

**ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ****Θέμα: Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023»**

Έχει διαπιστωθεί η ανάγκη για τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας, με τρόπο που να επιτευχθεί η αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος της μεταφοράς επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή, από μη αδειούχους επαγγελματίες οδηγούς ταξί, καθώς και της παράνομης και αθέμιτης πρακτικής διαφήμισης και προσφοράς της εν λόγω μεταφοράς, από τουριστικά γραφεία, διαχειριστές ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών.

2. Σημειώνεται ότι με το προτεινόμενο Νομοσχέδιο, θα προστατευθεί το επιβατικό κοινό, αφού θα παταχθεί το φαινόμενο της μεταφοράς επιβατών από μη αδειούχα ιδιωτικά οχήματα, εκμισθούμενα οχήματα χωρίς οδηγό «Ζ» και από μη επαγγελματίες οδηγούς, που ενέχει μεταξύ άλλων κινδύνων και την μη ασφαλιστική τους κάλυψη σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.

3. Σημειώνεται περαιτέρω ότι με τη ρύθμιση αυτή, ικανοποιείται και ένα πάγιο αίτημα που έχουν όλοι οι Σύλλογοι αστικών ταξί.

4. Προς το σκοπό αυτό, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, σε συνεργασία με την Αρχή Αδειών, ετοίμασε τροποποιητικό προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023», σύμφωνα με τον οποίο προβλέπεται διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου όταν διαπιστώνεται τέτοιου είδους παρανομία, αφενός για να προβλεφθούν αυστηρές, αποτρεπτικές ποινές και αφετέρου για να υπάρξει το χαρακτηριστικό της αμεσότητας της ποινής, για σκοπούς αποτελεσματικότητας.

— 5. Ως Παράρτημα I επισυνάπτεται το προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023», το οποίο έτυχε νομοτεχνικού ελέγχου. Αντίγραφο της σχετικής Αιτιολογικής Έκθεσης του Γενικού Εισαγγελέα — — — επισυνάπτεται ως Παράρτημα II. Ως Παράρτημα III επισυνάπτεται το Ερωτηματολόγιο Ανάλυσης Αντικτύπου για το εν λόγω Νομοσχέδιο.

6. Το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 07.12.2023, ενέκρινε το προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023» και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να το καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφισή του σε Νόμο. Αντίγραφο Προσχεδίου — — — της σχετικής Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, επισυνάπτεται ως Παράρτημα IV.

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ****12 Δεκεμβρίου, 2023****Χ.Κ.**

ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

«Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023»

Νόμος που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ. 2) του 2019

Συνοπτικός  
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 202~~4~~ και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ.2) του 2019 (που στο εξής θα αναφέρονται ως "ο βασικός νόμος") και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμοι του 1982 μέχρι του 2023.

9 του 1982  
84 του 1984  
224 του 1989  
134 του 1991  
148 του 1991  
62(I) του 1992  
11(I) του 1993  
24(I) του 1994  
16(I) του 1996  
76(I) του 1997  
62(I) του 1999  
160(I) του 2000  
102(I) του 2001  
3(I) του 2002  
99(I) του 2002  
100(I) του 2002  
46(I) του 2003  
88(I) του 2003  
204(I) του 2004  
260(I) του 2004  
271(I) του 2004  
59(I) του 2005  
101(I) του 2008  
3(I) του 2009  
4(I) του 2009  
96(I) του 2009  
38(I) του 2012  
97(I) του 2019  
110(I) του 2019.

Τροποποίηση του  
άρθρου 2 του  
βασικού νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται με την ένθεση στο εδάφιο (1) αυτού, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά, του ακόλουθου

νέου όρου και του ορισμού του:

108(Ι) του 2010.

«Επόπτης» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στον περί Εποπτών Οδικών Μεταφορών (Εξουσίες και Ευθύνες) Νόμο του 2010, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται»·

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 5Α.

3. Ο βασικός νόμος, τροποποιείται, με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 5 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 5Α:

«Απαγόρευση διαφήμισης ή προσφοράς για μεταφορά με μίσθωση μηχανοκίνητου οχήματος χωρίς άδεια οδικής χρήσης.

«5Α(α) Ουδείς διαφημίζει ή προβάλλει ή προσφέρει μηχανοκίνητο όχημα για μεταφορά επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή, ανεξάρτητα εάν η αμοιβή καταβάλλεται άμεσα ή έμμεσα, εκτός εάν το μηχανοκίνητο όχημα είναι εφοδιασμένο με άδεια οδικής χρήσης, που καθορίζεται στις παραγράφους (β) και (γ) του εδαφίου (6) του άρθρου 5 και μόνο για σκοπούς που συνάδουν με τους όρους και περιορισμούς της άδειας αυτής·

(β) ουδείς δημοσιεύει ή διευθετεί τη δημοσίευση διαφημίσεων σε σχέση με την μεταφορά επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή, ανεξάρτητα εάν η αμοιβή καταβάλλεται άμεσα ή έμμεσα, εκτός εάν το μηχανοκίνητο όχημα είναι εφοδιασμένο με άδεια οδικής χρήσης που καθορίζεται στις παραγράφους (β) και (γ) του εδαφίου (6) του άρθρου 5 και μόνο για σκοπούς που συνάδουν με τους όρους και περιορισμούς της άδειας αυτής·

(γ) ουδείς αξιώνει ή εισπράττει ή αποκτά δικαιώματα δύναμει σύμβασης ή άλλως πως σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή, που καθορίζεται στις παραγράφους (β) και (γ) του άρθρου 5, ανεξάρτητα εάν η αμοιβή καταβάλλεται άμεσα ή έμμεσα

εκτός εάν το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιήθηκε ή χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της μεταφοράς είναι εφοδιασμένο με άδεια οδικής χρήσης δυνάμει των προαναφερόμενων διατάξεων.».

Τροποποίηση του άρθρου 21 του βασικού νόμου.

4. Το άρθρο 21 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση του εδαφίου (1) αυτού, με το ακόλουθο νέο εδάφιο (1):

«(1) Πρόσωπο το οποίο ενεργεί κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου είναι ένοχο αδικήματος, και εκτός εάν προβλέπεται διαφορετική ποινή, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα (12) μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις πέντε χιλιάδες ευρώ (€5000) ή και στις δύο αυτές ποινές.»·

(β) με την αντικατάσταση στο εδάφιο (2) αυτού, της φράσης «την προσωρινή απαγόρευση της κυκλοφορίας του αναφερομένου εις την κατηγορίαν οχήματος μέχρι της τελικής εκδικάσεως της υποθέσεως αναφορικώς προς ην προσήφθη η κατηγορία:» (τέταρτη ως έβδομη γραμμή), με την ακόλουθη νέα φράση: «την προσωρινή απαγόρευση κυκλοφορίας ή/και χρήσης του αναφερόμενου στην κατηγορία οχήματος, ή την απαγόρευση της διαφήμισης ή προβολής ή προσφοράς του αναφερόμενου στην κατηγορία οχήματος ή την δημοσίευση ή διευθέτηση της δημοσίευσης της υπηρεσίας που παρέχει το αναφερόμενο στην κατηγορία όχημα ή την απαγόρευση αξίωσης ή είσπραξης δικαιωμάτων δυνάμει σύμβασης ή άλλως πως σε σχέση με την υπηρεσία που παρέχει το αναφερόμενο στην κατηγορία όχημα ή την σύναψη σύμβασης για

εκτέλεση μεταφοράς επιβατών με το αναφερόμενο στην κατηγορία όχημα καθώς επίσης και διάταγμα αναστολής λειτουργίας οποιουδήποτε χώρου συνδέεται με το αναφερόμενο στην κατηγορία όχημα».

Προσθήκη νέου άρθρου 23Α στο βασικό νόμο.

5. Ο βασικός νόμος τροποποιείται, με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 23 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 23Α:

«Επιβολή διοικητικού προστίμου.

23Α-(1) Ανεξάρτητα αν συντρέχει περίπτωση ποινικής ευθύνης δυνάμει άλλης νομικής διάταξης, η αρμόδια αρχή έχει εξουσία να επιβάλλει για παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 5, διοικητικό πρόστιμο, ανάλογα με τη βαρύτητα της βεβαιούμενης παράβασης σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστωθεί δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (2) ότι πρόσωπο παραβιάζει οποιοσδήποτε από τις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται δυνάμει του προαναφερόμενου εδαφίου.

(2) Παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του βασικού νόμου διαπιστώνεται, εφόσον Επόπτης, ή Ελεγκτής, ευλόγως κατά την κρίση του διαπιστώσει ότι διενεργείται μεταφορά επιβάτη με όχημα για το οποίο δεν υφίσταται έγκυρη και ισχύουσα άδεια οδικής χρήσης που καθορίζεται στις παραγράφους (β) και (γ) του άρθρου 5 σε συνδυασμό με μία ή περισσότερες εκ των ακόλουθων γεγονότων, δεδομένων, πράξεων ή ενεργειών:

(α) Διενεργείται πληρωμή από τον επιβάτη προς τον οδηγό ή διαπιστώνεται ότι έχει διενεργηθεί πληρωμή πριν ή μετά τη μεταφορά:

Νοείται ότι για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, εκ πρώτης όψεως εύλογη διαπίστωση θεωρείται η ύπαρξη απόδειξης ή τιμολογίου πληρωμής ή οποιαδήποτε μορφή ηλεκτρονικής πληρωμής για το σκοπό αυτό·

- (β) γίνεται παραδοχή από τον επιβάτη, ότι η μεταφορά γίνεται με μίσθωση ή με αμοιβή·
- (γ) ο οδηγός αναμένει επιβάτη σε σημείο εισόδου της Κυπριακής Δημοκρατίας, όπως αερολιμένες ή λιμένες, χρησιμοποιώντας μέσα για να τον αναγνωρίσει, όπως ανάρτηση πινακίδας με το όνομα ή άλλο χαρακτηριστικό που προσδιορίζει τον επιβάτη και στη συνέχεια, ο οδηγός συνοδεύει τον επιβάτη σε όχημα, με σκοπό την αναχώρηση του από το σημείο εισόδου·
- (δ) επιβάτης μεταφέρεται και ο οδηγός, κατά τη λήξη της μεταφοράς, ενεργεί ως να προσφέρει επαγγελματικές υπηρεσίες, όπως άνοιγμα της πόρτας για αποβίβαση του επιβάτη και μεταφορά αποσκευών·
- (ε) δεν υπάρχει, συγγενική, φιλική ή άλλη οικεία σχέση μεταξύ επιβάτη και οδηγού·

Νοείται ότι, για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, εκ πρώτης όψεως εύλογη διαπίστωση ότι δεν υπάρχει, συγγενική, φιλική ή άλλη οικεία σχέση

μεταξύ επιβάτη και οδηγού θεωρείται η μη γνώση βασικών στοιχείων του οδηγού εκ μέρους του επιβάτη, όπως το όνομα, επίθετο ή η καταγωγή του οδηγού, η οποία διαπιστώνεται από Επόπτη ή Ελεγκτή.

- (στ) οδηγός διενεργεί, επαναλαμβανόμενα, δρομολόγια προς και από σημείο εισόδου της Κυπριακής Δημοκρατίας ή άλλα σημεία και τοποθεσίες συγκέντρωσης κοινού, όπως σταθμούς μετεπιβίβασης επιβατών λεωφορείων και μεγάλα εμπορικά κέντρα, μεταφέροντας επιβάτες:

Νοείται ότι, για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, εκ πρώτης όψεως εύλογη διαπίστωση ως προς το επαναλαμβανόμενο της ενέργειας θεωρείται η διαπίστωση από Επόπτη ή Ελεγκτή, ότι –

- (i) κατά τη διάρκεια μιας μέρας, το ίδιο πρόσωπο ή το ίδιο όχημα διενεργεί πέραν των δύο μεταφορών προς ή από το ίδιο σημείο, σε συνδυασμό με,
- (ii) τη διενέργεια μεταφορών από το ίδιο πρόσωπο ή το ίδιο όχημα προς ή από το ίδιο σημείο, τις αμέσως προηγούμενες εβδομάδες:

Νοείται ότι, η διαπίστωση από Επόπτη ή Ελεγκτή μπορεί να προέλθει από δική του παρατήρηση την οποία καταγράφει και αρχειοθετεί ή από πληροφορία από Αστυνομικό ή από τεκμηριωμένη καταγγελία από τρίτο πρόσωπο.

(3) Το ύψος του διοικητικού προστίμου που επιβάλλεται για παράβαση που διαπιστώνεται με βάση το παρόν άρθρο καθορίζεται ως ακολούθως:

- (α) Στον οδηγό του οχήματος ποσό που ισούται με επτακόσια πενήντα ευρώ (€750).
- 156(Ι) του 2013  
49(Ι) του 2014  
21(Ι) του 2021  
124(Ι) του 2022.
- (β) στο πρόσωπο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το όχημα ή, σε περίπτωση που το όχημα είναι εκμισθούμενο με βάση τις διατάξεις του περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγό Νόμου του 2013, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, στο πρόσωπο που καθορίζεται ως μισθωτής με βάση το άρθρο 2 του εν λόγω Νόμου, ποσό που ισούται με χίλια πεντακόσια ευρώ (€1.500).
- (γ) σε κάθε άλλο πρόσωπο που ενεργεί ως μεσάζοντας για την τέλεση της πράξης, περιλαμβανομένων γραφείων ταξί, τουριστικών γραφείων, ξενοδοχειακών μονάδων και διαχειριστών ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών, ποσό που ισούται με χίλια πεντακόσια ευρώ (€1.500).

(4) Ο Επόπτης ή ο Ελεγκτής με τη διαπίστωση της παράβασης και πριν επιβάλει το διοικητικό πρόστιμο, συντάσσει επί τόπου και επιδίδει ανάλογα στον οδηγό ή στο πρόσωπο που αναφέρεται στις παραγράφου



(α), (β) και (γ) του εδαφίου (3), με απόδειξη παραλαβής, Ειδοποίηση Διαπίστωσης της Παράβασης στον εγκεκριμένο από τον Διευθυντή τύπο, στην οποία καταγράφεται η διαπίστωση της παράβασης καθώς και η πρόθεση του Επόπτη ή Ελεγκτή να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο, ενημερώνοντας τον οδηγό για τους λόγους για τους οποίους προτίθεται να ενεργήσει τοιοιυτοτρόπως και παρέχοντας σ' αυτόν το δικαίωμα υποβολής παραστάσεων εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την ημερομηνία της ειδοποίησης.

(5) Σε περίπτωση που η κατά το εδάφιο (4) προθεσμία παρέλθει άπρακτη ή, εάν εντός της προθεσμίας αυτής ο παραβάτης αποτύχει να παρουσιάσει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι δεν διέπραξε τη σχετική παράβαση, τότε ο Επόπτης ή Ελεγκτής συντάσσει πράξη επιβολής διοικητικού προστίμου, σύμφωνα με το άρθρο 23Α(3) στον εγκεκριμένο από τον Διευθυντή τύπο, την οποία αποστέλλει στον παραβάτη, όχι αργότερα από την επόμενη εργάσιμη ημέρα, με συστημένη επιστολή, η λήψη της οποίας βεβαιώνεται με τη σχετική απόδειξη παραλαβής.

