

**ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH**

T. Karatassou 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, www.iobe.gr
11 T. Karatassou Str., 117 42 Athens, Greece, Tel.: (+30) 210 92 11 200-10, Fax: (+30) 210 92 33 977

Η συμβολή της Uber στην οικονομία της Ελλάδας, μετά από 10 χρόνια παρουσίας

Παρουσίαση βασικών ευρημάτων

2026



Επιτελική Σύνοψη – Κύρια ευρήματα

Οι υπηρεσίες διαμοιρασμού διαδρομών (ridesharing) αποφέρουν σημαντικά οφέλη, όμως αντιμετωπίζουν ρυθμιστικές προκλήσεις

- Ψηφιακές πλατφόρμες και η Κινητικότητα ως Υπηρεσία (Mobility as a Service - MaaS):
 - Ενισχύουν την αποδοτικότητα των μεταφορών
 - Μειώνουν τις περιττές διαδρομές
 - Επιτρέπουν την καλύτερη επιλογή οχήματος
 - Μειώνουν την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές των οχημάτων (ειδικά όταν υπάρχει η δυνατότητα συνεπιβατισμού)
 - Παρέχουν στους αυτοαπασχολούμενους επαγγελματίες οδηγούς τη δυνατότητα να ελέγχουν καλύτερα το πρόγραμμά τους

Η Uber πέτυχε γρήγορη επέκταση στην Ελλάδα, δημιουργώντας σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο

- Τα έσοδα των ταξί από τις διαδρομές μέσω Uber συνέβαλαν άμεσα με €49 εκατ. στο ΑΕΠ της Ελλάδας το 2024
 - Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ ύψους €110 εκατ., περιλαμβάνοντας και τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις
- Πάνω από 6.900 θέσεις εργασίας (Ισοδύναμα Πλήρους Απασχόλησης - ΙΠΑ) ο συνολικός αντίκτυπος της Uber στην απασχόληση
 - Κάθε θέση οδηγού ταξί στηρίζει μία ακόμη θέση εργασίας στην ευρύτερη οικονομία
- Οι διαδρομές με Uber αύξησαν τα δημόσια έσοδα κατά 34 εκατ. € ευρώ συνολικά
 - Καθώς όλες οι διαδρομές μέσω Uber καταγράφονται ψηφιακά, εκτιμάται ότι μείωσαν τη διαφυγή εσόδων ΦΠΑ κατά €6,6 εκατ. το 2024

Επιτελική Σύνοψη– Κύρια ευρήματα

Η νομοθεσία για τις υπηρεσίες κλήσης οχημάτων μέσω εφαρμογής (ride-hailing) στην Ελλάδα παραμένει υπερβολικά περιοριστική

- Ελάχιστη διάρκεια διαδρομής 3 ώρες
- Απαιτήση επιστροφής στο «γκαράζ»
- Επιβολή ελάχιστου κομίστρου

Ο στόλος αυτοκινήτων στη χώρα είναι παλιός και χαρακτηρίζεται από υψηλή γεωγραφική πυκνότητα

- Η Ελλάδα διαθέτει έναν μεγάλο και αυξανόμενο στόλο επιβατικών αυτοκινήτων, ενώ έχει περιορισμένες υποδομές μεταφορών
- Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα τον παλαιότερο στόλο επιβατικών αυτοκινήτων στην ΕΕ (πάνω από 17 έτη)
- Η Αθήνα έχει έναν από τους πυκνότερους στόλους επιβατικών αυτοκινήτων, με σχεδόν 900 αυτοκίνητα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο

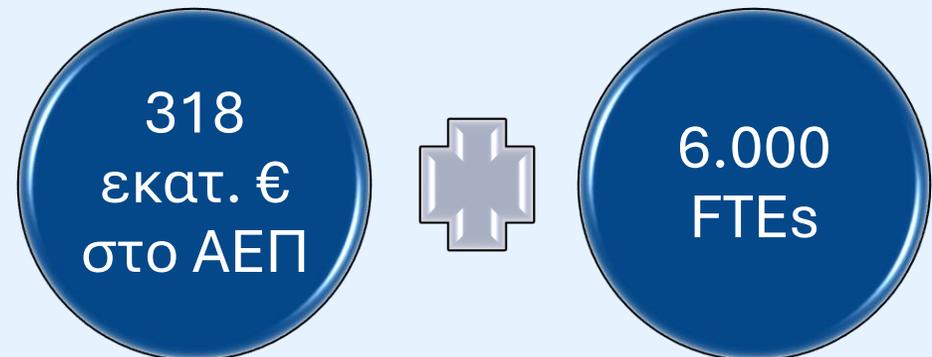
Η εναρμόνιση με τη νομοθεσία της πλειονότητας χωρών της ΕΕ θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά οφέλη

- Η μεταρρύθμιση της Πορτογαλίας το 2018 πέτυχε σημαντικά αποτελέσματα
- Ο κύκλος εργασιών του κλάδου έφτασε το 2024 το €1 δισ., κατά €284 εκατ. υψηλότερος σε σχέση με την Ελλάδα, ενώ ήταν χαμηλότερος κατά 24% πριν από τη μεταρρύθμιση
- Μείωση των χρόνων αναμονής και αύξηση της διαθεσιμότητας των υπηρεσιών

Εάν η Ελλάδα συγκλίνει με την Πορτογαλία:

Αύξηση του κύκλου εργασιών στον τομέα των ταξί (συμπεριλαμβανομένων των Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης – ΕΙΧ με οδηγό) κατά 40%

Επιπρόσθετος οικονομικός αντίκτυπος
(άμεσες, έμμεσες, παρακινούμενες επιδράσεις):



Η υπερβολικά περιοριστική νομοθεσία για τις υπηρεσίες κλήσης οχημάτων μέσω εφαρμογής (ride-hailing) στην Ελλάδα θα πρέπει να απλοποιηθεί, προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και η βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών

Στόχοι της μελέτης

- Να αξιολογηθεί η συμβολή της Uber στην ελληνική οικονομία
- Να αναδειχθεί ο αντίκτυπος της απλοποίησης της νομοθεσίας για τις αστικές μεταφορές

Περιεχόμενα της μελέτης

1. Υπηρεσίες ridesharing, μεταφορές κατά παραγγελία και mobility as a service – τρέχουσα κατάσταση



2. Η οικονομική συμβολή της Uber στην Ελλάδα μετά από 10 χρόνια παρουσίας



3. Εξορθολογισμός της νομοθεσίας στην Ελλάδα

Περιεχόμενα



- Εισαγωγή
- Υπηρεσίες **ridesharing**, μεταφορές κατά παραγγελία και **Mobility as a Service (MaaS)**
- Η οικονομική συμβολή της Uber στην Ελλάδα μετά από 10 χρόνια παρουσίας
- Εξορθολογισμός της νομοθεσίας στην Ελλάδα

Η τεχνολογική πρόοδος επέτρεψε την ανάπτυξη των υπηρεσιών διαμοιρασμού διαδρομών (ridesharing), όπως η Uber, με σημαντικά οφέλη, αλλά και με ρυθμιστικές προκλήσεις



Ψηφιοποίηση της αστικής κινητικότητας

Οι ψηφιακές εξελίξεις έχουν εισαγάγει έξυπνες λύσεις και καινοτόμες υπηρεσίες κινητικότητας, καθιστώντας τις αστικές μεταφορές πιο αποδοτικές και συνδεδεμένες.

Οφέλη για το περιβάλλον και την ασφάλεια

Η τεχνολογικά προηγμένη κινητικότητα μειώνει τις εκπομπές και ενισχύει την οδική ασφάλεια με προηγμένες τεχνολογίες παρακολούθησης.

Οφέλη του μοντέλου αυτοαπασχόλησης για τους επαγγελματίες οδηγούς

Οι υπηρεσίες ridesharing με την επιλογή συμμετοχής σε πολλαπλές εφαρμογές δίνουν στους οδηγούς την ελευθερία να ελέγχουν το πρόγραμμά τους, να επιλέγουν τις διαδρομές τους και να βελτιώνουν την προσωπική τους ασφάλεια.

Νομικές και κανονιστικές προκλήσεις

Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις δημιουργούν νομικά ζητήματα, όπως τριβές με τους παλαιότερους κανόνες σχετικά με την αδειοδότηση και τη λειτουργία των ταξί, επιβεβαιώνοντας την ανάγκη για επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου.

Παρά τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά εμπόδια για τις υπηρεσίες κλήσης οχημάτων μέσω εφαρμογής σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ

Εμπόδια στην παροχή υπηρεσιών κλήσης οχημάτων μέσω εφαρμογής (ride-hailing) στην ΕΕ

Βέλγιο

Διάκριση μεταξύ παραδοσιακών ταξί και ΕΙΧ (PHV) οχήματα με οδηγό, π.χ. χρήση λωρίδων λεωφορείων, δεσμευμένες θέσεις στάθμευσης και ανώτατα όρια αδειών για ΕΙΧ.

Ελλάδα

Οι απαιτήσεις για ΕΙΧ περιλαμβάνουν ελάχιστη διάρκεια διαδρομής 3 ωρών, υποχρεωτική επιστροφή στο γκαράζ, ελάχιστες τιμές και υποχρέωση 1 ώρας προκράτησης.

Μάλτα

Τα ΕΙΧ δεν μπορούν να σταθμεύουν στον δρόμο και πρέπει να σταθμεύουν σε γκαράζ με εμπορική άδεια.

Κύπρος

Τα ΕΙΧ είναι παράνομα λόγω απουσίας εθνικής νομοθεσίας, γεγονός που μειώνει τις επιλογές των καταναλωτών.

Ουγγαρία

Η πόλη της Βουδαπέστης καθορίζει σταθερή τιμολόγηση για τις υπηρεσίες ταξί.

Πολωνία

Πολύπλοκη διαδικασία αδειοδότησης, που απαιτεί από τους οδηγούς να υποβάλουν αίτηση για έως και 40 άδειες με διαφορετικά καθεστώτα μέσα στην ίδια μητροπολιτική περιοχή.

Γαλλία

Βαριές και χρονοβόρες εξετάσεις για οδηγούς ΕΙΧ, καθώς και διάκριση στη γεωγραφική κατανομή μεταξύ παραδοσιακών ταξί και ΕΙΧ.

