



## **Τάσεις και προοπτικές του κλάδου μισθώσεων αυτοκινήτων – Συμπεράσματα μελέτης**

*Το παρόν κείμενο αποτελεί σύνοψη των βασικών συμπερασμάτων της μελέτης*

*«Τάσεις και προοπτικές του κλάδου μισθώσεων αυτοκινήτων»*

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανακλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του ΙΟΒΕ.

### **Ερευνητική Ομάδα**

Γρηγόρης Παύλου, Ερευνητικός Συνεργάτης ΙΟΒΕ

Ηλίας Ντεμιάν, Επικεφαλής μονάδας περιβαλλοντικών οικονομικών ΙΟΒΕ

### **Συντονισμός**

Νίκος Βέττας, Γενικός Διευθυντής του ΙΟΒΕ και Καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Οι ερευνητές επιθυμούν να ευχαριστήσουν τον Σύνδεσμο Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΤΕΕΑΕ) και ιδιαίτερα τον Πρόεδρο κ. Ανδρέα Ταπραντζή, τον τέως Πρόεδρο κ. Δημήτρη Μαγγιώρο, τη Διευθύντρια κα Μάρβα Βιδάλη και όλα τα μέλη του Δ.Σ. του Συνδέσμου για τις εύστοχες επισημάνσεις τους που βοήθησαν στη βελτίωση τμημάτων της μελέτης. Ευχαριστίες οφείλονται επίσης στις εταιρείες μέλη του ΣΤΕΕΑΕ για τη συνεισφορά τους με σημαντικά στοιχεία για την ολοκλήρωση της μελέτης. Κάθε ενδεχόμενο λάθος ή παράλειψη βαρύνει αποκλειστικά τους συγγραφείς.

Η μελέτη υλοποιήθηκε με τη στήριξη του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΤΕΕΑΕ).



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΩΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) είναι ιδιωτικός, μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής, ερευνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1975 με δύο σκοπούς: αφενός να προωθεί την επιστημονική έρευνα για τα τρέχοντα και αναδυόμενα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου να παρέχει αντικειμενική πληροφόρηση και να διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες είναι χρήσιμες στη διαμόρφωση πολιτικής.

Copyright © 2024 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

**Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)**

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

Τηλ.: 210 9211200-10, Fax: 210 9228130 & 210 9233977

E-mail: [info@iobe.gr](mailto:info@iobe.gr)- URL: <http://www.iobe.gr>

## Περιεχόμενα

<b>ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b> .....	<b>4</b>
<b>1</b> <b>Εισαγωγή</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b> <b>Διαρθρωτικά Στοιχεία Κλάδου Μισθώσεων Οχημάτων</b> .....	<b>7</b>
2.1 <i>Βραχυχρόνια μίσθωση</i> .....	10
2.2 <i>Μακροχρόνια μίσθωση (λειτουργική μίσθωση)</i> .....	13
2.3 <i>Μίσθωση επαγγελματικών οχημάτων</i> .....	17
<b>3</b> <b>Εκτίμηση αποτυπώματος του κλάδου μίσθωσης οχημάτων</b> .....	<b>19</b>
<b>4</b> <b>Θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο</b> .....	<b>19</b>
<b>5</b> <b>Κίνδυνοι και Προκλήσεις Κλάδου Μισθώσεων Οχημάτων</b> .....	<b>21</b>

## Πίνακας Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1. Εταιρικές Πωλήσεις Επιβατικών και μερίδιο στο σύνολο των πωλήσεων .....	6
Διάγραμμα 2. Κύκλος εργασιών και αριθμός απασχολούμενων κλάδου μισθώσεων οχημάτων .....	8
Διάγραμμα 3. Στόλος εταιρειών εκμίσθωσης οχημάτων .....	9
Διάγραμμα 4. Γεωγραφική κατανομή επιχειρήσεων ενοικίασης οχημάτων .....	10
Διάγραμμα 5. Στόλος βραχυχρόνιας ενοικίασης αυτοκινήτων .....	11
Διάγραμμα 6. Διάρθρωση στόλου Βραχυχρόνιας Μίσθωσης .....	11
Διάγραμμα 7. Αριθμός επισκεπτών με κριτήριο το μέσο μεταφοράς και εποχικότητα ροών και εισπράξεων	12
Διάγραμμα 8. Στόλος μακροχρόνιων μισθώσεων αυτοκινήτων και μέση ηλικία. ....	14
Διάγραμμα 9. Διάρθρωση στόλου Μακροχρόνιας Μίσθωσης .....	14
Διάγραμμα 10. Εξέλιξη βασικών παραγόντων οικονομίας .....	16
Διάγραμμα 11. Κατανομή στόλου επιβατικών με βάση την ηλικία, ανά χώρα, 2022 .....	17
Διάγραμμα 12. Στόλος μακροχρόνιων μισθώσεων αυτοκινήτων (επαγγελματικά) - διάρθρωση .....	18
Διάγραμμα 13. Επίδραση στο ΑΕΠ και στην απασχόληση από τη δραστηριότητα επιχειρήσεων μισθώσεων οχημάτων, 2022 .....	19

## ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### Διαρθρωτικά στοιχεία Κλάδου

- **2,4 χιλ. επιχειρήσεις (νομικές οντότητες)** - 8,1 χιλ. επιχειρήσεις στο δίκτυο
- **€1,4 δισεκ.** ο κύκλος εργασιών το 2022 (εκτίμηση 2023: €1,7 δισεκ.)
- **8,3 χιλ.** άτομα απασχόληση (μέσος όρος έτους), (εκτίμηση 2023: 9,8 χιλ.)
- Στόλος οχημάτων: **280 χιλ.** οχήματα με μέση ηλικία 2,9 έτη

### Αποτύπωμα στην οικονομία

- **€1,3 δισεκ.** η συνολική συμμετοχή στο ΑΕΠ
- **14,6 χιλ.** θέσεις πλήρους απασχόλησης σε όλη την οικονομία

### Βραχυχρόνια Μίσθωση

- **€485 εκατ.** κύκλος εργασιών το 2022 (εκτίμηση 2023: €577 εκατ.).
- Στόλος: **105 χιλ.** οχήματα
- **3,1 έτη** η μέση ηλικία
- **56,5%** με κυβισμό 1.000-1.500 cc
- **50%** οχήματα βενζίνης | **31%** diesel | **14%** υβριδικά-plugin | **2%** ηλεκτρικά

### Μακροχρόνια Μίσθωση

- **€860 εκατ.** κύκλος εργασιών το 2022 (εκτίμηση 2023: €1,0 δισεκ.).
- Στόλος: **175 χιλ.** οχήματα
- **2,6 έτη** η μέση ηλικία
- **63,0%** με κυβισμό 1.000-1.500 cc
- **32,5%** οχήματα βενζίνης | **32,7%** diesel | **34,8%** υβριδικά-plugin ή ηλεκτρικά

### Μίσθωση επαγγελματικών οχημάτων\*

- **€59 εκατ.** κύκλος εργασιών το 2022 (εκτίμηση 2023: €70 εκατ.).
- Στόλος: **16 χιλ.** οχήματα (κυρίως ελαφρά επαγγελματικά - LCV)
- **4 έτη** η μέση ηλικία
- **56,0%** με κυβισμό 1.000-1.500 cc
- **91,5%** diesel | **7,0%** ηλεκτρικά

\*Τα οχήματα στόλου στην κατηγορία της μίσθωσης επαγγελματικών οχημάτων περιλαμβάνονται ήδη στον στόλο μακροχρόνιας ή και βραχυχρόνιας μίσθωσης.

## 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

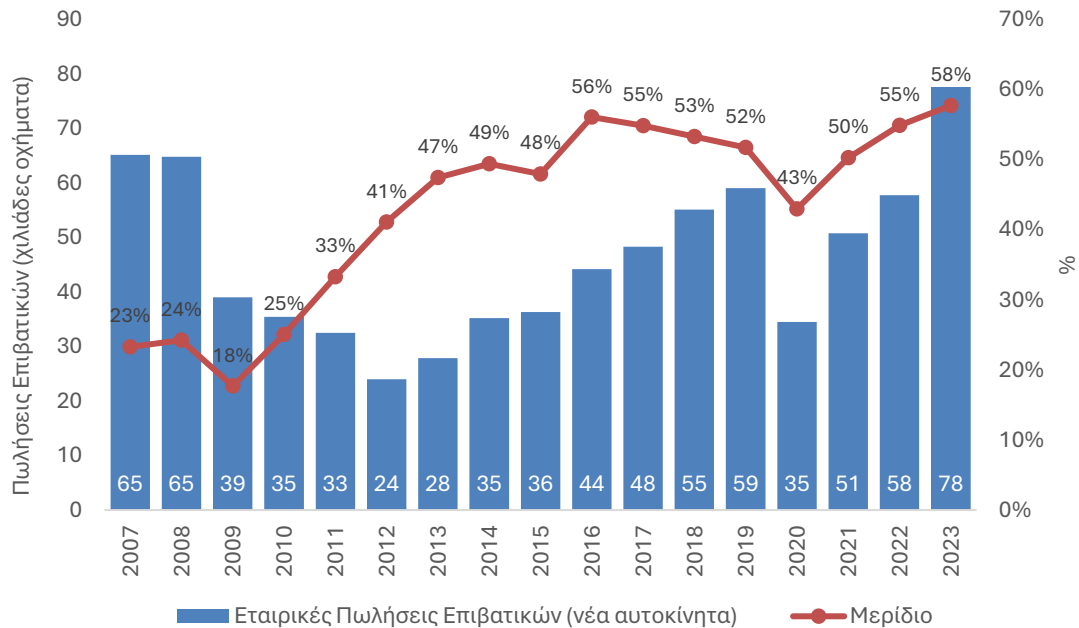
---

Οι βραχυχρόνιες και οι μακροχρόνιες μισθώσεις οχημάτων στην Ελλάδα αποτελούν έναν σημαντικό κλάδο με διασυνδέσεις και επιδράσεις σε διάφορα και σημαντικά τμήματα της ελληνικής οικονομίας. Οι **βραχυχρόνιες μισθώσεις οχημάτων**, πιο γνωστές ως «Rent a Car», αναφέρονται στη μίσθωση οχήματος για σύντομο χρονικό διάστημα (ημερών ή εβδομάδων), και απευθύνονται κυρίως σε επισκέπτες από άλλες χώρες ή πόλεις, είτε για επαγγελματικούς λόγους είτε για ψυχαγωγία (τουρισμός). Η **μακροχρόνια λειτουργική μίσθωση (operating leasing)** αυτοκινήτου αναφέρεται στην ενοικίαση αυτοκινήτου για μακρύ χρονικό διάστημα, που διαρκεί συνήθως από 12 μήνες και περισσότερο. Σημειώνεται, ότι η επαναλαμβανόμενη μηνιαία μίσθωση ακόμα και αν υπερβαίνει τους 12 μήνες θεωρείται ως βραχυχρόνια μίσθωση.