(6) Ο παραβάτης δυνάμει των διατάξεων του εδαφίου (5) οφείλει να καταβάλει στο πλησιέστερο Επαρχιακό Γραφείο του Τμήματος Οδικών Μεταφορών εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την ημερομηνία της ειδοποίησης, το πρόστιμο ανεξάρτητα εάν έχει λόγους να αρνηθεί την παράβαση.

(7) Σε περίπτωση που ο παραβάτης αρνείται ότι

έχει διαπράξει την παράβαση την οποία ο Επόπτης ή Ελεγκτής έχει διαπιστώσει υποβάλλει γραπτή ένσταση στην αρχή αδειών.

(8) Η αρχή αδειών, εξετάζει την ενώπιον αυτής ένσταση που προβλέπεται στο εδάφιο (6) και αφού ακούσει τους ενδιαφερομένους ή δώσει την ευκαιρία σε αυτούς να εκθέσουν τις απόψεις τους αποφασίζει ανάλογα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που η ένσταση γίνεται αποδεκτή από την Αρχή αδειών ολόκληρο το ποσό του διοικητικού προστίμου επιστρέφεται στον ενδιαφερόμενο.

(9) Η απόφαση επί της ενστάσεως της αρχής αδειών για επιβολή διοικητικού προστίμου με βάση το παρόν άρθρο, υπόκειται σε προσφυγή σύμφωνα με το Άρθρο 146 του Συντάγματος.

(10) Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής των επιβαλλομένων διοικητικών προστίμων, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερών από τη λήξη των προθεσμιών που καθορίζονται στο εδάφιο (6) του παρόντος άρθρου, λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΛΕΥΚΩΣΙΑ 1425

**Ειδοποίηση Διαπίστωσης Παράβασης**  
**με βάση το άρθρο 23Α του Ν. 9/82**

Όνοματεπώνυμο Οδηγού:..... ΑΔΤ.: .....

Ταχυδρομική Διεύθυνση: ..... Ταχ. Κώδικας:.....

Τηλ. Επικοινωνίας: ..... Αριθμός εγγραφής οχήματος:.....

Επειδή σήμερα ..... έχω διαπιστώσει παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 23(Α) του Ν. 9/82 δηλώνω την πρόθεσή μου για επιβολή διοικητικού προστίμου προς εσάς, ή και σε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που προνοείται στο άρθρο 23Α.

Με βάση τις διατάξεις του Ν.9/82 (άρθρο 23(Α)(5)) σας παρέχετε το δικαίωμα υποβολής, εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από σήμερα, παραστάσεων που να αποδεικνύουν με στοιχεία ότι δεν έχετε διαπράξει την πιο πάνω παράβαση. Τις πιο πάνω παραστάσεις μπορείτε να τις υποβάλλετε στην ηλεκτρονική διεύθυνση ..... ή να τις παραδώσετε σε εμένα στο ..... και σε περίπτωση απουσίας μου στον/στην .....

Σημειώνεται σε περίπτωση αποστολής μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των εν λόγω εγγράφων, διατηρείται το δικαίωμα να ζητηθεί να προσκομίσετε τα πρωτότυπα έγγραφα.  
Σε αντίθετη περίπτωση, αμέσως μετά την παρέλευση των πέντε (5) ημερών θα επιβληθεί διοικητικό πρόστιμο.

Όνομα Ελεγκτή/ Επόπτη:..... Υπογραφή: .....

Γραφείο: ..... Τηλ.: .....

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: .....

Ημερ. Ειδοποίησης: .....



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΛΕΥΚΩΣΙΑ 1425

Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμος του 1982 (Ν.9/82)

**Πράξη Επιβολής Διοικητικού Προστίμου  
με βάση το άρθρο 23Α του Ν. 9/82**

- i. Ονοματεπώνυμο Οδηγού: .....
- ii. Ονοματεπώνυμο ιδιοκτήτη που είναι εγγεγραμμένο το όχημα: .....
- iii. Ονοματεπώνυμο προσώπου που καθορίζεται ως μισθωτής με βάση το άρθρο 2 του Ν.9/82 στην περίπτωση εκμισθούμενου οχήματος «Ζ».....
- iv. Ονοματεπώνυμο προσώπου που ενεργεί ως μεσάζοντας της πράξης, περιλαμβανομένων γραφείων ταξί, τουριστικών γραφείων, ξενοδοχειακών μονάδων, διαχειριστών ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών .....

ΑΔΤ.: .....

Ταχυδρομική Διεύθυνση: ..... Ταχ. Κώδικας:.....

Τηλ. Επικοινωνίας: .....

Με βάση τις εξουσίες που μου παρέχει το άρθρο ..... του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου 1982, όπως εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται συντάσσω την παρούσα Πράξη Επιβολής Προστίμου.

Αφού έλαβα υπόψη ότι στις ..... έχετε παραλάβει από εμένα την Ειδοποίηση Διαπίστωσης Παράβασης και επειδή έκτοτε έχουν περάσει πέντε (5) εργάσιμες μέρες και στο διάστημα αυτό δεν (\*) ασκήσατε το δικαίωμα για υποβολή παραστάσεων που σας παρέχει η Νομοθεσία και αποτύχατε να παρουσιάσετε στοιχεία, που να αποδεικνύουν ότι δεν διαπράξατε τις σχετικές παραβάσεις, που προβλέπονται στο άρθρο ..... του Νόμου, σας επιβάλλεται συνολικό διοικητικό πρόστιμο € ..... ( .....Ευρώ) ο υπολογισμός του οποίου φαίνεται στο σχετικό Πίνακα Επιβολής Προστίμου.

Το χρηματικό ποσό που αναφέρεται πιο πάνω καταβάλλεται εντός πέντε (5) ημερών στα κατά τόπους Επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος Οδικών Μεταφορών μαζί με την παρούσα επιστολή.

(\*) να διαγράφετε ανάλογα

Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής του επιβαλλομένου διοικητικού προστίμου, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερών από τη λήξη της προθεσμίας που καθορίζεται στο εδάφιο (6) του παρόντος άρθρου, λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

Σε περίπτωση που αρνείστε ότι έχει διαπράξει την παράβαση για την οποία ο Επόπτης ή Ελεγκτής έχει διαπιστώσει μπορείτε να υποβάλετε γραπτή ένσταση προς την Αρχή Αδειών.

Νοείται ότι σε περίπτωση που η ένσταση γίνεται αποδεκτή από την Αρχή Αδειών ολόκληρο το ποσό του διοικητικού προστίμου επιστρέφεται στον ενδιαφερόμενο.


Η απόφαση επί της ενστάσεως της αρχής αδειών για επιβολή διοικητικού προστίμου με βάση το παρόν άρθρο, υπόκειται σε προσφυγή σύμφωνα με το άρθρο 146 του Συντάγματος.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

A/A	.....	Διοικητικό πρόστιμο (€)
1	Στον οδηγό του οχήματος	750
2	Στο πρόσωπο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το όχημα ή, στον μισθωτή στην περίπτωση που το όχημα είναι εκμισθούμενο «Ζ»	1500
3	Σε κάθε άλλο πρόσωπο που ενεργεί ως μεσάζοντας για την τέλεση της πράξης, περιλαμβανομένων γραφείων ταξί, τουριστικών γραφείων, ξενοδοχειακών μονάδων και διαχειριστών ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών, ποσό που ισούται με χίλια πεντακόσια ευρώ	1.500
Τα πιο πάνω ποσά επιβάλλονται για την πρώτη φορά που διαπιστώνεται οποιαδήποτε παράβαση.		
Τα ποσά διπλασιάζονται εφόσον διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση με βάση το παρόν άρθρο εντός δύο (2) ετών από τη διαπίστωση της πρώτης παράβασης και τετραπλασιάζονται εφόσον εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση με βάση το άρθρο αυτό.		

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου, είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί το σοβαρό πρόβλημα της μεταφοράς επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή από μη αδειούχους επαγγελματίες οδηγούς ταξί καθώς και της παράνομης και αθέμιτης πρακτικής διαφήμισης και προσφοράς της εν λόγω μεταφοράς από τουριστικά γραφεία, διαχειριστές ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών.



Γιώργος Α. Σαββίδης

Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

3 Νοεμβρίου 2023



**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ**

<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ</b>		
Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας	Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023	
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</b>		
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων	
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Οδικών Μεταφορών	
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Αντώνης Σιαμάς	
	Τίτλος: Ανώτερος Ελεγκτής Μεταφορών, 2ης Τάξης	
	e-mail: asiamas@rtd.mcw.gov.cy	
	Τηλέφωνο: 22807188	
<b>ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ</b>	<b>Επέλεξε (v)</b>	<i>Προσδιορίστε συνοπτικά, τις σημαντικότερες διατάξεις<sup>1</sup> της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται</i>
Νέα νομοθεσία		
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας	v	Τροποποίηση του άρθρου 2, προσθήκη νέου άρθρου 5(A), τροποποίηση άρθρου 21, προσθήκη νέου άρθρου 23(A) του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου του 1982
Κωδικοποίηση νομοθεσίας		
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ</b>		
<b>B1</b>	<b>ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ</b>	<i>Σύντομη περιγραφή του προβλήματος, της αναγκαιότητας και των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων από την προτεινόμενη ρυθμιστική παρέμβαση</i>
B1.1	Αντικείμενο / Στόχευση /επιδιωκόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της Νομοθεσίας	Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί το σοβαρό πρόβλημα που δημιουργήθηκε από την παράνομη και αθέμιτη πρακτική διαφήμισης και προσφοράς από τουριστικά γραφεία, διαχειριστές ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών, καθώς επίσης και της μεταφοράς επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή από μη αδειούχους επαγγελματίες οδηγούς ταξί.

<sup>1</sup> Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχέδιο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων

		<p>Επίσης σκοπός του εν λόγω νομοσχεδίου είναι η καταπολέμηση της «πειρατείας», των πιο πάνω παρανομιών και αθέμιτων πρακτικών, η προστασία του επαγγέλματος του οδηγού ταξί, να προβλεφθεί διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου όταν διαπιστώνεται τέτοιου είδους παρανομία, αφενός για να προβλεφθούν αυστηρές, αποτρεπτικές ποινές και αφετέρου για να υπάρξει το χαρακτηριστικό της αμεσότητας της ποινής, για σκοπούς αποτελεσματικότητας.</p> <p>Επίσης με το ποιο πάνω Νομοσχέδιο θα προστατευθεί το επιβατικό κοινό αφού θα παταχθεί η μεταφορά επιβατών από μη αδειούχα ιδιωτικά οχήματα, εκμισθούμενα οχήματα χωρίς οδηγό «Ζ» και από μη επαγγελματίες οδηγούς που ενέχει μεταξύ άλλων κινδύνων και την μη ασφαλιστική τους κάλυψη σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.</p>
<b>B2</b>	<b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ</b>	<i>Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί (περιλαμβανομένης της μη ρύθμισης, αν έχει αξιολογηθεί)</i>
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Ως πιο πάνω
B2.2	Δεύτερη επιλογή	
B2.3	Τρίτη επιλογή	
	...	
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Ως πιο πάνω
<b>B3</b>	<b>ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</b>	<i>Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης</i>
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ στη Δημόσια Υπηρεσία (π.χ. άλλα υπουργεία/ υπηρεσίες / τμήματα);	Ναι
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος στη Δημόσια Υπηρεσία, με ποια Υπουργεία/Υπηρεσίες και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά); [Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]	Με το Συμβούλιο της Αρχής Αδειών κατά τη διαδικασία ετοιμασίας του Νομοσχεδίου. Οι εισηγήσεις και προτάσεις της Α.Α. υιοθετήθηκαν στην ολότητά τους.
B3.3	Έχει πραγματοποιηθεί διαβούλευση κατά την	Ναι



	<p>διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων (stakeholders);</p>	
B3.4	<p>Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση με άλλους εμπλεκόμενους φορείς;</p>	<p>Κατά το στάδιο ετοιμασίας του Νομοσχεδίου.</p>
B3.5	<p>Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση με άλλους εμπλεκόμενους φορείς;</p> <p>Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί κατά πόσο έχει διεξαχθεί διαβούλευση με εκπροσώπους της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο.Ε.Β.</li> <li>• Κ.Ε.Β.Ε.</li> <li>• Π.Ο.Β.Ε.Κ.</li> <li>• Παγκύπρια Ομοσπονδία Αστικών Ταξί</li> <li>• Σύνδεσμος Ιδιοκτητών και οδηγών Αστικών Ταξί Λευκωσίας</li> <li>• Σωματείο Αστικά Ταξί Αεροδρομίου Πάφου, Άγιος Λεόντιος</li> <li>• Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Αμμοχώστου</li> <li>• Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Ελευθερία</li> <li>• Κυπριακός Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικίασης</li> <li>• Παγκύπριος Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων (ΟΕΒ)</li> <li>• Παγκύπριος Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων (ΠΟΒΕΚ)</li> <li>• Κυπριακός Σύνδεσμος Καταναλωτών</li> <li>• Παγκύπρια Ένωση Καταναλωτών και Ποιότητας ζωής</li> <li>• Σύνδεσμος Τουριστικών Πρακτόρων Κύπρου</li> </ul>
B3.6	<p>Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της διαβούλευσης με άλλους εμπλεκόμενους φορείς σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;</p>	<p>Το Νομοσχέδιο ετοιμάστηκε και στάλθηκε στους επηρεαζόμενους που φαίνονται στο Β3.5.</p> <p>Περαιτέρω, το νομοσχέδιο αναρτήθηκε στο διαδίκτυο και κλήθηκαν όσοι επιθυμούσαν να υποβάλουν σχόλια. Ο κοινωνικός διάλογος διήρκησε από 10.05.2023 μέχρι 06.06.2023.</p>