Ιταλία

Ο αριθμός των αδειών ΕΙΧ είναι πολύ περιορισμένος και οι δήμοι επιβάλλουν συχνά την επιστροφή στην έδρα μετά την ολοκλήρωση κάθε διαδρομής.

Ρουμανία

Οι πάροχοι μεταφορών υπόκεινται σε γραφειοκρατικές διαδικασίες και στενούς περιορισμούς υπηρεσιών, περιορίζοντας τις υπηρεσίες μεταξύ αστικών και υπεραστικών περιοχών.

Γερμανία

Ισχύει ακόμη ο κανόνας επιστροφής στην έδρα, δημιουργώντας επιπλέον εκπομπές και κυκλοφορία, καθώς και υψηλό κόστος αδειών· ορισμένες πόλεις εξετάζουν την εισαγωγή ελάχιστων τιμών για ΕΙΧ.

Λουξεμβούργο

Τα ΕΙΧ πρέπει να κλείνονται εκ των προτέρων με γραπτό ή ηλεκτρονικό σύμβολο, καθιστώντας τις κρατήσεις ΕΙΧ μη πρακτικές και ακατάλληλες για την εξυπηρέτηση των αστικών αναγκών μετακίνησης.

Ισπανία

Ορισμένες περιοχές επιβάλλουν υποχρεωτική αναμονή ή ελάχιστο μέγεθος οχημάτων 4,90 μέτρων, δημιουργώντας οικονομικά βάρη για τους οδηγούς και καταλαμβάνοντας περισσότερο αστικό χώρο.

- Η νομοθεσία της ΕΕ **δεν θεσπίζει ενιαία αδειοδότηση** επαγγελματιών οδηγών για τη μίσθωση Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (ΕΙΧ) με οδηγό.
- Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η ρύθμιση των όρων χορήγησης αδειών στους οδηγούς ΕΙΧ **παραμένει θέμα εθνικής αρμοδιότητας**.

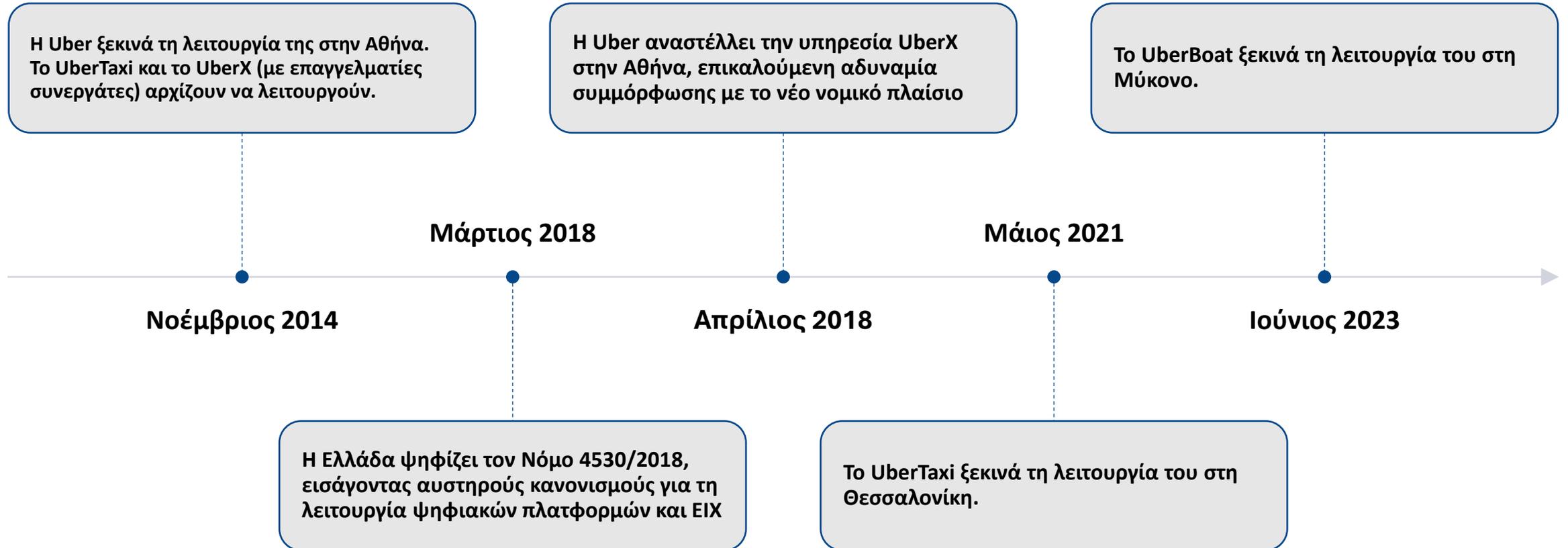
- Το κανονιστικό πλαίσιο **στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά περιοριστικό**, υπονομεύοντας τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη που συνδέονται με τη χρήση των ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων (ride-hailing).

Περιεχόμενα



- Εισαγωγή
- Υπηρεσίες ridesharing, μεταφορές κατά παραγγελία και Mobility as a Service (MaaS)
- **Η οικονομική συμβολή της Uber στην Ελλάδα μετά από 10 χρόνια παρουσίας**
 - Ορόσημα και προσφερόμενες υπηρεσίες
 - Βασικά στοιχεία
 - Οικονομικός αντίκτυπος
- Εξορθολογισμός της νομοθεσίας στην Ελλάδα

Η λειτουργία της Uber στην Ελλάδα



Υπηρεσίες Uber ανά χώρα

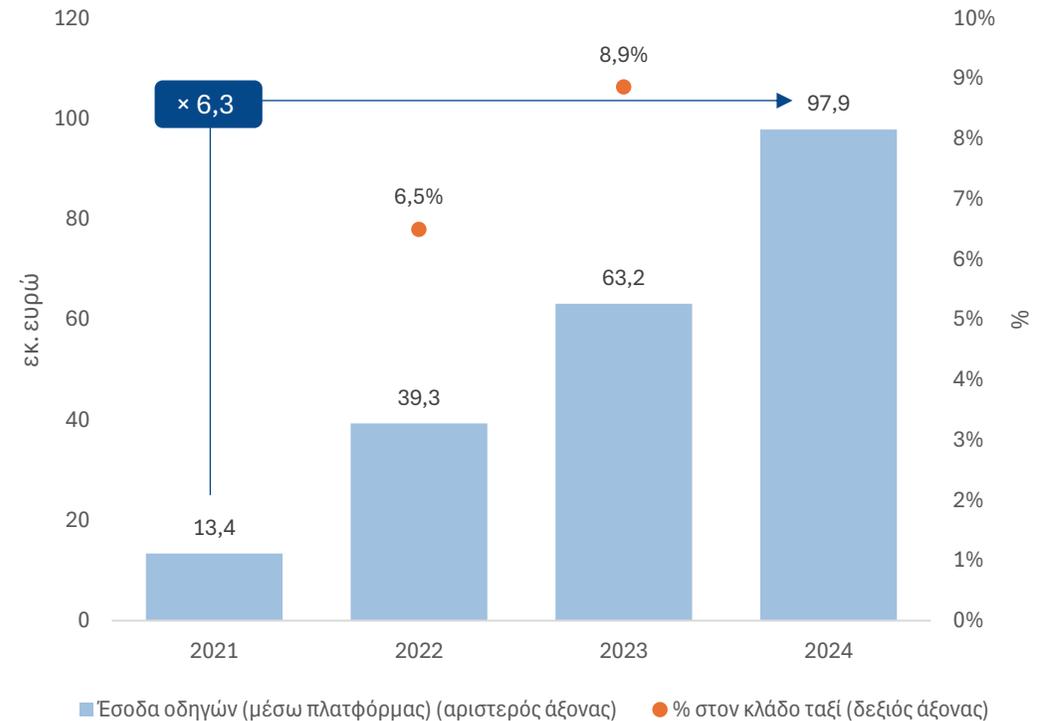
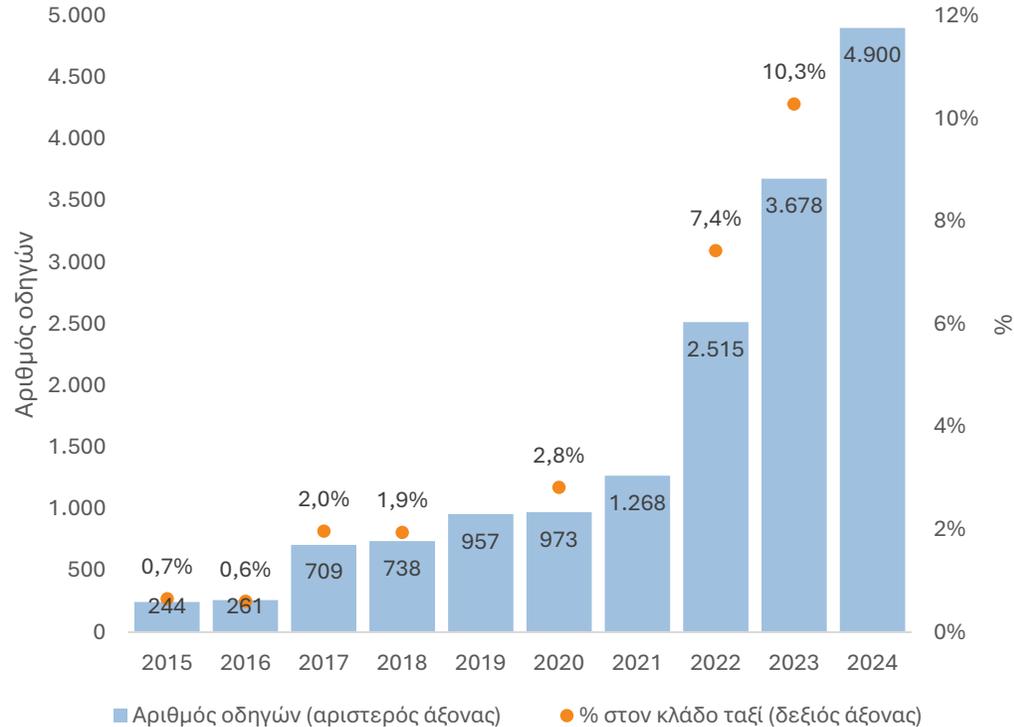
Χώρα	Πόλεις	UberX	UberTaxi	UberBlack	UberBoat/ Copter	UberEats
Ελλάδα	Αθήνα/Θεσσαλονίκη/ Νησιά	✗	✓	✗	✓	✗
Ιταλία	Ρώμη/Μιλάνο/Αμάλφι	✗	✓	✓	✓	✗
Γερμανία	Βερολίνο/Αμβούργο	✓	✓	✗	✗	✓
Πορτογαλία	Λισαβόνα/Πόρτο	✓	✓	✓	✗	✓
ΗΠΑ	Νέα Υόρκη/Μαϊάμι/Λος Άντζελες/Σικάγο κ.λπ.	✓	✓	✓	✓	✓