Οι μισθώσεις οχημάτων ανά κατηγορία στοχεύουν σε διαφορετικές ανάγκες, αλλά συνολικά ευνοούν τη **γρήγορη αντικατάσταση του στόλου οχημάτων**, συμβάλλοντας στη μείωση του μέσου όρου ηλικίας του επιβαρυμένου στόλου στην Ελλάδα, στην εισαγωγή νέων οχημάτων με **μειωμένες εκπομπές αερίων** και **σύγχρονα συστήματα ασφάλειας**, βοηθώντας και στη **μείωση των ατυχημάτων**. Ειδικότερα, οι βραχυχρόνιες μισθώσεις (rent-a-car) υποστηρίζουν κρίσιμα την ποιότητα του εγχώριου **τουριστικού προϊόντος**, καθώς και την οδική ασφάλεια, ενώ οι μακροχρόνιες μισθώσεις και οι σχετικές υπηρεσίες που προσφέρονται, βοηθούν επιχειρήσεις και ιδιώτες στην καλύτερη διαχείριση του κόστους και των δαπανών τους.

Ο κλάδος μισθώσεων οχημάτων αποτελεί έναν σημαντικό κρίκο σε μια μεγάλη αλυσίδα αξίας που ενσωματώνει τις πωλήσεις οχημάτων, τον ασφαλιστικό κλάδο, τα συνεργεία και τα καταστήματα πώλησης ανταλλακτικών αυτοκινήτων, τα πρατήρια βενζίνης, αλλά και τον τουριστικό τομέα. Τα μεγέθη των κλάδων που επηρεάζονται από τον κλάδο μισθώσεων είναι περίπου **57 χιλ. επιχειρήσεις** συνολικά, **€22,1 δισεκ. κύκλος εργασιών** και **255 χιλ. εργαζόμενοι**, ενώ ιδιαίτερη επίδραση καταγράφεται στον κλάδο πώλησης και επισκευής οχημάτων μέσω των εταιρικών πωλήσεων οι οποίες αποτελούν πλέον το 58% των συνολικών πωλήσεων επιβατικών.

**Διάγραμμα 1. Εταιρικές Πωλήσεις Επιβατικών και μερίδιο στο σύνολο των πωλήσεων**



**Πηγή:** ΣΕΑΑ

Παρά τις προκλήσεις στο εγχώριο οικονομικό περιβάλλον, ο κλάδος επέδειξε τα τελευταία χρόνια θετική δυναμική. Αυτή σχετίζεται σε σημαντικό βαθμό με την αύξηση των ροών τουριστών και την επέκταση της τουριστικής περιόδου, καθώς μετά την πτώση που προκάλεσε η πανδημία το 2020, τα μεγέθη του τουρισμού ανέκαμψαν ισχυρά μέχρι και το 2023. Οι περισσότερες εταιρείες του κλάδου μετά το 2020 επικεντρώθηκαν στη μείωση του κόστους λειτουργίας, διατηρώντας όμως το δίκτυο τους, προσαρμόζοντας αντίστοιχα το πλάνο αγοράς νέων αυτοκινήτων.

Στον κλάδο δραστηριοποιούνται τόσο **μεγάλες επιχειρήσεις**, με δραστηριότητα στην εγχώρια αγορά αλλά και με παρουσία στο εξωτερικό, ενισχύοντας και την εξωστρέφεια του κλάδου και της οικονομίας, όσο και πολλές μικρές επιχειρήσεις, κυρίως λόγω του κατακερματισμού που καταγράφεται στον κλάδο βραχυχρόνιων μισθώσεων λόγω τουρισμού, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να είναι έντονος τόσο στις μεγάλες επιχειρήσεις, όσο και στις μικρότερες. Σε **ευρωπαϊκό επίπεδο**, ο κύκλος εργασιών του κλάδου μισθώσεων έφτασε τα €276,6 δισεκ., το 2021, με αύξηση κατά 15,1% στα επιβατικά και κατά 19,8% στα επαγγελματικά, ενώ οι εταιρείες μίσθωσης προέβησαν σε αγορά 8,8 εκατ. επιβατικών αυτοκινήτων. Η αύξηση αυτή ήρθε μετά την πτώση του 2020 λόγω πανδημίας κατά 14,1%.

## 2 ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΜΙΣΘΩΣΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ<sup>1</sup>

Στον πυρήνα του κλάδου μίσθωσης οχημάτων δραστηριοποιούνται 2,4 χιλ. επιχειρήσεις<sup>2</sup> (2022), με ανοδική πορεία από το 2013, έχοντας σχεδόν διπλασιαστεί. Σημειώνεται ότι ο αριθμός των επιχειρήσεων προέρχεται κυρίως από διοικητικές πηγές, εμφανίζοντας τον αριθμό των νομικών μονάδων και όχι απαραίτητα το συνολικό δίκτυο των επιχειρήσεων του κλάδου μισθώσεων. Έτσι μια νομική οντότητα μπορεί να περιλαμβάνει πολλά περισσότερα σημεία ως δίκτυο. Ένα μεγάλο μέρος του δικτύου των επιχειρήσεων μισθώσεων οχημάτων αφορά κυρίως τις επιχειρήσεις βραχυχρόνιας μίσθωσης, λόγω του τουριστικού προϊόντος, παρουσιάζοντας έναν μεγάλο αριθμό επιχειρηματικών μονάδων, χωρίς ωστόσο να αποτελούν χωριστές νομικές οντότητες. Με βάση τα στοιχεία από το Υπουργείο Τουρισμού και το τμήμα Μητρώου Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΜΗ.Τ.Ε.) (Ιούλιος 2023) οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης οχημάτων χωρίς οδηγό προσεγγίζουν τις 8.113 πανελλαδικά, συνεπώς θα μπορούσε να εκτιμηθεί ο αριθμός αυτός ως το συνολικό δίκτυο. Η διαφορά μεταξύ αριθμού νομικών μονάδων και σημείων, έχει σημασία στην καταγραφή του κλάδου, ενώ επεκτείνεται και στον πραγματικό αριθμό απασχολούμενων.

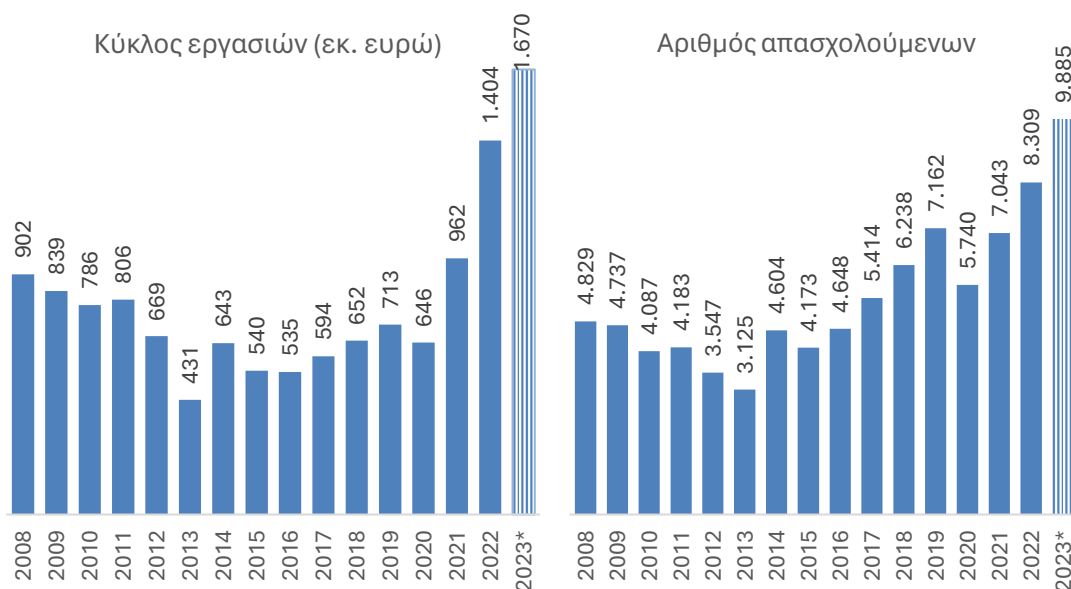
Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε στα **€1,4 δισεκ.** το 2022, με εκτίμηση για €1,7 δισεκ. το 2023. Η **απασχόληση** του κλάδου φτάνει τους 8,3 χιλ. εργαζόμενους το 2022 και 9,9 χιλ. για το 2023, με τον αριθμό να υποεκτιμάται, καθώς πολλές επιχειρήσεις κυρίως βραχυχρόνιας μίσθωσης δηλώνουν ως δευτερεύουσα δραστηριότητα την ενοικίαση, ενώ και λόγω εποχικής δραστηριότητας ένας μεγάλος αριθμός των εργαζομένων του κλάδου εντοπίζεται τους καλοκαιρινούς μήνες. Η **προστιθέμενη αξία** που δημιουργούν οι επιχειρήσεις του κλάδου μισθώσεων οχημάτων προσέγγισε τα €724,3 εκατ. το 2022, με σημαντική ανάκαμψη έπειτα από την υποχώρηση του 2020, ενώ οι **επενδύσεις** οι οποίες

<sup>1</sup> Στα στοιχεία του κλάδου μισθώσεων περιλαμβάνονται οι κλάδοι με βάση τη Στατιστική Ταξινόμηση Nace Rev.2 77.11 (Ενοικίαση και εκμίσθωση αυτοκινήτων και ελαφρών μηχανοκίνητων οχημάτων) και 77.12 (Ενοικίαση και εκμίσθωση φορτηγών). Στα παραπάνω δεν περιλαμβάνονται στοιχεία για τη δραστηριότητα ενοικίασης ή μίσθωσης (leasing) αυτοκινήτων ή ελαφρών μηχανοκίνητων οχημάτων **με οδηγό** που ανήκουν στον κλάδο 49.32, χωρίς διαθέσιμα στοιχεία.

