

Αριθ. Πρωτ. Οικ 716 / Σ-2-2018

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Μ. Αλεξάνδρου 49 – 54643 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Τηλ. 2310 883170, 2310 883100
Fax 2310 883110Πληρ.: Ερμίνα Στόλη
Τηλ. : 2310 883104
Fax : 2310 883110
e-mail: stolier@central.tee.grΠρος
τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών
κ. Χρήστο Σπίρτζη
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
15669, Παπάγος
e-mail: gram-ypourgoy@yme.gov.gr**Θέμα: Απόψεις ΤΕΕ/ΤΚΜ σχετικά με το επικείμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών για τα ΤΑΞΙ και τις εταιρείες διαμεσολάβησης.**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Ενόψει της επικείμενης κατάθεσης του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών» που έχει απασχολήσει έντονα την επικαιρότητα και κατόπιν της διαβούλευσης που υπήρξε με εκπροσώπους φορέων, ειδικά για τα θέματα που αφορούν στην ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφορικού έργου με χρήση ΕΔΧ (άρθρο 12) αλλά και της πρόσφατης απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για την εταιρεία Uber, σας αποστέλλουμε συνημμένα τις απόψεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ, μετά από εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Ανταγωνιστικότητας –Επιχειρηματικότητας-Καινοτομίας, για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπρόσθετη διευκρίνιση ή πληροφορία.

Με εκτίμηση
Για το ΤΕΕ / ΤΚΜ
Ο Πρόεδρος

Πάρις Μπίλλιας

Συνημμένα
Απόψεις ΤΕΕ/ΤΚΜ**Εσωτερική διανομή:**
ΤΕΕ Φ(χρον. αρχείο, Τ.ΕΑΘ,Μ.Ε)

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

Απόψεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ σχετικά με το επικείμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου για τα ΤΑΞΙ και τις εταιρείες διαμεσολάβησης.

1. Η ύπαρξη θεσμικού πλαισίου που να προσδιορίζει κανόνες λειτουργίας στην επιχειρηματική δραστηριότητα που σχετίζεται με τον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να γίνεται με γνώμονα τον υγιή ανταγωνισμό, την ανάπτυξη και προώθηση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας, καθώς και την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας προς τους πολίτες (και χρήστες αυτών).
2. Το υπό διαμόρφωση σχέδιο νόμου που είδε το φώς της δημοσιότητας, επιχειρεί να υπερρυθμίσει μια αγορά (αυτή των ταξί), αποκλείοντας ουσιαστικά τις διαδικτυακές πλατφόρμες οι οποίες σαφώς συντελούν στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσω της «πίεσης των καταναλωτών» και την «αυτορρύθμιση» αυτών που προσφέρουν την υπηρεσία (customer pressure και peer-pressure platforms). Η αγορά των ταξί ομολογουμένως υποφέρει από γνωστές «ασθένειες» προεξάρχουσας της χαμηλής ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτό όμως συμβαίνει ακριβώς επειδή είναι μια «κλειστή» και «έντονα ρυθμισμένη» αγορά. Πλατφόρμες που επιτρέπουν πρωτίστως την επιλογή του επαγγελματία οδηγού με διαφάνεια αλλά και την αξιολόγησή του από τον πελάτη, συμβάλλουν στην αναβάθμιση των υπηρεσιών προσκομίζοντας όφελος, τόσο στους πελάτες/ καταναλωτές όσο και στους ίδιους τους επαγγελματίες.
Οι προτάσεις του Υπουργείου θεωρούν ότι, οι εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τέτοιες πλατφόρμες (όπως η ελληνική καινοτομική εταιρεία TaxiBeat η οποία εξαγοράστηκε από τη Γερμανική Daimler, μετονομάστηκε σε Beat και δραστηριοποιείται σήμερα εκτός της Ελλάδας και σε μια σειρά χώρες της Λατινικής Αμερικής) «ασκούν ως κύρια δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών» και προβλέπει μια γραφειοκρατική διαδικασία αδειοδότησης, η οποία στην ουσία αναιρεί τα στοιχεία της καινοτομίας τέτοιων εταιρειών και όλα τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη χρήση τους: ευκολία στη χρήση, διαφάνεια, ευελιξία, άμεση αξιολόγηση από τον πελάτη.
Θεωρούμε ότι από μόνη της η διαδικασία της «Παραγγελιοληψίας» και μάλιστα εθελουσίως (δίχως υποχρεωτικό χαρακτήρα για τον πελάτη ή για τον επαγγελματία), δεν συνιστά εκτέλεση Μεταφορικού Έργου ή Παροχή Υπηρεσίας Μεταφοράς Επιβατών. Είναι ουσιαστικά μια φυσική-αναγκαία εξέλιξη της Υπηρεσίας των ΤΑΞΙ, την οποία με επιτυχία ανέλαβε να την αναπτύξει ο ιδιωτικός τομέας και είναι φυσικό να καρπωθεί μέρος της υπεραξίας που δημιουργεί η βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας.
Παράλληλα, επισημαίνουμε σχετικά με την πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για την εταιρεία Uber ότι στην εν λόγω εταιρεία δεν υπάρχει ο επαγγελματίας που προσφέρει μεταφορικό έργο. Έτσι η Uber αναλαμβάνει να «οργανώσει» τους οδηγούς που κάτω από την καθοδήγηση της προσφέρουν το μεταφορικό έργο. Στην περίπτωση π.χ. της Beat οι επαγγελματίες υπάρχουν και η Beat κάνει διαμεσολάβηση, καθώς η εταιρεία συνεργάζεται μόνο με υπάρχοντες αδειούχους επαγγελματίες
3. Με την απαίτηση για σύναψη συμβάσεων με όλους τους επαγγελματίες με τους οποίους συνεργάζεται η πλατφόρμα και με την πρόβλεψη για υπερβολικά πρόστιμα, τίθενται σημαντικά προσκόμματα στη λειτουργία των εταιρειών που διαχειρίζονται πλατφόρμες διαμεσολάβησης.
4. Θεωρούμε ότι το σχέδιο του Υπουργείου που δόθηκε στους φορείς, πέραν από τη προβληματική κατεύθυνση στην οποία κινείται στο συγκεκριμένο θέμα (υπερ-ρύθμιση αντί της ευελιξίας και της έμφασης στην αξιολόγηση και την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών), στέλνει και ένα «κακό» μήνυμα σε ότι αφορά την ανάπτυξη της καινοτομίας και της νεοφυούς επιχειρηματικότητας. Η δημιουργία παρόμοιων εργαλείων διαδικτυακών πλατφορμών αποτελεί σημαντικό πεδίο ανάπτυξης υψηλού επιπέδου επιχειρηματικότητας και τεχνολογίας και δίνει διέξοδο απασχόλησης σε δεκάδες νέους επιστήμονες στην Ελλάδα, προσελκύνοντας και τις αντίστοιχες επενδύσεις (όπως δείχνει κα

