξί => **29 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Ζακύνθου: 75 ταξί => **30 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Κεφαλλονιάς: 101 ταξί => **40 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Κέρκυρας: 206 ταξί => **82 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Ρόδου: 367 ταξί => **147 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Χανίων: 440 ταξί => **176 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Ηρακλείου: 527 ταξί => **211 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Θεσσαλονίκης: 1.963 ταξί => **785 ΕΙΧ** με οδηγό
- Π.Ε. Αττικής: 13.600 ταξί => **5.440 ΕΙΧ** με οδηγό

Θεωρούμε ότι γίνεται αντιληπτό, ότι παρόμοιες απαράδεκτες πρακτικές είναι αδύνατο να γίνουν αποδεκτές, καθώς πέραν του γεγονότος ότι κινδυνεύουν να γελοιοποιήσουν τους Θεσμούς, αντίκεινται σε κάθε έννοια δικαίου, ισονομίας, Συντάγματος της Ελλάδας, διατάξεων του ν. 3919/11 κλπ, ενώ επιπροσθέτως βλάπτουν καταφανώς το κοινωνικό σύνολο.

Υπενθυμίζουμε επίσης ότι υφίσταται **παρόμοια διάταξη στο άρθρο 28 του ν. 4582/18 (Α’ 208) η οποία πράγματι χρειάζεται να καταργηθεί.**

Από τα παραπάνω, συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι οι «εκμεταλλευτές ταξί» (Κ.Α.Δ. 49.32) δεν έχουν αντιληφθεί ότι όπως ορίζεται η ισχύουσα νομοθεσία

καθορίζει το ΕΔΧ ταξί, ως ένα συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς επιβατών, ευλόγως χρήσιμο, ιδίως σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η συγκοινωνία αδυνατεί να ανταποκριθεί.

Και είναι αυτό ακριβώς το σημείο, όπου η Πολιτεία χρειάζεται να επέμβει και να καταστήσει σαφείς τις διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 393/76, όπως τροποποιήθηκε με τα εδάφ. 15 & 17 του άρθρου 7 του ν. 4276/14 (Α' 155) σύμφωνα με τις οποίες προβλέπεται ρητά ότι: «Όποιος παροτρύνει και παρενοχλεί πρόσωπο ή ομάδα προσώπων για την αποδοχή ή την απόρριψη ταξιδιωτικής ή μεταφορικής υπηρεσίας» τιμωρείται με αυστηρότατες ποινές εφόσον δεν διαθέτει ΕΣΛ ή ΒΣΝΠ τουριστικού γραφείου.

Δυστυχώς, έχουμε καταλήξει σε μια ιδιότυπη κατάσταση, κατά την οποία από skippers έως receptionists, από διαχειριστές AirBnB έως διαχειριστές εστιατορίων, από εκμεταλλευτές ταξί έως κυρίως διαδικτυακές εφαρμογές, τελικώς να προσεγγίζουν, να παρενοχλούν και να παροτρύνουν επισκέπτες της Χώρας μας για την αποδοχή μεταφορικής ή τουριστικής υπηρεσίας, έως του σημείου να διοργανώνουν ανεξέλεγκτα εκδρομές και περιηγήσεις, προτείνοντας τους μάλιστα έως και την αποφυγή αδειοδοτημένων από το Κράτος ξεναγών, προκειμένου να μειωθεί το δικό τους οικονομικό όφελος.

Και το επικίνδυνο σε αυτή την ιδιότυπη κατάσταση, δεν είναι η ανησυχία περί «υποκλοπής» ή «πειρατείας» (όρους που χρησιμοποιούν και στην προκειμένη περίπτωση τα συνδικαλιστικά όργανα των «εκμεταλλευτών ταξί» με Κ.Α.Δ 49.32). Το επικίνδυνο είναι το γεγονός ότι δυσφημείται ο τουρισμός της Χώρας μας και κατ'επέκταση το δημόσιο συμφέρον.

Αυτή όμως η ιδιόμορφη και παράτυπη κατάσταση που έχει καταλήξει ανεξέλεγκτη, έχει οδηγήσει και τους "εκμεταλλευτές ταξί", κυριολεκτικά σε άλματα λογικής, να φτάνουν στο σημείο να θεωρούν και να αναφέρουν ότι τα τουριστικά γραφεία λειτουργούν ως ... «αθέμιτοι ανταγωνιστές» τους και να ζητούν από την Πολιτεία την ... «αποκατάσταση της νομιμότητας», να ζητούν ... «ίση νομομία και λειτουργικό Κράτος» να ζητούν ... «περιορισμό των μεταφορών πελατών τουριστικών γραφείων», ενώ σε ένα άλλο άλμα λογικής να θεωρούν ότι παρέχουν το ... «κοινωνικό αγαθό της δημόσιας μεταφοράς».

Και εν τέλει να καταθέτουν σχέδιο τροπολογίας όχι με σκοπό την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, ούτε καν την προστασία του τουρισμού από διάφορους επιτήδειους οι οποίοι αντιλαμβάνονται τον τουρισμό ως πλιάτσικο και τους επισκέπτες της Χώρας ως λάφυρο, αλλά ούτε καν επιδιώκοντας επιτέλους την εφαρμογή του ν. 3919/11 (Α' 32). Καταθέτουν σχέδιο τροπολογίας με μοναδικό σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των "εκμεταλλευτών ταξί" (ΚΑΔ 49.32), προκειμένου να συνεχίσει να παραμένει «κλειστό» το μοναδικό «κλειστό» επάγγελμα εν έτει 2025 και με τις πρακτικές αυτές να αυξηθεί το κόστος του «προνομίου» που αλλάζει χέρια με «αδιαφανείς διαδικασίες» (σ.σ. σε εισαγωγικά όσα αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4070/12).

Αξιότιμοι Υπουργοί,

Σε ένα σημείο έχουν δίκιο τα συνδικαλιστικά όργανα των "εκμεταλλευτών ταξί" (ΚΑΔ: 49.32) που υπογράφουν το συγκεκριμένο σχέδιο τροπολογίας.

Πράγματι χρήζει τροποποίησης το νομοθετικό πλαίσιο.

Και χρήζει αρκετών τροποποιήσεων, ώστε να εφαρμοστεί το πλαίσιο του Συντάγματος της Ελλάδας, να εφαρμοστούν οι διατάξεις του ν. 3919/11, να εφαρμοστούν οι Οδηγίες της ΕΕ, να εφαρμοστεί το ΠΔ 7/2018 (Α' 12), να ανακτηθεί εν κατακλείδι η δυνατότητα τουριστικής ανάπτυξης της Χώρας, να προστατευθεί το δημόσιο συμφέρον και **επιτέλους να καταργηθούν διατάξεις οι οποίες θεσπίστηκαν με σκοπό την ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο** (όπως αναφέρεται ρητά στην εισηγητική έκθεση του ν. 3919/11).

Σας παραθέτουμε σχέδιο τροπολογίας σύμφωνα με τα προαναφερθέντα:

ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑΣ

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Εκμίσθωση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό - Τροποποίηση της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) ως ισχύει και των άρθρων 20, 21 και 106 του ν. 4530/18 (Α' 59)