- **UberX:** Βασική επιλογή διαδρομής που χρησιμοποιεί ιδιώτες οδηγούς με τα προσωπικά τους οχήματα, όχι αδειοδοτημένα ταξί.
- **UberBlack/Uber Black SUV:** Πολυτελείς μετακινήσεις με επαγγελματίες οδηγούς σε αυτοκίνητα υψηλών προδιαγραφών, που προσφέρονται σε μεγάλες πόλεις σε όλο τον κόσμο.
- **UberPool:** Κοινή χρήση διαδρομών (pooled rides) που μειώνει το κόστος και τις εκπομπές, μεταφέροντας πολλούς επιβάτες που κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση (συνεπιβατισμός).
- **UberMoto:** Οικονομική υπηρεσία ταξί με μοτοσικλέτες, διαθέσιμη σε χώρες όπου αυτός είναι ο συνήθης τρόπος μετακίνησης, όπως η Ινδία, η Ινδονησία και ορισμένα μέρη της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής.
- **UberEats:** Παράδοση φαγητού από τοπικά εστιατόρια και καταστήματα.
- **UberCopter/Boat:** Ιδιωτικές εκδρομές με ελικόπτερο, σκάφος ή πολυτελή κρουαζιερόπλοια.

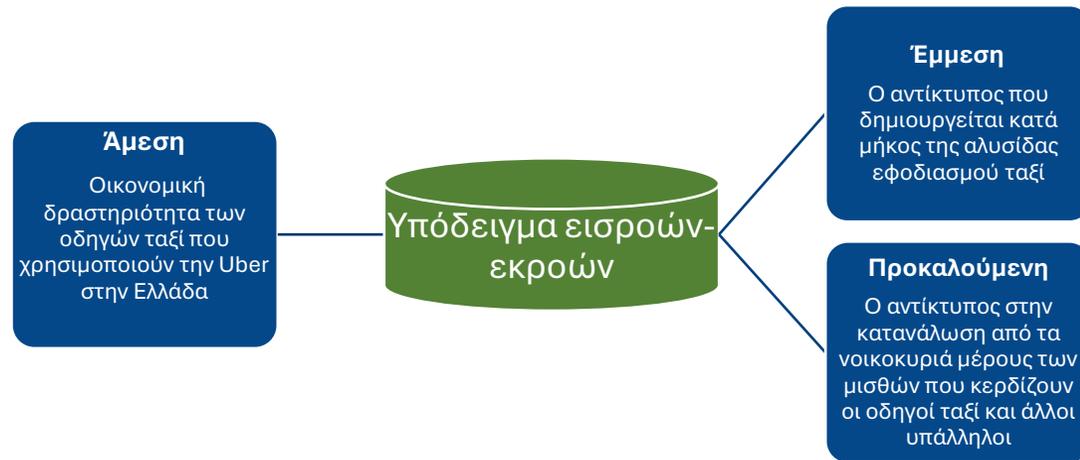
Η Uber πέτυχε γρήγορη επέκταση στην Ελλάδα, δημιουργώντας σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο

- Σχεδόν 5.000 οδηγοί Uber το 2024 (244 το 2015)
- 10,3% του συνολικού αριθμού των απασχολουμένων στον τομέα των ταξί το 2023.

- Τα έσοδα των οδηγών μέσω της πλατφόρμας έχουν εξαπλασιαστεί μεταξύ 2021-2024.
- Το μέσο έσοδο ανά οδηγό μέσω της πλατφόρμας έχει σχεδόν διπλασιαστεί κατά την ίδια περίοδο.



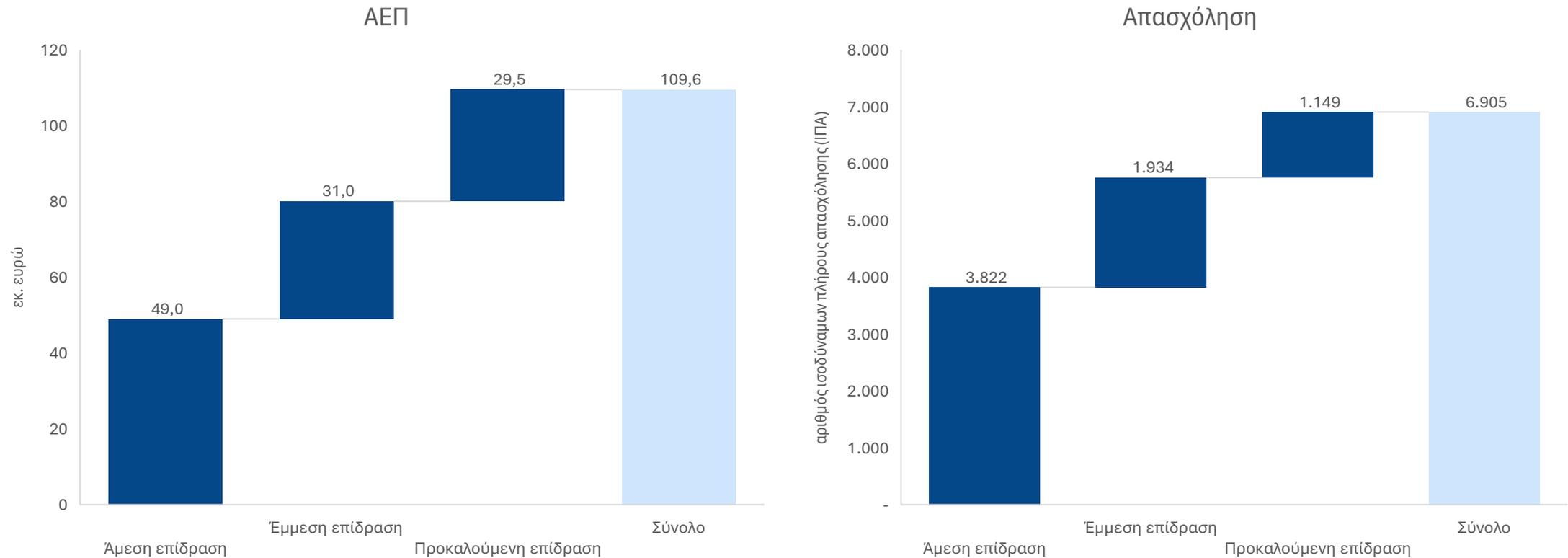
Η συνολική οικονομική επίδραση των διαδρομών που πραγματοποιούν οι οδηγοί ταξί με την Uber μπορεί να υπολογιστεί χρησιμοποιώντας ένα υπόδειγμα εισροών-εκροών



- Το υπόδειγμα εισροών-εκροών λαμβάνει υπόψη τις διασυνδέσεις στην οικονομία, υπολογίζοντας:
 - **Άμεσες επιδράσεις:** Οικονομική δραστηριότητα των οδηγών ταξί που χρησιμοποιούν την Uber στην Ελλάδα
 - **Έμμεσες επιδράσεις:** Ο αντίκτυπος που δημιουργείται κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας των ταξί (βενζινάδικα, συνεργεία αυτοκινήτων, ασφαλιστικές εταιρείες κ.λπ.).
 - **Προκαλούμενες επιδράσεις:** Ο οικονομικός αντίκτυπος που προκύπτει από την κατανάλωση των νοικοκυριών μέρους των αποδοχών των οδηγών ταξί και άλλων εργαζομένων στην αλυσίδα εφοδιασμού των ταξί.

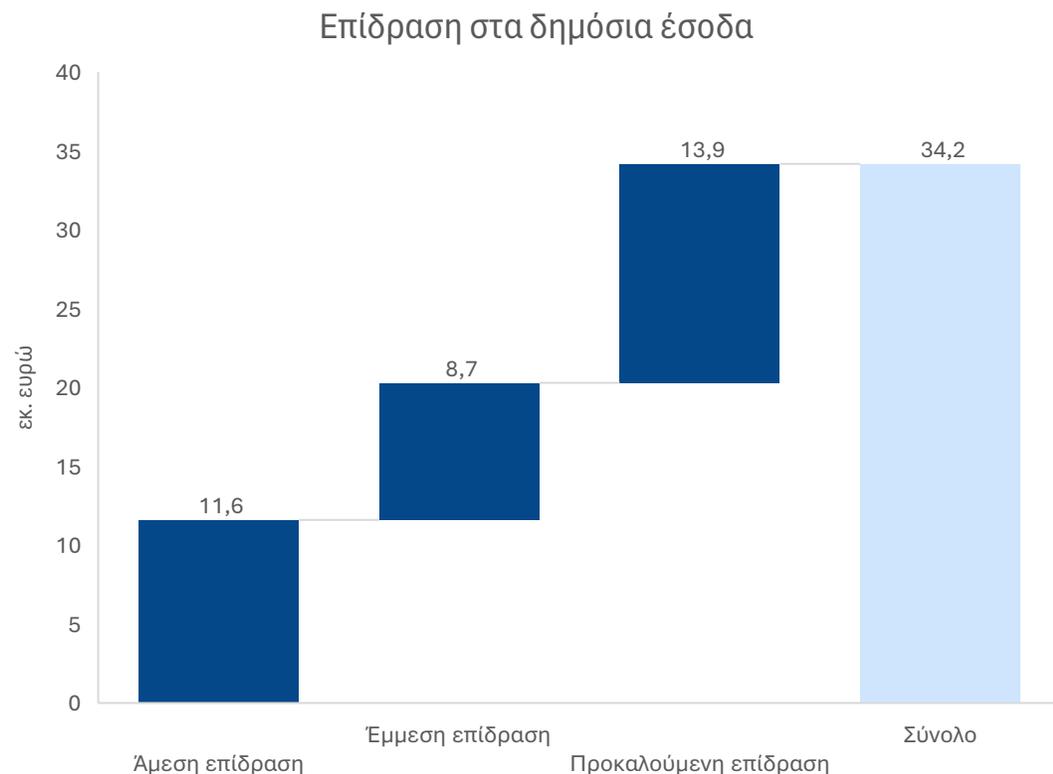
Η ανάλυση απαντά στο ερώτημα «Ποιο θα ήταν το κενό που θα δημιουργούνταν στην ελληνική οικονομία αν οι διαδρομές που πραγματοποιήθηκαν μέσω της Uber το 2024 δεν είχαν πραγματοποιηθεί;»

Τα έσοδα από τις διαδρομές με Uber συνέβαλαν άμεσα με €49 εκατ. στο ΑΕΠ, ενώ ο συνολικός αντίκτυπος για την ελληνική οικονομία το 2024 ανήλθε σε €110 εκατ. (0,05% του συνόλου)



Περισσότερες από 3.800 ΙΠΑ υποστηρίζονται στη λειτουργία ταξί μέσω της πλατφόρμας Uber, με τον συνολικό αντίκτυπο στην απασχόληση της οικονομίας να αντιστοιχεί σε πάνω από 6.900 ΙΠΑ — κάθε θέση ΙΠΑ οδηγού ταξί δημιουργεί μία επιπλέον θέση εργασίας πλήρους απασχόλησης στην ευρύτερη οικονομία.

