



POLICY
PAPER #1

Μάρτιος 2026

Επιβατικές Μεταφορές Κατά Παραγγελία

Η Ανάγκη για Ένα Σύγχρονο Ρυθμιστικό Πλαίσιο
που Αναγνωρίζει τη Σημασία τους
στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Συντάκτες: Νίκος Ρώμπαπας, Χρήστος Λούκας, Ίων Βαλλιάνος

Επιβατικές Μεταφορές Κατά Παραγγελία

Η Ανάγκη για Ένα Σύγχρονο Ρυθμιστικό Πλαίσιο
που Αναγνωρίζει τη Σημασία τους
στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Νίκος Ρώμπαπας

Πρόεδρος του Κέντρου Φιλελεύθερων Μελετών

Χρήστος Λούκας

Βοηθός Ερευνητής του Κέντρου Φιλελεύθερων Μελετών

Ίων Βαλλιάνος

Ερευνητής του Κέντρου Φιλελεύθερων Μελετών

Πρώτη Έκδοση

Αθήνα, Μάρτιος 2026

Επιτελική Σύνοψη

Το παρόν κείμενο πολιτικής εξετάζει πώς οι επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία μετασχηματίζονται από τις ψηφιακές πλατφόρμες. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται ανασκόπηση πρόσφατων εμπειρικών ερευνών για τον κλάδο στην Ελλάδα, καθώς και των βασικών συμπερασμάτων της Γνωμοδότησης της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με την εκμίσθωση επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) οχημάτων με οδηγό. Η ανάλυση δείχνει ότι βασικοί περιορισμοί του ν. 4530/2018, όπως η υποχρέωση επιστροφής στη βάση και οι κανόνες ελάχιστης διάρκειας και κόστους μίσθωσης για τα ΕΙΧ με οδηγό, μειώνουν τη λειτουργική αποδοτικότητα, περιορίζουν τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών και επιβαρύνουν την εμπειρία του επιβάτη, ενώ ταυτόχρονα αυξάνουν τις «κενές» διαδρομές, το κόστος και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, ειδικά σε αστικά κέντρα και τουριστικές περιοχές αιχμής. Με βάση εμπειρικά ευρήματα, η ανάπτυξη υπηρεσιών κατά παραγγελία δεν οδηγεί αναγκαστικά σε υποκατάσταση των ταξί, αλλά μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά στο σύστημα μετακινήσεων, με τη βασική μετατόπιση ζήτησης να αφορά κυρίως τα ΙΧ, άρα να συνδέεται δυνητικά με μείωση συμφόρησης και καλύτερη συνολική λειτουργία της αστικής κινητικότητας. Παράλληλα, οι μηχανισμοί αξιολόγησης και φήμης των πλατφορμών συνδέονται με καλύτερη ποιότητα υπηρεσίας, ενώ η έντονη εποχικότητα της ζήτησης στα νησιά και στις τουριστικές ζώνες καθιστά αναγκαίο ένα πλαίσιο που επιτρέπει ευέλικτη προσαρμογή της προσφοράς. Οι προτεινόμενες προτάσεις πολιτικής στοχεύουν στην άρση κανόνων που παράγουν τεχνητή έλλειψη, στη μείωση της γραφειοκρατίας, στον επανακαθορισμό αναλογικών προσόντων για οδηγούς, και σε καθαρούς κανόνες για την ψηφιακή διαμεσολάβηση, με στόχο περισσότερη διαφάνεια, λογοδοσία και καλύτερη εξυπηρέτηση, χωρίς να διαρρηγνύεται ο βασικός κορμός της αγοράς. Τέλος, στο πλαίσιο ευρύτερων μεταρρυθμίσεων, υπογραμμίζεται ότι η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών παραμένει ο κεντρικός πυλώνας κάλυψης της ζήτησης, με τις υπηρεσίες κατά παραγγελία να λειτουργούν συμπληρωματικά εκεί όπου υπάρχουν κενά προσβασιμότητας ή αιχμές.



Λέξεις κλειδιά: Επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία, ψηφιακές πλατφόρμες, ΕΙΧ με οδηγό, ταξί, βιώσιμη αστική κινητικότητα, ρυθμιστικό πλαίσιο, εποχικότητα ζήτησης, μηχανισμοί αξιολόγησης.

Προτεινόμενη αναφορά: Ρώμπαπας Ν., Λούκας Χ., Βαλλιάνος Ι. (Μάρτιος 2026). Επιβατικές Μεταφορές Κατά Παραγγελία: Η Ανάγκη για Ένα Σύγχρονο Ρυθμιστικό Πλαίσιο που Αναγνωρίζει τη Σημασία τους στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Policy paper (1). Κέντρο Φιλελεύθερων Μελετών – Μάρκος Δραγούμης.