1. Η περ. 1 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Επιτρέπεται στα τουριστικά γραφεία και στα γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων, όπως ορίζονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 2 του ν. 2160/1993 (Α' 118), και σε εταιρείες και συνεταιρισμούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Αυτοκινήτων, που έχουν συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3109/2003 (Α' 38) και το άρθρο 87 του ν. 4070/2012 (Α' 82), η ολική εκμίσθωση με οδηγό μέσω προκρατήσεως με αντίστοιχη σύμβαση, στην οποία δύναται να αναγράφονται και τα σημεία της επιβίβασης και της αποβίβασης του μισθωτή, ελάχιστης διάρκειας όπως αυτή προσδιορίζεται στην Υπουργική Απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρούσας. Ως ελάχιστη διάρκεια της μίσθωσης νοείται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου διενεργείται μεταφορά επιβατών κατόπιν υποδείξεως του μισθωτή (φυσικού ή νομικού προσώπου), και η οποία καταχωρείται στην εφαρμογή «Ψηφιακό Πελατολόγιο» της ΑΑΔΕ και απαγορεύεται εντός αυτού του χρονικού διαστήματος η μεταφορά άλλου επιβάτη ή η έναρξη νέας μίσθωσης ή η μεταφορά άλλων επιβατών πριν την περάτωση της δηλωμένης ελάχιστης διάρκειας της προηγούμενης σύμβασης. Ως προκράτηση νοείται το αίτημα του μισθωτή, ενώ ως κατάρτιση νοείται ο χρόνος κατάρτισης της σύμβασης μίσθωσης και η ηλεκτρονική καταχώρηση της, με αμετάβλητη χρονοσήμανση. Δεν δύναται να θεωρηθεί ότι συντρέχει περίπτωση απαγορευομένης μεταφοράς επιβατών με κομίστρο, εκ μόνου του λόγου ότι επί της σύμβασης ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου με οδηγό μέσω προκρατήσεως αναφέρεται το σημείο αποβίβασης του μισθωτή ή εκ μόνου του λόγου ότι το Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητο με οδηγό εκτελεί προκαθορισμένη μεταφορά επιβατών (από το τόπο σε τόπο). Στα ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα περιλαμβάνονται επίσης τα κάθε είδους τροχοφόρα επιβατηγά οχήματα τύπου mini bus έως εννέα (9) θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού. Με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται η ελάχιστη διάρκεια της σύμβασης ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου με οδηγό μέσω προκρατήσεως, η οποία δύναται να διαφέρει ανάλογα με το εάν η σύμβαση μίσθωσης εκτελείται κατά την τουριστική περίοδο, ρυθμίζονται τα αναγκαία ζητήματα για τον καθαρισμό του ελάχιστου χρόνου προκράτησεως στις συμβάσεις ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων με οδηγό και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της περ. 1 του παρόντος.»

2. Η περ. 2 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Οι οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης που απασχολούνται σε επιχειρήσεις της περίπτωσης 1, επιβάλλεται υποχρεωτικά να είναι κάτοχοι ειδικής άδειας οδήγησης Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου, όπως αυτή προβλέπεται στο

άρθρο 95 παράγραφοι 1 και 2, του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, και να πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο αυτό.»

3. Στην υποπερίπτωση β' της περίπτωσης 3 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου μόνου του ν. 4093/2012, προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η υποπερ. β' της περ. 3 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου μόνου του ν. 4093/2012 διαμορφώνεται ως εξής:

«β) Εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO 6 ή VI ή και μεταγενέστερες αυτών. Από 1^{ης} Ιανουαρίου 2027 τα νέα ταξινομούμενα οχήματα των επιχειρήσεων της παρ. 1 εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών ρύπων.»

4. Στην περ. 6 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) στο πρώτο εδάφιο του στοιχείου ε) μετά τις λέξεις «με κομίστρο» που προστίθενται οι λέξεις «ήτοι επιβατικές μεταφορές άνευ σύμβασης εκμίσθωσης και προκρατήσεως», το δεύτερο εδάφιο του στοιχείου ε) διαγράφεται, και το στοιχείο ε) διαμορφώνεται ως εξής:

«ε) Σε περίπτωση όπου αυτοκίνητο μισθωμένο κατά τις διατάξεις της περίπτωσης 1 διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κομίστρο, ήτοι επιβατικές μεταφορές χωρίς σύμβαση ολικής εκμίσθωσης κατόπιν προκρατήσεως, επιβάλλονται στο νόμιμο εκπρόσωπο της επιχείρησης και στον οδηγό οι ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 167).»

5. Στην περ. 6 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) προστίθεται στοιχείο η) ως εξής:

«η) Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση παραβάσεων λαμβάνουν χώρα μόνο στον οδηγό του οχήματος και στα ως άνω έγγραφα και όχι στους επιβαίνοντες πελάτες από τους οποίους μπορεί να ζητείται μόνο η επίδειξη αντιγράφου της προκρατήσεως και διενεργούνται κατά τον λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις Διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών.»

6. Στην περ. β της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 33 του ν. 4313/14 (Α' 261) διαγράφονται οι λέξεις «και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τρία (30) ημέρες» και η περ. 1β του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) διαμορφώνεται ως εξής:

«β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α'

222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια ευρώ (200 ευρώ) έως οκτακόσια ευρώ (800 ευρώ).»

7. Το άρθρο 106 του ν. 4530/18 (Α' 59) καταργείται.

8. Το άρθρο 21 του ν. 4530/18 (Α' 59) καταργείται.

9. Το άρθρο 20 του ν. 4530/18 (Α' 59) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η σύμβαση ενοικίασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, και για οποιοδήποτε Ε.Ι.Χ. με οδηγό, περιλαμβάνει με ποινή ακυρότητας τα στοιχεία του εκμισθωτή, του μισθωτή, της ημερομηνίας και της ώρας έναρξης και λήξης της, όπως και του τιμήματος της μίσθωσης. Στην ΑΑΔΕ τηρείται ψηφιακό πελατολόγιο βάσει της απόφασης Α. 1057/2025 της ΑΑΔΕ, στο οποίο καταχωρούνται, μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, πριν την έναρξή τους, με ευθύνη των εκμισθωτών ή σε περίπτωση διαμεσολάβησης και των φορέων διαμεσολάβησης, όλα τα στοιχεία των παραπάνω συμβάσεων. Στο παραπάνω μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Τουρισμού. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων, που προβλέπονται με τις διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων, πέραν των προβλεπόμενων κυρώσεων βάσει της απόφασης Α. 1057/2025 της ΑΑΔΕ, επιβάλλεται στον εκμισθωτή απαγόρευση κατάρτισης σύμβασης εκμίσθωσης με οδηγό Επιβατηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου (Ε.Ι.Χ.) για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών και σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών.

2. Σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο της σύμβασης προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας της υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών, εκτός αν συντρέχει περίπτωση ανωτέρας βίας ή αποδεδειγμένης αδυναμίας προς τούτο και για όσο αυτή διαρκεί, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην εφαρμογή «Ψηφιακό Πελατολόγιο» της ΑΑΔΕ και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παραγράφου 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλου στοιχείου και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της επιχείρησης, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστράτηγηση των διατάξεων του άρθρου 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό. Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα εξής πρόστιμα στα υπεύθυνα πρόσωπα: α) Στον εκμισθωτή τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ. β) Στον οδηγό του οχήματος, εφόσον υποχρεούται με βάση τη σύμβασή του με τον εκμισθωτή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων των παραπάνω παραγράφων, χίλια (1.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλονται τα παραπάνω πρόστιμα διπλασιασμένα. Αν η σύμβαση καταρτίστηκε με την οποιασδήποτε μορφής διαμεσολάβηση τρίτου προσώπου επιβάλλεται και σε αυτό πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) ευρώ, εφόσον συνετέλεσε στη διάπραξη της παράβασης και σε περίπτωση υποτροπής πρόστιμο τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων

είναι επιπλέον των οριζομένων με βάση την υφιστάμενη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και διασύνδεση με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου, για τη διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμβάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών των παραπάνω εδαφίων, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των παραπάνω συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

Αριθμός και έκδοση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα, τροποποίηση του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 (Α' 82)

10. Στην 2η παράγραφο του άρθρου 85 του ν. 4070/12 (Α' 82) ως ισχύει, προστίθεται το εδάφιο: «Ο βασικός συντελεστής Σι για τις περιπτώσεις ηλεκτροκίνητων οχημάτων μηδενικών ρύπων, θερμότητας και θορύβου, υπολογίζεται σε 100, καθώς δεν υπολογίζεται δείκτης περιβαλλοντικής επιβαρύνσεως και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. οχημάτων εκάστης έδρας και κατά συνέπεια δεν τίθενται περιορισμοί βάσει του παραπάνω μαθηματικού τύπου σχετικά με τον αριθμό αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα» και η 2η παράγραφος του άρθρου 85 του ν. 4070/12 (Α' 82) ως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο μέγιστος αριθμός αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα ευρίσκεται από τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο:

$A = \{(Π+Πν)/1000\} * Σι$ όπου:

A είναι ο προκύπτων αριθμός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα.