Από τη συνολική επίδραση στο ΑΕΠ, €34,2 εκατ. αντιστοιχούν σε έσοδα του ελληνικού κράτους από φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης



- Οι ηλεκτρονικές πληρωμές για υπηρεσίες ταξί αυξήθηκαν κατά 221% το 2024 σε σχέση με το 2023, αντιστοιχώντας σε €73,5 εκατ. (ΑΑΔΕ, Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων¹).
 - Η ΑΑΔΕ, χρησιμοποιώντας ελαστικότητες από μελέτη του IOBE², εκτιμά ότι η αύξηση των ηλεκτρονικών πληρωμών στις δραστηριότητες ταξί πρόσθεσε σχεδόν €3,1 εκατ. σε έσοδα ΦΠΑ.
- Καθώς όλες οι διαδρομές μέσω Uber καταγράφονται ψηφιακά, μειώνεται η φοροδιαφυγή, περιορίζεται η «μαύρη οικονομία» και ενισχύονται τα δημόσια έσοδα.
 - Χρησιμοποιώντας τις ίδιες ελαστικότητες, η ενίσχυση των εσόδων ΦΠΑ από τη χρήση της Uber στην Ελλάδα εκτιμάται σε €6,6 εκατ. το 2024.

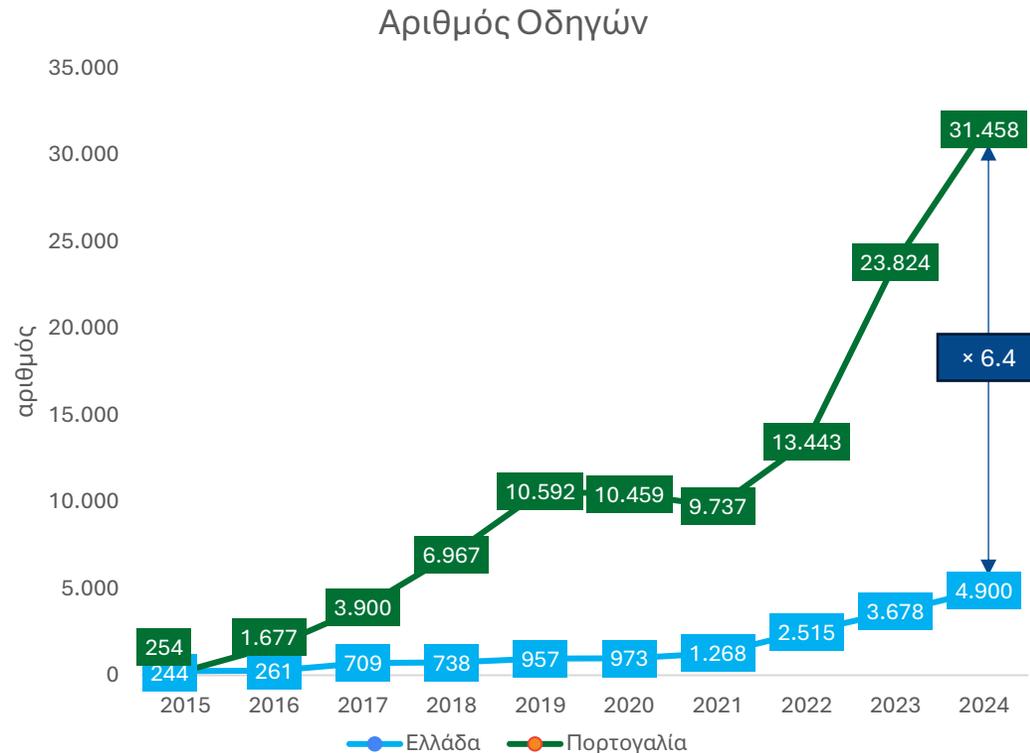
Η επίδραση των διαδρομών Uber στα εισοδήματα από εργασία ανήλθε σε €34,1 εκατ. το 2024. Εκτιμάται ότι €6,6 εκατ. προήλθαν από τη μείωση της φοροδιαφυγής και της «μαύρης οικονομίας».

Περιεχόμενα



- Εισαγωγή
- Υπηρεσίες ridesharing, μεταφορές κατά παραγγελία και Mobility as a Service (MaaS)
- Η οικονομική συμβολή της Uber στην Ελλάδα μετά από 10 χρόνια παρουσίας
- **Εξορθολογισμός της νομοθεσίας στην Ελλάδα**
 - Χαμένες ευκαιρίες λόγω νομοθετικών περιορισμών
 - Εκτιμώμενος αντίκτυπος από την απλοποίηση της νομοθεσίας
 - Προτάσεις πολιτικής

Ξεκινώντας από την ίδια αφετηρία πριν από 10 χρόνια, η Uber έχει πλέον σημαντικά ισχυρότερη παρουσία στην Πορτογαλία σε σχέση με την Ελλάδα



- Η παρουσία της Uber στην αγορά της Πορτογαλίας έχει επεκταθεί πολύ πιο γρήγορα σε σύγκριση με την Ελλάδα.
- Παρά το γεγονός ότι ξεκίνησε με περίπου 240-250 οδηγούς το 2015, η Uber στην Πορτογαλία έχει φτάσει τους 31,5 χιλ. οδηγούς, τριπλασιάζοντας το δυναμικό της από το 2021.
- Η Uber έχει 6,4 φορές περισσότερους οδηγούς στην Πορτογαλία από ό,τι στην Ελλάδα.

Οι διαφορετικές δυναμικές της επέκτασης της Uber στην Πορτογαλία και στην Ελλάδα υποδεικνύουν σημαντικές χαμένες ευκαιρίες στην ελληνική αγορά, περιορίζοντας τα αντίστοιχα οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη από τη βελτίωση της κινητικότητας.

Οι διαφορές και οι ομοιότητες μεταξύ Πορτογαλίας και Ελλάδας αναδεικνύουν χαμένες ευκαιρίες για την υιοθέτηση της ψηφιακής κινητικότητας στην Ελλάδα.

Διάσταση	Πορτογαλία	Ελλάδα
Πληθυσμός	Χώρα: 10,6 εκατομμύρια άνθρωποι Λισαβόνα (μητροπολιτική περιοχή): ~3,0 εκατ. κάτοικοι	Χώρα: 10,4 εκατομμύρια άνθρωποι Αττική: ~3,8 εκατομμύρια άνθρωποι
Ρυθμιστική προσέγγιση	Σαφείς κανονισμοί, που ενσωματώνουν τις υπηρεσίες ride-hailing με κάποια ευελιξία.	Κανονισμοί που αφορούν τα ταξί: Ride-hailing υπηρεσίες όπως η Uber πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με το καθεστώς των ταξί, πράγμα που σημαίνει ότι υποχρεούνται να χρησιμοποιούν ταξί με άδεια, και όχι ιδιωτικά οχήματα. Γεωγραφικοί περιορισμοί: Υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με τα σημεία όπου τα οχήματα που παρέχουν υπηρεσίες ride-hailing μπορούν να παραλαμβάνουν επιβάτες.
Λειτουργία της Uber	Η Uber έχει ισχυρή παρουσία στη Λισαβόνα και το Πόρτο.	Παρουσία στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τα νησιά.
Απαιτήσεις για οδηγούς και οχήματα	Επαγγελματική άδεια οδήγησης, έλεγχος ιστορικού, ασφάλιση και πρότυπα οχημάτων.	Μόνο οδηγοί ταξί.
Κόστος	Μέτριοι φόροι. Ενδέχεται να ισχύουν δημοτικά τέλη.	Κατώτερες χρεώσεις λόγω κανονισμών για τα ταξί.
Υπηρεσίες από την Uber	Η Πορτογαλία προσφέρει περισσότερες επιλογές για την Uber, όπως UberX και UberBlack	UberTaxi
Πρόσθετες πληροφορίες	Η υψηλή αστική πυκνότητα τροφοδοτεί τη ζήτηση και την πολυπλοκότητα: Ο πυκνός πληθυσμός, οι πολυσύχναστοι δρόμοι και οι περιορισμένοι χώροι στάθμευσης της Λισαβόνας και του Πόρτο ενισχύουν την υιοθέτηση των υπηρεσιών ride-hailing, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν πρόκληση για τις παραδοσιακές επιλογές μεταφοράς. Αύξηση της ζήτησης λόγω του τουρισμού: Ο αναπτυσσόμενος τουριστικός τομέας αυξάνει τη χρήση των υπηρεσιών ride-hailing, καθώς οι επισκέπτες αναζητούν βολικές μετακινήσεις σε άγνωστες πόλεις και δημοφιλή αξιοθέατα.	Παρόμοιες συνθήκες υψηλής αστικής πυκνότητας και αύξησης της ζήτησης λόγω του τουρισμού και εποχικότητας
Ηλικία οδηγών	Το 33% των οδηγών στην Πορτογαλία είναι κάτω των 35 ετών.	Μόνο το 22% των οδηγών είναι κάτω των 35 ετών.
Ηλικία οχήματος / βιωσιμότητα	> 2/3 των οχημάτων είναι μοντέλα του 2020 ή νεότερα.	<1/4 των οχημάτων είναι μοντέλα του έτους 2020 ή νεότερα

Η Ελλάδα διαθέτει μεγάλο και αυξανόμενο στόλο επιβατικών αυτοκινήτων, ενώ οι υποδομές μεταφορών παραμένουν περιορισμένες

Ανεπαρκείς υποδομές μεταφορών

Παρά τις σημαντικές επενδύσεις των τελευταίων ετών, ορισμένες περιοχές της Αθήνας εξακολουθούν να μην διαθέτουν καλές συνδέσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το δίκτυο του μετρό και των λεωφορείων βρίσκεται σε φάση επέκτασης, αλλά έχουν σημειωθεί καθυστερήσεις λόγω προβλημάτων υποδομής.