Βασικά Συμπεράσματα:

- Το ισχύον σήμερα στη χώρα μας ρυθμιστικό πλαίσιο της αγοράς επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τεχνολογικές συνθήκες και στις ανάγκες για ψηφιακό μετασχηματισμό του κλάδου.
- Οι υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί, όπως η υποχρέωση επιστροφής στη βάση και οι κανόνες ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης, επηρεάζουν τη λειτουργική αποδοτικότητα της αγοράς, τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών και την εμπειρία του χρήστη, με επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή επιβάρυνση, το λειτουργικό κόστος και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα.
- Όπως καταδεικνύουν τα εμπειρικά δεδομένα, η ανάπτυξη υπηρεσιών κατά παραγγελία δεν συνεπάγεται αναγκαστικά υποκατάσταση των ταξί, αλλά μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τα υφιστάμενα μέσα μεταφοράς. Μάλιστα, η κύρια μετατόπιση ζήτησης φαίνεται να αφορά κυρίως τα ΙΧ, στοιχείο που συνδέεται με δυνητικά οφέλη για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη συνολική λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας.
- Η αξιοποίηση ψηφιακών εργαλείων αξιολόγησης και φήμης συνδέεται με καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών και ενισχυμένα κίνητρα επαγγελματικής συμπεριφοράς εκ μέρους των παρόχων. Η τεχνολογία δεν λειτουργεί μόνο διαμεσολαβητικά, αλλά και ως μηχανισμός περιορισμού ασυμμετρικών πληροφόρησης και ενίσχυσης της διαφάνειας για τον επιβάτη.
- Η έντονη εποχικότητα της ζήτησης, ιδίως σε τουριστικές και νησιωτικές περιοχές, καθιστά κρίσιμη τη δυνατότητα ευέλικτης προσαρμογής της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών.
- Η πρόσφατη Γνωμοδότηση 41/2026 της Επιτροπής Ανταγωνισμού επιβεβαιώνει, υπό το πρίσμα του δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού και της αρχής της αναλογικότητας, την ανάγκη επανεξέτασης βασικών λειτουργικών περιορισμών (όπως η ελάχιστη διάρκεια μίσθωσης, ο ελάχιστος χρόνος προκράτησης και η υποχρέωση επιστροφής στη βάση), επισημαίνοντας ότι η διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας επιμέρους κατηγοριών παρόχων δεν συνιστά επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος που να δικαιολογεί περιορισμούς στον ανταγωνισμό.

Εισαγωγή

Η εμφάνιση ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων έχει μετασχηματίσει την αγορά επιβατικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη, θέτοντας νομικά, κοινωνικά και οικονομικά ερωτήματα για το μέλλον της αστικής κινητικότητας. Διεθνείς πλατφόρμες δικτύων μεταφορών, όπως η Uber, εισήλθαν σε πολλές ευρωπαϊκές αγορές, αμφισβητώντας τα μακροχρόνια ρυθμιστικά καθεστώτα που διέπουν τους συμβατικούς παρόχους. Επιπλέον, η τεχνολογική εξέλιξη οδηγεί ήδη στην εμφάνιση ταξί χωρίς οδηγό, μετατοπίζοντας τη συζήτηση από την ψηφιακή διαμεσολάβηση στη βαθύτερη αναδιάρθρωση του ίδιου του μοντέλου παροχής υπηρεσίας. Οι εξελίξεις αυτές έχουν αναδείξει ζητήματα εργασιακών δικαιωμάτων, ανταγωνισμού, προστασίας των καταναλωτών και πολεοδομικού σχεδιασμού, ωθώντας τα κράτη να επαναξιολογήσουν τα υφιστάμενα ρυθμιστικά τους πλαίσια και να εξισορροπήσουν την προώθηση της καινοτομίας και του ανταγωνισμού με την προστασία της δημόσιας ασφάλειας, των εργασιακών δικαιωμάτων και της εύρυθμης λειτουργίας των αστικών μεταφορών. Η διαδικασία αυτή έχει οδηγήσει σε αποκλίνουσες εθνικές προσεγγίσεις, οι οποίες αντανακλούν διαφορετικές θεσμικές παραδόσεις, δομές αγοράς και προτεραιότητες δημόσιας πολιτικής, καθιστώντας το ρυθμιστικό τοπίο των επιβατικών μεταφορών κατακερματισμένο σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η κατανόηση των διαφορετικών ρυθμιστικών προσεγγίσεων και των ευρύτερων κοινωνικών τους επιπτώσεων είναι κρίσιμη για την

αξιολόγηση της βιωσιμότητας και της δικαιοσύνης των υπηρεσιών κοινής κινητικότητας.

Στην Ελλάδα, η διαδικασία μετασχηματισμού της αγοράς επιβατικών μεταφορών ξεκίνησε με την Taxibeat, η οποία μετεξελίχθηκε σε Beat και πλέον λειτουργεί υπό την ονομασία FreeNow by Lyft, εντασσόμενη σε ευρύτερα διεθνή επιχειρηματικά σχήματα, γεγονός που αποτυπώνει τη σταδιακή ψηφιοποίηση και διεθνοποίηση της αγοράς ταξί. Ωστόσο, το ρυθμιστικό περιβάλλον παραμένει σε μεγάλο βαθμό προσκολλημένο σε λογικές του 20ού αιώνα, με κανόνες που έχουν σχεδιαστεί για αναλογικές διαδικασίες και διοικητικό έλεγχο της αγοράς, γεγονός που εντείνει τη ρυθμιστική τριβή όταν η τεχνολογία μεταβάλλει ραγδαία τους όρους λειτουργίας και ανταγωνισμού. Ο τομέας των ταξί χαρακτηρίζεται διαχρονικά από έντονη ρυθμιστική παρέμβαση και περιορισμούς εισόδου στην αγορά, με την είσοδο των ψηφιακών πλατφορμών να προκαλεί ιδιαίτερα οξείες αντιπαράθεσεις μεταξύ παρόχων, πολιτείας και επαγγελματιών φορέων. Οι νομοθετικές προσαρμογές που ακολούθησαν, σε συνδυασμό με τις δικαστικές και πολιτικές συγκρούσεις γύρω από τη λειτουργία των υπηρεσιών αυτών, καθιστούν την Ελλάδα ένα ενδεικτικό πεδίο μελέτης για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο τα κράτη επιχειρούν να εξισορροπήσουν την τεχνολογική καινοτομία με την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και τη ρύθμιση της αστικής κινητικότητας.