B3.7	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης με άλλους εμπλεκόμενους φορείς;</p> <p>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</p>	<p>Απόψεις απέστειλαν οι:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Παγκύπρια Ομοσπονδία Αστικών Ταξί - Δεν εξέφρασε κάποια διαφωνία. Κατέγραψε κάποιες εισηγήσεις, κυρίως για αυστηροποίηση των ποινών.</li> <li>2. Σωματείο Αστικά Ταξί Αεροδρομίου Πάφου, Άγιος Λεόντιος – Συμφώνησε με την πρόταση του Τμήματος.</li> <li>3. Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Αμμοχώστου – Δήλωσε υπέρ της εν λόγω νομοθετικής ρύθμισης και δεν έφερε καμία ένσταση.</li> <li>4. Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Αγ. Θεόδωρος – Χαιρέτησε την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση. Κατέγραψε κάποιες εισηγήσεις, κυρίως για αυστηροποίηση των ποινών.</li> <li>5. BOLT – Απέστειλε γενικές εισηγήσεις, οι οποίες δεν έχουν άμεση σχέση με τη διαβούλευση του εν λόγω κειμένου.</li> <li>6. κος Αλέξης Σαρίδης – Εισηγήθηκε τη δημιουργία ειδικής ομάδας εποπτείας.</li> <li>7. Ανώνυμο ηλεκτρονικό μήνυμα – Εισηγήθηκε τη σύνδεση κατοχής Α.Ο.Χ. με το κύριο επάγγελμα του κατόχου της.</li> </ol> <p>Επισυνάπτονται αντίγραφα των γραπτών απόψεων που λήφθηκαν επί του θέματος.</p>	
B4	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>	<b>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων οικονομικής φύσης στις διάφορες ομάδες επηρεαζόμενων.</b>	
<p>Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;</p> <p>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</p>			v
<b>Ι. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στους πολίτες/νοικοκυριά από την προτεινόμενη νομοθεσία</b>			
B4.1	<p>Αφορά ή/και επηρεάζει τους πολίτες/νοικοκυριά;</p> <p>[Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B4.4]</p>	Όχι	
B4.2	<p>Επηρεάζει την οικονομική κατάσταση ή/και την καταναλωτική συμπεριφορά των</p>		

	νοικοκυριών ή των διαφόρων ομάδων πληθυσμού?		
B4.3	Αναμένεται να έχει επίδραση από πλευράς διοικητικού φόρτου και κόστους για συμμόρφωση των πολιτών με αυτήν?		
B4.3α	Εκτίμηση ΔΦ για τους πολίτες	(Απάντηση σε €)	
B4.3β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τους πολίτες και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη των διαφόρων ομάδων πληθυσμού, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
<b>II. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στις επιχειρήσεις<sup>2</sup> από την προτεινόμενη νομοθεσία</b> <b>[Να επισημαίνεται όπου οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι σημαντικές και δυσανάλογα βαρύτερες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και κυρίως για τις πολύ μικρές ή/και μικρές επιχειρήσεις - (SME Test)]</b>			
B4.4	Αφορά ή/και επηρεάζει τις επιχειρήσεις; Αν ναι, σε ποιους τομείς δραστηριότητας <sup>3</sup> επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα οι επιχειρήσεις;  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B4.12]	Ναι	Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να χρησιμοποιούν μόνο αδειούχα οχήματα και να εργοδοτούν επαγγελματίες οδηγούς ταξί, και να συμμορφώνονται με όλες τις υποχρεώσεις (π.χ. Κοινωνικές Ασφαλίσεις).
B4.5	Παρακαλώ καταγράψετε (κατά προσέγγιση), τον αριθμό και το αντίστοιχο ποσοστό (%) των		

<sup>2</sup> Οι απαντήσεις πιο κάτω θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις που έχουν εκφράσει οι εμπλεκόμενοι φορείς στα πλαίσια των διαδικασιών διαβούλευσης που έχουν πραγματοποιηθεί.

<sup>3</sup> Να επισημανθεί ο τομέας βάση του Συστήματος Ταξινόμησης Οικονομικών Δραστηριοτήτων NACE Αναθ. 2 της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας

	επιχειρήσεων στην κάθε κατηγορία βάση μεγέθους που επηρεάζεται από την εν λόγω προτεινόμενη νομοθεσία;		
B4.6	Οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;		(π.χ. διαδικασίες εγγραφής, αδειοδότησης, γνωστοποίησης, υποβολής εκθέσεων κλπ)
B4.6α	Εκτίμηση ΔΦ ανά κατηγορία επιχειρήσεων και συνολικά	(Απάντηση σε €)	
B4.6β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες		

<sup>4</sup> Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

	επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B4.7	Έχει επιπτώσεις στα έσοδα ή τις δαπάνες μίας επιχείρησης;	Όχι	(π.χ. πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις, τέλη, επιχορηγήσεις)
B4.8	Έχει επιπτώσεις στις διαδικασίες, το κόστος ή/και τις δυνατότητες για δημιουργία νέας επιχείρησης (start-up) ή για επέκταση των δραστηριοτήτων υφιστάμενης;	Όχι	(π.χ. διαδικασίες εγγραφής εταιρείας, πρόσβαση στη χρηματοδότηση)
B4.9	Έχει επιπτώσεις στις εγχώριες συνθήκες ανταγωνισμού, στην εξωστρέφεια των κυπριακών επιχειρήσεων και γενικότερα στην ανταγωνιστικότητά τους τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στην ενιαία ευρωπαϊκή ή στην παγκόσμια αγορά;	Όχι	(π.χ. όρια τιμών, ποσοτώσεις παραγωγής ή πώλησης, περιορισμοί στην προώθηση, απαιτήσεις προσαρμογής, πιστοποίησης κοκ)
B4.10	Έχει επιπτώσεις στις δυνατότητες / ικανότητες των επιχειρήσεων να καινοτομούν ή και να συμμετέχουν σε δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης; Αναμένεται η ανάπτυξη ή η προώθηση της ανάπτυξης νέων καινοτόμων μεθόδων, προϊόντων ή και υπηρεσιών από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας;	Όχι	(π.χ. νομοθεσίες βασισμένες στην επίδοση, τεχνολογικά ουδέτερες κοκ)
B4.11	Έχει επιπτώσεις ως προς την ενίσχυση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και της χρήσης των ΤΠΕ γενικότερα, περιλαμβανομένου για σκοπούς συμμόρφωσης	Όχι	(π.χ. νομοθεσίες για ανάπτυξη ή προώθηση η-υπηρεσιών, νέων πληροφοριακών συστημάτων κοκ)

	προς τη νομοθεσία (digital compliance);		
<b>ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ (SME Test)</b>			
<i>[Να απαντηθεί αν Μικρές και Πολύ Μικρές επιχειρήσεις δεν εξαιρούνται της εφαρμογής της νομοθεσίας και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος, τόσο ως προς τις άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων όσο και ως προς το σκοπό που εξυπηρετεί η νομοθεσία, ΔΦ βάση εκτιμήσεων στη Β4.6 ή άλλες δυσανάλογες επιβαρύνσεις βάση απαντήσεων στις Β4.7-Β4.11 (να διευκρινιστεί πιο κάτω)]</i>			
B4.12	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί (π.χ. αν κρίνεται δυσανάλογος ο σχετικός αντίκτυπος); Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.		(βλέπε παραδείγματα μέτρων μετριασμού στον Οδηγό ΑΑ – SME Test)
<b>III. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στα Δημόσια Οικονομικά και την Οικονομία από την προτεινόμενη νομοθεσία</b>			
B4.13	Αφορά ή/και επιφέρει οποιοσδήποτε αλλαγές στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας;  <i>[Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β5.1]</i>	Όχι	<i>(π.χ. θα υπάρξουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις, θα υπάρξουν άμεσες ή αρνητικές επιπτώσεις προς το Κράτος ή τη Νομοθεσία;)</i>
B4.14	Συνεπάγεται αντίκτυπος στον κρατικό προϋπολογισμό τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα;		<i>(π.χ. μείωση / αύξηση δημοσίων δαπανών / εσόδων, ανάγκες χρηματοδότησης, βιωσιμότητα δημόσιου τομέα)</i>
B4.15	Προκύπτει μακροοικονομικός ή/και άλλος αντίκτυπος στην οικονομία και τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της χώρας;		<i>(π.χ. πληθωρισμός, ανεργία, χρηματοοικονομική σταθερότητα, επενδύσεις κλπ)</i>
<b>B5</b>	<b>ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ</b>	<b>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στη Δημόσια Υπηρεσία και Διοίκηση</b>	

B5.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τη δημόσια υπηρεσία; [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6.1]	Όχι	(π.χ. θα υπάρξουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις, θα υπάρξουν άμεσες ή αρνητικές;)
B5.2	Θα επιφέρει οποιαδήποτε αναδιοργάνωση στη Δημόσια Υπηρεσία; Για παράδειγμα θα επιφέρει αλλαγές στις υποχρεώσεις, διαδικασίες, διοικητικά καθήκοντα και γενικότερα στο φόρτο εργασίας των επηρεαζόμενων φορέων;		(π.χ. σύσταση νέου φορέα, αλλαγή στο εργασιακό καθεστώς, αλλαγή/μεταφορά αρμοδιοτήτων, δημιουργία μηχανισμού εφαρμογής και ελέγχου της νομοθεσίας κλπ ή στη φύση των εργασιών, στις επιχειρησιακές διαδικασίες, στις λογιστικές υποχρεώσεις, στις υποχρεώσεις πληροφόρησης κοκ)
B5.2α	Εκτίμηση ΔΦ για τη Δημόσια Υπηρεσία	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)	
B5.2β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τη ΔΥ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B6	<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>	<b>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων κοινωνικής πτυχής από την προτεινόμενη νομοθεσία</b>	
B6.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής κοινωνικό αντίκτυπο;  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7.1]	Όχι	
B6.2	Προκύπτει αντίκτυπος στην απασχόληση και στη δομή και λειτουργία της αγοράς εργασίας;		(π.χ. ζήτηση / προσφορά, κινητικότητα, δημόσιος / ιδιωτικός τομέας, ηλικιακή κατανομή, ειδικές ομάδες εργαζομένων, ρόλος συντεχνιών, εργοδότες)  Ως πιο πάνω.
B6.3	Επηρεάζει τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας;		(π.χ. ωράριο, μισθοί, εργασιακή ασφάλεια και ικανοποίηση, υγεία και ασφάλεια, ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης, κατάρτισης / επιμόρφωσης κοκ)
B6.4	Προκύπτει αντίκτυπος στις αρχές και αξίες της δημοκρατίας ή στο ρόλο, τα δικαιώματα, τις		(π.χ. συνάφεια με το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, το Σύνταγμα της ΚΔ κοκ)

	υποχρεώσεις και γενικά τη συμμετοχή των πολιτών στο πλαίσιο λειτουργίας μίας δημοκρατικής κοινωνίας;		
B6.5	Προκύπτει αντίκτυπος στη δημόσια υγεία, στις συνθήκες διαβίωσης, στη φυσική ή πνευματική υγεία των ατόμων, στις δυνατότητες πρόσβασης τους σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας;		(π.χ. πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας)
B6.6	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα ισότητας (μεταξύ φύλων, εθνοκοτήτων, θρησκευτικών ομάδων, ατόμων με αναπηρία, ηλικιακών ομάδων κλπ) και μη διάκρισης;		(π.χ. στους τομείς της εκπαίδευσης, της εργασίας, της πρόσβασης στη χρηματοδότηση)
B6.7	Προκύπτει άμεσα ή έμμεσα (π.χ. μέσω οικογένειας, κοινότητας κλπ) αντίκτυπος ως προς τα συμφέροντα, δικαιώματα και συνθήκες ζωής των παιδιών;		(π.χ. σε συνάφεια με Σύμβαση ΟΗΕ για τα Δικαιώματα του Παιδιού)
B6.8	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εγκληματικότητας και δημόσιας ασφάλειας;		(π.χ. τάση πολιτών, επίπεδα ελέγχου, ποινές, συστήματα ασφάλειας, υπηρεσίες / μηχανισμοί εκτάκτου ανάγκης κοκ)
B6.9	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εδαφικής συνοχής μεταξύ των διαφόρων τύπων περιοχών, όπως αστικά κέντρα, ύπαιθρος, ορεινές, παράκτιες, και προοπτικών ανάπτυξης;		(π.χ. διαθεσιμότητα και πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως εκπαίδευσης, υγείας, φροντίδας κλπ, ευκαιρίες απασχόλησης, προώθηση επενδύσεων, χρηματοδότηση της ανάπτυξης κοκ)
B6.10	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα διαχείρισης, προστασίας και ασφάλειας προσωπικών δεδομένων (για πολίτες ή/και επιχειρήσεις);		(π.χ. νομοθεσία για εισαγωγή και χρήση η-υπογραφής , η-αυθεντικοποίησης κοκ)
B6.11	Προκύπτει αντίκτυπος σε ότι αφορά το επίπεδο και την αποτελεσματικότητα του εκπαιδευτικού συστήματος, στην ανάπτυξη πολιτιστικής		(π.χ. ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων, επαγγελματικού προσανατολισμού κοκ)



	κουλτούρας ή και στην κοινωνική συνοχή και ενσωμάτωση των νέων;		
<b>B7</b>	<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>	<b>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στο περιβάλλον και στην περιβαλλοντική συμπεριφορά</b>	
<b>B7.1</b>	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής περιβαλλοντικό αντίκτυπο;  <i>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]</i>	Όχι	(π.χ. θα υπάρξουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις, θα υπάρξουν άμεσες ή αρνητικές επιπτώσεις;)
<b>B7.2</b>	Θα επιφέρει αλλαγές στη χρήση των φυσικών πόρων;		(π.χ. υδάτινων πόρων, εδάφους, χλωρίδας και πανίδας κοκ)
<b>B7.3</b>	Θα επιφέρει αλλαγές στην άμεση χρήση οποιασδήποτε μορφής ενέργειας ή στην παραγωγική / καταναλωτική συμπεριφορά με επακόλουθες μεταβολές στην κατανάλωση ενέργειας;		(π.χ. προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας)
<b>B7.4</b>	Θα επιφέρει αλλαγές στο σύστημα μεταφορών ή/και στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, με επακόλουθες περιβαλλοντικές επιπτώσεις;		(π.χ. προώθηση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλαγές στο οδικό δίκτυο, αλλαγή χρήσεων γης κοκ)
<b>B7.5</b>	Θα επιφέρει αλλαγές ή/και επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία και στην ποιότητα ζωής;		(π.χ. μέσω νέων ρυθμίσεων για τη χρήση γης που ενδεχομένως να επιφέρουν μεταβολές στις εκπομπές ρύπων, στο θόρυβο κοκ)
<b>B7.6</b>	Θα επιφέρει αλλαγές στη διαχείριση των αποβλήτων εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από αυτά;		(π.χ. ανακύκλωση, πολιτική τιμολόγησης βάση ρύπανσης κλπ)
<b>B7.7</b>	Θα επιφέρει αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον, στο αστικό τοπίο, σε περιοχές ή σημεία σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς κλπ;		(π.χ. αλλαγή σε πολεοδομικούς συντελεστές, χρήση γης κοκ)

B7.8	Θα έχει επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή ή στις δυνατότητες για μετριασμό ή προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή;	(π.χ. προώθηση προγραμμάτων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή)
------	---	--

### Γ. ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

[Το παρόν Τμήμα μπορεί να αξιοποιηθεί για σκοπούς δημοσίευσης των αποτελεσμάτων της ΑΑ]