Ιδιοκτησία αυτοκινήτου

Υψηλή ιδιοκτησία αυτοκινήτων στην Ελλάδα (579 επιβατικά αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους – 11η υψηλότερη αναλογία στην ΕΕ27)

Πυκνότητα στόλου οχημάτων

Η Αθήνα έχει έναν από τους πυκνότερους στόλους επιβατικών αυτοκινήτων, με σχεδόν 900 αυτοκίνητα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

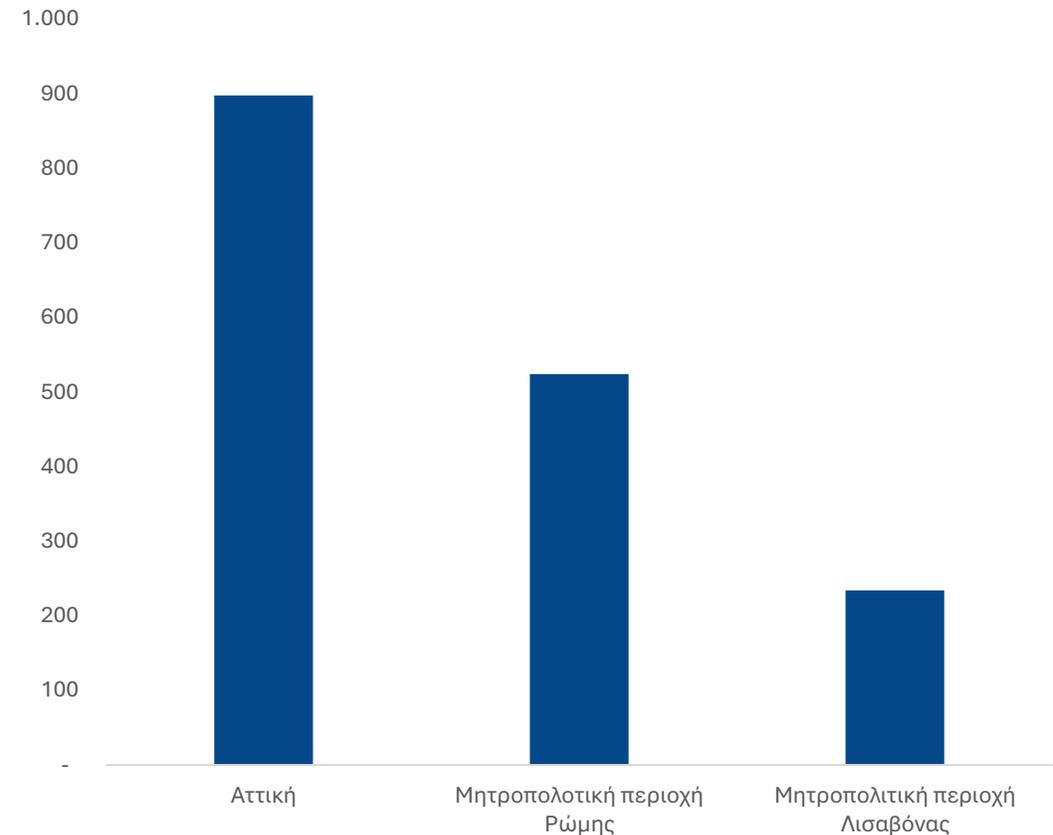
Γηρασμένος στόλος οχημάτων

Ο ελληνικός στόλος οχημάτων αποτελείται από παλαιά οχήματα, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης της δεκαετίας του 2010. Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα τον παλαιότερο στόλο επιβατικών αυτοκινήτων στην ΕΕ (πάνω από 17 έτη).

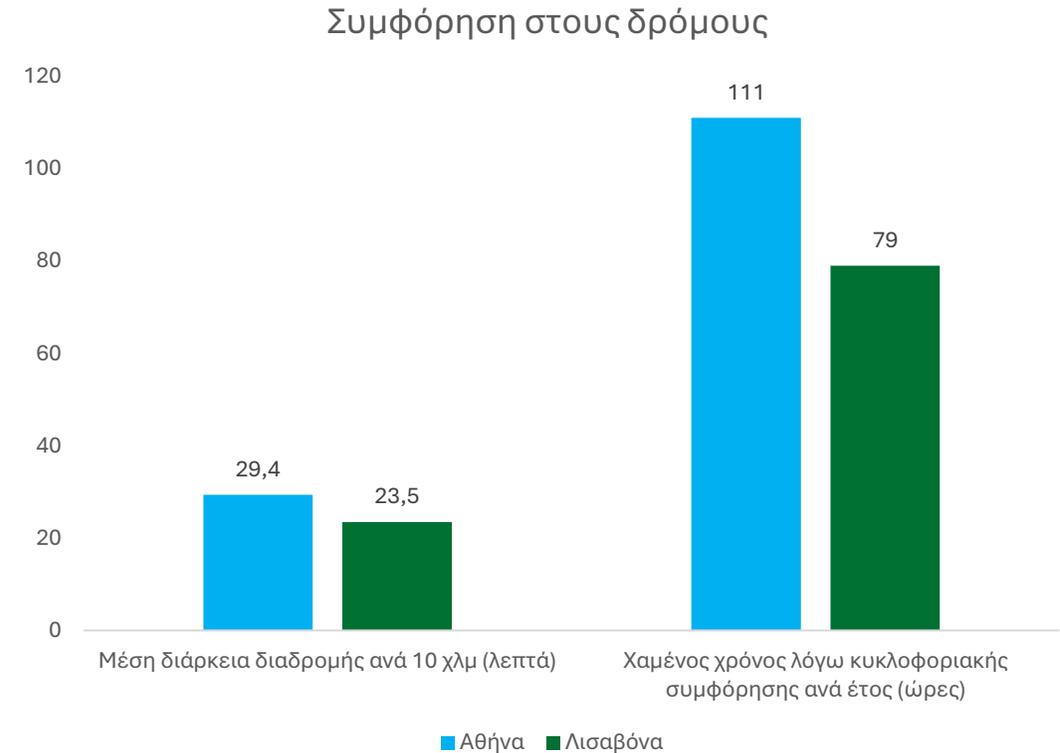
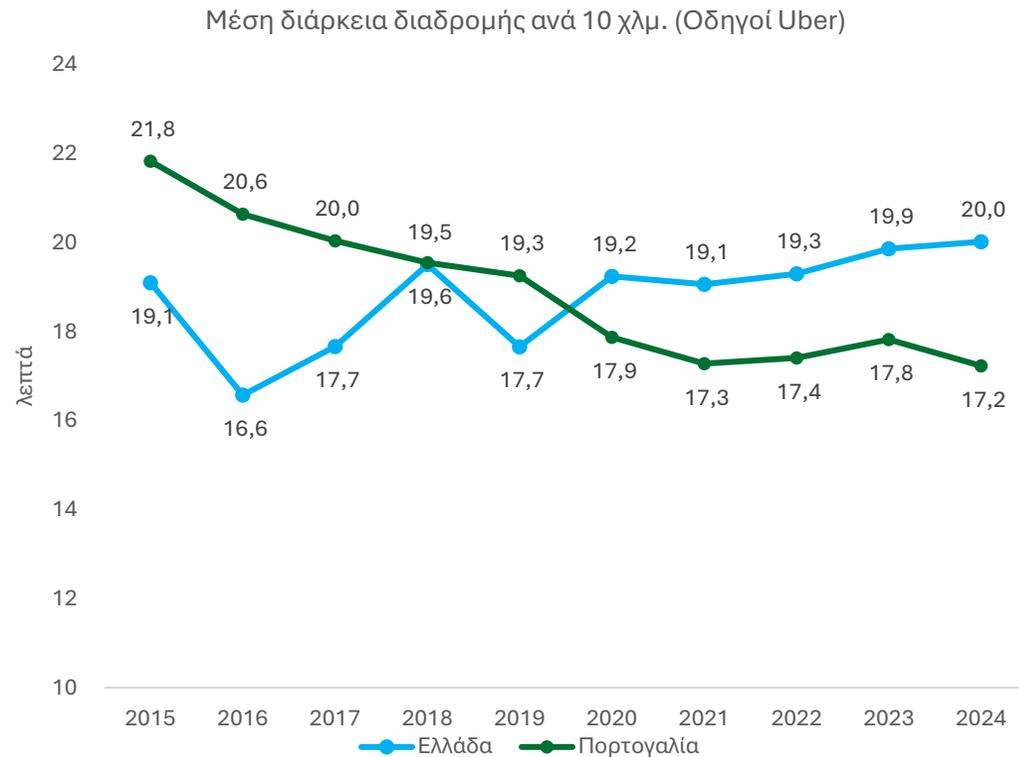
Ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση

Η υψηλή κυκλοφοριακή πυκνότητα συμβάλλει σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση.

Πυκνότητα στόλου επιβατικών (οχήματα ανά τετραγωνικό χιλ.)



Η Αθήνα κατατάσσεται ανάμεσα στις πρώτες πόλεις της Ευρώπης ως προς την κυκλοφοριακή συμφόρηση, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να χάνουν σημαντικό χρόνο καθημερινά στην κίνηση



Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πλέον μεγαλύτερη στην Αθήνα σε σύγκριση με τη Λισαβόνα, με τη μέση διάρκεια διαδρομής ανά 10 χιλιόμετρα να έχει αυξηθεί τα τελευταία 10 χρόνια στην Ελλάδα, ενώ έχει μειωθεί στην Πορτογαλία.