Π είναι ο Μόνιμος Πληθυσμός της έδρας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Πν είναι το σύνολο διανυκτερεύσεων στην έδρα κατά τα τρία τελευταία έτη πριν από τον υπολογισμό, το οποίο είναι διαθέσιμο από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, δια τον αριθμό $1095 = (365 \times 3)$.

Σι είναι ο βασικός συντελεστής και ισούται με 3 για την υποπερίπτωση αα' της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 83, με 1,8 για την υποπερίπτωση ββ' της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 83 και με 1,50 για τις λοιπές περιπτώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 83.

Ο βασικός συντελεστής Σι μπορεί να προσαυξάνεται από τον Περιφερειάρχη με την απόφαση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου από ένα δέκατο (0,10) έως και πέντε δέκατα (0,50). Η προσαύξηση του βασικού συντελεστή αιτιολογείται ειδικά λαμβανομένων ιδίως υπ' όψη της δομής του συγκοινωνιακού ιστού εκάστης διοικητικής μονάδας, τις ανάγκες μεταφοράς του επιβατικού κοινού σε συνδυασμό με τον βαθμό καλύψεώς τους από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, της δυνατότητας μεταφοράς με ιδιωτικά μέσα, της αποφυγής υπέρμετρης συγκοινωνιακής επιβαρύνσεως, της γενικότερης υφιστάμενης και πιθανολογούμενης μέχρι την έκδοση της επομένης αποφάσεως περιβαλλοντικής επιβαρύνσεως εκάστης έδρας από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, του κατά το δυνατόν περιορισμού των όποιων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία των Ε.Δ.Χ., του αριθμού των

κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στην περιοχή της έδρας, του δείκτη αύξησης των κυκλοφορούντων οχημάτων ανά έτος, του μέσου ετήσιου όρου του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην έδρα ή στην Περιφερειακή ενότητα στην οποία ανήκει η έδρα, του ποσοστού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων που είναι τεχνολογίας EURO V και νεώτερης. Όταν από τον υπολογισμό του τύπου προκύπτουν δεκαδικά ψηφία, γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα. Ο βασικός συντελεστής Σ₁ δύναται να επανακαθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται τουλάχιστον ύστερα από δύο έτη από τη δημοσίευση του νόμου ή από την προηγούμενη έκδοση όμοιας απόφασης, χωρίς ποτέ να επιτρέπεται να είναι μικρότερος από 1,50.

Ο βασικός συντελεστής Σ₂ για τις περιπτώσεις ηλεκτροκίνητων οχημάτων μηδενικών ρύπων, θερμότητας και θορύβου, υπολογίζεται σε 100, καθώς δεν υπολογίζεται δείκτης περιβαλλοντικής επιβαρύνσεως και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. οχημάτων εκάστης έδρας και κατά συνέπεια δεν τίθενται περιορισμοί βάσει του παραπάνω μαθηματικού τύπου σχετικά με τον αριθμό αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα.»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στην προτεινόμενη τροπολογία

Επί της εκμίσθωσης επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό – Για την τροποποίηση της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) ως ισχύει και των άρθρων 20, 21 και 106 του ν. 4530/18 (Α' 59)

και

Επί του αριθμού και έκδοσης αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα, σχετικά με την τροποποίηση του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 (Α' 82)

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑΣ

Η παρούσα νομοθετική παρέμβαση καθίσταται επιβεβλημένη λόγω της διαχρονικής και συστηματικής πληθωριστικής παραγωγής προστατευτικών και χαριστικών διατάξεων, οι οποίες οδηγούν σε σαφή περιορισμό του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της επαγγελματικής ελευθερίας, δημιουργώντας την εντύπωση, και πολλές φορές την βεβαιότητα, ότι με τις διατάξεις αυτές επιδιώκεται η ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας, αυτής των «εκμεταλλευτών ΕΔΧ-Ταξί» (με Κ.Α.Δ.: 49.32), κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο.

Η επισκόπηση των ισχυουσών διατάξεων, επιβεβαιώνει ότι οι ρυθμίσεις αυτές που έχουν θεσμοθετηθεί κατά καιρούς, δεν συγκροτούν, στη συνολική τους θεώρηση, συστηματικά δομημένες νομοθετικές παρεμβάσεις, αλλά αποτελούν άθροισμα διατάξεων χωρίς εσωτερική συνοχή, από τις οποίες καθολικά δεν προκύπτει ο σκοπός δημοσίου συμφέροντος που επιδιώκεται με την εκάστοτε τιθέμενη ρύθμιση. Τουναντίον, οι ισχύουσες αυτές νομοθετικές παρεμβάσεις, βλάπτουν καταφανώς το κοινό συμφέρον και αποτελούν διατάξεις, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά η επιβαλλόμενη από το Κράτος ελάχιστη χρέωση στην συγκεκριμένη δραστηριότητα ή η θεσμοθετημένη απαγόρευση πρόωρης λύσης της μίσθωσης, οι οποίες είναι ακόμα περισσότερο οδυνηρές για το κοινωνικό σύνολο.

Σκοπός των προτεινόμενων τροποποιήσεων είναι:

1. η εφαρμογή των διατάξεων του νόμου 3919/11 (ΦΕΚ Α' 32, 2.3.2011),
2. η εφαρμογή του καθορισμένου νομοθετικού πλαισίου βάσει των οποίων απαιτείται να θεσπίζονται διατάξεις και συγκεκριμένα των διατάξεων των άρθρων 5 § 1 και 106 § 2 Συντάγματος της Ελλάδας «περί της επαγγελματικής ελευθερίας»,
3. η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011) περί απαγόρευσης θέσπισης κατώτατων τιμών σε τουριστικές επιχειρήσεις,
4. η εφαρμογή των διατάξεων της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ αλλά και πολλών άλλων Οδηγιών,
5. η σαφής νομική διάκριση της δραστηριότητας του εκμισθούμενου ΕΙΧ οχήματος με οδηγό,
6. η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η απαλλαγή του κοινωνικού συνόλου από διατάξεις που το επιβαρύνουν,
7. η εφαρμογή του αρχικού σκοπού της θέσπισης της δραστηριότητας της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222) σχετικά με την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, η

κάλυψη νέων αναγκών του κοινωνικού συνόλου, καθώς και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

1. Τροποποίηση των διατάξεων της περ. 1 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222)

Κατά τους ελέγχους από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, έχει παρατηρηθεί το γεγονός να βεβαιώνονται παραβάσεις οι οποίες βασίζονται σε νομικές παρερμηνείες των ισχυουσών διατάξεων.

Μια εξ' αυτών είναι να διαπιστώνουν επί της σύμβασης μίσθωσης καταγεγραμμένο το σημείο αποβίβασης και εν συνεχεία να θεωρούν την σύμβαση μίσθωσης άκυρη και κατ' επέκταση να επιβάλλουν τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/90 (Α' 142) περί «έργου που έχει ανατεθεί σε άλλο φορέα».

Οι διοικούμενες επιχειρήσεις εξαναγκάζονται κατόπιν να προστρέχουν στα Διοικητικά Δικαστήρια ή ακόμη και στο Συμβούλιο της Επικρατείας αναζητώντας την δικαίωση τους και ήδη έχει εκδοθεί πληθώρα Αποφάσεων οι οποίες πανηγυρικά τις δικαιώνουν.

Γίνεται αντιληπτό, ότι η παραπάνω διαδικασία επιβαρύνει αδίκως τους πόρους του Δημοσίου, προφανώς τους διοικούμενους, ενώ παράλληλα επιφορτίζει υπέρμετρα και αναίτια τα αρμόδια Δικαστήρια, στο ήδη βεβαρημένο πρόγραμμα τους.

Περαιτέρω, είναι νομικά παραδεκτό, ήδη από τον πρώτο Κ.Ο.Κ. που θεσπίστηκε με τις διατάξεις του Ν.Δ. 4233/1962 (ΦΕΚ Α' 110), αλλά και με τις διατάξεις του πρόσφατου ν. 5209/25 (Α' 100) ότι το ΕΙΧ όχημα είναι εκείνο «*Το αυτοκίνητο όχημα το οποίο διαθέτει κατ' ανώτατο όριο εννέα (9) θέσεις, με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού*».

Κατά συνέπεια, το εκμισθούμενο όχημα, προφανώς και θα χρησιμοποιηθεί για μεταφορά επιβατών από το σημείο «Α» προς το σημείο «Β» (από τόπο σε τόπο), καθώς αυτή ακριβώς είναι η προβλεπόμενη χρήση του.