1. Το Ρυθμιστικό Πλαίσιο στην Ευρώπη

Οι επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία, δηλαδή οι υπηρεσίες μεταφοράς με αυτοκίνητο και οδηγό κατόπιν αιτήματος του επιβάτη, αποτελούν διαχρονικά βασικό στοιχείο της αστικής κινητικότητας και παρέχονται κυρίως μέσω Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (ΕΔΧ, εφεξής ταξί) και Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (ΕΙΧ) με οδηγό, τα οποία δραστηριοποιούνται μέσω προμίσθωσης ή ψηφιακών πλατφορμών. Παραδοσιακά, ο τομέας

οργανωνόταν και ρυθμιζόταν σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, με τα ταξί να υπάγονται σε αυστηρά καθεστώτα αδειοδότησης, τιμολόγησης και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, ενώ τα ΕΙΧ δραστηριοποιούνταν κυρίως στην αγορά προκρατήσεων. Η ραγδαία ανάπτυξη των ψηφιακών τεχνολογιών και η εμφάνιση πλατφορμών κλήσης οχημάτων μετέβαλαν ουσιαδώς τη δομή της αγοράς, εισάγοντας αλγοριθμική αντιστοίχιση οδηγών και επιβατών,

αξιολόγηση, δυναμική τιμολόγηση και παρόχους με διασυνωριακή ή παγκόσμια δραστηριοποίηση. Η σύγκλιση των λειτουργιών ταξί και EIX ενίσχυσε τον ανταγωνισμό και τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών, μετατρέποντας έναν παραδοσιακά τοπικό κλάδο σε τομέα με σαφή ενωσιακή διάσταση.¹

Ο μετασχηματισμός αυτός δημιούργησε σημαντικές ρυθμιστικές και κοινωνικές προκλήσεις. Τα κράτη καλούνται να αντιμετωπίσουν ζητήματα που αφορούν το καθεστώς απασχόλησης και την κοινωνική προστασία των οδηγών, την ασφάλεια δικαίου και την προβλεψιμότητα για τους παρόχους, καθώς και ευρύτερες παραμέτρους δημοσίου συμφέροντος, όπως η οδική ασφάλεια, η ευθύνη και ασφάλιση, η χρήση του δημόσιου χώρου και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η ετερογένεια των εθνικών προσεγγίσεων και οι συχνές μεταβολές των κανόνων ενδέχεται να αποθαρρύνουν επενδύσεις και να δημιουργούν σύγχυση στους χρήστες, αναδεικνύοντας την ανάγκη για σαφή, προβλέψιμα και ευέλικτα ρυθμιστικά πλαίσια, ικανά να προσαρμόζονται στις τεχνολογικές εξελίξεις, να αξιοποιούν τα οφέλη της ψηφιοποίησης και, ταυτόχρονα, να διασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό, υψηλό επίπεδο προστασίας και βιώσιμη κινητικότητα.²

Τα κράτη διατηρούν την κύρια ευθύνη οργάνωσης και ρύθμισης των αγορών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία, θεσπίζοντας κανόνες τόσο πρόσβασης στο επάγγελμα όσο και άσκησης του, όπως ρυθμίσεις τιμολόγησης ή ειδικές λειτουργικές υποχρεώσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επισημάνει ότι τα ρυθμιστικά συστήματα θα πρέπει να διασφαλίζουν τη χωρίς διακρίσεις διαθεσιμότητα ποιοτικών, ασφαλών και προσιτών υπηρεσιών, να παρέχουν ασφάλεια δικαίου σε παρόχους και χρήστες και να παραμένουν ανοικτά στην καινοτομία. Ταυτόχρονα, τα εθνικά, περιφερειακά ή τοπικά μέτρα οφείλουν να συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης, καθώς ενδέχεται να συνιστούν περιορισμούς της ελευθερίας εγκατάστασης κατά το άρθρο 49 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρω-

παϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και, ως εκ τούτου, πρέπει να εφαρμόζονται άνευ διακρίσεων, να δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και να τηρούν την αρχή της αναλογικότητας.³

Οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που παρέχονται από ταξί και EIX με οδηγό εντάσσονται στον τομέα των μεταφορών και διέπονται από ειδικό καθεστώς στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 58(1) ΣΛΕΕ, οι υπηρεσίες μεταφορών υπάγονται στον τίτλο της Συνθήκης για τις Μεταφορές, ενώ το άρθρο 91(1) προβλέπει ότι η θέσπιση κοινού κανονιστικού πλαισίου για τις αστικές μη δημόσιες μεταφορές προϋποθέτει δευτερογενή νομοθεσία, η οποία δεν έχει ακόμη εκδοθεί. Επιπλέον, οι υπηρεσίες μεταφορών εξαιρούνται ρητά από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2006/123/EK για τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (άρθρο 2(2)(δ)) και δεν καλύπτονται από την Οδηγία 2000/31/EK για το ηλεκτρονικό εμπόριο. Η νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως στις υποθέσεις *C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, και *C-320/16, Uber France SAS*, επιβεβαιώνει ότι οι ψηφιακές πλατφόρμες που οργανώνουν ουσιαστικά μεταφορικό έργο θεωρούνται υπηρεσίες μεταφοράς και υπόκεινται στα εθνικά καθεστώτα αδειοδότησης και ρύθμισης. Σε συμπληρωματικό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει καθοδηγητικές πολιτικές για την προώθηση πιο βιώσιμων, προσβάσιμων και δίκαιων υπηρεσιών αστικής κινητικότητας, οι οποίες παρέχουν κατευθύνσεις χωρίς δεσμευτικό χαρακτήρα, αφήνοντας την κύρια αρμοδιότητα ρύθμισης στα κράτη μέλη.⁴ Τέλος, έχει ανακοινωθεί η επανεξέταση των σχετικών κανόνων εντός του 2026 στο πλαίσιο της Στρατηγικής για την Ενιαία Αγορά, με πιθανή μελλοντική ενοποίηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, χωρίς ωστόσο να αναμένεται άμεση νομοθετική παρέμβαση, δεδομένων των ευαισθησιών που αφορούν την εθνική αρμοδιότητα και την αρχή της επικουρικότητας.⁵

1 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2022). [Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία και τη βιωσιμότητα των τοπικών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία \(ταξί και οχήματα ιδιωτικής μίσθωσης\) 2022/C 62/01](#).

2 Ο. π.

3 Ο. π.

4 Ο. π.

5 Euronews, (2025). [Commission to review ride-sharing rules across the EU](#).

2. Ο Ψηφιακός Μετασχηματισμός των Επιβατικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 2010, η ελληνική αγορά επιβατικών μεταφορών βασιζόταν κυρίως σε παραδοσιακά ταξί και σε ΕΙΧ με οδηγό, που δραστηριοποιούνταν μέσω προκράτησης κυρίως εκτός αστικών περιοχών. Οι πολίτες γνώριζαν τη ρουτίνα της αναμονής και της γραφειοκρατίας, ενώ οι οδηγοί λειτουργούσαν υπό αυστηρό καθεστώς αδειοδότησης και τιμολόγησης. Η είσοδος της ψηφιακής πλατφόρμας Taxibeat, αργότερα Beat και πλέον Freenow by Lyft, άλλαξε σταδιακά αυτή την εικόνα, παρέχοντας στους επιβάτες τη δυνατότητα κλήσης ταξί μέσω εφαρμογής και επιλογής με βάση την αξιολόγηση και τις πρόσθετες παρεχόμενες υπηρεσίες, βελτιώνοντας την εμπειρία εξυπηρέτησης και ενισχύοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ των οδηγών.

Η επόμενη ανατροπή ήρθε με την Uber την περίοδο 2014–2015. Η πλατφόρμα προσέφερε άμεση μεταφορά επιβατών σε πραγματικό χρόνο, με αλγοριθμική αντιστοίχιση οδηγών και επιβατών,

συνεχή διαθεσιμότητα οχημάτων και δυναμική τιμολόγηση. Σε αντίθεση με την Beat, η Uber εισήγαγε ένα μοντέλο λειτουργίας βασισμένο στα ΕΙΧ με οδηγό, που αμφισβήτησε τα παραδοσιακά καθεστώτα, δημιουργώντας έντονες αντιδράσεις από τον κλάδο των ταξί και προκαλώντας δημόσιο διάλογο για τον ρόλο της τεχνολογίας, την πρόσβαση στην αγορά και την τιμολόγηση των υπηρεσιών.

Η είσοδος των ψηφιακών πλατφορμών ανέδειξε τις ευρύτερες εντάσεις ανάμεσα στην καινοτομία και τον παραδοσιακό τρόπο λειτουργίας των αστικών μεταφορών. Οι νομοθετικές προσαρμογές, οι δικαστικές αποφάσεις και οι διαπραγματεύσεις με επαγγελματικούς φορείς έδειξαν ότι η Ελλάδα, όπως και τα υπόλοιπα κράτη, έπρεπε να εξισορροπήσει τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες και τις ανάγκες των πολιτών με τα κοινωνικά και οικονομικά συμφέροντα των παραδοσιακών επαγγελματιών.

3. Το Ρυθμιστικό Πλαίσιο στην Ελλάδα

Όπως προαναφέρθηκε, η είσοδος των ψηφιακών πλατφορμών στην ελληνική αγορά επιβατικών μεταφορών προκάλεσε συζητήσεις μεταξύ παρόχων, πολιτείας και επαγγελματικών φορέων και κατέδειξε την ανάγκη εξισορρόπησης της λειτουργίας των νέων ψηφιακών υπηρεσιών και της προστασίας των δικαιωμάτων των παραδοσιακών παρόχων.