Η Αθήνα αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις στην αστική κινητικότητα, επιβεβαιώνοντας την ανάγκη ταχύτερης υιοθέτησης καινοτόμων λύσεων μετακίνησης

Σημαντική κυκλοφοριακή συμφόρηση	<ul style="list-style-type: none">• Η Αθήνα αντιμετωπίζει συμφόρηση, ιδιαίτερα κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής, όπως και άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις.• Η κυκλοφοριακή συμφόρηση μπορεί να εμφανιστεί και εκτός των τυπικών ωρών αιχμής, όπως τα Σαββατοκύριακα και τις νυχτερινές ώρες, λόγω του ότι η Αθήνα αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό με πολυάριθμες δραστηριότητες αναψυχής.
Αυξανόμενες Τάσεις Κυκλοφορίας	<ul style="list-style-type: none">• Η κίνηση στην Αθήνα έχει αρχίσει να αυξάνεται από το 2017, σύμφωνα με το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Αθηνών.• Η οικονομική δραστηριότητα έχει επεκταθεί τα τελευταία χρόνια, με αύξηση 10% του αριθμού των απασχολούμενων στην Αττική και σταδιακή μείωση της εξ αποστάσεως εργασίας.
Υψηλός αριθμός ημερήσιων μετακινήσεων με αυτοκίνητο	<ul style="list-style-type: none">• Οι καθημερινές μετακινήσεις στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας εκτιμώνται σε περίπου 6,4 εκατ. το 2024, με περαιτέρω αύξηση στα 7,1 εκατ. το 2030.
Αύξηση των τουριστικών αφίξεων στην Αθήνα	<ul style="list-style-type: none">• Ο αριθμός των τουριστών που επισκέφθηκαν την Ελλάδα αυξήθηκε κατά 45% μεταξύ 2016 και 2024.• Στην Αθήνα, ο αριθμός των επισκεπτών σχεδόν διπλασιάστηκε την ίδια περίοδο.
Χαμηλές μέσες ταχύτητες	<ul style="list-style-type: none">• Κατά τις ώρες αιχμής, οι μέσες ταχύτητες μετακίνησης για τα ΙΧ εκτιμώνται σε 20–25 χλμ/ώρα, αυξάνονται σε 50 χλμ/ώρα εκτός αιχμής, ανάλογα με τις συνθήκες των αστικών αυτοκινητοδρόμων
Προβλήματα στάθμευσης	<ul style="list-style-type: none">• Περιορισμένες θέσεις στάθμευσης• Τα τέλη στάθμευσης εκτός δρόμου διαφέρουν σημαντικά: 10–15 € στο κέντρο της πόλης, με επιπλέον ωριαίες χρεώσεις 1–2 €, σε σύγκριση με 5–7 € στις προαστιακές περιοχές.

Οι συνθήκες κυκλοφορίας στην Αθήνα υπογραμμίζουν την ανάγκη για ολοκληρωμένες λύσεις που να λαμβάνουν υπόψη τόσο τα παραδοσιακά μέσα μαζικής μεταφοράς όσο και τις εταιρείες δικτύων μετακίνησης (TNCs), όπως η Uber.

Παραδείγματα άλλων πόλεων και χωρών

Νέα Υόρκη

- Με την είσοδο των εταιρειών ridesharing στην αγορά της Νέας Υόρκης, ο συνολικός όγκος μετακινήσεων αυξήθηκε σημαντικά.
- Τα ταξί παρουσίασαν σταθερή, αλλά αργή μείωση, πριν υποστούν απότομη πτώση και περιορισμένη ανάκαμψη με την εμφάνιση του Covid.

Λονδίνο

- Από την είσοδο των EIX, ο συνολικός αριθμός οδηγών και οχημάτων έχει αυξηθεί σημαντικά.
- Ο αριθμός των ταξί (οδηγών/οχημάτων) μειώνεται αργά. Το ηλικιακό προφίλ των οδηγών ταξί υποδηλώνει ότι η μείωση αυτή θα ενταθεί καθώς περισσότεροι οδηγοί θα συνταξιοδοτηθούν.
- Ο αριθμός των αδειοδοτημένων οδηγών ιδιωτικής μίσθωσης αυξήθηκε σταθερά κατά περίπου 5% ετησίως.
- Ο αριθμός των αδειοδοτημένων οχημάτων ιδιωτικής μίσθωσης στο Λονδίνο αυξήθηκε κατά 88% μεταξύ 2008/09 και 2023/24.

Πορτογαλία

- Ο Νόμος 45/2018 ρυθμίζει τόσο: (i) τον «πάροχο TVDE» (την εταιρεία που παρέχει αμειβόμενες μεταφορές επιβατών με μη χαρακτηρισμένα οχήματα μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας) όσο και (ii) τον «διαχειριστή ηλεκτρονικής πλατφόρμας» (την εφαρμογή/υπηρεσία διαμεσολάβησης μεταξύ χρήστη και παρόχου).
- Η μεταρρύθμιση αυτή άνοιξε ουσιαστικά την αγορά διατηρώντας παράλληλα τον έλεγχο — ένα μοντέλο που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επαινέσει ως ισορροπημένη απελευθέρωση.
- Από τότε, καταγράφονται μειωμένοι χρόνοι αναμονής και ευρύτερη διαθεσιμότητα υπηρεσιών, ιδιαίτερα στη Λισαβόνα και το Πόρτο. Μελέτες αναφέρουν θετικό καθαρό όφελος για τους καταναλωτές.
- Αυξήθηκαν τα δηλωθέντα έσοδα ΦΠΑ και φόρου εισοδήματος καθώς τα PHV εντάχθηκαν στο επίσημο καθεστώς (οι πλατφόρμες υποχρεούνται να εκδίδουν ψηφιακά τιμολόγια).
- Η βελτιωμένη αστική κινητικότητα ενίσχυσε την ικανοποίηση των τουριστών και μείωσε τις δυσκολίες στις μετακινήσεις, με θετικά αποτελέσματα για τον κλάδο φιλοξενίας και τα αεροδρόμια.

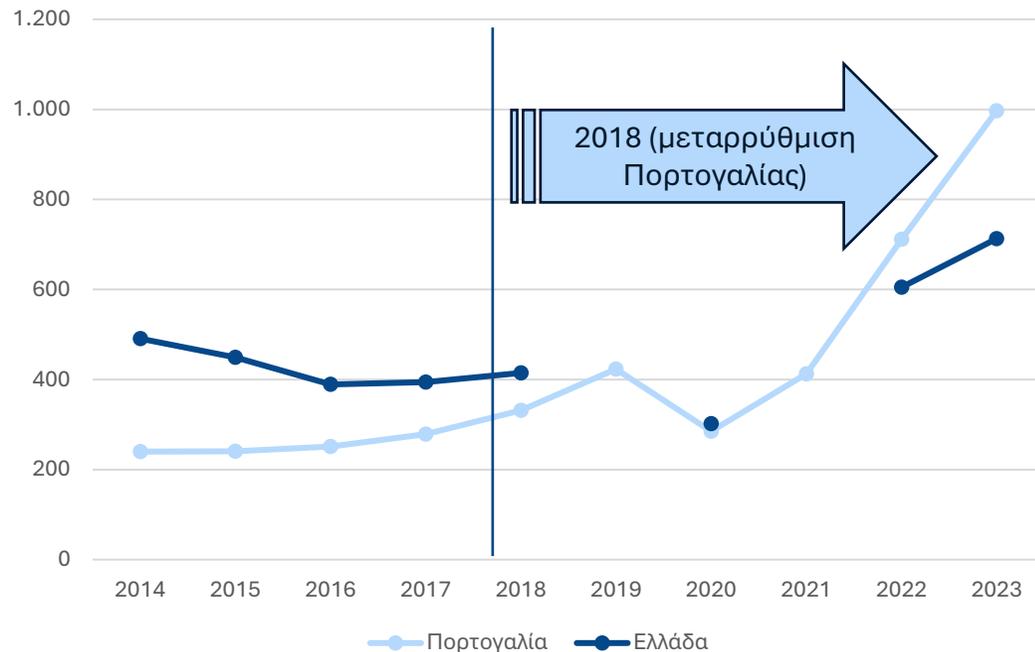
Το ridesharing έχει αυξήσει σημαντικά τον όγκο των μετακινήσεων, ενώ ο όγκος των παραδοσιακών ταξί έχει μειωθεί μόνο σταδιακά.

Ο κύκλος εργασιών στον κλάδο λειτουργίας ταξί στην Πορτογαλία αυξήθηκε ραγδαία μεταξύ 2022–2023, κατά 40% σε σύγκριση με 18% στην Ελλάδα, φτάνοντας κοντά στο 1 δισ. €.

Μετά τη μεταρρύθμιση για τη λειτουργία ταξί και ΕΙΧ στην Πορτογαλία, ο συνολικός κύκλος εργασιών αυξήθηκε πολύ ταχύτερα σε σχέση με την Ελλάδα, όπου η νομοθεσία παραμένει αυστηρή.

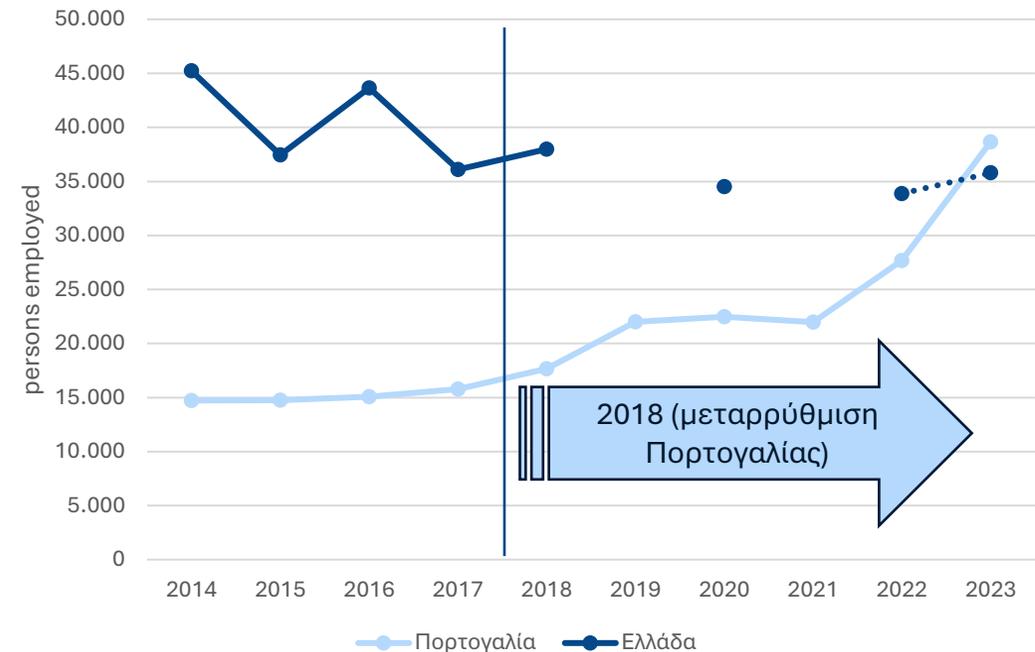
Η απασχόληση αυξήθηκε επίσης σημαντικά στην Πορτογαλία, φτάνοντας τις 38,6 χιλιάδες από σταθερά επίπεδα περίπου 15 χιλιάδες έως το 2018, ενώ η απασχόληση στην Ελλάδα (ρυθμιζόμενη μέσω αδειών) μειώθηκε, επηρεαζόμενη από τη γήρανση του εργατικού δυναμικού.