Συμπληρώστε βάση των απαντήσεων που έχουν δοθεί στις σχετικές ερωτήσεις πιο πάνω

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

<p>1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών</p>	<p>Η πρόταση έχει σκοπό:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) την αντιμετώπιση της παράνομης και αθέμιτης πρακτικής της διαφήμισης και προσφοράς από γραφεία ταξί, τουριστικά γραφεία, διαχειριστές ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών για τη μεταφορά επιβατών από μη αδειούχα οχήματα δημοσίας χρήσης,</li> <li>(ii) την αντιμετώπιση της παράνομης μεταφοράς επιβατών με μίσθωση ή με πληρωμή από μη αδειούχους επαγγελματίες οδηγούς ταξί,</li> <li>(iii) την προστασία του επιβατικού κοινού αφού θα αντιμετωπιστεί η μεταφορά επιβατών από ιδιωτικά οχήματα ή από εκμισθούμενα οχήματα χωρίς οδηγό «Ζ» και από μη επαγγελματίες οδηγούς που ενέχει κινδύνους μεταξύ άλλων και την μη ασφαλιστική τους κάλυψη σε περίπτωση ατυχήματος,</li> <li>(iv) την προστασία του επαγγέλματος του οδηγού ταξί από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από οδηγούς που εκτελούν μεταφορές από μη αδειούχα οχήματα.</li> </ul>
<p>2. Διαδικασίες Διαβούλευσης</p>	<p>Στα πλαίσια της διαβούλευσης το νομοσχέδιο αποστάλθηκε σε όλους τους επηρεαζόμενους. Παράλληλα, το νομοσχέδιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Τμήματος Οδικών Μεταφορών για περίοδο σχεδόν ενός μηνός.</p>

3. Εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων		Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
4. Εκτίμηση επιπτώσεων στη δημόσια υπηρεσία		Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
5. Εκτίμηση κοινωνικών επιπτώσεων		Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
6. Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων		Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
7. Εκτίμηση ΔΦ			✓
8. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Σύνοψη SME Test)			✓

**ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ**

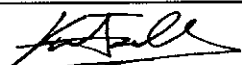
Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό/ή Διευθυντή/ρια του Υπουργείου

Υπογραφή

Όνοματεπώνυμο

Τίτλος/Υπουργείο

Ημερομηνία

  
 Αργύριος Κουσουζής  
 Γενικός Διευθυντής

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ SME TEST (όπου εφαρμόζεται)**

[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test]

Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά

[Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ ME – Μη Επαρκής, Ι- Ικανοποιητική, Π – Πλήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]

1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					

4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
<b>Συνολική Αξιολόγηση του SME Test</b>					
<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ SME TEST</b>					
Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου					
Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test					
<b>ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ</b>					
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:					
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:					
<b>ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>					
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:				
	Email:				
	Τηλέφωνο:				
Υπογραφή					



# ΠΑΓΚΥΠΡΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΤΑΞΙ Π.Ο.Α.Τ.

Αρ. Μητρώου Συντεχνίας: 1017

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΠΕΝΤΑΔΡΟΜΟΣ ΣΕΝΤΕΡ, 2ος ΟΡΟΦΟΣ, ΓΡ. 211, 3025 ΛΕΜΕΣΟΣ  
ΤΗΛ.: 25376347, 25355001, FAX: 25376683, MOBILE: 99474868  
E-MAIL: poveklim@cytanet.com.cy

6 Ιουνίου 2023

Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων  
Τμήμα Οδικών Μεταφορών  
Αν. Διευθύντρια  
Κυρία Ελένη Πίπη  
Λευκωσία

**ΘΕΜΑ:** Δημόσια Διαβούλευση

«Νόμος που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ.2) του 2019» Προσθήκη νέου άρθρου 23Α – Επιβολή διοικητικού προστίμου για παράνομη μεταφορά επιβατών από μη αδειούχα ως ταξί οχήματα – καταπολέμηση «πειρατείας»

Έντιμη κυρία,

Η Παγκύπρια Ομοσπονδία Αστικών ταξί μελέτησε το προσχέδιο που έχετε ετοιμάσει σχετικά με το πιο πάνω θέμα και σας αποστέλλει τις πιο κάτω εισηγήσεις:

1. Διοικητικά πρόστιμα

Άρθρο (3) (α) το ποσό να είναι χίλια πεντακόσια ευρώ (€1500=)

Άρθρο (3) (β) το ποσό να είναι τρεις χιλιάδες ευρώ (€3000=)

Άρθρο (3) (γ) το ποσό να είναι πέντε χιλιάδες ευρώ (€5000=)

Άρθρο (3) (γ) μετά την λέξη τουριστικών γραφείων να προστεθεί Ξενοδοχεία, Γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων.

Άρθρο (4) και (5) να διαγραφούν και να προστεθεί ως ακολούθως:

«Το πρόστιμο να είναι εξωδίκως και σε περίπτωση που επαναλαμβάνεται την τρίτη φορά να στερείται την άδεια οδηγού ή την επαγγελματική άδεια ή και τα δύο μαζί».

Ο λόγος που το ζητάμε το εξώδικο είναι για να μην δίνεται η ευκαιρία στους παρανομούντες να διαγράψουν την καταγγελία και το πρόστιμο.

2. Να προστεθεί άρθρο «Εάν ο παρανομούντας έχει στο όνομα του Άδεια Οδικής Χρήσης τότε να έχει και σε αυτή επιπτώσεις»

(γιατί παρατηρείται το φαινόμενο να ενοικιάζουν την άδεια οδικής χρήσης ή να έχουν οδηγό στο ταξί και οι ίδιοι να εργάζονται με τα ιδιωτικά τους οχήματα.

3. Να προστεθεί άρθρο με το οποίο να αναφέρει ότι εάν η εφαρμογή λειτουργεί με ιδιωτικά οχήματα την 3<sup>η</sup> φορά να αναστέλλονται οι εργασίες της εφαρμογής.

Κυρία Πίπη,

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε έξαρση της πειρατείας και συνάμα υποβάθμιση του επαγγέλματος μας, αφού στους δρόμους κυκλοφορούν λογής οχήματα για μεταφορά επιβατών επί πληρωμή.

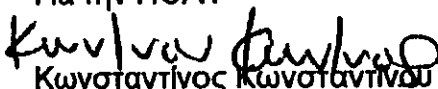
Με την νέα τεχνολογία (εφαρμογές) δεν γνωρίζουμε εάν οι υπηρεσίες του κράτους μπορούν να ελέγξουν τα οχήματα τα οποία βρίσκονται στις εφαρμογές.

Οι Ασφαλιστικές Εταιρείες καλύπτουν τους επιβάτες των ιδιωτικών οχημάτων μόνο όταν είναι για προσωπικούς λόγους.

Το κράτος πλήττεται από τους παράνομους γιατί δεν καταβάλλουν Κοινωνικές Ασφαλίσεις, Φόρο Εισοδήματος και άλλες φορολογίες.

Είμαστε στην διάθεση σας για οτιδήποτε χρειαστείτε.

Με εκτίμηση  
Για την ΠΟΑΤ

  
Κωνσταντίνος Κωνσταντινίου  
Πρόεδρος

Προς Τμήμα Οδικών Μεταφορών

24/05/2023

Το Σωματείο Αστικά Ταξί Αεροδρομίου Πάφου Άγιος Λεόντιος σας ενημερώνει ότι έχουμε μελετήσει την επιστολή που μας έχετε στείλει σχετικά με τα πειρατικά και ιδιωτικά οχήματα στον κλάδο μας. Συμφωνούμε με όλες σας τις απόψεις και δεν έχουμε τίποτα να προσθέσουμε.

*Λ. Λεωνίδας Κουρρή*

Πρόεδρος Λεωνίδας Κουρρή

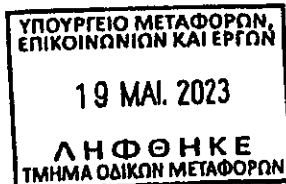
Τηλ 99858468



ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΑΣΤΙΚΑ ΤΑΞΙ  
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΠΑΦΟΥ  
ΑΓΙΟΣ ΛΕΟΝΤΙΟΣ

3

12.63.001.029.007



Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Αμμοχώστου

Λουκίας Λαουτάρη 13, Παραλίμνι 5285

Τηλ: 99615445 FAX: 23740705

Πιστοποιητικό Μητρώου ΑΜΜ/Σ/8

19.52023

Προς Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Αξίωμα κα. Ελένη Πίπη

Θέμα: Πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης για το Προσχέδιο Νομοσχεδίου για παράνομη μεταφορά επιβατών.

Επιστολή σας 10.5.2023

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου Αστικών Ταξί Αμμοχώστου εκφράζει ικανοποίηση για το πιο πάνω νομοσχέδιο. Συμφωνούμε απόλυτα με τις εισηγήσεις για πάταξη της πειρατείας.

Ψηφίζουμε υπέρ της προώθησης του σχετικού νομοσχεδίου. Καμία ένσταση.

Με Εκτίμηση

Π. Λαμάκης

Παρασκευάς Λαμάκης

Εκπρόσωπος Συνδέσμου Αστικών TAXI Νιστου



Α. Γιαμμά

23/5/23



4

Προς : Υπουργείου Μεταφορών,  
Επικοινωνιών και Έργων

Ημερομηνία  
12/05/2023

Υπόψιν :  
Γραφείο Υπουργού -  
Αξιότιμο κύριο Βαφεάδη Αλέξη

Κοινοποίηση :  
Γραφείο Γενικού Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών,  
Επικοινωνιών και Έργων - κ. Νικολαΐδης Γ.

Γραφείο Διευθυντή του Τμήματος  
Οδικών Μεταφορών - κα. Πίπη-Χατζηκώστα Ε.

Γραφείο Επικοινωνίας του Τμήματος  
Οδικών Μεταφορών - κ. Σιαμάς Α.

**Θέμα : Πρόσκληση για Απόψεις – ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ «Νόμος που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ. 2) του 2019»**

Προσθήκη νέου άρθρου 23Α – Επιβολή διοικητικού προστίμου για παράνομη μεταφορά επιβατών από μη αδειούχα ως ταξί οχήματα – καταπολέμηση «χειρατείας»

Κατάθεση των εισηγήσεων και των απόψεων του Συνδέσμου Αστικών Ταξί Αγ. Θεόδωρος - Επαρχίας Πάφου, σχετικά με το προσχέδιο νομοσχεδίου.

Κυρίες και κύριοι,

Χαιρετίζουμε την πρόσκληση η οποία μας αποστάληκε - ως εμπλεκόμενος φορέας -, ούτως ώστε να καταθέσουμε και εμείς με την σειρά μας, τις δικές μας εισηγήσεις επί του θέματος αυτού.

Δυστυχώς, όπως έχετε διαπιστώσει και εσείς, ο τομέας της μεταφοράς επιβατών με ταξί, αντιμετωπίζει πράγματι τα τελευταία χρόνια σοβαρό πρόβλημα από την παράνομη και αθέμιτη πρακτική μεταφοράς επιβατών από μη αδειούχους, δηλαδή με τη χρήση οχημάτων για τα οποία δεν υπάρχει άδεια οδικής χρήσης «ταξί», κατά παράβαση του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του υπό αναφορά Νόμου.

Χαιρετίζουμε επίσης το γεγονός ότι αντιληφθήκατε πως το συγκεκριμένο πρόβλημα οξύνθηκε τα τελευταία χρόνια, σε βαθμό που διακυβεύεται η ύπαρξη και λειτουργία του τομέα, όπως λειτουργεί και ρυθμίζεται με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία και πρακτική.

Εκτιμούμε επίσης πως παρατηρήσατε, άρα παραδεχόμαστε ότι, χρησιμοποιούνται ιδιωτικά οχήματα ή οχήματα με άδεια 'Ε' έκτακτων γραμμών ή οχήματα ενοικίασης («Ζ») - όπου εδώ αξίζει να επισημάνω πως κάποια εξ αυτών των οχημάτων ενοικίασης («Ζ») φέρουν εγκατεστημένο εξοπλισμό ασυρμάτου - για σκοπούς μεταφοράς επιβατών, ουσιαστικά «με μίσθωση».

Επικροτούμε ότι κρίνατε ορθό να στομιάσετε τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας, ούτως ώστε να προβλεφθεί διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου όταν διαπιστώνεται τέτοιου είδους παρανομία, αφενός για να προβλεφθούν αυστηρές, αποτρεκτικές ποινές και αφετέρου για να υπάρξει το χαρακτηριστικό της αμεσότητας της ποινής, για σκοπούς αποτελεσματικότητας και καταπολέμησης της παρανομίας.

Ενόψει των πιο πάνω, σας κοινοποιούμε τις εισηγήσεις μας, για το προσχέδιο Νομοσχεδίου που έχετε δημοσιεύσει στην ιστοσελίδα του Τ.Ο.Μ.

Οι εισηγήσεις μας :

## ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ

Νόμος που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ. 2) του 2019

156(Ι) του 2013

49(Ι) του 2014

21(Ι) του 2021

Προσθήκη νέου άρθρου 23Α στο βασικό νόμο.

23Α (3) Το ύψος του διοικητικού προστίμου που επιβάλλεται για παράβαση που διαπιστώνεται με βάση το παρόν άρθρο καθορίζεται ως ακολούθως:

(α) Στον οδηγό του οχήματος ποσό που ισούται με χίλια ευρώ (€1000) και στέρηση της άδειας οδήγησης για χρονική διάρκεια από τρεις μήνες έως και έξι μήνες.

(β) Στο πρόσωπο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το όχημα ή, σε περίπτωση που το όχημα είναι εκμισθούμενο με βάση τους περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγούς Νόμους του 2013 μέχρι 2021, στο πρόσωπο που καθορίζεται ως μισθωτής με βάση το άρθρο 2 του εν λόγω Νόμου, ποσό που ισούται με δύο χιλιάδες ευρώ (€2.000).

(γ) Σε κάθε άλλο πρόσωπο που ενεργεί ως μεσάζοντας για την τέλεση της πράξης, περιλαμβανομένων γραφείων ταξί, τουριστικών γραφείων και διαχειριστών ηλεκτρονικών κλατφόρμων και εφαρμογών, ποσό που ισούται με τρεις χιλιάδες ευρώ (€3.000).

(δ) Τα ποσά που αναφέρονται στις παραγράφους (α), (β) και (γ) του παρόντος εδαφίου επιβάλλονται για την πρώτη φορά που διαπιστώνεται οποιαδήποτε παράβαση.

(ε) Τα ποσά που αναφέρονται στις παραγράφους (α), (β) και (γ) του παρόντος εδαφίου διπλασιάζονται εφόσον διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση με βάση το παρόν άρθρο εντός τριών ετών από τη διαπίστωση της ίδιου πρώτης παράβασης και τετραπλασιάζονται εφόσον διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση, του ίδιου χρονικού διαστήματος, με βάση το παρόν άρθρο.