Έως τότε η ελληνική έννομη τάξη ρύθμιζε την αγορά επιβατικών οδικών μεταφορών μέσω του διαχωρισμού μεταξύ ταξί και ΕΙΧ με οδηγό. Τα παραδοσιακά ταξί λειτουργούσαν ως δημόσια υπηρεσία μεταφοράς, παρέχοντας άμεση μεταφορά με κόμιστρο, χωρίς προκράτηση, με επιβίβαση στον δρόμο ή από πιάτσες, και ρυθμιζόμενη τιμολόγηση. Αντίθετα, τα ΕΙΧ με οδηγό αντιμετωπίζονταν ως υπηρεσία ιδιωτικής, προκρατημένης εκμίσθωσης: δεν λειτουργούσαν ως "ταξί", αλλά ως μίσθωση με οδηγό που ενεργοποιείται με προηγούμενη κράτη-

ση, με συμφωνημένους όρους παροχής υπηρεσίας και χωρίς δυνατότητα επιβίβασης πελάτη από τον δρόμο ή λειτουργίας πιάτσας.

Η νέα ρύθμιση έγινε με τον ν. 4530/2018, ο οποίος δεν απαγόρευσε ρητά τις ψηφιακές πλατφόρμες κλήσης οδηγού, αλλά αναδιαμόρφωσε συνολικά το ρυθμιστικό περιβάλλον της αγοράς περιορίζοντας δραστικά την αξιοποίηση ΕΙΧ με οδηγό και τη δυνατότητα των ψηφιακών πλατφορμών να καθορίζουν παραμέτρους της υπηρεσίας. Ο νόμος ενίσχυσε τον διαχωρισμό μεταξύ ταξί και ΕΙΧ με οδηγό, τα οποία δραστηριοποιούνται μέσω προμίσθωσης ή ψηφιακών πλατφορμών, και εισήγαγε ειδικές ρυθμίσεις για την ηλεκτρονική και τηλεφωνική διαμεσολάβηση. Μετά από κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες συνδικαλιστικών φορέων, προβλέφθηκε ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς με ΕΙΧ με οδηγό μπορούν να παρέχονται μόνο μέσω αδειοδοτημένων εταιρειών, με προηγούμενες συμβάσεις

και τήρηση αρχείων διαδρομών που υποβάλλονται στο Υπουργείο Μεταφορών.⁶

Παράλληλα, θεσπίστηκαν λειτουργικοί περιορισμοί για τα ΕΙΧ με οδηγό: η μίσθωση έχει ελάχιστη διάρκεια και κόστος, ξεκινά και λήγει υποχρεωτικά στην έδρα ή τον δηλωμένο χώρο στάθμευσης, και κάθε σύμβαση καταχωρείται εκ των προτέρων σε ψηφιακό μητρώο. Πιο συγκεκριμένα, στην ηπειρωτική Ελλάδα, την Κρήτη και την Εύβοια τα ΕΙΧ εκμισθώνονται για τουλάχιστον 3 ώρες με ελάχιστο τίμημα 90 Ευρώ, και στα υπόλοιπα νησιά για τουλάχιστον 30 λεπτά με ελάχιστο τίμημα 40 Ευρώ για την περίοδο από τον Μάιο έως τον Αύγουστο. Επιπλέον, οι οδηγοί πρέπει να διαθέτουν άδεια οδήγησης τουλάχιστον 24 μήνες, να είναι υγιείς, να

γνωρίζουν καλά τουλάχιστον μία ξένη γλώσσα, να είναι απόφοιτοι λυκείου και να είναι ασφαλιστικά ενήμεροι, προκειμένου να μπορούν να απασχολούνται νόμιμα στις επιχειρήσεις εκμίσθωσης τέτοιων οχημάτων.⁷

Το μοντέλο UberX, που βασίζεται στα ΕΙΧ με οδηγό, έγινε συνεπώς ασύμβατο με το ελληνικό δίκαιο, όχι λόγω ρητής απαγόρευσης, αλλά επειδή δεν μπορούσε να πληροί τις απαιτήσεις που έθετε το νέο θεσμικό πλαίσιο στην ηπειρωτική Ελλάδα. Ως αποτέλεσμα, η Uber διέκοψε τη λειτουργία του UberX στην Αθήνα το 2018, συνεχίζοντας όμως να δραστηριοποιείται μέσω συνεργασιών με αδειοδοτημένα ταξί.