Κύκλος εργασιών κλάδου Ταξί



2014-2021: Η Πορτογαλία είχε 24% χαμηλότερο κύκλο εργασιών από την Ελλάδα
2023: Η Πορτογαλία έχει πλέον 40% αύξηση στον κύκλο εργασιών

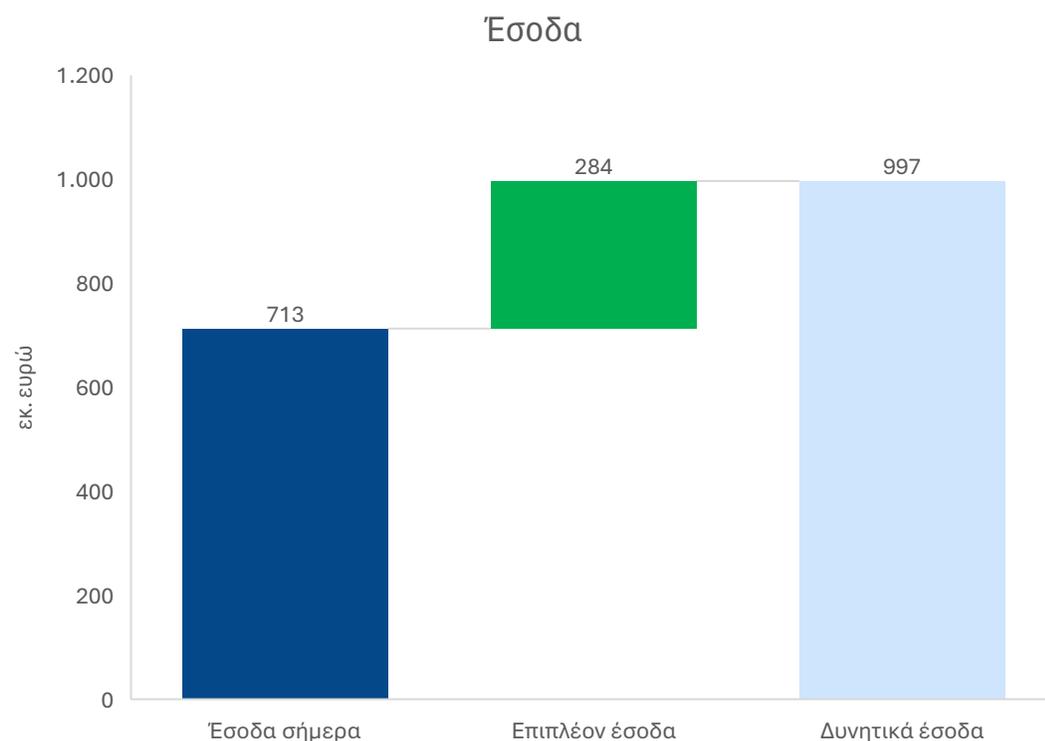
Απασχόληση κλάδου ταξί



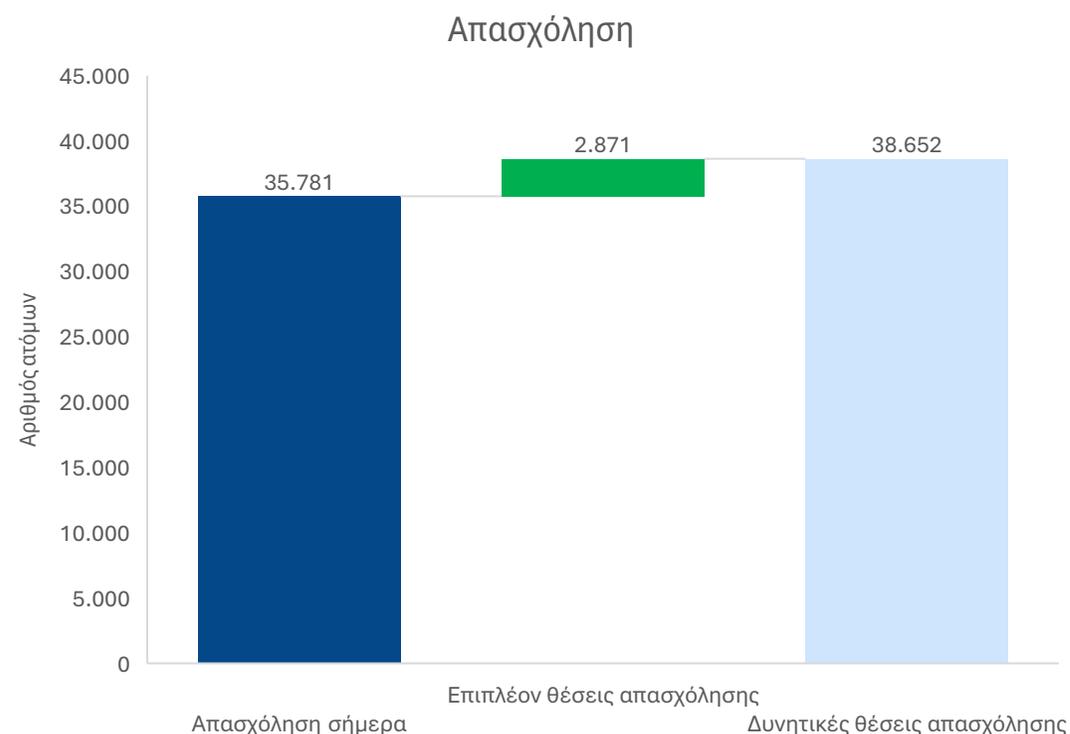
2014-2021 : Η Πορτογαλία είχε 53% λιγότερους απασχολούμενους στον τομέα της εκμετάλλευσης ταξί από την Ελλάδα.
2023: Η Πορτογαλία έχει πλέον 8% περισσότερους απασχολούμενους

Εάν η νομοθεσία στην Ελλάδα ήταν εναρμονισμένη με εκείνη της Πορτογαλίας, θα μπορούσαμε να αναμένουμε ότι ...

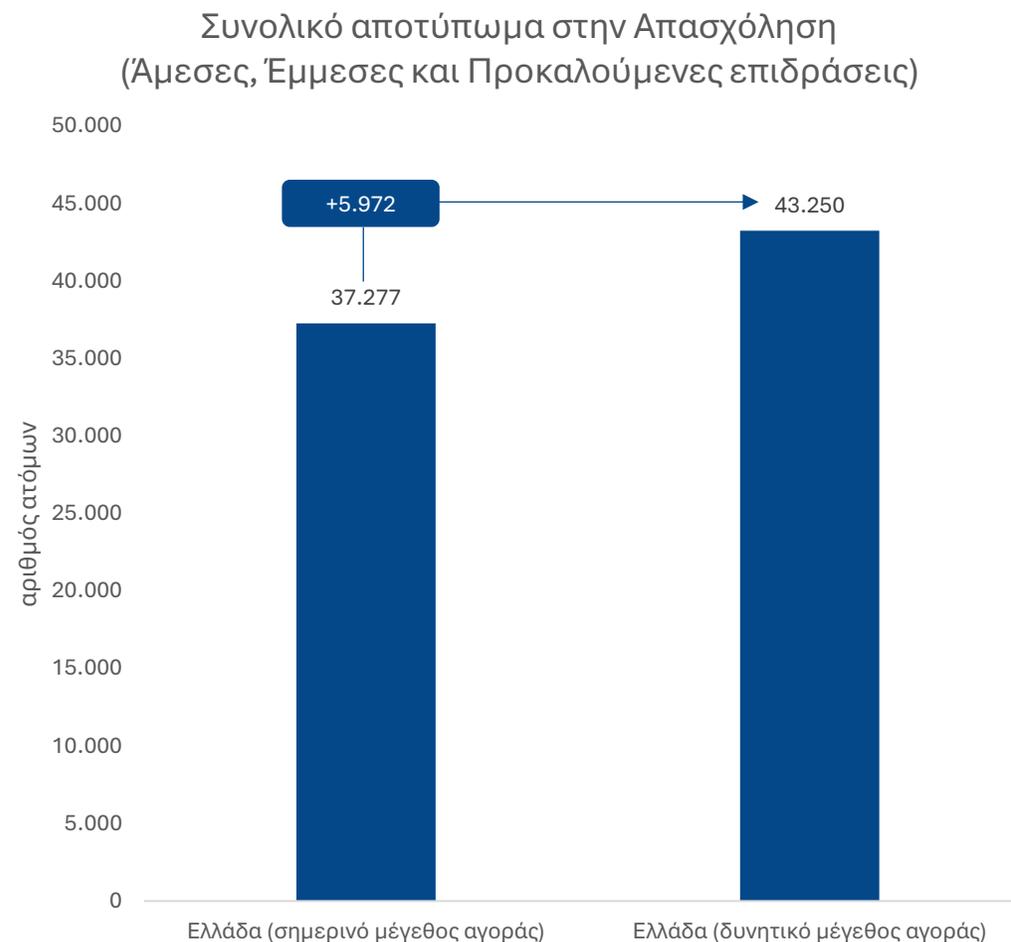
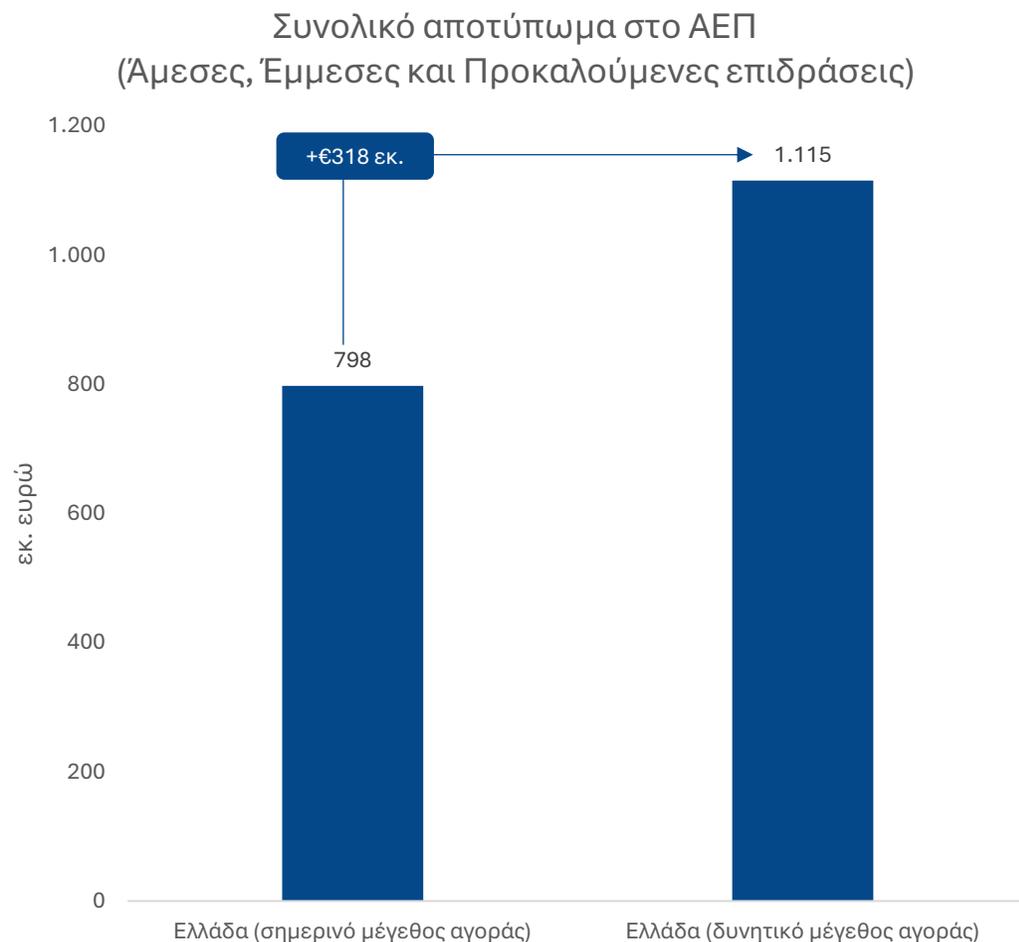
... ο συνολικός τομέας των υπηρεσιών ταξί θα ήταν σχεδόν 39% μεγαλύτερος στην Ελλάδα από ό,τι σήμερα, προσθέτοντας 284 εκατ. € στον κύκλο εργασιών ...