<sup>2</sup> Τα στοιχεία που αναλύονται προέρχονται από το Στατιστικό Μητρώο Επιχειρήσεων της ΕΛΣΤΑΤ που δημοσιεύεται και στην Eurostat (Structural Business Statistics – SBS). Με βάση το μεθοδολογικό πλαίσιο της έρευνας αυτής από την ΕΛΣΤΑΤ, σημειώνεται ότι τα στοιχεία βασίζονται σε διοικητικές πηγές, συνεπώς η ακρίβεια και η αξιοπιστία των στοιχείων εξαρτάται από την ακρίβεια των στοιχείων αυτών, τα οποία παρέχονται από τις πηγές. Από τις διαθέσιμες πηγές επιλέγονται εκείνες που πληρούν κατά κανόνα αυτά τα χαρακτηριστικά. Επίσης σημειώνεται ότι η απασχόληση δεν καταγράφεται σε όλες τις μονάδες, άρα σημειώνεται μια υποεκτίμηση του συνολικού αριθμού απασχολούμενων. Σύμφωνα με το Στατιστικό Μητρώο Επιχειρήσεων (SBS) Επιχείρηση θεωρείται μια νομική οντότητα που είναι και οργανωτική μονάδα παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών, η οποία διαθέτει ορισμένο βαθμό αυτονομίας επίπεδο λήψης αποφάσεων, κυρίως, όσον αφορά τη διάθεση των τρεχόντων πόρων της. Μια επιχείρηση μπορεί να ασκεί μια ή περισσότερες δραστηριότητες, σε έναν ή περισσότερους τόπους, και μπορεί να αποτελείται από μια μόνο νομική μονάδα ή τον μικρότερο συνδυασμό νομικών μονάδων.

συνδέονται άμεσα με την αγορά οχημάτων προσεγγίζουν τα €280 εκατ. το 2022. Και στο σκέλος των επενδύσεων εκτιμάται ότι το πραγματικό επίπεδο επενδυτικής δραστηριότητας είναι μεγαλύτερο, όπου με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία των εταιρειών εκτιμώνται σε πάνω από €500 εκ. το 2022.

## Διάγραμμα 2. Κύκλος εργασιών και αριθμός απασχολούμενων κλάδου μισθώσεων οχημάτων



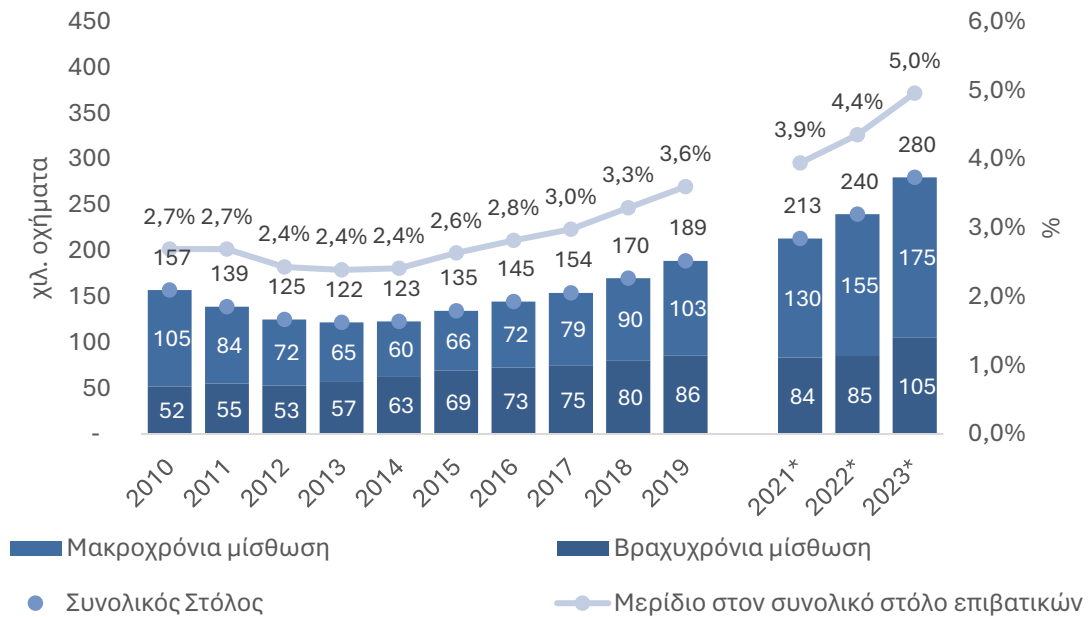
Πηγή: Eurostat, SBS, \* εκτίμηση

Σε **περιφερειακό επίπεδο**, τα 2/3 του αριθμού των επιχειρήσεων, το 90% του κύκλου εργασιών και το 75% της απασχόλησης του κλάδου εντοπίζεται στις περιφέρειες Αττικής, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης.

Ο **συνολικός στόλος** που διαχειρίζονται οι εταιρείες εκμίσθωσης οχημάτων όλων των κατηγοριών (βραχυχρόνιες, μακροχρόνιες, επαγγελματικά) προσεγγίζει τα 280 χιλ. οχήματα το 2023, με ανοδική τάση τα τελευταία έτη. Ο στόλος αντιστοιχεί στο 5,0% του συνολικού στόλου επιβατικών, ενώ παρουσιάζει χαμηλότερη μέση ηλικία (2,9 έτη), έναντι του συνολικού στόλου (17,3 έτη).



**Διάγραμμα 3. Στόλος εταιρειών εκμίσθωσης οχημάτων**



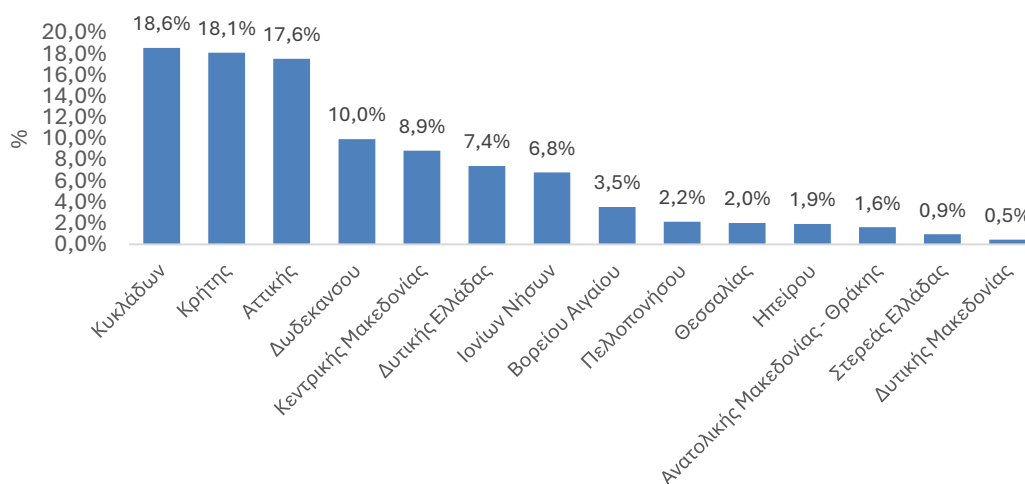
**Πηγή:** Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς, ΕΛΣΤΑΤ, \*Τα στοιχεία της περιόδου 2021-2023 δεν είναι συγκρίσιμα με την περίοδο 2010-2019. Για τον υπολογισμό του στόλου έχουν χρησιμοποιηθεί δευτερογενείς πηγές (ισολογισμοί, εκθέσεις αποτελεσμάτων επιχειρήσεων, άλλες έρευνες), αλλά και η πρωτογενής έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης στις επιχειρήσεις του κλάδου. Λόγω μη επαρκούς κάλυψης του συνόλου των επιχειρήσεων ο στόλος αποτελεί εκτίμηση. Στις εκτιμήσεις αυτές θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- Δεν μπορεί να εκτιμηθεί ο ακριβής στόλος σε περίπτωση υπεκμισθώσεων
- Σε πολλές επιχειρήσεις δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός στόλου μεταξύ βραχυχρόνιας και μακροχρόνιας μίσθωσης.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις ο χρόνος καταγραφής του στόλου μεταξύ επιχειρήσεων διαφέρει, ωστόσο επειδή ο στόλος αποτελεί απόθεμα δεν δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα καταγραφής.