### Αιτιολογία των εκτιμήσεων (α)(β)(γ)(δ) και (ε) :

Πιστεύουμε ακράδαντα ότι, τα διοικητικά πρόστιμα που δημοσιεύσατε είναι ποινές χάδι και δυστυχώς δεν αποτελούν αποτρεπτικά για την καταπολέμηση της παρανομίας. Οι ποινές πρέπει να είναι απόλυτα αυστηρές. Αρχικά, όλοι όσοι παρανομούν εκτελούν δρομολόγια και μεταφέρουν επιβάτες. Πόσο "κοστολογείται" και κατά πόσο διασφαλίζεται την σωματική ακεραιότητα και την ασφάλεια των επιβατών που επιβιβάζονται στα "πειρατικά" Ταξί Αρα, πρωτίστως για την ασφάλεια των επιβατών και κατ'επίφευρον για την προστασία του τομέα της μεταφοράς επιβατών με Ταξί από επαγγελματίες οδηγούς Ταξί καθώς επίσης και για σκοπούς αποτελεσματικής καταπολέμησης της παρανομίας καταθέτουμε τις δικές μας πιο άνω προτάσεις.

### Εκτιρόσθετα εκφέρουμε γνώμη και εισηγνυμάστε και για δυο νέες κατηγορίες, όπου:

(στ) Φυσικά ή/και νομικά πρόσωπα και οντότητες που ενεργούν ως μεσάζοντας για την τέλεση της πράξης, περιλαμβανομένων Ξενοδοχεία, Ξενήνες, Ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, ταξιδιωτικά γραφεία, τουριστικά καταλύματα, ιδιοκτήτες ή/και διαχειριστές σε τουριστικές εκπτώσεις, στίπια ή διαμερίσματα και αυτοεξυπηρετούμενα καταλύματα τα οποία συνεργάζονται μέσω κλατφόρμων ή/και εφαρμογών κρατήσεων, ποσό που ισούται με πέντε χιλιάδες ευρώ (€5.000).

### Αιτιολογία εισήγησης (στ):

Πολλές από της πιο άνω αναφερόμενες οντότητες ενεργούν ως μεσάζοντας για την τέλεση της πράξης σε συνεργασία με ιδιωτικά οχήματα ή οχήματα με άδεια 'Ε' έκτακτων γραμμών ή οχήματα ενοικίασης («Ζ») για σκοπούς μεταφοράς των πελατών τους, συστατικά «με μίσθωση».

(5) Στον οδηγό του οχήματος, εφόσον διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση με βάση το παρόν άρθρο εντός ενός έτους από τη διαπίστωση της ίδιου πρώτης παράβασης, να μην του επιτραπεί να συμμετάσχει σε διαδικασία γραπτής εξέτασης για την χορήγηση και απόκτηση Πιστοποιητικού επαγγελματικής άδειας οδηγού Ταξί για την χρονική περίοδο ενός έτους. Εάν ο οδηγός του οχήματος διαθέτει ή/και κατέχει επίσης Πιστοποιητικό επαγγελματικής άδειας οδηγού Ταξί, εφόσον διαπιστωθεί οποιαδήποτε νέα παράβαση με βάση το παρόν άρθρο εντός τριών ετών από τη διαπίστωση της ίδιου πρώτης παράβασης, να του στερηθεί το Πιστοποιητικό επαγγελματικής άδειας οδηγού Ταξί εκ αόριστον.

#### Αιτιολογίας εισήγησης (5) :

Εάν και εφόσον διαπιστωθεί πως ο οδηγός του οχήματος προβαίνει σε δεύτερη παράβαση με βάση το παρόν άρθρο, αντιλαμβάνεται κανείς πως, αφενός μεν, δεν διαθέτει τα κριτήρια διότι δεν σέβεται τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας. Άρα, θεωρούμε πως δεν συνάδει με τις αρχές ποσώς με τα όσα αναφέραμε ούτως ώστε να του επιτραπεί να συμμετάσχει σε γραπτές εξετάσεις για την απόκτηση του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής άδειας Οδηγού Ταξί. Αφετέρου, εάν ο οδηγός του οχήματος κατέχει παράλληλα Πιστοποιητικό επαγγελματικής άδειας οδηγού Ταξί, δεν βλέπουμε το λόγο να κατέχει τέτοια άδεια, εάν και εφόσον συμμετέχει και δραστηριοποιείται σε παράνομες μεταφορές επιβατών.

#### Σημαντική Σημείωση - Αναφορά:

Εκτός από τα προαναφερθέν σημεία, θα πρέπει να επισημάνουμε επικρόσθετα την περαιτέρω διερεύνηση σε γεγονότα παράνομης μεταφοράς επιβατών. Όπως, η παράνομη εργασία, δια μέσου της υπηρεσίας Κοινωνικών Ασφαλίσεων με την μη καταβολή εισφορών στο ταμείο των Κοινωνικών Ασφαλίσεων, καθώς επίσης και την απόκρυψη των πραγματικών στοιχείων / εισπράξεων και των πηγών εισοδημάτων αυτής, δια μέσου της υπηρεσίας του Φόρου Εισοδήματος για φοροδιαφυγή και μη καταβολή Φ.Π.Α. τα οποία θεωρούνται εκ του νόμου ως ποινικά αδικήματα, τα οποία τιμωρούνται με πρόστιμο και φυλάκιση, μετά από απόφαση του Δικαστηρίου.

Τέλος, για την άμεση αποκατάσταση του κλάδου από την "κείρατσία" και την αποτελεσματική καταπολέμηση της παρανομίας, αναπόφευκτα, οι ποινές πρέπει να είναι απόλυτα αυστηρές. Αναμένουμε πως οι εισηγήσεις μας θα εισακουστούν.

Για οποιοδήποτε διευκρινήσεις ή/και περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με όσα αναφέρουμε, είμαστε στην διάθεσή σας.

Ευχαριστώ εκ των προτέρων

Σύνδεσμος Αστικών Ταξί Λγ. Θεόδωρος - Επαρχίας Πάφου

Όνοματεπώνυμο : Αντρέας Θεμή  
Ιδιότητα : Πρόεδρος  
Τηλ. 99647626

Υπογραφή: .....



ΑΝΤΡΕΑΣ ΘΕΜΗ  
ΠΡΟΕΔΡΟΣ



## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Οι παρατηρήσεις του Bolt σχετικά με τη δημόσια διαβούλευση

1. Εισαγωγή: Bolt και το όραμά για έναν καινοτόμο και πιο ανταγωνιστικό τομέα ταξί.
2. Αρχές για καλύτερες ρυθμίσεις.
3. Οι ρυθμιστικές μας προτάσεις

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Διεθνής συγκριτική αξιολόγηση**

### 1. Εισαγωγή: Bolt και το όραμά για έναν καινοτόμο και πιο ανταγωνιστικό τομέα ταξί.

Η Bolt είναι η κορυφαία ευρωπαϊκή πλατφόρμα αστικής κινητικότητας που έχει πάνω από 100 εκατομμύρια πελάτες σε περισσότερες από 45 χώρες και πάνω από 500 πόλεις σε όλη την Ευρώπη και την Αφρική. Η αποστολή μας είναι να κάνουμε πόλεις για ανθρώπους, όχι για αυτοκίνητα. Βοηθάμε τους ανθρώπους να εγκαταλείψουν τα αυτοκίνητά τους προσφέροντας μια καλύτερη εναλλακτική για κάθε περίπτωση χρήσης που εξυπηρετεί ένα ιδιωτικό ιδιόκτητο αυτοκίνητο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών, κοινή χρήση αυτοκινήτων και συσκευές μικροκινητικότητας (e-scooters & e-bikes) και της ταχυμεταφοράς φαγητού και ειδών ψωνίσματος υπεραγοράς.

Since 2018, we have helped our taxi partners in Cyprus grow professionally through our platform that lets them match the changes in demand in real time, particularly in a country that is highly influenced by tourism. Our commitment consists of providing benefits to consumers through price transparency, prior to requesting a ride, drivers' tracking and rating or reduction of waiting time. When it comes to safety, we offer the possibility of sharing the ride with a friend or family member along with our consumer support service and digital and safe payments

methods. On the drivers' side, they are able to get more rides with less expenses and higher net earnings, while reducing the time a vehicle is empty looking for passengers.

Από το 2018, βοηθάμε τους συνεργάτες οδηγούς ταξί στην Κύπρο να αναπτυχθούν επαγγελματικά μέσω της πλατφόρμας μας που τους επιτρέπει να ανταποκρίνονται στις αλλαγές της ζήτησης σε πραγματικό χρόνο, ιδιαίτερα σε μια χώρα σαν την Κύπρο όπου επηρεάζεται η ζήτηση σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό και την εποχικότητα. Είναι δέσμευσή μας η παροχή πλεονεκτημάτων στους επιβάτες μέσω της διαφάνειας των τιμών, πριν ζητήσουν μια διαδρομή, την παρακολούθηση του οχήματος που έρχεται να τους παραλάβει σε ζωντανό χρόνο όσο και τη αξιολόγηση των οδηγών ή τη μείωση του χρόνου αναμονής. Όσον αφορά την ασφάλεια, προσφέρουμε τη δυνατότητα κοινοποίησης της διαδρομής με έναν φίλο ή μέλος της οικογένειας. Την υπηρεσία υποστήριξης μας ως επίσης και ψηφιακές και ασφαλείς μεθόδους πληρωμής ως εναλλακτική λύση της πληρωμής με μετρητά. Από την πλευρά των οδηγών, μπορούν να κάνουν περισσότερες διαδρομές με λιγότερα έξοδα και κενά χιλιόμετρα έτσι κερδίζοντας περισσότερα καθαρά κέρδη, ενώ μειώνεται και ο χαμένος χρόνος στην αναζήτηση πελατών με τους παραδοσιακούς τρόπους της πιάτσας.

Ως συμμορφούμενος παράγοντας, στη Bolt υποφέρουμε επίσης από τις συνέπειες των παράνομων δραστηριοτήτων (πειρατεία) στον τομέα των ταξί της Κύπρου και γι' αυτό συμφωνούμε ότι πρέπει να αναπτυχθεί ένας πιο φιλόδοξος κανονισμός για την προώθηση του θεμιτού ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, πιστεύουμε ότι το τρέχον ρυθμιστικό πλαίσιο θα πρέπει να είναι ευρύτερο και να αντιμετωπίζει το βασικό ζήτημα, που είναι το καθεστώς των διαμεσολαβητών. Με τη ρύθμιση των διαμεσολαβητών, όσο και της εισαγωγής νέων καινοτόμων λύσεων, όπως είναι τα ευέλικτα κόμιστρα ή και επιπλέον χρεώσεις προκρατήσεων για διαδρομές οι οποίες διενεργούνται μέσω ηλεκτρονικών πλατφόρμων όπου υπάρχει η διαφάνεια των τιμών προ της παραγγελίας/κλήσης ή ένα ευέλικτο ανώτατο ποσοστιαίο όριο επί της βασικής τιμής των επίσημων κομίστρων κατά τη διάρκεια αιχμής, έξαρσης της ζήτησης ή συγκεκριμένων περιόδων όπου προτεραιότητα έχει η εξυπηρέτηση του κοινού.

## **2. Αρχές για καλύτερες ρυθμίσεις στο νομοθετικό πλαίσιο.**

Οι τεχνολογικές λύσεις έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στις επιβατικές μεταφορές να βελτιώσουν την αστική κινητικότητα για όλους. Ως διαδικτυακή πλατφόρμα επιβατικών μεταφορών, ο ρόλος μας είναι να καταφέρουμε μια ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, επιβάτες και επαγγελματίες οδηγούς, σε πραγματικό χρόνο. Η πλατφόρμα μας ωφελεί τόσο τους οδηγούς όσο και τους επιβάτες. Οι οδηγοί έχουν τον απόλυτο έλεγχο των εργατοωρών τους, προσφέροντάς τους περισσότερες επιλογές για να βρουν πελάτες και μειώνοντας την εξάρτησή τους από πιο παραδοσιακά μέσα (την αναζήτηση πελατών στους δρόμους ή και τις πιάτσες, στην περίπτωση των ταξί). Οι οδηγοί μπορούν να επιλέξουν εάν θα αποδεχτούν ή όχι ένα αίτημα διαδρομής, επιτρέποντάς τους να προγραμματίζουν πιο αποτελεσματικά τον χρόνο οδήγησής τους.

Συμμορφωνόμαστε πάντα με αυτές τις εθνικές απαιτήσεις σε όλες τις χώρες στις οποίες δραστηριοποιούμαστε. Γι' αυτό μπορούμε με υπερηφάνεια να πούμε ότι, μέχρι στιγμής, η Bolt

είναι η κορυφαία πλατφόρμα στον κλάδο του επιβατικών μεταφορών στην Κύπρο και ότι, σύμφωνα με το ισχύον πλαίσιο, συνεργαζόμαστε μόνο με εξουσιοδοτημένους οδηγούς ταξί.

Εντούτοις, πιστεύουμε ότι είναι η κατάλληλη στιγμή για να κάνουμε ένα βήμα μπροστά. Πιστεύουμε ότι η ρύθμιση των ταξί στην Κύπρο προϋπήρχε της εποχής της ψηφιακής οικονομίας και ουσιαστικά εμποδίζει τις πλατφόρμες και τους διαμεσολαβητές να εξυπηρετούν την αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες αστικής κινητικότητας από τους πολίτες και έτσι να λειτουργούν με τρόπο βιώσιμο.

### Αρχή 1: Ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για παρόμοιες υπηρεσίες και οδηγούς

Οι τρέχουσες ρυθμιστικές προσπάθειες επικεντρώνονται μόνο στη πειρατεία και δεν εκμεταλλεύονται τις ευκαιρίες που μπορούν να προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες στα ταξί. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο πιστεύουμε ότι ο κανονισμός θα πρέπει να ενισχύσει τις επιβατικές μεταφορές μέσω διαμεσολαβητικών τεχνολογικών και μη υπηρεσιών, διαφοροποιώντας τις από τις παραδοσιακές υπηρεσίες οδικής κυκλοφορίας.