... με την απασχόληση στον τομέα να είναι υψηλότερη κατά 2,9 χιλιάδες θέσεις εργασίας

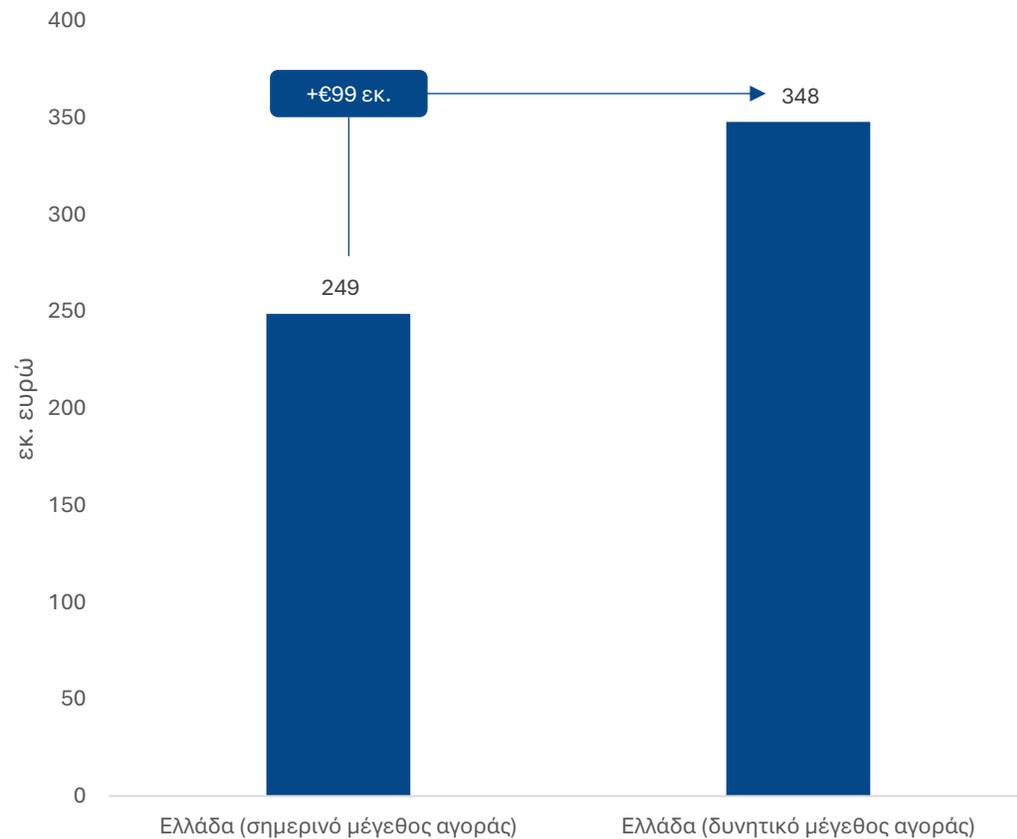


Ο συνολικός αντίκτυπος στο ΑΕΠ θα προσέγγιζε σχεδόν το €1,1 δισ. (+€318 εκατ. σε σύγκριση με σήμερα), ενώ ο αριθμός των απασχολούμενων θα αυξανόταν κατά 6.000 άτομα.

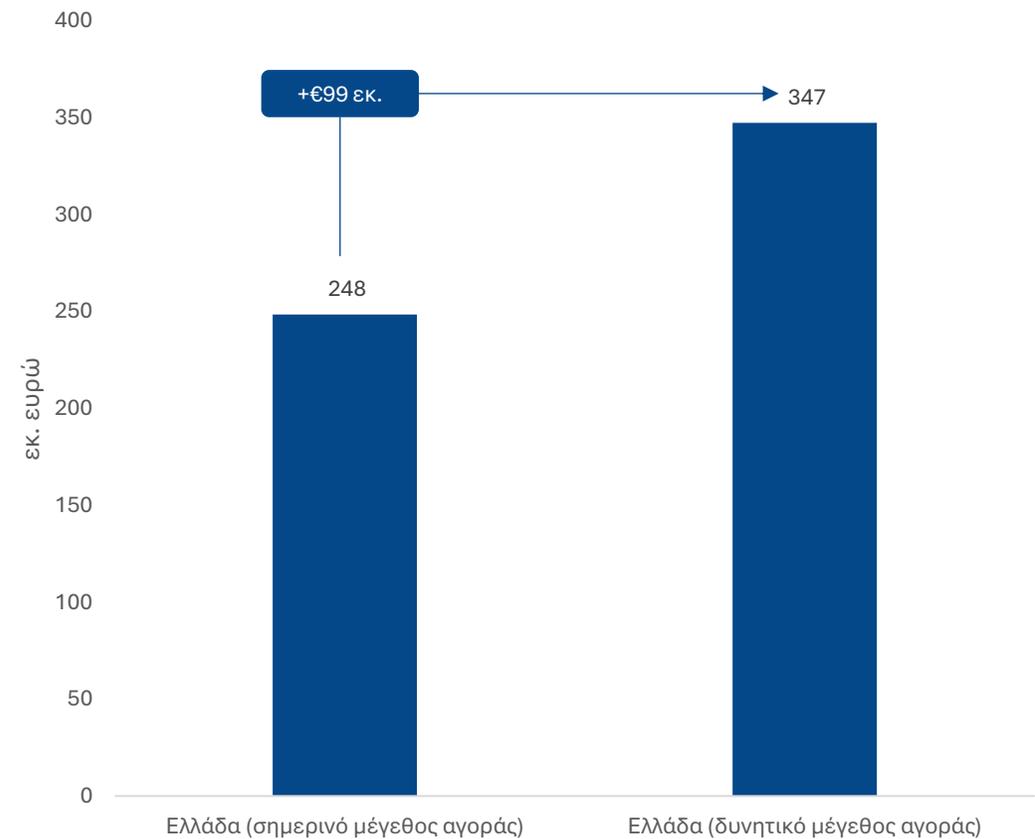


Τα συνολικά φορολογικά έσοδα και τα εισοδήματα από εργασία θα αυξάνονταν κατά περίπου 100 εκατ. €

Συνολικό αποτύπωμα στα Δημόσια Έσοδα
(Άμεσες, Έμμεσες και Προκαλούμενες επιδράσεις)



Συνολικό αποτύπωμα στα Εισοδήματα από Εργασία
(Άμεσες, Έμμεσες και Προκαλούμενες επιδράσεις)



Προτάσεις Πολιτικής



1. Μείωση των περιορισμών στα ΕΙΧ

- Η άρση των υπερβολικών περιορισμών στη λειτουργία των ΕΙΧ θα ευθυγράμμιζε το εθνικό πλαίσιο με τις βέλτιστες πρακτικές της ΕΕ και θα ενίσχυε τον ανταγωνισμό στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

2. Διευκόλυνση της χρήσης ΕΙΧ με οδηγό από της ψηφιακές πλατφόρμες

- Η δυνατότητα στις ψηφιακές πλατφόρμες να λειτουργούν με οχήματα ΕΙΧ διευρύνει τις επιλογές των καταναλωτών, βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών και αυξάνει την αποδοτικότητα των μεταφορών.

3. Παροχή κινήτρων για συνεπιβατικές διαδρομές (pooling)

- Η δυνατότητα στους παρόχους να χρεώνουν χαμηλότερα για συνεπιβατικές διαδρομές θα βελτίωνε τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των υπηρεσιών κλήσης οχημάτων στην Ελλάδα.