## 2.1 Βραχυχρόνια μίσθωση

Οι βραχυχρόνιες μισθώσεις οχημάτων αφορούν τη μίσθωση οχήματος για μικρό χρονικό διάστημα και επηρεάζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις τουριστικές ροές, αλλά και από την εγχώρια ζήτηση για τουρισμό ή για επαγγελματικούς λόγους. Οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων αποτελούν σημαντικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, για πάνω από 40 χρόνια, με την άνοδο του τουρισμού να οδηγεί και στην έναρξη νέων επιχειρήσεων, ενισχύοντας τον κλάδο βραχυχρόνιων μισθώσεων. Συνολικά στον τομέα βραχυχρόνιων μισθώσεων παρατηρείται μεγάλο πλήθος μικρών επιχειρήσεων, τοπικής κυρίως εμβέλειας αλλά και σημαντικές μεγάλες επιχειρήσεις, μεταξύ αυτών και θυγατρικές πολυεθνικών ομίλων, που διαχειρίζονται το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των βραχυχρόνιων μισθώσεων. Σημαντική είναι η γεωγραφική διασπορά των επιχειρήσεων ενοικίασης οχημάτων, κυρίως λόγω του τουρισμού.

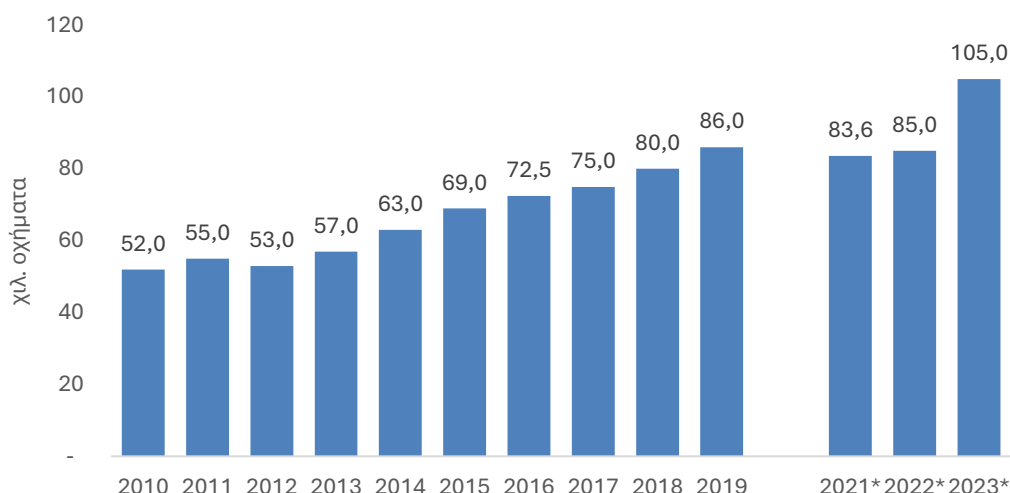
**Διάγραμμα 4. Γεωγραφική κατανομή επιχειρήσεων ενοικίασης οχημάτων**



**Πηγή:** Υπουργείο Τουρισμού, 2023.

Ο **κύκλος εργασιών** που δημιουργούν οι επιχειρήσεις βραχυχρόνιας μίσθωσης προσεγγίζει τα €485 εκατ. το 2022 με εκτίμηση για €577 εκατ. το 2023. Ο **στόλος** που διαχειρίζονται οι εταιρείες βραχυχρόνιας μίσθωσης στην Ελλάδα φτάνει τα 105 χιλ. οχήματα το 2023, με μέση ηλικία τα 3,1 έτη.

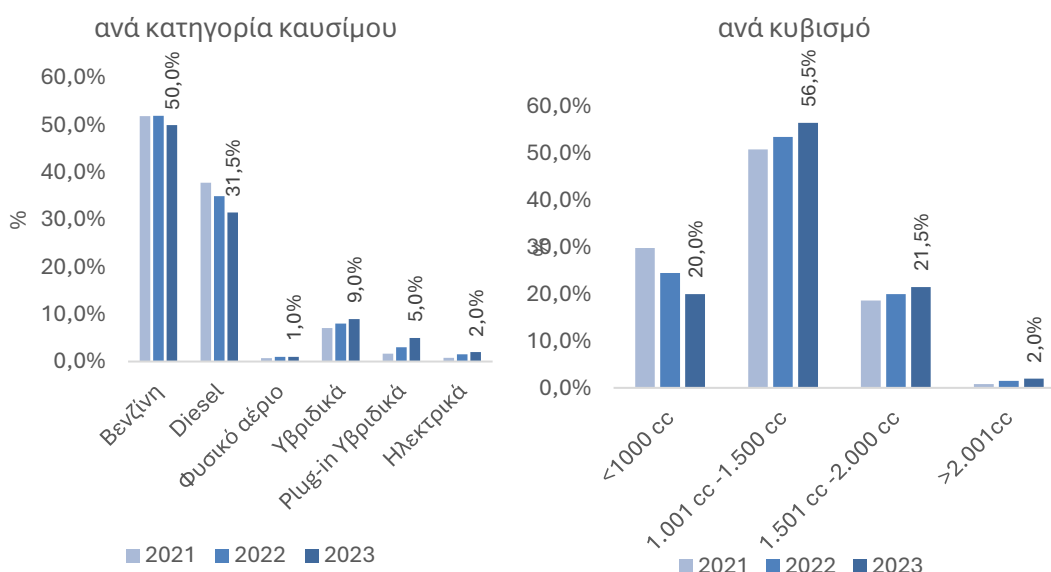
### Διάγραμμα 5. Στόλος βραχυχρόνιας ενοικίασης αυτοκινήτων



**Πηγή:** Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς, ΕΛΣΤΑΤ, \*Τα στοιχεία της περιόδου 2021-2023 δεν είναι συγκρίσιμα με την περίοδο 2010-2019. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία του 2021 μπορεί να αφορούν στοιχεία στόλου στα τέλη του έτους από ορισμένες επιχειρήσεις, συνεπώς να επηρεάζουν τα στοιχεία στόλου και του 2022.

Ο στόλος των βραχυχρόνιων μισθώσεων αποτελείται κυρίως από αυτοκίνητα βενζίνης (50%) και diesel (31,5%) ως προς το καύσιμο. Σημαντική διείσδυση στον στόλο έχουν τα υβριδικά οχήματα, με το 9,0% του συνόλου, ενώ τα ηλεκτρικά αποτελούν το 2,0% το 2023. Το χαμηλό μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων οφείλεται σε έναν βαθμό και στην έλλειψη κατάλληλου δικτύου φορτιστών, ιδιαίτερα στις περιοχές που παρατηρείται ο μεγαλύτερος όγκος τουριστών, δηλαδή στα νησιά.

### Διάγραμμα 6. Διάρθρωση στόλου Βραχυχρόνιας Μίσθωσης

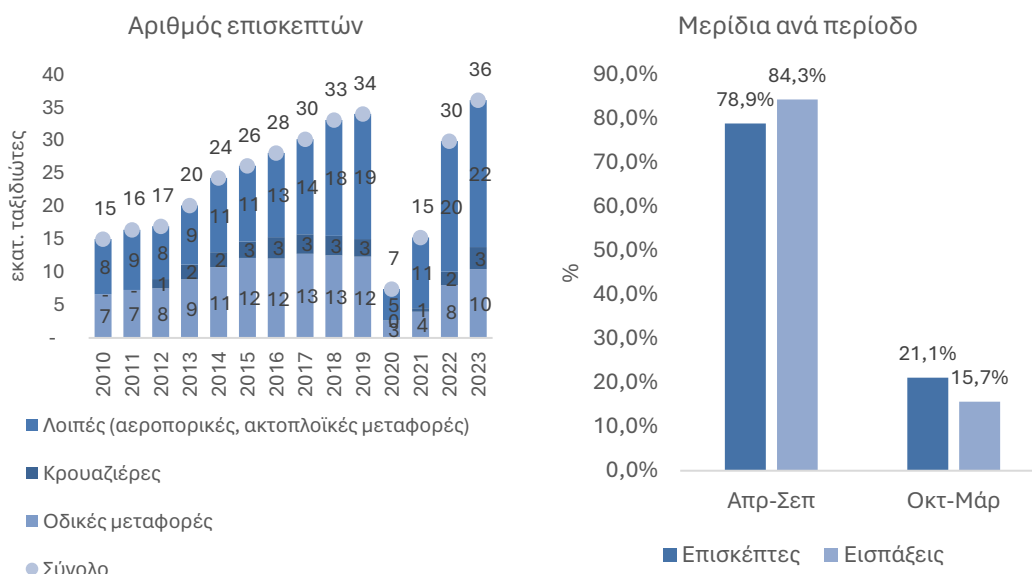


**Πηγή:** Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς

Ο κλάδος μισθώσεων αυτοκινήτων είναι αναπόσπαστο τμήμα του τουριστικού προϊόντος, βοηθώντας στη λειτουργία του τομέα, καθώς και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών, με την εξέλιξη των βασικών μεγεθών του τουρισμού να επηρεάζουν αντίστοιχα και τις μισθώσεις οχημάτων. Οι **τουριστικές ροές** προσέγγισαν τα 36 εκατ. το 2023, έναντι 29,9 εκατ. το 2022, ενδεικτικό της ανοδικής τάσης για το τελευταίο έτος. Έτσι, αναπληρώνονται οι απώλειες που προκάλεσε η πανδημία δημιουργώντας εκ νέου αυξημένη δυνητική ζήτηση για τον κλάδο μισθώσεων οχημάτων. Η **πραγματική ζήτηση για μισθώσεις οχημάτων** από ξένους τουρίστες (εκτός από τις οδικές μεταφορές και τις κρουαζιέρες) προσέγγισε τους 22 εκατ. ταξιδιώτες το 2023. Το 2023 οι εισπράξεις καταγράφουν νέο ιστορικό ρεκόρ, με €20,6 δισεκ., με τη **μέση δαπάνη για μεταφορές** ανά ταξιδιώτη στα 103 ευρώ.