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

το παράδειγμα TaxiBeat – Daimler). Βάζοντας φρένο στη συγκεκριμένη αγορά, πολλοί νέοι επιστήμονες της χώρας θα θεωρήσουν ότι η Ελλάδα δεν θέλει να συμμετάσχει στην «επανάσταση» των νέων τεχνολογιών και της «νέας οικονομίας», επιτείνοντας με τον τρόπο αυτό το brain drain των νέων επιστημόνων.

5. Η αναφορά του άρθρου 12.2.ε στο θέμα της επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων και η πρόβλεψη για αφαίρεση αδείας, θεωρούμε ότι είναι περιττή. Στην Ελλάδα υπάρχει επαρκής νομοθεσία προστασίας των προσωπικών δεδομένων και αρμόδια ανεξάρτητη αρχή για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής.
6. Παρόμοια θεωρούμε περιττή την αναφορά του άρθρου 12.11 στη φορολόγηση των εσόδων από τη δραστηριότητα διαμεσολάβησης. Κάθε εταιρεία που δραστηριοποιείται στον ελληνικό χώρο φορολογείται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Συμπερασματικά θεωρούμε ότι, η διευκόλυνση και υποστήριξη της καινοτομίας και ειδικά της καινοτομικής επιχειρηματικότητας αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη και την προσέλκυση επενδύσεων σε τομείς υψηλής τεχνολογίας και εξειδίκευσης. Οι προβλέψεις του σχεδίου νόμου, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, αποθαρρύνουν παρόμοιες καινοτομικές πρωτοβουλίες στις οποίες η χώρα μας θα μπορούσε να είναι πρωτοπόρα. Ελπίζουμε ότι στη τελική διαμόρφωση του νομοσχεδίου που θα κατατεθεί θα υπάρξουν οι αναγκαίες βελτιώσεις προκειμένου η χώρα μας, αφενός να έχει ένα σύγχρονο πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς των ΤΑΞΙ και εν γένει των επιβατικών μεταφορών και αφετέρου, να δημιουργεί τις απαραίτητες συνθήκες για την ανάπτυξη της νεοφυούς επιχειρηματικότητας χωρίς περιττούς φραγμούς και εμπόδια στην άσκησή της.