1. Παραδοσιακές επιβατικές μεταφορές (δρόμο ή και πιάτσα): υπηρεσίες οι οποίες προσφέρονται από ταξί σε επιβάτες που βρίσκονται στο δρόμο ή σε καθορισμένη πιάτσα ταξί. Αυτές οι υπηρεσίες μεταφοράς από το δρόμο ή της πιάτσας συνήθως δεσμεύονται από ρυθμιζόμενες τιμές (είτε καθορισμένες είτε μέγιστες τιμές) που υπολογίζονται μέσω των ταξιμέτρων. Η λογική της ύπαρξης του ταξιμέτρου ήταν πάντοτε η προστασία των επιβατών οι οποίοι δεν γνώριζαν την τιμή του κόστους του δρομολογίου εξαρχής ή τη δομή των παραμέτρων υπολογισμού της τιμής.
2. Booked services, whereby a passenger pre-orders a car through an app, on a website or with a radio dispatch service. These services function as an intermediary between driver and passenger. Drivers can work with multiple ride-hailing apps and dispatch companies to source demand and discretionarily accept or reject the trip request. A fare quotation is offered to consumers upfront, obviating the need for regulated pricing as the passenger is free to shop around and benefits from more choices. Υπηρεσίες με κράτηση, σύμφωνα με τις οποίες ένας επιβάτης προπαραγγέλλει το μεταφορικό του μέσο μέσω μιας εφαρμογής, σε έναν ιστότοπο ή με ραδιοταξί. Αυτές οι υπηρεσίες λειτουργούν ως ενδιάμεσοι μεταξύ οδηγού και επιβάτη. Οι οδηγοί μπορούν να συνεργάζονται με πολλούς ενδιάμεσους (διαμεσολαβητικές υπηρεσίες τεχνολογικές και μη) οι οποίες παρέχουν τη απαραίτητη ζήτηση ώστε να αποδέχονται ή να απορρίπτουν διακριτικά το δρομολόγιο/κλήση. Από την άλλη, οι επιβάτες έχουν ήδη μια ενδεικτική τιμή του δρομολογίου τους και έτσι δεν χρειάζεται η ανάγκη χρήσης του ταξιμέτρου για τον υπολογισμό της τιμής και της ασφάλειας του επιβάτη μια και υπάρχει τόσο η διαφάνεια της τιμής όσο και η ευελιξία να επιλέξει την υπηρεσία που του/της ταιριάζει (όπου υπάρχουν ευέλικτα κόμιστρα) αναλόγως της αμεσότητας που το χρειάζεται, τον τύπο του οχήματος, ή της συγκεκριμένης

υπηρεσίας που αναζητεί (πχ μεταφορά επιβάτη με κατοικίδιο, μεταφορά με υπερπολυτελές όχημα, άμεση μεταφορά βάσει προτεραιότητας, κ.α.). Με λίγα λόγια ο επιβάτης έχει την ελευθερία να επιλέγει βάσει των απαιτήσεων του/της τη δεδομένη στιγμή.

Από την άλλη πλευρά, συμφωνούμε ότι όλοι οι οδηγοί που εκτελούν μια υπηρεσία μεταφοράς για εμπορικούς σκοπούς θα πρέπει να διαθέτουν άδεια. Αυτή η άδεια θα πρέπει να επιτρέπει στους οδηγούς να έχουν πρόσβαση στην αγορά και να καθορίζονται οι απαιτήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες και με ποια δικαιώματα και υποχρεώσεις. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, λόγω του τρέχοντος νομοθετικού πλαισίου δημιουργείται το φαινόμενο της πειρατείας όπου δεν συμμορφώνονται όλες οι πλατφόρμες ή διαμεσολαβητές γεγονός που οδηγεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό.

### **Αρχή 2: Ευέλικτη, διαφανής εκ των προτέρων τιμολόγηση για τους επιβάτες**

Μέσω της χρήσης δεδομένων και αλγορίθμων, τα κόμιστρα μπορούν να ρυθμιστούν με ευελιξία αναλόγως της ζήτησης και προσφοράς, σε πραγματικό χρόνο. Αυτή η «δυναμική τιμολόγηση» είναι το βασικό χαρακτηριστικό των πλατφορμών επιβατικών μεταφορών. Για να υπάρξει πλήρως όφελος από αυτές τις τεχνολογίες, οι εκ των προτέρων κρατήσεις θα πρέπει να είναι δυνατές μέσω μιας ευέλικτης δομής κομίστρων. Η στατική ρύθμιση των κομίστρων, όπως είναι περισσότερο γνωστή σήμερα για τις υπηρεσίες ταξί (μέσω του ταξιμέτρου μόνο), αποτελεί εμπόδιο στις καινοτόμες δυνατότητες κατανομής και τιμολόγησης σε πραγματικό χρόνο των πλατφορμών επιβατικών μεταφορών και στην πραγματικότητα εμποδίζει την ανταγωνιστικότητα των οδηγών ταξί που μπορεί να θέλουν να προσφέρουν υψηλότερη ποιότητα και εξυπηρέτηση από π.χ. χρησιμοποιώντας ένα αυτοκίνητο πολυτελές/πρόσθετα εργαλεία για τις εποπτικές αρχές στο πλαίσιο του νόμου για τον κανονισμό κυκλοφορίας του 1982. λείας premium, κλπ.

### **Αρχή 3: Ευέλικτοι ποσοτικοί περιορισμοί στις άδειες**

Οι σταθεροί ποσοτικοί περιορισμοί στον αριθμό των οδικών χρήσεων αστικών ταξί, δημιουργούν τεχνητή σπανιότητα στην αγορά, περιορίζουν τον ανταγωνισμό με άλλες υπηρεσίες αστικής κινητικότητας, μεκύνουν τα κίνητρα για παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και για καινοτομία και συνεπώς περιορίζουν τις επιλογές των επιβατών και αυξάνουν τις τιμές. Τέτοιοι περιορισμοί δεν επιτρέπουν στις αρχές όσο και τους φορείς, να ανταποκρίνονται δυναμικά στις μεταβαλλόμενες ανάγκες αστικής κινητικότητας των κατοίκων και των τουριστών στην Κύπρο και ταυτόχρονα δημιουργούν συναλλαγές μη καταγεγραμμένες όπου αυξάνουν ακόμη περισσότερο την τιμή της πώλησης της οδικής χρήσης. Αυτή η κατάσταση περιορίζει τους νέους ή και νεότερους οδηγούς από την είσοδο στην αγορά, καθώς η αγορά της οδικής χρήσης είναι εξαιρετικά ακριβή καταστρώντας την μη βιώσιμη, ενώ η αρχική επίσημη αξία της άδειας είναι στην πραγματικότητα 8,54 ευρώ. Εδώ συστήνεται η εισαγωγή επιπλέον οδικών χρήσεων έστω και προσωρινού χρόνου πχ για την περίοδο του καλοκαιριού όπου και υπάρχει έξαρση της ζήτησης λόγω του τουρισμού ο οποίος αυξάνεται χρόνο με τον χρόνο. Επίσης, συστήνεται η νομοθετική ρύθμιση της καταγραφής της συναλλαγής πώλησης των οδικών χρήσεων όπου και μπορεί να μπει και πλαφόν στην αυξητική τάση των τιμών.

### **3. Ρυθμιστικές προτάσεις της Bolt στο πλαίσιο του «Νόμου που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ. 2) του 2019»**

#### **Πρόσθετα εργαλεία για τις εποπτικές αρχές στο πλαίσιο του προτεινόμενου νόμου ως επίσης και λύσεις για υφιστάμενα προβλήματα στον τομέα.**

- Τα αδειούχα οχήματα να έχουν συγκεκριμένο τύπο πινακίδων εγγραφής με συγκεκριμένη αρίθμηση ξεχωριστή από αυτή των κανονικών ιδιωτικών χρήσεων οχημάτων όπου και δεν θα χρειάζεται πλέον η αυτοκόλλητη κορδέλα όπου αναγράφεται ο αριθμός της οδικής χρήσης. Σημειώστε, ότι η απαρχαιωμένη πρακτική της κορδέλας είναι ανούσια μιας και το τύπωμα αυτής δεν είναι από εγκεκριμένους παροχείς ή το επίσημο τυπογραφείο της Δημοκρατίας και έτσι μπορεί να αναπαραχθεί από οποιοδήποτε.
  - Συστήνουμε όπως αυτές οι πινακίδες να επιστρέφονται στις αρχές και να καταστρέφονται αφότου μετατραπεί το όχημα σε ιδιωτικής χρήσης ως επίσης να επιθεωρούνται τα οχήματα στα εγκεκριμένα κέντρα τεχνικών ελέγχων όπου θα ελέγχονται κατά πόσο οι εξοπλισμοί ταξί - ταξίμετρα, ταμπέλες, και ότι άλλο διακριτικό προσδίδει σε όχημα ταξί, έχουν αφαιρεθεί.
- Να γίνει επίσημη πρακτική όπως ελέγχονται τα ταξίμετρα βάσει και της καθιερωμένης περιόδου επιθεώρηση στα εγκεκριμένα κέντρα τεχνικών ελέγχων ως προς τη σωστή λειτουργία αυτών και ιδιαίτερα του υπολογισμού των τιμών.
- Η πρακτική τεχνικών ελέγχου στα εγκεκριμένα κέντρα τεχνικών ελέγχων των οχημάτων ταξί να συμπεριλαμβάνει και το εσωτερικό του οχήματος όσο και του εξωτερικού και να μην συγκεντρώνεται μόνο στην μηχανική τεχνική καταλληλότητα.

#### **ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ:**

- Όσον αφορά τις πινακίδες και τις κορδέλες, έχει έρθει αρκετές φορές στην αντίληψη μας ότι υπάρχουν οχήματα εγγεγραμμένα ως ιδιωτικά αλλά με όλα τα διακριτικά και τους εξοπλισμούς ταξί συμπεριλαμβανομένου πινακίδες και κορδελών τα οποία αν και κάποτε ήταν εγγεγραμμένα ως ταξί, δεν υφίστανται πλέον μιας και η οδική χρήση είχε αφαιρεθεί προ πολλού.



- Όσον αφορά τα ταξίμετρα, έχει επίσης έρθει στην αντίληψή μας ότι αρκετά από αυτά δεν υπολογίζουν σωστά την τιμή μιας και η τελευταία φορά που είχαν επιθεωρηθεί ήταν κατά την εγκατάσταση τους ή μια τυχόν αλλαγής των επίσημων κομίστρων. Αυτό το αναφέρουμε ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι τα ίδια ταξί ενδέχεται να μπορούν να λειτουργούν σε ένα ευέλικτο δυναμικό μοντέλο τιμολόγησης, εάν τους ανατεθούν διαδρομές από μια πλατφόρμα - πιστεύουμε ότι πάντοτε θα υπάρχει η ανάγκη ενός ταξιμέτρου για εκείνες τις διαδρομές που αντλούνται από το δρόμο ή τις πιάτσες, επομένως οι επιβάτες πρέπει να προστατεύονται καθώς δεν έχουν διαφάνεια ως προς την τιμή όπως συμβαίνει με τις πλατφόρμες.

### **Ρύθμιση των ηλεκτρονικών (και μη) διαμεσολαβητών**

**Σύσταση για επιπλέον άρθρο στον Νόμο σχετικά με τη ρύθμιση των διαμεσολαβητών στον τομέα των ταξί:**

- 1) Ως διαμεσολάβηση νοείται η παροχή υπηρεσιών στη σύναψη συμβάσεων αστικών, υπεραστικών και αγροτικών ταξί, όπως ορίζονται στο άρθρο XXXX του νόμου XXXXX, είτε μέσω ραδιοταξί, τηλεφωνικών κέντρων, φυσικών και νομικών προσώπων, εφαρμογών, πλατφόρμων, σελίδων διαδικτύου, κοινωνικών μέσων δικτύωσης και επικοινωνίας ή και κινητών συσκευών.

Ο παρών κανονισμός ισχύει για το φυσικό ή και νομικό πρόσωπο που παρεμβαίνει στη σύναψη υπηρεσιών, το οποίο, στο όνομά του ή για λογαριασμό τρίτου, προσφέρει αυτές τις υπηρεσίες έναντι τιμήματος ή αποζημίωσης και δημιουργεί άμεση επαφή με πιθανούς χρήστες.

- 2) Οι διαμεσολαβητές ή/και οι ιδιοκτήτες στόλων και οι διαχειριστές αυτών, στον τομέα των ταξί πρέπει να συμμορφώνονται με τα ακόλουθα κριτήρια πριν ξεκινήσουν τη λειτουργία τους στην Κυπριακή Δημοκρατία:
  - a) Να είναι νομικό πρόσωπο, με τη μορφή εμπορικής εταιρείας ή νομίμως συσταθέντος συνεταιρισμού.
  - b) Διαθέτει ένα σύστημα τηλεματικής εξυπηρέτησης πελατών που καθιστά δυνατή τη διερεύνηση οποιασδήποτε μεταφορικής υπηρεσίας ή δραστηριότητας μέσω αυτής

- c) Συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις φορολογικής, εργατικής, εμπορικής και προστασίας δεδομένων που καθορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.
  - d) Να διαθέτουν σύστημα επικοινωνίας που επιτρέπει και εγγυάται τη μετάδοση δεδομένων για την ανάθεση υπηρεσιών σε οδηγούς ταξί, είτε με σταθμό ραδιοσυχνοτήτων, είτε με τηλεματικό σύστημα ή άλλα παρόμοια. Σε κάθε περίπτωση, το σύστημα επικοινωνίας πρέπει να συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις απορρήτου και εμπιστευτικότητας που ορίζονται στους κανονισμούς προστασίας δεδομένων. Όλα τα οχήματα μεταφοράς θα πρέπει να διαθέτουν έξυπνη συσκευή παρακολούθησης οδικής συμπεριφοράς οδήγησης GPS, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί όταν οι αρχές ερευνούν περιστατικά και ή προσπαθούν να παρακολουθήσουν το πού βρίσκεται ένα όχημα
  - e) Να έχει τους δικούς της εσωτερικούς κανόνες διαδικασιών που επιτρέπουν στην εταιρεία να εποπτεύει τη δραστηριότητα των χρηστών της, όπως η ανάθεση υπηρεσιών και ο τρόπος πληρωμής. Από την άποψη αυτή, ο διαμεσολαβητής θα πρέπει να συλλέγει τα απαραίτητα έγγραφα ή μητρώα που αφορούν τους εγγεγραμμένους εταίρους της.
- 3) Οι διαμεσολαβητές υπόκεινται σε προηγούμενη επικοινωνία με την Αρχή Αδειοδότησης, η οποία θα εκδώσει άδεια λειτουργίας αφού επαληθεύσει ότι οι διαμεσολαβητές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 2.
- 4) Οι διαμεσολαβητές είναι σε θέση να εφαρμόζουν σταθερά τιμολόγια ή/και να προσφέρουν μεταβλητή τιμολόγηση ανάλογα με την προσφερόμενη υπηρεσία βάσει διαφορετικών κατηγοριών και επιτρέπεται να λειτουργούν ένα δυναμικό μοντέλο τιμολόγησης όπου μπορεί να εξασφαλίσει περισσότερη εξυπηρέτηση (surply) σε ώρες αιχμής όπου η προσφορά (surply) είναι περιορισμένη, εάν υπάρχει προηγούμενη συμφωνία μεταξύ του οδηγού και του πελάτη.
- 5) In general terms, the liability with respect to the quality of the service and the compliance of the Law XXXX / XXXX relies on the medallion holder or the driver. Nevertheless, the intermediary will be also liable in the event a non-authorized driver were operating with the company. Σε γενικές γραμμές, η ευθύνη σχετικά με την ποιότητα της υπηρεσίας και τη συμμόρφωση με τους νόμους βασίζεται στον κάτοχο της οδικής χρήσης ή στον οδηγό. Ωστόσο, ο διαμεσολαβητής πρέπει να είναι επίσης υπεύθυνος σε περίπτωση που κάποιος μη εξουσιοδοτημένος οδηγός συνεργάζεται με την εταιρεία.