Ταυτόχρονα όμως, καταγράφεται έντονη **εποχικότητα** στον αριθμό των επισκεπτών και στις εισπράξεις, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται και η λειτουργία των επιχειρήσεων μισθώσεων ως προς τη διαχείριση της ζήτησης και του στόλου τους. Το 78,9% των αφίξεων και το 84,3% των εισπράξεων πραγματοποιείται μεταξύ Απριλίου-Σεπτεμβρίου.

#### Διάγραμμα 7. Αριθμός επισκεπτών με κριτήριο το μέσο μεταφοράς και εποχικότητα ροών και εισπράξεων



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, ΙΝΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων IOBE.

## 2.2 Μακροχρόνια μίσθωση (λειτουργική μίσθωση)

Η **μακροχρόνια<sup>3</sup> λειτουργική μίσθωση (operating leasing)** αυτοκινήτου αναφέρεται στην ενοικίαση αυτοκινήτου για μεγάλο χρονικό διάστημα, που διαρκεί από 12 μήνες και πάνω και συνήθως μέχρι τα 5 έτη. Η λειτουργική μίσθωση αναφέρεται στη χρηματοδότηση του αυτοκινήτου για μικρότερο χρονικό διάστημα από την ωφέλιμη ζωή του. Στη διάρκεια της σύμβασης παρέχονται από τον εκμισθωτή υπηρεσίες που συνδέονται με τη χρήση του αυτοκινήτου, όπως ασφάλιση, τέλη κυκλοφορίας, συντήρηση, επισκευή, αλλαγή ελαστικών, κ.ά., με τον μισθωτή να επιβαρύνεται με μηνιαίο ή ετήσιο μίσθωμα συν τα καύσιμα. Στη λήξη της περιόδου ισχύος της σύμβασης ο μισθωτής μπορεί να επιστρέψει το αυτοκίνητο χωρίς να φέρει καμία περαιτέρω υποχρέωση, ενώ έχει την επιλογή να εξαγοράσει το αυτοκίνητο σε τιμή η οποία έχει προσυμφωνηθεί και καταγραφεί στη σύμβαση της μίσθωσης. Η τιμή αυτή είναι συνήθως ίση με την εκτίμηση της υπολειμματικής αξίας (residual value) του αυτοκινήτου στη λήξη της σύμβασης.

Τα κίνητρα επιλογής οχήματος με τη μορφή μακροχρόνιας μίσθωσης ποικίλουν ανάλογα με το ποιος χρησιμοποιεί το όχημα. Έτσι, τα **κίνητρα χρήσης μακροχρόνιας μίσθωσης αυτοκινήτου αφορούν σε:**

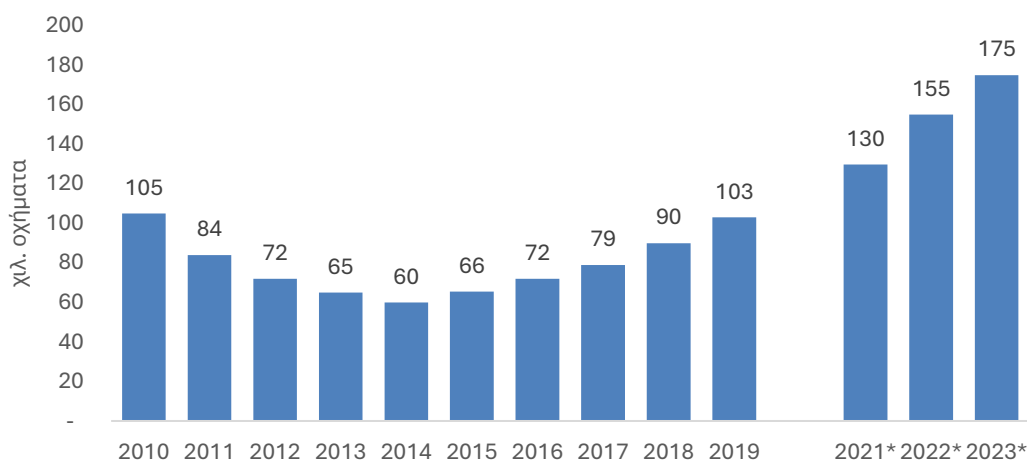
- **Ιδιώτες** (ευκολία διαχείρισης, προστασία περιβάλλοντος σε όρους εκπομπών καθώς χρησιμοποιούνται οχήματα σύγχρονης τεχνολογίας, οδική ασφάλεια, κ.ά.).
- **Αυτοαπασχολούμενοι** (Φορολογικά οφέλη, διαχειριστικά οφέλη, συνεχής ανανέωση αυτοκινήτου, οδική ασφάλεια, χαμηλή κατανάλωση, προστασία του περιβάλλοντος, κ.ά.).
- **Επιχειρήσεις** (Φορολογικά οφέλη με εκπιπτόμενες δαπάνες, περιορισμός κόστους, διαχειριστικά οφέλη, παροχή κινήτρων στους εργαζόμενους, βελτίωση περιβαλλοντικού προφίλ, ESG επιδόσεις, κ.ά.).

Ο κλάδος της μακροχρόνιας μίσθωσης περιλαμβάνει περίπου 40 μεγάλες επιχειρήσεις στο σκέλος της λειτουργικής μίσθωσης. Σε αντίθεση με τις βραχυχρόνιες μισθώσεις οι μακροχρόνιες κυριαρχούνται από μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις.

<sup>3</sup> Οι βασικές μορφές μακροχρόνιας μίσθωσης είναι η **λειτουργική μίσθωση (operating leasing)** και η **χρηματοδοτική μίσθωση (financial leasing)**. Στην παρούσα μελέτη δεν περιλαμβάνονται στοιχεία για τη χρηματοδοτική μίσθωση η οποία και αποτελεί αγορά με διαφορετικά χαρακτηριστικά και συνήθως προσφέρεται από τραπεζικά ιδρύματα.

Ο **κύκλος εργασιών** που δημιουργούν στο σκέλος της μακροχρόνιας μίσθωσης προσεγγίζει τα €860 εκατ., με εκτίμηση για περαιτέρω αύξηση το 2023, κοντά στο €1,0 δισεκ. Ο **στόλος** που διαχειρίζονται οι επιχειρήσεις μακροχρόνιας μίσθωσης είναι περίπου 175 χιλ. οχήματα το 2023, με ανοδική τάση από το 2014. Η **μέση ηλικία των οχημάτων** του στόλου μακροχρόνιας μίσθωσης είναι τα 2,6 έτη.

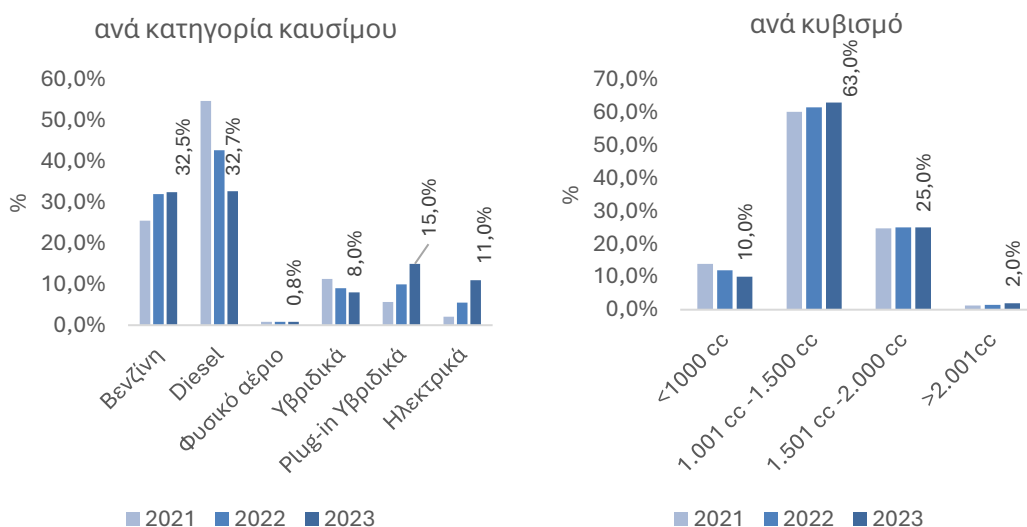
#### Διάγραμμα 8. Στόλος μακροχρόνιων μισθώσεων αυτοκινήτων και μέση ηλικία.



**Πηγή:** Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς, ΕΛΣΤΑΤ, \*Τα στοιχεία της περιόδου 2021-2023 δεν είναι συγκρίσιμα με την περίοδο 2010-2019. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία του 2021 μπορεί να αφορούν στοιχεία στόλου στα τέλη του έτους από ορισμένες επιχειρήσεις, συνεπώς να επηρεάζουν τα στοιχεία στόλου και του 2022.

Περίπου το 32,7% του στόλου είναι diesel, με πτώση μεριδίου τα τελευταία έτη, το 32,5% οχήματα βενζίνης με άνοδο και το υπόλοιπο 34,8% είναι πλέον υβριδικό, ηλεκτρικό ή φυσικού αερίου.