Είναι συνεπώς παραδεκτό, ότι προκειμένου να αποφευχθούν αυθαίρετες νομικές ερμηνείες ή ενδεχομένως παρερμηνείες, αλλά και προκειμένου να αποφευχθούν άδικες και παράτυπες βεβαιώσεις παραβάσεων, απαιτείται να καταστούν σαφείς οι ορισμοί που αναφέρονται στις διατάξεις και κατ' επέκταση οι λόγοι για τους οποίους δύναται να επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Κατά συνέπεια, εξ' αυτού του λόγου είναι επιβεβλημένο να προστεθούν οι φράσεις: «στην οποία δύναται να αναγράφονται και τα σημεία της επιβίβασης και της αποβίβασης του μισθωτή, ελάχιστης διάρκειας όπως αυτή προσδιορίζεται στην Υπουργική Απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρούσας. Ως ελάχιστη διάρκεια της μίσθωσης νοείται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου διενεργείται μεταφορά επιβατών κατόπιν υποδείξεως του μισθωτή (φυσικού ή νομικού προσώπου), και η οποία καταχωρείται στην εφαρμογή «Ψηφιακό Πελατολόγιο» της ΑΑΔΕ και απαγορεύεται εντός αυτού του χρονικού διαστήματος η μεταφορά άλλου επιβάτη ή η έναρξη νέας μίσθωσης ή η μεταφορά άλλων επιβατών πριν την περάτωση της δηλωμένης ελάχιστης διάρκειας της προηγούμενης σύμβασης. Ως προκράτηση νοείται το αίτημα του μισθωτή, ενώ ως κατάρτιση νοείται ο χρόνος κατάρτισης της σύμβασης μίσθωσης και η ηλεκτρονική καταχώρηση της, με αμετάβλητη χρονοσήμανση. Δεν δύναται να θεωρηθεί ότι συντρέχει περίπτωση απαγορευομένης μεταφοράς επιβατών με κομίστρο, εκ μόνου του λόγου ότι επί της σύμβασης ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου με οδηγό μέσω προκρατήσεως αναφέρεται το σημείο αποβίβασης του

μισθωτή ή εκ μόνου του λόγου ότι το Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητο με οδηγό εκτελεί προκαθορισμένη μεταφορά επιβατών (από το τόπο σε τόπο).»

Είναι επίσης προφανές, ότι απαιτείται να υπάρξει σαφής καθορισμός των εννοιών «προκράτηση» και «κατάρτιση», καθότι είναι δεδομένο ότι αφορούν σε δύο διαφορετικές έννοιες, καθώς έχει παρατηρηθεί σύγχυση ακόμη και κατά την έκδοση εφαρμοστικών Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων.

Ειδικά για τον χρόνο της κατάρτισης, επιβάλλεται να γίνει κατανοητό ότι σύμφωνα με τα όσα αναφέρει το τμήμα νομοθετικού συντονισμού του Υπ. Τουρισμού στο Κεφ. Β', εδάφ. ΙΙ της με Α.Π. 8686/19.4.2013 με την οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εκμίσθωσης ΕΙΧ οχήματος με οδηγό, περιγράφεται ρητά ότι *«όσον αφορά στην δυνατότητα παραλαβής πελατών από σημεία άφιξης ... η μίσθωση να άρχεται από το σημείο παραλαβής ... και να προβλέπεται ρητά στη σύμβαση που θα υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη κατά την άφιξη του μισθωτή».*

Κατά συνέπεια, είναι προφανές ότι η ώρα προκράτησης ευλόγως θα προηγείται του χρόνου έναρξης της μίσθωσης, ενώ αντιστοίχως η ώρα κατάρτισης είναι πιθανό ενίοτε να έπεται του χρόνου έναρξης της μίσθωσης.

Επιπρόσθετα, χρειάζεται να διορθωθεί η άκρως επικίνδυνη για την χώρα μας θεσμοθετημένη διχοτόμηση της Ελλάδας σε δύο (2) τμήματα που για πρώτη φορά θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 130 του Ν. 4549/18 (Α' 105).

Εκείνης που αφορά την ηπειρωτική Ελλάδα συμπεριλαμβανομένων και ορισμένων νησιών (Κρήτης και Εύβοιας) και εκείνης που αφορά ορισμένα άλλα νησιά (εξαιρουμένων των νησιών Κρήτης και Εύβοιας).

Γίνεται αντιληπτό, ότι είναι απαραίτητο η τουριστική περίοδος να καλύπτει καθολικά ολόκληρη την Χώρα καθώς αποτελεί επίσης παραδοξότητα, ενώ παράλληλα αντίκειται σε κάθε έννοια λογικής ο διαχωρισμός της Χώρας σε τμήματα, πέραν του γεγονότος πως παρόμοιοι διαχωρισμοί αποτελούν επικίνδυνη προσέγγιση ακόμη και γεωστρατηγικά. Ειδικά μάλιστα όταν ο υφιστάμενος διαχωρισμός, έχει εξαιρέσει ακόμη και νησιά όπως η Εύβοια και η Κρήτη.

Είναι πραγματικά απορίας άξιο το γεγονός πως η ολική εκμίσθωση ΕΙΧ με οδηγό, αντιμετωπίζεται διαφορετικά σε μια περιοχή της Χώρας από μια άλλη, όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι η ισχύουσα νομοθεσία κατά την τουριστική περίοδο επιβάλλει να εκμισθώνεται για τουλάχιστον 30 λεπτά της ώρας ένα όχημα με τον οδηγό του στην μαρίνα Λευκάδας, αλλά για τον βπλάσιο χρόνο στο αεροδρόμιο του Ακτίου Πρέβεζας (*παρότι το ένα από το άλλο σημείο απέχουν ελάχιστα χιλιόμετρα*).

Πιο συγκεκριμένα, στην αιτιολογική έκθεση που αφορά στο άρθρο 130 του Ν. 4549/18 (Α' 105) αναφέρεται ρητά ότι: *«Λόγω του ανάγλυφου της περιοχής και των μικρών σχετικά αποστάσεων, της έλλειψης μέσων μαζικής μεταφοράς και της άφιξης και παραμονής τουριστών χωρίς δικό τους μεταφορικό μέσο, οι ανάγκες των συγκεκριμένων νησιών για εσωτερικές μετακινήσεις θα ικανοποιούνται καλύτερα».*

Είναι καθομολογούμενο ότι σε ολόκληρη την Επικράτεια ισχύουν τα αυτά δεδομένα και όχι μόνον στα συγκεκριμένα νησιά που αναφέρονται στην προαναφερόμενη αιτιολογική έκθεση, ενώ ακόμη και στην Περιφέρεια της πρωτεύουσας της Ελλάδας (Αττική) ισχύουν ακριβώς τα ίδια δεδομένα.

Είναι συνεπώς πασιφανές, πως παρόμοιοι περιορισμοί έχουν νομοθετηθεί με μοναδικό σκοπό την *«ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο»* (όπως αναφέρεται ρητά στην αιτιολογική έκθεση του Ν. 3919/11), αλλά σε μια σύγχρονη Χώρα και δη Ευρωπαϊκή, απαιτείται άμεσα να διορθωθούν, ώστε να μην δίνουν την εικόνα των *«προστατευτικών και χαριστικών διατάξεων, που οδηγούν σε σαφή περιορισμό του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της επαγγελματικής ελευθερίας»* (όπως αναφέρεται επίσης ρητά στην αιτιολογική έκθεση του Ν. 3919/11), να ακολουθούν τις διατάξεις των άρθρων 4, 5, 25 και 106 του Συντάγματος της Ελλάδας, ώστε τελικώς να εναρμονίζονται με την στρατηγική επιδίωξη της Πολιτείας αναφορικά με την ισονομία.