## **ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ:**

As said before, we agree with most of the points proposed in this law proposal. Nevertheless, it is key for the regulation to address the root of the problem: the activity of non compliant platforms and intermediaries. We need to address the criteria that these companies must comply with, on top of the liability for operating with illegal drivers, already contemplated at provision 3c in the draft bill.

We aim to go a step further in the modernization of the taxi industry in Cyprus while fighting a shadow market that is currently harming not only the compliant players but the Cypriot economy due to its negative effects on taxing, road safety or touristic activity.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, συμφωνούμε με τα περισσότερα από τα σημεία που προτείνονται σε αυτήν την πρόταση νόμου. Ωστόσο, είναι βασικό για τον κανονισμό να αντιμετωπίσει τη ρίζα του προβλήματος: τη δραστηριότητα μη συμμορφούμενων πλατφορμών και διαμεσολαβητών. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε τα κριτήρια με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται αυτές οι οντότητες, πέραν της ευθύνης για συναλλαγές με παράνομους οδηγούς, που ήδη εξετάζεται βάσει των νέων διατάξεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

Στόχος μας είναι να προχωρήσουμε ένα βήμα παραπέρα στον εκσυγχρονισμό της αγοράς των ταξί στην Κύπρο, ενώ καταπολεμούμε την πειρατική αγορά που βλάπτει επί του παρόντος όχι μόνο τους συμμορφούμενους φορείς αλλά και την κυπριακή οικονομία λόγω των αρνητικών επιπτώσεων της στη φορολογία, την οδική ασφάλεια ή την τουριστική δραστηριότητα.

Ειδικότερα, η παρούσα πρόταση επικεντρώνεται στα εξής:

1. Τη θέσπιση σαφών προϋποθέσεων για τους διαμεσολαβητές στον κλάδο των ταξί, οι οποίοι θα πρέπει να διαθέτουν άδεια λειτουργίας που θα εκδίδεται από το Υπουργείο ή το Τμήμα Οδικών Μεταφορών. Αυτό θα δημιουργήσει ίσους όρους για όλους τους φορείς που δραστηριοποιούνται επί του παρόντος στην Κυπριακή Δημοκρατία.
2. Η εφαρμογή σταθερών κομίστρων ή/και δυναμικής τιμολόγησης για προκαθορισμένες υπηρεσίες εκ των προτέρων συμφωνίας μεταξύ του οδηγού και του επιβάτη. Με την εισαγωγή αυτού του κινήτρου, οι περισσότεροι οδηγοί θα ενθαρρυνθούν να δραστηριοποιούνται στην ρυθμιζόμενη πλευρά της αγοράς, εκμεταλλευόμενοι τις νέες τεχνολογίες που λύνουν την παραδοσιακή ασυμμετρία πληροφοριών όσον αφορά τον ορισμό των κομίστρων.

#### **a. Προσωρινές άδειες οδικών χρήσεων**

**Τροποποίηση των άρθρων σε ότι αφορά τη χορήγηση αδειών ταξί στην Κύπρο.**

*(...) Κατ' εξαίρεση, η αδειοδοτούσα αρχή θα μπορεί να χορηγεί προσωρινές άδειες ταξί με τη διοικητική διαδικασία, βάσει της προηγούμενης αξιολόγησης των κινήτρων και των διακυμάνσεων της ζήτησης. Αυτές οι προσωρινές άδειες θα μπορούσαν να παραχωρηθούν με κλήρωση μόνο σε εγγεγραμμένες εταιρείες που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη δημόσια διοικητική διαδικασία που θα αναπτυχθεί από την Αρχή Αδειοδότησης, που συμμορφώνονται με φορολογικές και εταιρικές υποχρεώσεις.*

#### **ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ:**

Παρά το γεγονός ότι η κυπριακή μακροοικονομία έχει εξελιχθεί πολύ την τελευταία δεκαετία, ο αριθμός των εγκεκριμένων αδειών παραμένει σταθερός. Αυτό έχει βλάψει την ανταγωνιστικότητα όχι μόνο της βιομηχανίας ταξί αλλά και της ακμάζουσας τουριστικής βιομηχανίας.

Υπάρχουν σημαντικά παραδείγματα σε άλλες νησιωτικές αγορές της ΕΕ, όπως η Μάλτα, η Μαδέρα ή οι Βαlearίδες Νήσοι, όπου η ευελιξία των ανώτατων ορίων αδειών έχει αποδειχθεί επιτυχημένο μέτρο για την κάλυψη των αναγκών των πολιτών και των επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων περιόδων, όπως το καλοκαίρι. Υπό αυτή την έννοια, προτείνουμε να συμπεριληφθεί η δυνατότητα της Αδειοδοτούσας Αρχής να εκδίδει πρόσθετες άδειες ως αποτέλεσμα ακριβής ανάλυσης των ροών ζήτησης.

## Παράρτημα: Διεθνές σημείο αναφοράς για ευέλικτα τιμολόγια

### Εισαγωγή

Για μεγάλο χρονικό διάστημα, η ρύθμιση της υπηρεσίας ταξί σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες προέβλεπε περιοριστικά μέτρα όπως η ενοποίηση των τιμών - στις περισσότερες περιπτώσεις με βάση σταθερούς ναύλους που υπολογίζονται μέσω των ταξίμετρων που δεν μπορούσαν να παρεκκλίνουν ούτε να εκπτώθουν - για να διασφαλιστεί η ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης. Η ενοποίηση των τιμών προοριζόταν επίσης ως μία από τις ρυθμιστικές σκοπιμότητες που επέτρεψαν να χαράξει μια διαχωριστική γραμμή μεταξύ της υπηρεσίας ταξί και των ιδιωτικών οχημάτων ενοικίασης (PHV), των οποίων η τιμολόγηση συνήθως δεν ήταν ρυθμισμένη.

Τέτοια μέτρα σχεδιάστηκαν για έναν κόσμο όπου οι οδηγοί ταξί εκτελούσαν εργασία πλήρους απασχόλησης με λίγα τεχνολογικά μέσα για να υποστηρίξουν την καθημερινή τους επιχείρηση. Λειτουργήσαν κυρίως μέσω δρομολογίων, ενώ τα PHV κάλυπταν κυρίως την αγορά προκρατημένων διαδρομών. Ωστόσο, με την εμφάνιση των ψηφιακών πλατφόρμων, ο διαχωρισμός των δύο γίνεται όλο και πιο δύσκολος.

Υπό το πρίσμα αυτό, και με την επέκταση των αστικών περιοχών και την πληθυσμιακή ανάπτυξη στις πόλεις, την ώθηση των τουριστικών ροών καθώς και την εμφάνιση τεχνολογικών πλατφορμών που επιτρέπουν μια πιο αποτελεσματική αντιστοίχιση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς με οδηγούς (το λεγόμενο «*ride-hailing*»), οι κανόνες που είχαν δώσει οι κυβερνήσεις στον εαυτό τους έγιναν όλο και λιγότερο χρήσιμοι για την κάλυψη των ολοένα αυξανόμενων αναγκών κινητικότητας.

Ειδικότερα, όλες οι προαναφερθείσες αλλαγές έχουν καταστήσει το δημόσιο συμφέρον στον τομέα των ταξί ένα χώρο έντασης μεταξύ διαφορετικών συμφερόντων, τα οποία έπρεπε να προστατευθούν και να εξισορροπηθούν: οι χρήστες εύλογα ισχυρίζονται ότι τους προσφέρεται μια υπηρεσία που είναι πάντα διαθέσιμη, υψηλής ποιότητας και με χαμηλό κόστος, ενώ οι οδηγοί ταξί επιδιώκουν να βρουν μια ελάχιστη κερδοφορία στην επαγγελματική τους δραστηριότητα. Επιπλέον, αυτή η ιστορική σχέση χρήστη-οδηγού μετατράπηκε επίσης σε τρίγωνο, με την εμφάνιση του πρόσθετου ενδιαφέροντος πλατφορμών να διενεργούν ως μεσάζοντες μεταξύ χρηστών και οδηγών, οι οποίες νομίμως αναζητούν επαρκή αντιστάθμιση για τον ρόλο τους, ένα μεγάλο μέρος του πρόκειται να επανεπενδυθεί για συνεχείς τεχνολογικές βελτιώσεις.

Σε αυτό το πλαίσιο, ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες έχουν αντιληφθεί τον αρνητικό αντίκτυπο των απαρχαιωμένων κανονισμών στην προστασία των προαναφερθέντων

συμφερόντων και ως εκ τούτου ξεκίνησαν μια διαδικασία εκσυγχρονισμού των τοπικών νόμων εισάγοντας στοιχεία μεγαλύτερης ευελιξίας.

Κάνοντας την υπηρεσία ταξί πιο αποτελεσματική καθώς και ανταγωνιστική έναντι των ιδιωτικών αυτοκινήτων και άλλων επιλογών κινητικότητας, αυτές οι χώρες ενίσχυσαν επίσης τον ρόλο της υπηρεσίας ταξί στις εθνικές στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας και μείωσης της κλιματικής αλλαγής.

Όσον αφορά συγκεκριμένα τη ρύθμιση των ναύλων ταξί, παρακάτω παραθέτουμε παραδείγματα ευέλικτων κανονισμών που εγκρίθηκαν πρόσφατα σε όλη την Ευρώπη.

## 1. Βρυξέλλες

Τον Ιούνιο του 2022, το Κοινοβούλιο της Περιφέρειας των Βρυξελλών εξέδωσε νέο διάταγμα το οποίο, παρά την τήρηση των γενικών αρχών και των βασικών χαρακτηριστικών του κανονισμού του 1995 για την υπηρεσία ταξί, εισήγαγε πιο ευέλικτους κανόνες όσον αφορά την τιμολόγηση: αφενός, τα κόμιστρα εξακολουθούν να ρυθμίζονται από τις αρμόδιες αρχές, αλλά επιτρέπεται επίσης η δυναμική τιμολόγηση όσον αφορά τα προκρατημένα ταξίδια.

Πιο συγκεκριμένα, το διάταγμα παρενέβη στα ακόλουθα σημεία:

- a) **Η διαγραφή της έννοιας του PHV, υπέρ ενός "διευρυμένου" κλάδου ταξί.** Αυτό είναι το κεντρικό σημείο της μεταρρύθμισης, καθώς η έννοια των ιδιωτικών ενοικιαζόμενων οχημάτων εξαφανίστηκε, με βάση τη σκέψη ότι τα PHV, επειδή δεν υπόκεινται σε ιδιαίτερες υποχρεώσεις εξυπηρέτησης, μετατράπηκαν σε πηγή αθέμιτου ανταγωνισμού εις βάρος των οδηγών ταξί, που υπόκεινται σε πολυάριθμες υποχρεώσεις και διοικητικές επιβαρύνσεις. Η διαγραφή της κατηγορίας PHV δημιούργησε χώρο για τη διεύρυνση του κλάδου των ταξί, μέσω της δημιουργίας τριών διαφορετικών κατηγοριών ταξί.
- "Station taxis", μια κατηγορία στην οποία εντάχθηκαν όλα τα υπάρχοντα ταξί, χωρίς διοικητικές διαδικασίες για κίνηση ή απώλεια προνομίων για εταιρείες ταξί και οδηγούς. Τέτοια ταξί συνεχίζουν να λειτουργούν με τον παραδοσιακό τρόπο, δηλαδή με την παραλαβή επιβατών σε πιάτσες και σταθμούς ταξί.
  - "Street taxis", μια κατηγορία που περιλαμβάνει όλα τα ταξί που επιτρέπεται να λειτουργούν μέσω προκράτησης, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων από τα οχήματα που είχαν προηγουμένως εγκριθεί ως PHV. Λάβετε υπόψη ότι ακόμη και τα ταξί που έχουν άδεια ως Station taxis επιτρέπεται

να εκτελούν διαδρομές κατά την κράτηση, επομένως λειτουργούν ως Street taxis για τη συγκεκριμένη διαδρομή και υπόκεινται στον κανονισμό που ισχύει για τα Street taxis.

- "Ceremonial taxis", κατηγορία αφιερωμένη σε υπηρεσίες που παρέχονται με την ευκαιρία ορισμένων εκδηλώσεων, που προσδιορίζονται από την ίδια την Κυβέρνηση, μέσω οχημάτων που προορίζονται για προκαθορισμένο χρόνο τουλάχιστον τριών ωρών.

b) Ο καθορισμός διαφορετικών καθεστώτων τιμολόγησης για καθεμία από τις προαναφερόμενες κατηγορίες ταξί, λαμβάνοντας υπόψη τους διαφορετικούς τρόπους λειτουργίας τους.

- Για την κατηγορία των Station taxis, οι εκτελεστικοί κανονισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης έχουν ορίσει ένα «σύνθετο πάγιο τιμολόγιο ναύλου» που ισχύει για διαδρομές που παρέχονται χωρίς κράτηση (επιπλέον του σταθερού ναύλου που προβλέπεται για την παραλαβή επιβατών και του ελάχιστου ναύλου).
- Για τα Street taxis, η κυβέρνηση δεν καθόρισε σταθερό τιμολόγιο, αλλά μόνο ελάχιστους και μέγιστους ναύλους (επίσης, επιπλέον του σταθερού ναύλου για την παραλαβή επιβατών). Ως εκ τούτου, η τιμή της μονής διαδρομής μπορεί νόμιμα να κυμαίνεται μεταξύ αυτών των ελάχιστων και μέγιστων ορίων για διαδρομές που πραγματοποιούνται κατόπιν προηγούμενης κράτησης μέσω μεσάζοντα (π.χ. κέντρα αποστολής τηλεφώνου).
- Για Ceremonial taxis, υπάρχει προκαθορισμένος ελάχιστος ναύλος 90 ευρώ που καλύπτει τις πρώτες τρεις ώρες της διαδρομής και 30 ευρώ για κάθε επιπλέον ώρα.

## 1. Ολλανδία

Η ρύθμιση της τιμολόγησης των ταξί στην Ολλανδία ορίζει τα κόμιστρα ταξί ως ανώτατα, πράγμα που σημαίνει ότι επιτρέπει την εφαρμογή εκπτώσεων και προσφορών. Επιπλέον, τα ίδια μέγιστα κόμιστρα μπορεί να παρεκκλίνουν και επιτρέπεται ο οδηγός ταξί και ο επιβάτης να συμφωνούν μια σταθερή τιμή η οποία τιμή μπορεί επίσης να είναι υψηλότερη από την τιμή σύμφωνα με το ταξίμετρο. Πιο συγκεκριμένα, ο υψηλότερος ναύλος επιτρέπεται μόνο εάν πριν από τη διαδρομή έχει γίνει αυτή η συμφωνία σταθερής τιμής και ο πελάτης το έχει επιλέξει συνειδητά ο ίδιος.