#### Διάγραμμα 9. Διάρθρωση στόλου Μακροχρόνιας Μίσθωσης



**Πηγή:** Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς

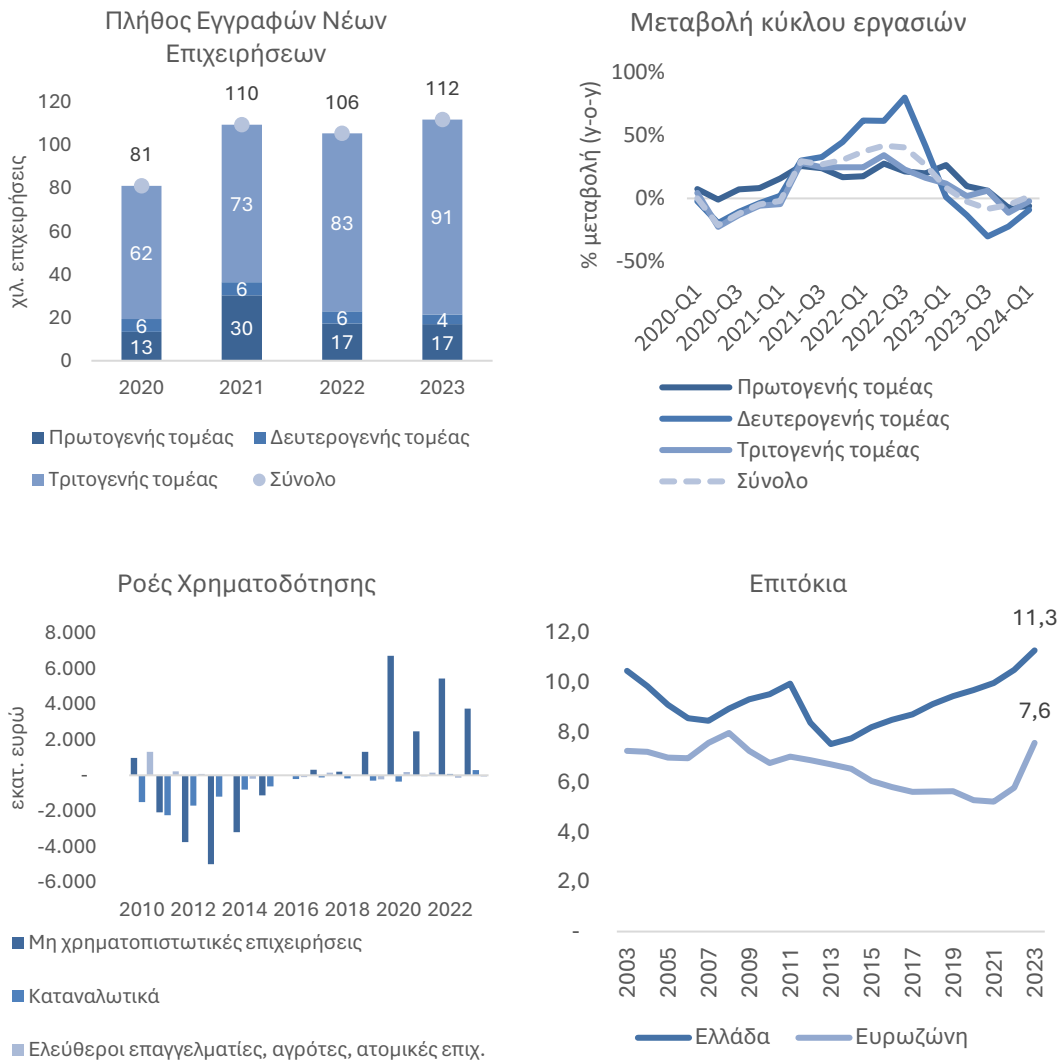
Οι παράγοντες που επηρεάζουν τα κίνητρα για τη μακροχρόνια μίσθωση είναι μεταξύ άλλων, ο αριθμός των επιχειρήσεων που δημιουργούνται στην οικονομία, το εισόδημα, η χρηματοδότηση, η κατάσταση του στόλου των αυτοκινήτων, οι προσδοκίες και η αποταμίευση.

Μετά την πανδημία και την έντονη συρρίκνωση των οικονομικών μεγεθών, η αρχικά σταδιακή και κατόπιν γρήγορη ανάκαμψη της οικονομίας ενίσχυσε σημαντικά τις προοπτικές του κλάδου μισθώσεων. Οι **νέες εγγραφές επιχειρήσεων** έφτασαν τις 112 χιλ. το 2023, έναντι 106 χιλ. το 2022, ενώ ο **κύκλος εργασιών** που δημιουργούν οι επιχειρήσεις καθορίζοντας και τη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, συνεπώς και τις ανάγκες για νέο εξοπλισμό μειώθηκε το 2023, έπειτα από την αύξηση του 2022.

Το **ΑΕΠ** αυξήθηκε κατά 2,0% το 2023, ενώ αναμένεται να αυξηθεί σχεδόν με τον ίδιο ρυθμό και το 2024 (2,1%, εκτίμηση IOBE). Η αγορά εργασίας ισχυροποιείται, με αύξηση των **απασχολούμενων** στα 4,2 εκατ. το 2023, και αντίστοιχη πτώση της ανεργίας. Ένα στοιχείο που αφορά άμεσα τις μακροχρόνιες μισθώσεις είναι ο αριθμός των **αυτοαπασχολούμενων**, όπου στην Ελλάδα διαχρονικά είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα και το 2022 είναι πάνω από 1,1 εκατ., το 27% του συνολικού εργατικού δυναμικού.

Οι **συνθήκες χρηματοδότησης** στην ελληνική οικονομία επιδεινώθηκαν μετά το 2010, δυσκολεύοντας ακόμα περισσότερο τις μείζονες αγορές των νοικοκυριών, μεταξύ αυτών και του αυτοκινήτου, ενώ το 2022 και 2023 καταγράφεται σχετική βελτίωση. Αντίστοιχα, οι ροές χρηματοδότησης προς τα νοικοκυριά έγιναν θετικές μετά το 2022, μετά από μια μακρά περίοδο μείωσης, ενώ αντίστροφη εικόνα καταγράφεται προς τους ελεύθερους επαγγελματίες. Επιπλέον της μειωμένης ρευστότητας καταγράφεται και αύξηση του **κόστους δανεισμού** για τα ελληνικά νοικοκυριά, καθώς το **μέσο επιτόκιο δανεισμού** διαμορφώνεται διαχρονικά υψηλότερα από τον μέσο όρο της ευρωζώνης.

## Διάγραμμα 10. Εξέλιξη βασικών παραγόντων οικονομίας



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ., Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Τράπεζα της Ελλάδος

Η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα έχει επηρεαστεί σημαντικά από τις συνεχείς κρίσεις μετά το 2008, ενώ πλέον το τμήμα των εταιρικών πωλήσεων επιδρά όλο και περισσότερο στη συνολική αγορά με αύξηση του μεριδίου του. Οι εταιρικές πωλήσεις επιβατικών αποτελούν πλέον το 58% των συνολικών πωλήσεων οχημάτων για το 2023, έναντι 23% το 2007.

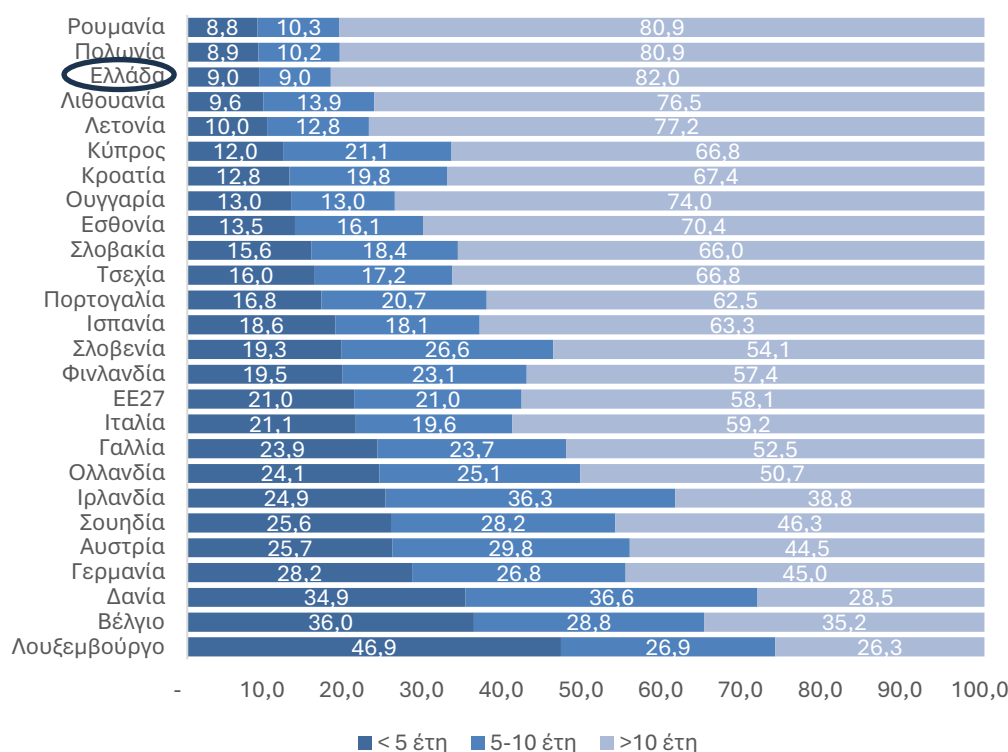
Στην Ελλάδα ο συνολικός στόλος επιβατικών διογκώνεται συνεχώς, στα 5,6 εκατ. οχήματα, με χαμηλό ρυθμός απόσυρσης οχημάτων, ενώ το 82% των οχημάτων έχουν ηλικία άνω των 10 ετών. Η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων διαμορφώνεται στα 17,3 έτη, κατατάσσοντας την Ελλάδα στην 1<sup>η</sup> υψηλότερη θέση, (μ.ό. ΕΕ27 12,3 έτη). Παρά τις σχετικά χαμηλές πωλήσεις σε σύγκριση με το παρελθόν, τον διογκωμένο στόλο, και τη μεγάλη μέση ηλικία, η πρόθεση αγοράς νέου αυτοκινήτου έχει καθηλωθεί σε χαμηλά



επίπεδα από το 2010, εξαιτίας των δυσκολιών που έχουν διαμορφωθεί στην οικονομία, στις συνθήκες χρηματοδότησης και ευρύτερα στο οικονομικά κλίμα, με αποτέλεσμα η αγορά νέου επιβατικού να έχει γίνει δυσκολότερη. Η μέση τιμή ενός επιβατικού αντιστοιχούσε στο 96% του ετήσιου κατά κεφαλήν ΑΕΠ το 2008 (92% στην ΕΕ) και πλέον φτάνει το 150%.