2. Τροποποίηση της περ. 2 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222)

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, απαιτείται η έκδοση «Βεβαίωσης Ικανότητας» Οδηγού την οποία εκδίδει η τουριστική επιχείρηση και χορηγεί στον οδηγό.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση, ικανοποιούνται κυρίως διατάξεις του στρατηγικού σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021-2030 που παρουσιάστηκε τον Φεβρουάριο 2021, καθότι αδειοδοτούσα Αρχή της συγκεκριμένης ειδικής άδειας οδήγησης προφανώς και είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι προϋποθέσεις έκδοσης της ειδικής άδειας οδήγησης είναι ταυτόσημες με εκείνες της ισχύουσας «Βεβαίωσης Ικανότητας», ενώ ταυτόχρονα θα επιτευχθεί και διευκόλυνση του ελέγχου, μέσω των αρμόδιων ελεγκτικών οργάνων (Αστυνομία και Λιμενικό) με δεδομένες τις διατάξεις περί Ψηφιακής Ειδικής Άδειας Οδήγησης οι οποίες απορρέουν από την πρόσφατη ΚΥΑ 139417/2025 (Β' 4807/10.09.2025).

3. Προσθήκη εδαφίου στις διατάξεις της υποπερίπτωσης β' της περίπτωσης 3 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου μόνου του ν. 4093/2012 (Α' 222)

Η προτεινόμενη τροποποίηση, κρίνεται απαραίτητη, καθώς αφενός παρήλθε ο χρόνος ταξινόμησης οχημάτων κατηγορίας εκπομπών ρύπων EURO 5 ή V κατά τα όσα ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 138 του ν. 4764/20 (Α' 256) και αφετέρου απαιτείται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία ΕΕ 2021/0197 (COD) , αλλά και του ν. 4936/22 (Α' 105) ως ισχύει.

4. Τροποποίηση διατάξεων του εδαφ. ε) της περ. 6 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν 4093/2012 (Α' 222)

Η προτεινόμενη τροποποίηση κρίνεται επιβεβλημένη, καθώς αφενός είναι απαραίτητο να καταστούν σαφείς οι περιπτώσεις κατά τις οποίες επιβάλλονται οι αναφερόμενες ποινές και να αποφευχθούν παρερμηνείες όπως επεξηγήθηκε εκτενώς παραπάνω, αλλά αφετέρου να εναρμονιστούν οι διατάξεις της συγκεκριμένης διάταξης με την τροποποίηση του άρθρου 18 του ν. 1903/90 (Α' 142).

Πιο συγκεκριμένα, καθίσταται σαφές ότι οι προβλεπόμενες ποινές επιβάλλονται στις περιπτώσεις έλλειψης έγγραφης σύμβασης μίσθωσης.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 36 του ν. 4663/20 (Α' 30) τροποποιήθηκαν οι διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 1903/90 (Α' 142) και καταργήθηκε η συνοπτική διαδικασία των άρθρων 417 και επόμενα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (σύλληψη του διοικούμενου και παραπομπή του στον αρμόδιο Εισαγγελέα).

Σημειώνεται επίσης, ότι οι διατάξεις του εδαφίου ε) της περ. 6 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν 4093/2012 (Α' 222), επικαλύπτονται από τις διατάξεις του εδαφίου στ) της περ. 6, οι οποίες θεσπίστηκαν με το άρθρο 29 του ν. 4582/18 (Α' 208), επιβεβαιώνοντας την πληθωριστική παραγωγή προστατευτικών και χαριστικών διατάξεων, με σκοπό την ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων (εν προκειμένω των «εκμεταλλευτών ταξί»), κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο.

Κατά συνέπεια, κρίνεται επιβεβλημένο να απαλειφθούν οι συγκεκριμένες λέξεις, καθώς πλέον δεν προβλέπονται κατά τα όσα ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 1903/90 (Α' 142) ως ισχύει.

5. Προσθήκη στοιχείου η) στην περ. 6 της υποπαραγράφου Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222)

Η προτεινόμενη προσθήκη, κρίνεται απαραίτητη αφενός για την αποφυγή της δυσφήμισης της Χώρας μας στους επισκέπτες της κατά τους ελέγχους, αλλά επιπρόσθετα προκειμένου να εναρμονισθεί η ισχύουσα νομοθεσία για την δραστηριότητα της περ. 1 της υποπαρ. Η2, της παραγράφου Η, του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) με τις διατάξεις του προτελευταίου εδαφίου του άρθρου 67 του ν. 5121/24 (Α' 106).

6. Διαγραφή λέξεων στην περ. β της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 33 του ν. 4313/14 (Α' 261).

Όπως είναι γνωστό, οι κυρώσεις που προβλέπονταν με τον Ν. 4313/2014 (Άρθρο 30, §12) αφορούσαν κυρίως σε αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας (άδειας/πινακίδων) για παραβάσεις όπως υπέρβαση ταχύτητας, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, κλπ. Πλέον με τις διατάξεις του Ν. 5209/2025 (Α' 100) η συγκεκριμένη διοικητική κύρωση αφορά κυρίως σε πολύ σοβαρές παραβάσεις ασφαλείας όπως παράνομη στάθμευση σε ΑμεΑ, παραβίαση STOP/κόκκινου, επικίνδυνη οδήγηση, ανασφάλιστο όχημα.

Η προβλεπόμενη με το άρθρο 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 33 του ν. 4313/14 (Α' 261) διοικητική κύρωση για πταισματική παράβαση (όπως έλλειψη διακριτικών επί του οχήματος), επί της ουσίας τιμωρεί το όχημα της επιχείρησης, το οποίο όμως αποτελεί και το «πράγμα» κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα και κατά συνέπεια στερεί από την επιχείρηση πόρους και μάλιστα χωρίς να τίθεται ζήτημα αποτροπής κινδύνου, αλλά και χωρίς να υφίσταται λόγος επιτακτικού δημοσίου συμφέροντος.

Το πλέον όμως σημαντικό, είναι ότι η προβλεπόμενη αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, διενεργείται από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, χωρίς προηγούμενη ακρόαση του διοικούμενου.

Το δικαίωμα της «προηγούμενης ακρόασης» αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα διοικητικής διαδικασίας, ενώ προβλέπεται καταρχήν Συνταγματικά από το άρθρο 20 § 2, ενώ ταυτόχρονα κατοχυρώνεται πλέον στο Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το άρθρο 41.

Παράλληλα, το δικαίωμα της «προηγούμενης ακρόασης» προβλέπεται και νομοθετικά με το άρθρο 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/99, ΦΕΚ Α' 45).

Να σημειωθεί πως με το άρθρο 106 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/25, ΦΕΚ Α' 100) σε συνδυασμό με το άρθρο 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/99, ΦΕΚ Α' 45) η άμεση λήψη του δυσμενούς μέτρου (όπως η αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας) εφαρμόζεται κατ' εξαίρεση χωρίς προηγούμενη κλήση σε ακρόαση, αποκλειστικά και μόνο σε περιπτώσεις που αυτή (ήτοι: η λήψη του δυσμενούς μέτρου) είναι αναγκαία για την αποτροπή κινδύνου (π.χ. οδηγός σε κατάσταση μέθης) ή για λόγους επιτακτικού δημοσίου συμφέροντος (π.χ. όχημα που καλύπτει διάβαση ΑΜΕΑ, όχημα που παρακωλύει την συγκοινωνία κλπ).

Άλλωστε, αυτός είναι και ο λόγος κατά τον οποίο στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 5209/25), καταργήθηκε όπως προαναφέρθηκε η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας στις περισσότερες παραβάσεις.

Κατά συνέπεια, το συγκεκριμένο διοικητικό μέτρο, το οποίο είναι πιθανό να επιφέρει οικονομική καταστροφή στην ενασχολούμενη επιχείρηση και καταφανώς έχει θεσπιστεί ως εξοντωτικό και εκδικητικό μέτρο για επουσιώδη παράβαση, η οποία μάλιστα σε καμία περίπτωση δεν βλάπτει το δημόσιο συμφέρον, είναι επιβεβλημένο να καταργηθεί.

7. Κατάργηση του άρθρου 106 του ν. 4530/18 (Α' 59).

Όπως είναι γνωστό εντελώς αιφνιδιαστικά, παράτυπα και σε κάθε περίπτωση σε πλήρη αντίθεση με όσα ορίζουν οι διατάξεις της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ, οι διατάξεις του ν. 3919/11 (Α' 32), οι διατάξεις της άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011), αλλά και οι διατάξεις των άρθρων 4, 5 και 25 του Συντάγματος της Ελλάδας, θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 106 του ν. 4530/18 (Α' 59) ελάχιστη επιβαλλόμενη από το Κράτος χρέωση.