## **2. Ισπανία**

### **3.1. Μαδρίτη**

Με διάταγμα που εγκρίθηκε τον Οκτώβριο του 2021, η πόλη της Μαδρίτης παρέχει τη δυνατότητα στους οδηγούς ταξί να εφαρμόζουν εκπτώσεις πριν την συμφωνία παροχής της υπηρεσίας. Ο στόχος της τοπικής κυβέρνησης ήταν να παράσχει στα ταξί ένα νέο μέσο για να ανταγωνιστούν τα PHV.

Σύμφωνα με πρόσφατο ψήφισμα της τοπικής αυτοδιοίκησης, από τον Ιανουάριο του 2023 τα ταξί μπορούν να εφαρμόζουν έκπτωση 15% κατ' ανώτατο όριο για προκαθορισμένες υπηρεσίες (εκτός από αυτές που ζητούνται σε αεροδρόμια και σιδηροδρομικούς σταθμούς). Αυτή η έκπτωση βασίζεται στην εκτιμώμενη τιμή σύμφωνα με τα ρυθμιζόμενα κόμιστρα και όχι στο ταξίμετρο (το οποίο είναι απενεργοποιημένο σε αυτές τις περιπτώσεις).

Παράλληλα, η Περιφερειακή Κυβέρνηση συντάσσει κανονισμό που θα απελευθερώνει το ωράριο εργασίας για τα ταξί, προσθέτοντας περισσότερο δυναμικό οδηγών στην αγορά.

### **3.2. Ανδαλουσία**

Η περιφερειακή κυβέρνηση της Ανδαλουσίας ενέκρινε πρόσφατα μια τροποποίηση στη νομοθεσία για τα ταξί μέσω της οποίας μπορούν να εφαρμόζονται δωρεάν και σταθερά κόμιστρα για υπηρεσίες που είχαν προηγουμένως συναφθεί μέσω τηλεματικών διαδικασιών, όπως πλατφόρμες, έτσι ώστε οι χρήστες να μπορούν να γνωρίζουν εκ των προτέρων τον μέγιστο ναύλο που θα πληρώσουν στο τέλος του ταξιδιού. Αυτή η δωρεάν σταθερή χρέωση προσφέρεται ανεξάρτητα από τους επίσημους ναύλους αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει το εκτιμώμενο βάσει των ρυθμιζόμενων.

## **3. Πορτογαλία**

Το πορτογαλικό ρυθμιστικό πλαίσιο επιτρέπει τη δυνατότητα στα ταξί να ορίζουν διαφορετικές τιμές από τις ρυθμιζόμενες, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των πλατφορμών μεταφοράς και των οδηγών ταξί. Η συμφωνία πρέπει να συναφθεί εγγράφως και για περίοδο όχι μικρότερη των 30 ημερών. Επομένως, ο οδηγός ταξί που λειτουργεί βάσει αυτής της επιλογής δεν χρησιμοποιεί το ταξίμετρο για να καθορίσει την τιμή της διαδρομής. Αυτή η λύση επιτρέπει επίσης την εφαρμογή της εκ των προτέρων τιμολόγησης, δηλαδή μιας προκαθορισμένης τιμής που συμφωνείται με τον πελάτη πριν από τη διαδρομή.



#### 4.1. Μαδέρα

Με βάση τα παραπάνω, πέρυσι η Bolt ξεκίνησε μια συνεργασία με μια από τις κύριες ενώσεις ταξί στο νησί της Μαδέρα, την Taxigram, προκειμένου να προσθέσει προσφορά στον μειωμένο αριθμό των αδειών PHV που εκδόθηκαν. Σύμφωνα με αυτό το εθνικό πλαίσιο, η συμφωνία στη Μαδέρα επιτρέπει στον οδηγό ταξί να αποφασίσει πώς να εργαστεί μέσω της εφαρμογής μας, σύμφωνα με τις δύο ακόλουθες διαφορετικές ρυθμίσεις:

1. Επιλέγοντας εκ των προτέρων να εργαστεί σύμφωνα με τα τοπικά κόμιστρα που ορίζει ο δήμος
2. Επιλέγοντας εκ των προτέρων να εργαστεί με τα κόμιστρα της Bolt για οχήματα PHV

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να τονιστεί είναι ότι, παρά το γεγονός ότι τα οχήματα PHV (TVDE) στην Πορτογαλία δεν μπορούν να φέρουν οποιαδήποτε διαφημιστικά αυτοκόλλητα, ενώ τα εγγεγραμμένα ταξί μπορούν.

#### 4. Μάλτα

Τον Σεπτέμβριο του 2019, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών της Μάλτας ξεκίνησε μία προσπάθεια για να μεταρρυθμίσει τις επιβατικές μεταφορές έτσι ούτως ώστε η πρόσβαση στον κλάδο των επιβατικών μεταφορών να είναι πιο ευέλικτος όπως και της δημιουργίας μια μικροοικονομίας με την εισαγωγή ειδικής αδειοδότησης σε φορείς μηχανοκίνητων υπηρεσιών ως επαγγελματικοί οδικοί μεταφορείς επιβατών που τους επέτρεπε το νομικό πλαίσιο να δραστηριοποιούνται στον τομέα των επιβατικών μεταφορών μέσω πλατφόρμων με οδηγούς με και οχήματα υπό ενοικίαση ή μίσθωση έτσι εξυπηρετώντας επιπλέον επιβάτες και μεγαλώνοντας ακόμη περισσότερο την αγορά των επιβατικών μεταφορών με τις επιπλέον υπηρεσίες. Οι κύριοι στόχοι αυτής της μεταρρύθμισης είχαν σκοπό να εξηχρονιστεί το νομικό πλαίσιο ούτως ώστε να ανταποκρίνεται στις γρήγορα μεταβαλλόμενες παγκόσμιες τάσεις με την πρόνοια αυτού του είδους υπηρεσιών μεταφορών, αναβαθμίζοντας την ποιότητα αυτών των υπηρεσιών, όπως επίσης για να εισαχθούν σταθεροί και εφαρμόσιμοι κανονισμοί για το συμφέρον των επιβατών και των ενοικιαστών που χρησιμοποιούν αυτές τις υπηρεσίες.

Μία νέα σειρά κανονισμών συντάχθηκε και στη συνέχεια δημοσιεύτηκε μέσω της Νομικής Ανακοίνωσης 366 του 2020. Οι νέοι ενοποιημένοι κανονισμοί περιλαμβάνουν δύο ξεχωριστές ενότητες, το ένα που διέπει τις υπηρεσίες ελαφρών μεταφορών επιβατών και το άλλο διέπει τις υπηρεσίες ενοικίασης οχημάτων. Ταυτόχρονα, ρυθμίζονται και οι ενδιαμέσοι πάροχοι (μεσάζοντες) υπηρεσιών μεταφορών (πλατφόρμες επιβατικών μεταφορών) που προσφέρουν παγκοσμιοποιημένες υπηρεσίες

**βασισμένες στο Διαδίκτυο για την παροχή υπηρεσιών ελαφρών μεταφορών επιβατών. Αυτό δημιουργεί ένα σταθερό και διαφανές σύστημα που παρέχει στις αρχές σαφή και αποτελεσματικά εργαλεία επιβολής για την καταπολέμηση της πειρατείας στον τομέα των ταξί και των επιβατικών μεταφορών.**

6

**Christina Kallenou**

---

**From:** Alex Sar <saridisalexios@gmail.com>  
**Sent:** Τρίτη, 6 Ιουνίου 2023 4:43 πμ  
**To:** asiamas@rtd.mcw.gov.cy  
**Subject:** Πειρατικά ταξί

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Καλημέρα σας

Όσον αφορά το Προσχέδιο Νομοσχεδίου για τα πειρατικά ταξί...

Θα πρέπει να φτιαχτεί μια ομάδα ατομών από το τμήμα Οδικών Μεταφορών που να ασχολείται μόνο με αυτό...

Πχ όπως υπάρχει ελεγκτής εισιτηρίων στα λεωφορεία κάτι παρόμοιο.

Ευχαριστώ πολύ

Αλέξης

Τηλ 96860675



**Christina Kallenou**

---

**From:** panic130979 <panic130979@gmail.com>  
**Sent:** Πέμπτη, 8 Ιουνίου 2023 12:39 πμ  
**To:** Antonis Siamas  
**Subject:** Οι παράνομοι των παράνομων.  
**Attachments:** IMG-b27fe19fd68ee33752775b18dfe2ebfe-V.jpg

**CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.**

Καταρχάς πριν να πιάσετε τους παράνομους που καμνουν κούρσες με τα ιδιωτικά να πιάσετε αυτούς που κατέχουν Α.Ο.Χ και δεν έχουν ΚΑΜΙΑ σχέση με το επάγγελμα του οδηγού ταξί τζίε να δοθούν σε αυτούς που ασκούν ΜΟΝΟ τούτο το επάγγελμα. Γίνεται να έχουν Α.Ο.Χ επειδή τις είχαν οι πατεράδες τους να τις έχουν και οι δουλειές τους να είναι άλλες τζίε να τις νοικιάζουν? Η νομοθεσία τι λέει? Στο τέλος θα γίνουμε και εμείς που ασκούμε ΜΟΝΟ τούτο το επάγγελμα παράνομοι με τα ιδιωτικά γιατί σαν υπάλληλος με 16-17 ώρες για να βγει μεροκάματο είναι επικίνδυνο τζίε μας στερεί από την προσωπική μας ζωή.

Στάλθηκε από το Galaxy μου



## ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων

### Πρόσκληση για Απόψεις – ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

**«Νόμος που τροποποιεί τους περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμους του 1982 μέχρι (Αρ. 2) του 2019»**

**Προσθήκη νέου άρθρου 23Α – Επιβολή διοικητικού προστίμου για παράνομη μεταφορά επιβατών από μη οδικά ως ταξί οχήματα – καταπολέμηση «πιερατζιάς»**

Το προσχέδιο αυτό τίθεται στις 10/05/2023 για απόψεις από κάθε ενδιαφερόμενο.

Πρόσκληση για απόψεις αποστάληκε σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που είναι σε γνώση του Τμήματος Οδικών Μεταφορών και δημοσιοποιείται στο διαδίκτυο στη διεύθυνση **ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - Ανακοινώσεις (mcm.gov.cy)** για σκοπούς πρόσβασης και κατάθεσης απόψεων από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται.

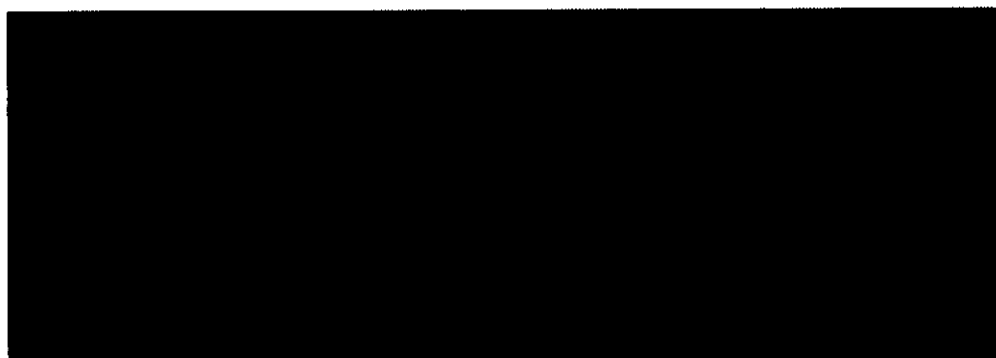
Σχετικά με το θέμα, σημειώνονται τα ακόλουθα:

1. Ο τομέας της μεταφοράς επιβατών με ταξί, αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια σοβαρό πρόβλημα από την παράνομη και αθέμιτη πρακτική μεταφοράς επιβατών από μη οδικούς, δηλαδή με τη χρήση οχημάτων για τα οποία δεν υπάρχει άδεια οδικής χρήσης «ταξί», κατά παράβαση του εδαφίου (1) του άρθρου 5 του υπό αναφορά Νόμου.
2. Το πρόβλημα οξύνθηκε τα τελευταία χρόνια, σε βαθμό που διακυβεύεται η ύπαρξη και λειτουργία του τομέα, όπως λειτουργεί και ρυθμίζεται με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία και πρακτική.
3. Παρατηρείται ότι, χρησιμοποιούνται ιδιωτικά οχήματα ή οχήματα με άδεια 'Ε' έκτακτων γραμμών ή οχήματα ενοικίασης («Ζ») για σκοπούς μεταφοράς επιβατών, ουσιαστικά «με μίσθωση».
4. Για σκοπούς καταπολέμησης της πιο πάνω παρανομίας και αθέμιτης πρακτικής, κρίθηκε ορθό από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του τομέα, να ετοιμαστεί τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας, ώστε να προβλεφθεί διαδικασία επιβολής διοικητικού προστίμου όταν διαπιστώνεται τέτοιου είδους παρανομία, αφενός για να προβλεφθούν αυστηρές, αποτρεπτικές παντός και αφετέρου για να υπάρξει το χαρακτηριστικό της αμεσότητας της ποινής, για σκοπούς αποτελεσματικότητας.
5. Ενόψει των πιο πάνω, έχει ετοιμαστεί το συνημμένο προσχέδιο Νομοσχεδίου και παρακαλούνται οι ενδιαφερόμενοι να αποστείλουν τις απόψεις τους, εφόσον το επιθυμούν, το αργότερο μέχρι τις 6/06/2023, ηλεκτρονικά, με τηλεμοιότυπο ή ταχυδρομικώς, χρησιμοποιώντας τις πιο κάτω διευθύνσεις:

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: [asiames@tid.mcm.gov.cy](mailto:asiames@tid.mcm.gov.cy)

Τηλεμοιότυπο: 22354030

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Τμήμα Οδικών Μεταφορών  
1425 Λευκωσία





## ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

### Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 7/12/2023

#### Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023».

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 1419/2023).

1. Το Συμβούλιο αποφάσισε:
  - α) Να εγκρίνει το νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς (Τροποποιητικός) Νόμος του 2023», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα Ι.
  - β) Να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων:
    - i) Να καταθέσει το πιο πάνω νομοσχέδιο στη Βουλή των Αντιπροσώπων, για ψήφισή του σε Νόμο.
    - ii) Να επιφέρει στο εν λόγω νομοσχέδιο οποιεσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής του στη Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της ψήφισής του, άνευ επαναφοράς του στο Συμβούλιο.
2. Σκοπός του πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί το σοβαρό πρόβλημα της μεταφοράς επιβατών με μίσθωση ή με αμοιβή από μη αδειούχους επαγγελματίες οδηγούς ταξί, καθώς και της παράνομης και αθέμιτης πρακτικής διαφήμισης και προσφοράς της εν λόγω μεταφοράς από



## ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

### **Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 7/12/2023**

τουριστικά γραφεία, διαχειριστές ηλεκτρονικών πλατφόρμων και εφαρμογών.

**Πηνελόπη Παπαβασιλείου**  
**ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**  
**ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**