Τα παραπάνω δείχνουν ότι η αγορά μακροχρόνιων μισθώσεων αναμένεται να παίξει κομβικό ρόλο, κατά τα επόμενα έτη, στην αναδιάρθρωση του στόλου οχημάτων και στη δυνατότητα απόκτησης νέων οχημάτων.

**Διάγραμμα 11. Κατανομή στόλου επιβατικών με βάση την ηλικία, ανά χώρα, 2022**



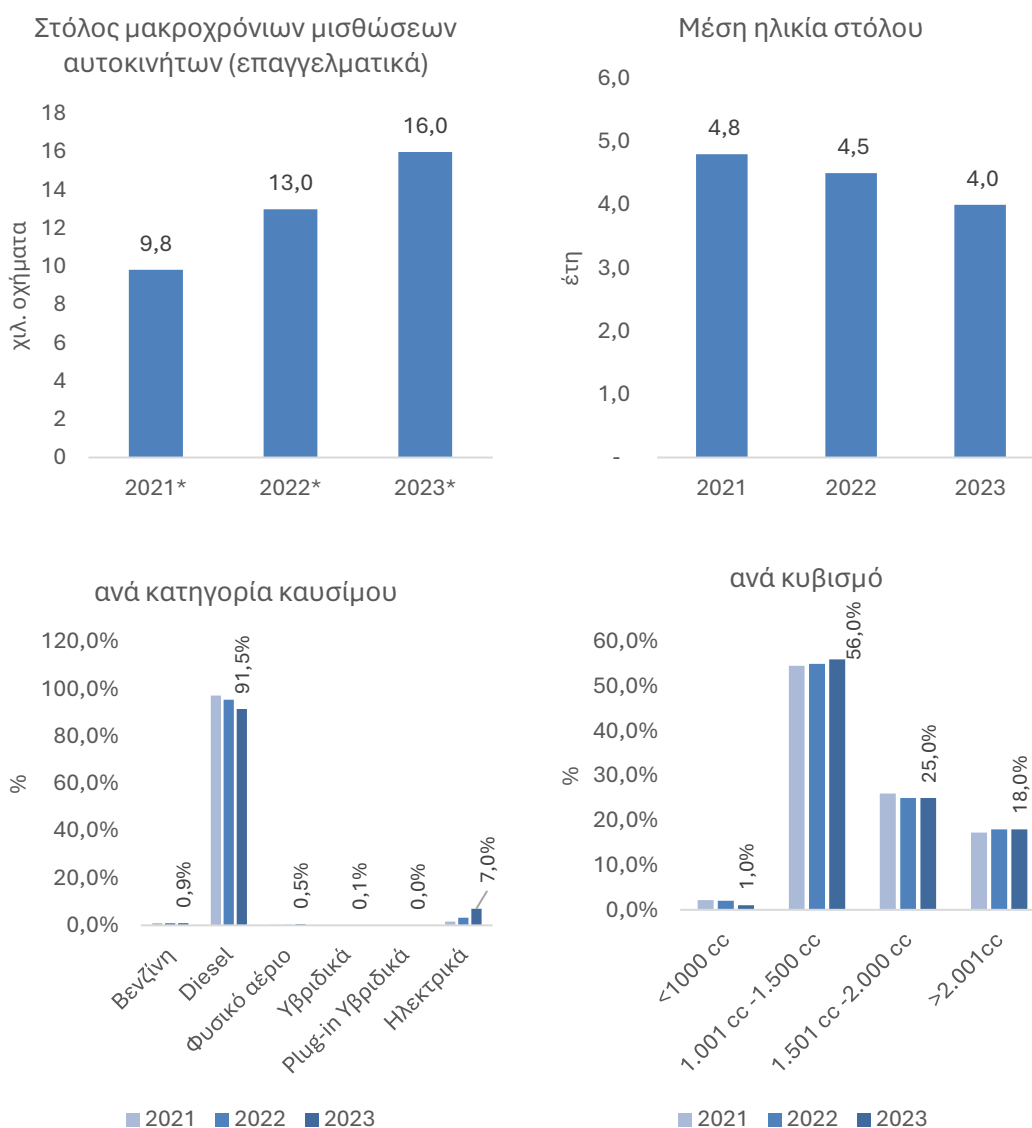
Πηγή: ACEA

### 2.3 Μίσθωση επαγγελματικών οχημάτων

Η μίσθωση επαγγελματικών οχημάτων αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέρος της συνολικής αγοράς μισθώσεων αυτοκινήτων, με σημαντική συμμετοχή στην οικονομική δραστηριότητα. Η συγκεκριμένη αγορά απευθύνεται τόσο σε επαγγελματίες, οι οποίοι ενοικιάζουν επαγγελματικά οχήματα για τη διεκπεραίωση των εργασιών τους, όσο και ιδιώτες, προσφέροντας τη δυνατότητα σωστής εκτέλεσης αλλά και μείωσης τους κόστους, ενώ η μίσθωση μπορεί να είναι βραχυχρόνια ή μακροχρόνια. Στον υποκλάδο των μισθώσεων επαγγελματικών οχημάτων δραστηριοποιούνται περίπου 40 επιχειρήσεις.

Ο **στόλος** που διαχειρίζονται οι επιχειρήσεις μίσθωσης επαγγελματικών οχημάτων προσεγγίζει τα 16 χιλ. οχήματα για το 2023, στόλος που υπολογίζεται ήδη στις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες μισθώσεις, με τη μέση ηλικία του στόλου στα 4,0 έτη και το μεγαλύτερο μέρος του στόλου να αποτελείται από diesel οχήματα, με ποσοστό 91,5%, ενώ το 7,0% αφορά πλέον ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων φτάνει τα €59,0 εκατ. το 2022 με εκτίμηση για €70,0 εκατ. το 2023.

### Διάγραμμα 12. Στόλος μακροχρόνιων μισθώσεων αυτοκινήτων (επαγγελματικά) - διάρθρωση

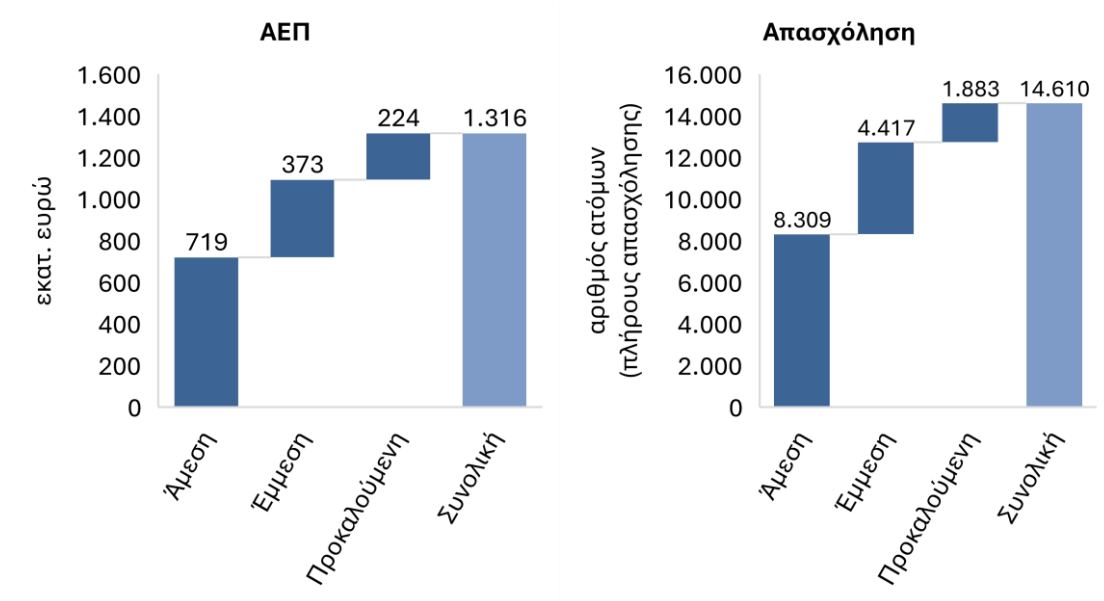


Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE – Αγοράς.

### 3 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΙΣΘΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η συνολική συνεισφορά<sup>4</sup> του κλάδου ενοικίασης και εκμίσθωσης αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερα σημαντική, τόσο σε όρους ΑΕΠ και εισοδήματος, όσο και σε όρους απασχόλησης και εσόδων για το κράτος. Η άμεση συνεισφορά στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας από τη λειτουργία των επιχειρήσεων στον κλάδο εκμίσθωσης το 2022 εκτιμάται σε €719 εκατ. Η άμεση αυτή επίδραση πολλαπλασιάζεται και δημιουργεί συνολικά €1,3 δισεκ., δηλαδή **για κάθε 1 ευρώ προστιθέμενης αξίας από τη λειτουργία των επιχειρήσεων δημιουργούνται άλλα 0,8 ευρώ ΑΕΠ σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας (1,8 ευρώ συνολικά)**. Η απασχόληση στον πυρήνα του κλάδου 8,3 χιλ. άτομα το 2022, δημιουργεί πρόσθετες 6,3 χιλ. θέσεις πλήρους απασχόλησης, φτάνοντας τη συνολική επίδραση του κλάδου στις **14,6 χιλ. θέσεις**, δηλαδή **κάθε θέση στον κλάδο δημιουργεί σχεδόν μία πρόσθετη θέση απασχόλησης στην ελληνική οικονομία**.