4. Κατευθύνσεις και Προκλήσεις σε Επίπεδο ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι παραδοσιακοί λειτουργικοί περιορισμοί που επιβάλλονται στα ΕΙΧ με οδηγό, όπως η υποχρέωση «επιστροφής στη βάση» μεταξύ διαδρομών ή άλλες ρυθμίσεις που συνεπάγονται αναγκαστικές κενές μετακινήσεις και χρόνους αδράνειας, οδηγούν σε αυξημένες «άδειες» διαδρομές χωρίς επιβάτη, με αποτέλεσμα μη αποδοτική χρήση οχημάτων και χρόνου εργασίας, πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση, επιδείνωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και αύξηση των ανθρακούχων εκπομπών. Για τον λόγο αυτό, οι κανόνες αυτοί θεωρούνται δυνητικά επιβαρυντικοί και χρήζουν επανεξέτασης. Αντιθέτως, προκρίνονται ρυθμιστικές προσεγγίσεις που επιτρέπουν την αναμονή σε καταλληλότερα ή κεντρικότερα σημεία και μειώνουν τις κενές διαδρομές και προωθούν πρακτικές όπως η συγχώνευση διαδρομών (pooling), με στόχο την αποδοτικότερη αξιοποίηση του στόλου. Ταυτόχρονα, υπογραμμίζεται ο ρόλος των κρατών μελών στη θέσπιση κανόνων που ενσωματώνουν ευρύτερες περιβαλλοντικές στρατηγικές, όπως η μετάβαση σε οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών και η καλύτερη διασύνδεση με τα δημόσια μέσα με-

ταφοράς, στο πλαίσιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας.⁸

Οι **κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα** των οδηγών και των φορέων εκμετάλλευσης οχημάτων ιδιωτικής μίσθωσης μπορεί να συνιστούν φραγμούς εισόδου και περιορισμό της ελευθερίας εγκατάστασης. Για τους οδηγούς, οι απαιτήσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι είναι αναγκαίο για την ασφαλή και ποιοτική παροχή υπηρεσιών, όπως άδεια οδήγησης, βασική εμπειρία, γνώση συστημάτων πλοήγησης και παροχή βοήθειας σε άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, αποφεύγοντας αναχρονιστικές γνώσεις που δεν είναι πλέον κρίσιμες.⁹ Για τους φορείς εκμετάλλευσης, οι όροι πρόσβασης θα πρέπει να είναι απλοί και αναλογικοί, περιοριζόμενοι σε θεμιτούς στόχους όπως οικονομική επάρκεια και φορολογική συμμόρφωση. Περιορισμοί σχετικά με μέγεθος στόλου, αριθμό αδειών ή γραφειακούς χώρους δεν θα πρέπει να περιορίζουν την είσοδο νέων παραγόντων στην αγορά. Ακόμη, ο στόλος οχημάτων πρέπει να καταστεί βιώσιμος, προωθώντας οχήματα μηδενικών εκπομπών και υποδομές φόρτισης ή ανεφοδιασμού. Τα κριτήρια για το μέγεθος και την πολυ-

6 Taxheaven, (2018). [Δημοσιεύθηκε ο νέος νόμος 4530/2018 για τις μεταφορές - Κωδικοποίηση νομοθεσίας κόμβου.](#)

7 ΚΥΑ Α.30116/1324/2019

8 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2022). Ο. π.

9 Ο. π.

τέλεια των οχημάτων πρέπει να καλύπτουν μόνο τις ανάγκες των επιβατών, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ασφάλεια, την προσβασιμότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών, ενώ οφείλουν να συνάδουν με τους στόχους μείωσης εκπομπών και κυκλοφοριακής συμφόρησης.¹⁰

Στην ίδια κατεύθυνση, οι **κανόνες άσκησης του επαγγέλματος** για οδηγούς και φορείς εκμετάλλευσης ταξί και οχημάτων ιδιωτικής μίσθωσης πρέπει να επανεξεταστούν και να απλουστευθούν, ώστε να μην περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία εγκατάστασης. Η κατάργηση του αυστηρού «κανόνα επιστροφής στη βάση» και η δυνατότητα παραλαβής επιβατών κατά το δρομολόγιο επιστροφής θα συμβάλουν στη μείωση κενών δρομολογίων, στη βελτιστοποίηση χρόνου και πόρων και στη μείωση των εκπομπών. Η ενθάρρυνση της «συνεξυπηρέτησης» επιβατών μπορεί να μειώσει περαιτέρω τον αριθμό των διανυόμενων χιλιομέτρων ανά επιβάτη.¹¹ Παράλληλα, οι προϋποθέσεις απασχόλησης των οδηγών και λειτουργίας των φορέων εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογες προς τους στόχους της αγοράς. Για τους οδηγούς, αυτό σημαίνει ευέλικτες μορφές εργασίας, κατάρ-

γηση υποχρεωτικών πολύωρων ή νυχτερινών βαρδιών και αξιοποίηση τεχνολογιών κρατήσεων για άμεση έναρξη δρομολογίων. Για τους φορείς εκμετάλλευσης, οι κανόνες σχετικά με αριθμό εργαζομένων, εργασία πλήρους απασχόλησης ή διαδικασίες τιμολόγησης πρέπει να συνάδουν με το δίκαιο της ΕΕ και να μην περιορίζουν αδικαιολόγητα τη λειτουργία τους.¹²

Τέλος, οι επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία πρέπει να λειτουργούν **συμπληρωματικά προς τα δημόσια μέσα μεταφοράς και τις ενεργητικές μορφές κινητικότητας**, αντί να τα υποκαθιστούν. Η ενσωμάτωσή τους στα τοπικά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα διευκολύνει τη σύνδεση «πρώτου-τελικού χιλιομέτρου», καθιστώντας τα δημόσια μέσα πιο ελκυστικά και μειώνοντας τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η προώθηση συνεργειών με εταιρείες κλήσης οχημάτων και η ενημέρωση των επιβατών για εναλλακτικές μορφές κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων περπατήματος και ποδηλάτου, μπορεί να ενισχύσει την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα του συστήματος, ειδικά σε περιοχές με αραιό δίκτυο δημόσιων μεταφορών.¹³

5. Η Μελέτη του ΕΜΠ για τις Υπηρεσίες Επιβατικών Μεταφορών Κατά Παραγγελία στην Αθήνα

Πρόσφατη μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Μάιος 2024),¹⁴ εξετάζει την πιθανή ανάπτυξη υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία στην Αθήνα και αποτιμά τις επιπτώσεις τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας με όρους ζήτησης, μεριδίων αγοράς, κοινωνικής ευημερίας και απασχόλησης.