Περαιτέρω, είναι χρήσιμο να διαπιστωθεί ο τρόπος με τον οποίο εισήχθη η συγκεκριμένη διάταξη στο ακροτελεύτιο 106^ο Άρθρο από το σύνολο 109 συνολικά άρθρων, με την προσθήκη της φράσης: «το ελάχιστο μίσθωμα» στην περ. 4 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 22).

Εν συνεχεία, στις 3/5/2019 τροποποιείται με την ΚΥΑ Α 30116/1324 (που δημοσιεύεται στο ΦΕΚ Β' 1500/3.5.2019) η ΚΥΑ 15732/13.11.2012 (Β' 3053) που αφορά στους «Όρους και προϋποθέσεις εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων με οδηγό».

Οιαδήποτε ελάχιστη επιβαλλόμενη από το Κράτος χρέωση αναφέρεται...

Στις 7/5/2019, εμφανίζεται σε νέο ΦΕΚ Β' 1550 (07.05.2019) και με τίτλο «ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ», η επιβαλλόμενη από το Κράτος χρέωση ποσού εκατόν ογδόντα Ευρώ (180 €).

Πιο συγκεκριμένα, στην αιτιολογική έκθεση του εισαχθέντος νομοσχεδίου αναφορικά με την δραστηριότητα της ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχήματος με οδηγό προς ψήφιση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο τότε (με ημερομηνία 5/12/2012) που υπογράφεται από τους συναρμόδιους υπουργούς (κ.κ. Κ. Χατζηδάκη και Ι. Στουρνάρα) και στην σελίδα 25, αναφέρεται ρητά ότι: «Στόχο αποτελεί η αναβάθμιση του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος, η κάλυψη νέων αναγκών που έχουν δημιουργηθεί στην τουριστική αγορά καθώς και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαιρουμένης της Ελλάδος επιτρέπεται χωρίς χρονικούς ή άλλους περιορισμούς η μίσθωση αυτοκινήτων με οδηγό». Παρακάτω δε, αναφέρεται ότι: «Αυτή η υπηρεσία παρέχεται επίσης και σε χώρες μη μέλη της ΕΕ, όπως Τουρκία και Σερβία, οι οποίες ανταγωνίζονται τη χώρα μας από πλευράς προσέλκυσης τουριστών». Ακόμη πιο κάτω, αναφέρεται ρητά ότι «Οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις εισάγονται για να υπάρξει σαφής διάκριση μεταξύ των υπηρεσιών αυτών που αφορούν στον τουρισμό και των υπηρεσιών που παρέχουν τα ταξί».

Πράγματι, η περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222), θεσπίζεται και ουδέποτε (έως το 2018) έγινε λόγος για ελάχιστη χρέωση.

Και είναι εύλογο, καθώς πέραν των επιταγών του Συντάγματος, ο ν. 3919/11 (Α' 32) έχει θεσπιστεί ακριβώς για να αντιμετωπίσει αυτές τις παράδοξες πρακτικές. Πιο συγκεκριμένα, στην αιτιολογική έκθεση του ν. 3919/11 και στην σελίδα 2, αναφέρεται ρητά ότι: «Το κράτος δηλαδή, όχι μόνο οφείλει να απέχει από το να παρεμβάλλει εμπόδια στην ανταγωνιστική λειτουργία των αγορών, χωρίς να συντρέχουν σαφείς και συγκεκριμένοι λόγοι δημοσίου συμφέροντος – υπεροχή κοινωνικού οφέλους έναντι κοινωνικού κόστους – αλλά απεναντίας, πέραν τούτου, όπως σαφώς συνάγεται από τη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 1 εδάφιο πρώτο του Συντάγματος και την ανατιθέμενη με αυτή στο κράτος εγγυητική λειτουργία, οφείλει να αντιμετωπίζει και να εξουδετερώνει κάθε συμφωνία ή πρακτική με την οποία παράγοντες της αγοράς επιδιώκουν τον περιορισμό του ανταγωνισμού προς ίδιον όφελος και επί βλάβη του κοινού συμφέροντος». Στην ίδια αιτιολογική έκθεση, αναφέρεται ρητά ότι: «Ενδείκνυται μάλιστα να παρατηρηθεί ότι η εν λόγω διόγκωση της αμοιβής υπηρεσιών, συνεπεία της επιβαλλόμενης και εγγυημένης από το κράτος υποχρεωτικής ελάχιστης – και επομένως μη διαπραγματεύσιμης προς ευνοϊκότερη

διαμόρφωσή της για τους αποδέκτες των υπηρεσιών – αμοιβής των υπηρεσιών που παρέχονται από τους ανήκοντες σε συγκεκριμένες επαγγελματικές τάξεις είναι ακόμα περισσότερο οδυνηρή για το κοινωνικό σύνολο».

Κατά συνέπεια, είναι ξεκάθαρος ο λόγος για τον οποίο δεν είχε θεσπιστεί εξαρχής οιαδήποτε ελάχιστη χρέωση, καθώς σκοπός του εκάστοτε νομοθετήματος είναι η προστασία του κοινωνικού συνόλου.

Περαιτέρω, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011) την οποία συνυπογράφουν 5 συναρμόδια Υπουργεία (Εσωτερικών – Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Πολιτισμού και Τουρισμού), προβλέπεται ρητά η «Κατάργηση κατώτατων τιμών προσφερομένων υπηρεσιών» και υποχρεούνται «Οι εκμεταλλευόμενοι τουριστικές επιχειρήσεις να διαμορφώνουν ελεύθερα τα τιμολόγια τους». Στους παραβάτες μάλιστα, «επιβάλλεται πρόστιμο ύψους τριακοσίων ευρώ (300 €)».

Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, οι ενασχολούμενες τουριστικές επιχειρήσεις, είναι εκτεθειμένες de jure στις ισχύουσες αντικρουόμενες διατάξεις, αφού σε περίπτωση που επιβάλλουν ελάχιστη χρέωση σε μισθωτή θα υποστούν της κυρώσεις του άρθρου 2 της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011), ενώ σε περίπτωση που δεν επιβάλλουν ελάχιστη χρέωση, θα υποστούν τις κυρώσεις που προέβλεπε αιφνιδιαστικά και χωρίς να υπολογίσει ισχύουσες διατάξεις νόμων και του Συντάγματος της Ελλάδας, το άρθρο 106 του ν. 4530/18 (Α' 59).

Κατά συνέπεια, η καθόλα παράτυπη αυτή διάταξη, η οποία καταφανώς θεσπίστηκε ως ευεργετική και αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας των «εκμεταλλευτών ταξί» (ΚΑΔ: 49.32) και επί βλάβη του δημόσιου συμφέροντος, η οποία μάλιστα αντίκειται στις διατάξεις του ν. 3919/11 (Α' 32) αλλά και στις διατάξεις της ΚΥΑ 1597 (Β' 108, 03.02.2011) και προφανώς του Συντάγματος της Ελλάδας, επιβάλλεται να καταργηθεί.

8. Κατάργηση του άρθρου 21 του ν. 4530/18 (Α' 59).

Πρόκειται για άλλη μια ανούσια και παράδοξη διάταξη, η οποία θεσπίστηκε αιφνιδιαστικά με το άρθρο 21 του ν. 4530/18 (Α' 208), η οποία προφανώς δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, αλλά μια ομάδα επαγγελματιών και δη αυτή των «εκμεταλλευτών ταξί» με ΚΑΔ 49.32

Είναι πέραν πάσης αμφιβολίας προφανές, ότι η επιστροφή του εκμισθωμένου ΕΙΧ οχήματος με οδηγό στην έδρα του, προκειμένου η επόμενη μίσθωση να εκκινήσει από το ίδιο σημείο, θα δημιουργήσει επιπλέον παραγόμενους ρύπους, θερμότητα και θόρυβο, επιβαρύνοντας την δημόσια υγεία, αλλά επιπρόσθετα θα επιβαρύνει υπέρμετρα τον κυκλοφοριακό φόρτο, σε περίοδο κατά την οποία αναζητούνται απεγνωσμένα διέξοδοι και λύσεις προκειμένου να μειωθεί.