**Διάγραμμα 13. Επίδραση στο ΑΕΠ και στην απασχόληση από τη δραστηριότητα επιχειρήσεων μισθώσεων οχημάτων, 2022**



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

### 4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

<sup>4</sup> Ο συνολικός αντίκτυπος του κλάδου στην ελληνική οικονομία εκτιμήθηκε με τη χρήση ενός υποδείγματος εισροών – εκροών (input – output model) για την ελληνική οικονομία, το οποίο αποτυπώνει τις διασυνδέσεις μεταξύ των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Η ευρύτερη συνεισφορά του κλάδου υπολογίζεται από την **άμεση**, **έμμεση** (μέσω προμηθευτών) και **προκαλούμενη** (μέσω της συνολικής ζήτησης που προκαλεί η απασχόληση) επίδρασή του.

Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος της μίσθωσης οχημάτων (με ή χωρίς οδηγό). Στις επιχειρήσεις μίσθωσης χωρίς οδηγό, ορίζονται χαρακτηριστικά λειτουργίας (ελάχιστο μέγεθος και μέγιστη ηλικία Ι.Χ. οχημάτων, απαιτούμενοι χώροι στάθμευσης ανάλογα με τον στόλο), ενώ απλοποιείται και η διαδικασία αδειοδότησης. Αντίστοιχα, στις μισθώσεις με οδηγό, θεσμοθετείται η ελάχιστη μίσθωση τριών ωρών και το ελάχιστο τίμημα των €90.

Στο ευρύτερο πλαίσιο που αφορά την απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών και στη συνάφειά του με τις μακροχρόνιες εταιρικές μισθώσεις, ο Εθνικός Κλιματικός Νόμος προβλέπει κυρώσεις στην περίπτωση που από το 2024 το ¼ των νέων εταιρικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης ανά εταιρεία και οικονομικό έτος δεν είναι χαμηλών εκπομπών (κάτω από 50 gr CO<sub>2</sub>/km).

Στη διάσταση του φορολογικού πλαισίου που διέπει τις μακροχρόνιες εταιρικές μισθώσεις χωρίς οδηγό, η σχετική δαπάνη μίσθωσης όπως και κάθε άλλη σχετική λειτουργική δαπάνη για τα παραπάνω οχήματα (π.χ. δαπάνες για αγορά καυσίμου ή επισκευές που δεν εμπίπτουν στο συμβόλαιο μακροχρόνιας μίσθωσης) εκπίπτουν των φορολογητέων κερδών των επιχειρήσεων. Στο ευρύτερο πλαίσιο επιτάχυνσης της απανθρακοποίησης των οδικών μεταφορών, η δυνατότητα έκπτωσης του μισθώματος αυξάνεται στα οχήματα μηδενικών εκπομπών (BEV – αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα) και στα οχήματα χαμηλών εκπομπών (κάτω από 50gr CO<sub>2</sub>/km – συνήθως PHEV). Από την άλλη μεριά, η παροχή μακροχρόνια μισθωμένου οχήματος σε μετόχους/υπαλλήλους/εταίρους θεωρείται ως επιπλέον εισόδημα και φορολογείται αντίστοιχα. Η αξία της παραχώρησης εξαρτάται από τη λιανική τιμή προ φόρων (ΛΤΠΦ) καθώς και από την ηλικία του οχήματος. Εξαιρέση στα παραπάνω, αποτελούν οχήματα αξίας (ΛΤΠΦ) έως €17 χιλ. που προορίζονται αποκλειστικά για επαγγελματική χρήση καθώς και οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Στις μακροχρόνιες μισθώσεις που αφορούν επιτηδευματίες, η σχετική δαπάνη μίσθωσης φοροεκπίπτει, ενώ το εισόδημα του επιτηδευματία επιβαρύνεται από όλους τους σχετικούς φόρους που επιβαρύνουν την κατοχή Ι.Χ. (φόρος πολυτελούς διαβίωσης, τεκμήριο κτλ.). Τέλος, στην περίπτωση μακροχρόνιας μίσθωσης από ιδιώτη, δεν υπάρχουν κάποιες φοροελαφρύνσεις, ενώ ισχύουν και όλοι οι σχετικοί φόροι στην κατοχή Ι.Χ. (τεκμήρια διαβίωσης, φόρος πολυτελούς διαβίωσης).

Γενικότερα, η φορολόγηση μακροχρόνιας μίσθωσης στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ27 συνδέεται με την αξία των οχημάτων καθώς και με τις περιβαλλοντικές τους

επιδόσεις (εκπομπές CO<sub>2</sub> ανά χιλιόμετρο, αυτονομία μπαταρίας PHEV), παρέχοντας κίνητρα για τη μίσθωση οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών. Πέραν των παραπάνω χαρακτηριστικών που εμφανίζονται στα περισσότερα κράτη-μέλη, η τελική επιβάρυνση για τον χρήστη διαμορφώνεται και από άλλους παράγοντες. Κατά περίπτωση, στη διαμόρφωση του τελικού φόρου του χρήστη προσμετρώνται χαρακτηριστικά όπως η ιδιωτική χρήση του οχήματος (π.χ. Ολλανδία) και η απόσταση οικίας του εργαζόμενου από το χώρο εργασίας (π.χ. Γερμανία).

## 5 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΛΑΔΟΥ ΜΙΣΘΩΣΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Ο κλάδος μισθώσεων οχημάτων αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις σε οικονομικό και θεσμικό επίπεδο. Ο αντίκτυπος της πανδημίας στην οικονομία, η ενεργειακή κρίση του 2022 και η άνοδος του πληθωρισμού μαζί με τις αναταράξεις στις εφοδιαστικές αλυσίδες επηρέασαν τις μισθώσεις αυτοκινήτων, ωστόσο ο κλάδος ανέκαμψε γρήγορα. Σημαντικά ζητήματα για τον κλάδο το επόμενο διάστημα θα είναι η διατήρηση και η αύξηση της ζήτησης, το κόστος χρηματοδότησης και το ενεργειακό κόστος, το εργατικό δυναμικό, αλλά και το ρυθμιστικό περιβάλλον, ενώ κρίσιμο ρόλο θα διαδραματίσουν οι εξελίξεις λόγω του εμπορικού «πόλεμου» επηρεάζοντας, μεταξύ άλλων, τη διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης.

## Κίνδυνοι - Προκλήσεις Κλάδου Μισθώσεων Οχημάτων

### Οικονομία

- **Βελτίωση εγχώριου οικονομικού περιβάλλοντος**
- **Ανάκτηση επενδυτικής βαθμίδας** μετά από 13 έτη
- **Αναταράξεις στις ξένες αγορές** (ύφεση στη Γερμανία στο α' εξάμηνο)
- **Πληθωριστικές πιέσεις**
- **Διατήρηση υψηλών επιτοκίων δανεισμού**
- **Κόστος καυσίμων**

### Θεσμικό πλαίσιο

- Υποχρεώσεις **εναρμόνισης της ευρωπαϊκής νομοθεσίας** αναφορικά με τους στόλους των εταιρειών (προκλήσεις από την πυκνότητα του δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)

### Αγορά Αυτοκινήτου

- **Μεταβολή τιμών νέων και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων**
- **Διαθεσιμότητα καινούργιων οχημάτων** (και ανταλλακτικών) λόγω προβλημάτων στις εφοδιαστικές αλυσίδες, διορθώσεις στο τελευταίο διάστημα

### Ανταγωνισμός - Στοιχεία κόστους

- **Ένταση ανταγωνισμού** με είσοδο κατασκευαστών στην αγορά της λειτουργικής μίσθωσης
- **Ανεξέλεγκτη επέκταση επιχειρήσεων βραχυχρόνιας μίσθωσης** σε νησιωτικές κυρίως περιοχές χωρίς κανονισμούς, αλλοιώνοντας το τουριστικό προϊόν.
- **Αύξηση των επινοικιασμένων αυτοκινήτων** (περιορισμός κέρδους)
- **Απομείωση ιδιόκτητου στόλου αυτοκινήτων** λόγω έλλειψης χρηματοδότησης με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση και το κλείσιμο επιχειρήσεων.
- **Γρήγορη απόσβεση των συμβατικών οχημάτων** αλλά περισσότερο των οχημάτων με νέες τεχνολογίες (αύξηση κόστους χρήσης)

### Νέες τεχνολογίες

- **Ψηφιακός μετασχηματισμός** - ψηφιοποίηση των υπηρεσιών
- Επιτυχής μετάβαση της αγοράς στην **νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης**
- **Έλλειψη υποδομών** που θα υποστηρίξουν τη μετάβαση στην εποχή του ηλεκτρισμού (στη χαμηλότερη θέση της Ευρώπης σε πυκνότητα φορτιστών)
- Πρόκληση και το **είδος των φορτιστών** για την αύξηση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων προς μίσθωση

### Λοιποί παράγοντες

- **Εργατικό δυναμικό** και δυνατότητα προσαρμογής (ικανότητες, γλώσσες, επικοινωνία)
- **Νέες καταναλωτικές συνήθειες** (ηλεκτρικά, μικρότερα οχήματα, κλπ.)
- **Διεύρυνση τουριστικής περιόδου** - Αδυναμία κάλυψης αναγκών της ζήτησης στη θερινή περίοδο, χρήση επινοικιάσεων (έντονη εποχικότητα)
- **Απαρχαιωμένο δικαστικό σύστημα** α) καθιστά τη διεκδίκηση αστικών αξιώσεων χρονοβόρα και οικονομικά ασύμφορη και β) σε περιπτώσεις ποινικών πράξεων των μισθωτών/πελατών, κατάσχονται τα οχήματά των εταιρειών μίσθωσης και αποδίδονται σε 4 έως 6 μήνες.