Η μελέτη αξιοποιεί ερωτηματολόγια (έρευνα προτιμήσεων χρηστών) για να καταγράψει πόσο γνωστές είναι οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία και να αποτυπώσει πώς οι χρήστες σταθμίζουν βασικά κριτήρια επιλογής τρόπου μετακίνησης, όπως το συνολικό κόστος

μετακίνησης, ο χρόνος αναμονής/διαθεσιμότητα, η αξιοπιστία και η αίσθηση ασφάλειας, καθώς και κατά πόσο αποδέχονται τη συνεξυπηρέτηση (μοιραζόμενη διαδρομή) με άγνωστους συνεπιβάτες. Στη συνέχεια, τα αποτελέσματα της έρευνας ενσωματώνονται σε ένα πολυωνυμικό μοντέλο επιλογής, το οποίο επιτρέπει στη μελέτη να μεταφράσει τις δηλωμένες προτιμήσεις των πολιτών σε εκτιμήσεις για το πώς μπορεί να μεταβληθούν οι επιλογές μετακίνησης και τα μερίδια της αγοράς υπό διαφορετικές ρυθμιστικές επιλογές.

Κεντρικό στοιχείο της μελέτης είναι η αξιολόγηση δύο εναλλακτικών ρυθμιστικών σχεδιάσεων,

10 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2022). Ο. π.

11 Ο. π.

12 Ο. π.

13 Ο. π.

14 Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (2024). [Ridesharing Services in Athens: Impacts, Regulation Scenarios and Outlook to 2030](#).

οι οποίες, παρότι διαφοροποιούνται ως προς τον βαθμό «ανοίγματος» της αγοράς, μοιράζονται μία κρίσιμη παραδοχή: επιτρέπεται η χρήση ΕΙΧ μέσω ηλεκτρονικής κράτησης, χωρίς τους σημερινούς περιορισμούς ελάχιστου κόστους, χρονικής διάρκειας και επιστροφής στη βάση. Με αυτόν τον τρόπο, οι επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία εντάσσονται λειτουργικά στο οικοσύστημα των πλατφορμών κλήσης οχημάτων, όπου η πλατφόρμα οργανώνει την αντιστοίχιση ζήτησης-προσφοράς και επηρεάζει κρίσιμες παραμέτρους της υπηρεσίας.

(α) Σενάριο αυστηρής ρύθμισης: η υπηρεσία προσφέρεται μέσω πιο «βαριά» οργανωμένων σχημάτων (πχ εταιρική λειτουργία/στόλος και επαγγελματικοί κανόνες λειτουργίας).

(β) Σενάριο ήπιας ρύθμισης: επιτρέπεται ευρύτερη είσοδος στην αγορά υπό προδιαγραφές και κανόνες συμμόρφωσης, με χαμηλότερα εμπόδια εισόδου αλλά διατηρώντας βασικές δικλίδες (ασφάλεια, έλεγχος, ευθύνη και διαφάνεια).

Η μελέτη εκτιμά ότι η ανάπτυξη επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία μπορεί να καλύψει ένα

υπολογίσιμο μερίδιο μετακινήσεων, όμως η κύρια μετατόπιση προέρχεται από το ΙΧ και σε μικρότερο βαθμό από τα ΜΜΜ, ενώ η άμεση επίδραση στο ταξί εμφανίζεται περιορισμένη. Επιπλέον, καταγράφεται συνολικό όφελος για τους μετακινούμενους μέσω μείωσης των χρόνων μετακίνησης, καθώς βελτιώνεται η αντιστοίχιση ζήτησης-προσφοράς και μειώνονται οι χρόνοι αναμονής/προσπέλασης σε μια «κατά παραγγελία» υπηρεσία.¹⁵ Αυτή η ανάγνωση είναι κρίσιμη για την ελληνική συζήτηση, διότι υποδεικνύει ότι, ακόμα και με πλήρη άρση των περιορισμών ελάχιστου κόστους, χρονικής διάρκειας και επιστροφής στη βάση, η νέα υπηρεσία δεν υποκαθιστά το ταξί, αλλά λειτουργεί ως μηχανισμός που ανακατανέμει ζήτηση κυρίως από το ΙΧ, δηλαδή από το τμήμα της αγοράς που συνδέεται περισσότερο με συμφόρηση, στάθμευση και περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Τέλος, ενσωματώνει οικονομική αποτίμηση και καταλήγει ότι το καθαρό κοινωνικοοικονομικό ισοζύγιο είναι θετικό, με το σενάριο ήπιας ρύθμισης να εμφανίζει ισχυρότερη απόδοση σε δείκτες ευημερίας/αποτελεσματικότητας.¹⁶