Χρειάζεται να σημειωθεί μάλιστα, ότι προ 13 ετών και συγκεκριμένα το 2012, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εισηγείται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο την μη χορήγηση νέων αδειών ταξί με το αιτιολογικό που ρητά αναφέρεται στην 9^η σελίδα της αιτιολογικής έκθεσης: «Περιορισμοί που επιβάλλονται με αντικειμενικό τρόπο και αφορούν στον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων, είναι αναγκαίοι για την προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού, ώστε να μην επιβαρύνεται υπέρμετρα ο κυκλοφοριακός φόρτος στο ήδη βεβαρημένο οδικό δίκτυο των πόλεων και να περιορίζονται οι εκπομπές ρύπων, θερμότητας και θορύβου».

Και εύλογα διερωτάται κανείς, τι μεσολάβησε και διαφοροποίησε άρδην έξι (6) χρόνια αργότερα το αυτό Υπουργείο (Υποδομών και Μεταφορών) τις απόψεις του και ενώ είχε αποφασίσει να διατηρηθεί «κλειστό» το επάγγελμα των ΕΔΧ-Ταξί (παρότι όπως αναφέρεται στην αυτή αιτιολογική έκθεση ρητά η μη έκδοση νέων αδειών: «έχει οδηγήσει στη δημιουργία μιας "κλειστής" αγοράς – πεδίου αγοραπωλησίας των υφισταμένων αδειών, τις οποίες διαθέτουν μόνο παλαιοί ιδιοκτήτες. Η πρακτική αυτή

έχει οδηγήσει αφενός μεν σε αγοραπωλησία των αδειών με αδιαφανείς διαδικασίες, αφετέρου δε σε αποκλεισμό ενδιαφερομένων») ξαφνικά αποφάσισε ότι ... τα εκμισθούμενα ΕΙΧ με οδηγό, θα πρέπει να επιβαρύνουν την δημόσια υγεία και να βλάπτουν το κοινωνικό σύνολο.

Πέραν όμως των προαναφερομένων, χρειάζεται να επισημανθεί και το γεγονός των πολυήμερων μισθωτικών συμβάσεων (που αποτελεί την συνηθέστερη παροχή υπηρεσιών ώστε να εξυπηρετηθούν πολυήμερες περιηγήσεις ή εκδρομές επισκεπτών της χώρας μας), όπου οδηγός και όχημα παρότι θα διακόψουν την παροχή υπηρεσίας καθώς από την ισχύουσα νομοθεσία δεν επιτρέπεται η 24ωρη συνεχόμενη εργασία χωρίς ανάπαυση του οδηγού, θα εκκινήσουν από το σημείο που υπέδειξε ο μισθωτής, το οποίο ενδεχομένως θα είναι ακόμη και εκτός της περιφέρειας της έδρας της επιχείρησης.

Κατά συνέπεια, η συγκεκριμένη άστοχη και ακατανόητη διάταξη, η οποία εμφανέστατα δημιουργεί πρόβλημα στην λειτουργία των τουριστικών επιχειρήσεων, αφού αποκλείει ακόμη και τις πολυήμερες συμβάσεις μίσθωσης, ενώ είναι προφανές ότι θεσπίστηκε με σκοπό την εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων των «εκμεταλλευτών ταξι» (Κ.Α.Δ.: 49.32) βλάπτοντας εμφανώς το κοινωνικό σύνολο, είναι επιβεβλημένο να καταργηθεί.

9. Τροποποίηση του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59).

Παράγραφος 1

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Απόφασης Α. 1057/2025 (10.04.2025) της ΑΑΔΕ, κατόπιν της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 5104/2024 (Α' 58), οι επιχειρήσεις ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222) υποχρεούνται από 1/7/2025 σε καταχώριση των στοιχείων της σύμβασης στην εφαρμογή του Ψηφιακού Πελατολογίου που τηρείται στην ΑΑΔΕ.

Στην συγκεκριμένη εφαρμογή της ΑΑΔΕ καταχωρούνται τα στοιχεία του εκμισθωτή, ο αριθμός κυκλοφορίας οχήματος, η κατηγορία οχήματος, το εργοστάσιο κατασκευής, η ημερομηνία και ώρα καταχώρισης της σύμβασης μίσθωσης, η ημερομηνία και ώρα έναρξης της μίσθωσης του οχήματος, η ημερομηνία και ώρα λήξης της μίσθωσης του οχήματος, το σημείο επιβίβασης, τα στοιχεία του μισθωτή και σε περίπτωση νομικού προσώπου καταγράφεται επιπρόσθετα ο ΑΦΜ της μισθώτριας επιχείρησης, ο αριθμός του φορολογικού παραστατικού, η σειρά του παραστατικού (εφόσον υφίσταται), η ημερομηνία και ώρα έκδοσης του φορολογικού παραστατικού, η αξία του φορολογικού παραστατικού, αλλά και ο τρόπος πληρωμής του παραστατικού (ήτοι: επαγγελματικός λογαριασμός πληρωμών ημεδαπής, επαγγελματικός λογαριασμός πληρωμών αλλοδαπής, μετρητά, επιταγή, επί πιστώσει, Web Banking, POS ή e-POS, άμεσες πληρωμές τύπου IRIS κλπ).

Η συγκεκριμένη εφαρμογή εξυπηρετεί την υποχρεωτική ηλεκτρονική καταγραφή και διαβίβαση στοιχείων πελατών και συναλλαγών σε πραγματικό χρόνο στην ΑΑΔΕ, των επιχειρήσεων ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222), προκειμένου να ενισχύσει τη φορολογική συμμόρφωση, την διαφάνεια και την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του ν. 4530/18 (Α' 59), στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό μητρώο συμβάσεων, στο οποίο καταχωρούνται, μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, πριν την έναρξή τους τα στοιχεία του εκμισθωτή, του μισθωτή, του οδηγού, της ημερομηνίας και της ώρας κατάρτισής της, της ημερομηνίας και της ώρας έναρξης και λήξης της και του τιμήματος της μίσθωσης.

Κατά συνέπεια, καθίσταται σαφές πέραν πάσης αμφιβολίας, ότι πρόκειται για δύο (2) παράλληλες εφαρμογές, επί της ουσίας αλληλοκαλυπτόμενες, οι οποίες πέραν του γεγονότος ότι δημιουργούν δυσανάλογη γραφειοκρατική διαδικασία στις εμπλεκόμενες τουριστικές επιχειρήσεις, δημιουργούν επιπρόσθετα ανούσιο και ανώφελο οικονομικό κόστος στο Κράτος για την συντήρηση, ανάπτυξη και λειτουργία του Ψηφιακού Μητρώου Συμβάσεων που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών.

Σημειώνεται επίσης, ότι μέσω της απόφασης Α. 1150/2025 (30.10.2025) της ΑΑΔΕ, οι υπόχρεες σε υποβολή επιχειρήσεις των συμφωνητικών της παρ. 16, άρ. 8, Ν. 1882/1990 (Α' 43), απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταχώρησης των ως άνω συμφωνητικών για τις συναλλαγές που καταγράφονται ήδη στο Ψηφιακό Πελατολόγιο, μειώνοντας τη γραφειοκρατία. Η απαλλαγή ισχύει για συμφωνητικά που συνάπτονται από 1/7/2025.

Επιβεβαιώνεται συνεπώς ότι σε αντίστοιχη περίπτωση, το Κράτος αποφάσισε την διακοπή της αλληλοεπικαλυπτόμενης υποχρέωσης καταχώρισης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω και προκειμένου να μειωθεί το οικονομικό κόστος αλλά και οι πόροι σε ανθρώπινο δυναμικό που απασχολούνται για την τήρηση, ανάπτυξη και συντήρηση του Ψηφιακού Μητρώου Συμβάσεων που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και η ανούσια γραφειοκρατία μέσω διπλών καταχωρήσεων στην οποία υποβάλλονται ήδη από 1/7/2025 οι τουριστικές επιχειρήσεις ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222), επιβάλλεται να τροποποιηθούν οι διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59) και να διακοπεί η χρήση του επικαλυπτόμενου από το Ψηφιακό Πελατολόγιο που τηρείται στην ΑΑΔΕ, Ψηφιακού Μητρώου Συμβάσεων που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Παράγραφος 2

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59) απαγορεύεται η πρόωρη λύση της σύμβασης μίσθωσης.

Πρόκειται για άλλη μια παράδοση διάταξη, η οποία επιβεβαιώνει ότι σκοπός της θέσπισης της δεν είναι άλλος από την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των «εκμεταλλευτών ταξί» (Κ.Α.Δ.: 49.32).

Όπως είναι γνωστό, σύμφωνα με το άρθρο 608 και επόμενα του Αστικού Κώδικα, προβλέπονται συγκεκριμένες διαδικασίες για την λύση της οποιασδήποτε μίσθωσης και σε κάθε περίπτωση, πρόθεση των συγκεκριμένων νομοθετημάτων είναι αποκλειστικά και μόνον η προστασία του τύπου της σύμβασης και κατ' επέκταση των αντισυμβαλλόμενων μερών, ήτοι μισθωτή και εκμισθωτή.

Ταυτόχρονα, σε καμία διάταξη του Αστικού Κώδικα, δεν παρατηρούμε την οιαδήποτε αναγκαστική δέσμευση των αντισυμβαλλομένων, πολύ δε περισσότερο δεν παρατηρούμε η δέσμευση αυτή να επιβάλλεται από το Κράτος.

Ευλόγως, παρόμοιο νομικό απόπημα θα ήταν αδύνατο να νομοθετηθεί, καθώς εφόσον οι αντισυμβαλλόμενοι συναινούν ή εφόσον συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας ή ακόμη και αδυναμίας εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων, η πρόωρη λύση της μίσθωσης προφανώς και θεωρείται προτιμητέα.

Το επίσης παράδοξο με την συγκεκριμένη πρόβλεψη, είναι πως αυτή η απαγόρευση πρόωρης λύσης της σύμβασης μίσθωσης, θεσπίστηκε αποκλειστικά και μόνον στις συμβάσεις μίσθωσης ΕΙΧ αυτοκινήτων με οδηγό και όχι εκείνων χωρίς οδηγό, επιβεβαιώνοντας ξεκάθαρα ότι με τις διατάξεις αυτές επιδιώκεται η ικανοποίηση συμφερόντων συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων, κατά τρόπο που προκαλεί αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο κοινωνικό σύνολο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, θα έπρεπε να καταργηθούν αφενός οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 4530/18 (Α' 59) καθώς προβλέπονται κυρώσεις με την Απόφαση Α. 1057/2025 (10.04.2025) της ΑΑΔΕ, οπότε σύμφωνα με την Αρχή της Αναλογικότητας όπως έχει διατυπωθεί σε πολλαπλές Αποφάσεις Ανωτάτων Δικαστηρίων και αποτελεί κατά συνέπεια Νομολογία (με την πλέον πρόσφατη Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας με αριθμό 2919/15.12.2021), εφαρμόζεται η ευμενέστερη Διοικητική Κύρωση.

Αφετέρου, θα έπρεπε να καταργηθεί η προβλεπόμενη απαγόρευση πρόωρης λύσης της σύμβασης μίσθωσης, σύμφωνα με τα προαναφερθέντα.

Σε κάθε περίπτωση, η προτεινόμενη τροπολογία είναι επιβεβλημένη, τουλάχιστον ως προς το επίπεδο των αλληλοκαλυπτόμενων δύο (2) διαφορετικών ψηφιακών εφαρμογών, εκείνης του Ψηφιακού Πελατολογίου και εκείνης του Ψηφιακού Μητρώου Συμβάσεων.

10. Προσθήκη εδαφίου στην 2η παράγραφο του άρθρου 85 του ν. 4070/12 (Α' 82) ως ισχύει

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1437/84 (ΦΕΚ Α' 59) και προ τεσσαράκοντα ενός (41) ετών, τέθηκαν περιορισμοί στην έκδοση νέων αδειών Ε.Δ.Χ. ταξί.

Με τον ν. 1788/88 (Α' 131) και προ τριανταοκτώ (38) ετών, απαγορεύθηκε πλήρως η έκδοση νέων αδειών για περιβαλλοντικούς λόγους.

Με τον ν. 4070/12 (Α' 82) ο οποίος θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3919/11 (Α' 32) «περί επαγγελματικής ελευθερίας», συνεχίζεται παρά ταύτα η απαγόρευση έκδοση νέων αδειών εκ νέου για περιβαλλοντικούς λόγους.

Στην σελίδα 9 της αιτιολογικής έκθεσης του ν. 4070/12 (Α' 82) αναφέρεται ότι: «Περιορισμοί που επιβάλλονται με αντικειμενικό τρόπο και αφορούν στον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων, είναι αναγκαίοι για την προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού, ώστε να μην επιβαρύνεται υπέρμετρα ο κυκλοφοριακός φόρτος στο ήδη βεβαρημένο οδικό δίκτυο των πόλεων και να περιορίζονται οι εκπομπές ρύπων, θερμότητας και θορύβου».

Κατά συνέπεια, η «εκμετάλλευση ταξί» παρέμεινε το μοναδικό «κλειστό» επάγγελμα, παρότι όπως αναφέρεται στην σελίδα 8 της αιτιολογικής έκθεσης του ν. 4070/12 (Α' 82): «η έκδοση και χορήγηση αδειών δεν πραγματοποιείται επί πολλά έτη, γεγονός που έχει οδηγήσει σε μια «κλειστή» αγορά – πεδίου αγοραπωλησιών με αδιαφανείς διαδικασίες».

Με δεδομένο ότι :

1. πλέον κατασκευάζονται, πωλούνται και κυκλοφορούν οχήματα μηδενικών ρύπων,
2. ότι η δράση «Πράσινα Ταξί» που ξεκίνησε στις 9/1/2023 και ολοκληρώθηκε ύστερα από σχεδόν 2,5 χρόνια (31/3/2025) δίδοντας μια γενναία ομολογουμένως επιδότηση με στόχο την αντικατάσταση 2.000 οχημάτων, είχε ποσοστό κάλυψης μόλις 3,7% (74 συνολικά οχήματα) επί του αρχικού σχεδίου επιδότησης, ενώ αντίστοιχα το ποσοστό κάλυψης επί του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων ΕΔΧ – Ταξί άγγιξε μετά βίας το 0,3%, αλλά και
3. ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 4936/22 (Α' 105) ως ισχύει, τα νέα ταξινομούμενα ΕΔΧ-Ταξί θα πρέπει να είναι ηλεκτροκίνητα,

επιβάλλεται να αρθεί η συγκεκριμένη απαγόρευση, τουλάχιστον ως προς τα ηλεκτροκίνητα οχήματα, ώστε να ενισχυθεί καταρχήν η κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων οχημάτων ΕΔΧ-Ταξί, αλλά κυρίως επειδή οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος, ιδίως οι περιβαλλοντικοί (ρύπων, θερμότητας και θορύβου), οι οποίοι υπαγόρευσαν τη θέσπιση της παρούσας διάταξης, έχουν πλέον εκλείψει.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, ρυθμίζεται η δραστηριότητα της ολικής εκμίσθωσης ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/12 (Α' 222), όπως και των κυκλοφορούντων ΕΔΧ-Ταξί προς όφελος του κοινωνικού συνόλου και του δημοσίου συμφέροντος.

Παράλληλα, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις εύρυθμης λειτουργίας των επιχειρήσεων και ανάπτυξης του τουρισμού, αλλά και των επιβατικών μεταφορών με επιβατηγά αυτοκίνητα, θέτοντας με ακρίβεια τα όρια της εκάστοτε δραστηριότητας.

Ταυτόχρονα, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν δημιουργούν οιαδήποτε δαπάνη επί του κρατικού προϋπολογισμού, τουναντίον μειώνουν δραματικά τις δαπάνες είτε σε επίπεδο πόρων και ανθρωπίνου δυναμικού των αρμόδιων ελεγκτικών οργάνων είτε σε επίπεδο αρμόδιων Δικαστικών Αρχών στις οποίες προσφεύγουν οι εμπλεκόμενοι διοικούμενοι είτε ακόμη και στο επίπεδο της ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης του Ψηφιακού Μητρώου Συμβάσεων που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Με εκτίμηση,

Μαραβελάκης Αντώνης
Γενικός Γραμματέας



Σ.Ε.Ε.Ο.Ο.
Σωματείο Επαγγελματιών
Επιβατικών Οχημάτων
με Οδηγό