6. Εποχική Ζήτηση και Νησιωτικές Αγορές

Ένα κρίσιμο χαρακτηριστικό που αναδεικνύει η μελέτη του ΕΜΠ είναι ότι σε τουριστικές περιοχές όπως τα νησιά, αλλά και πόλεις όπως η Αθήνα, η ζήτηση για τοπικές μετακινήσεις εμφανίζει υψηλή εποχικότητα, με αιχμές που συνδέονται άμεσα με τις τουριστικές ροές (ιδίως Ιούλιο–Σεπτέμβριο). Η μελέτη σημειώνει ότι οι τοπικές οδικές μεταφορές δυσκολεύονται να ανταποκριθούν σε αυτή την εποχική πίεση, ενώ τα υφιστάμενα μέσα (ταξί, λεωφορεία και ενοικιαζόμενα οχήματα) παραμένουν ο βασικός κορμός της προσφοράς.¹⁷ Στο πλαίσιο αυτό, το πρόβλημα δεν είναι μόνο ποσοτικό αλλά και λειτουργικό: η διαθεσιμότητα ταξί σε σχέση με τον όγκο των επισκεπτών μειώνεται αισθητά στις περιόδους αιχμής. Ενδεικτικά, η μελέτη επισημαί-

νει ότι σε νησιωτικές περιοχές του Ιονίου και του Νοτίου Αιγαίου (με παραδείγματα όπως Ρόδος και Μύκονος) η διαθεσιμότητα μπορεί να υποχωρεί σε πολύ χαμηλά επίπεδα κατά την κορύφωση της σεζόν, κάτι που επιτείνει τα ζητήματα εξυπηρέτησης. Παράλληλα, υπογραμμίζεται ότι η ανεπαρκής συχνότητα και κάλυψη των λεωφορείων, σε συνδυασμό με τους περιορισμούς του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου, οδηγούν σε μειωμένη ποιότητα υπηρεσίας στις περιόδους υψηλής ζήτησης.¹⁸

Η μελέτη προσθέτει ότι οι ανάγκες μετακίνησης στα νησιά διαμορφώνονται και από συγκεκριμένα "σημεία αιχμής" (λιμάνι/αεροδρόμιο), καθώς και από την έντονη συγκέντρωση μετακινήσεων σε μικρά χρονικά παράθυρα (αφίξεις/αναχωρήσεις),

¹⁵ Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (2024). Ο. π.

¹⁶ Ο. π.

¹⁷ Ο. π.

¹⁸ Ο. π.

ενώ οι επιλογές τοπικής μεταφοράς τείνουν να είναι πιο περιορισμένες. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, η ένταξη υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία μέσω ηλεκτρονικής κράτησης μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς το ταξί, ως εργαλείο που βοηθά στην κάλυψη των αιχμών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας και στην εξυπηρέτηση τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών, ιδίως κατά τις περιόδους κορύφωσης.

Τέλος, η μελέτη συνδέει την εποχικότητα και με τη διάσταση της απασχόλησης, επισημαίνοντας ότι μπορούν να δημιουργηθούν ευκαιρίες εργασίας που "προσαρμόζονται" στις εποχικές διακυμάνσεις (ενίσχυση στην υψηλή σεζόν και μετατόπιση σε άλλες περιοχές εκτός αιχμής)¹⁹, στοιχείο που ενισχύει το επιχείρημα ότι οι νησιωτικές αγορές χρειάζονται λύσεις με ευελιξία απέναντι στη μεταβλητή ζήτηση.

7. Η Αξιολόγηση ως Μέσο Βελτίωσης των Υπηρεσιών Μεταφοράς

Ικανοποίηση των Χρηστών από τις Υπηρεσίες Κλήσης Οχημάτων

Ένα από τα ισχυρότερα πλεονεκτήματα των ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων είναι ο σχεδιασμός τους με επίκεντρο τον χρήστη, ο οποίος περιλαμβάνει κράτηση μέσω κινητού τηλεφώνου, εκτίμηση κόστους διαδρομής, παρακολούθηση μέσω GPS και απρόσκοπτες πληρωμές. Αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν μεταφραστεί σε υψηλά ποσοστά ικανοποίησης των πελατών σε πολλές ευρωπαϊκές μελέτες. Μια διατομεακή έρευνα που διεξήχθη στη Μαδρίτη και το Παρίσι διαπίστωσε ότι οι χρήστες υπηρεσιών μεταφοράς με αυτοκίνητο εκτιμούσαν την ευκολία, την αίσθηση ασφάλειας και τη διαθεσιμότητα ως βασικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τα παραδοσιακά ταξί.²⁰ Παρόμοια ευρήματα αναφέρονται σε πλατφόρμες με έδρα την Ελλάδα, όπως η Beat, όπου οι χρήστες εκτίμησαν την ψηφιακή επαφή και τη δυνατότητα επιλογής οδηγών.²¹

Η Αξιολόγηση των Υπηρεσιών Ταξί Μέσα από Έρευνα Πεδίου στην Αθήνα: Ταξί, Ταξί με Σήμανση Beat που Εντοπιζόταν στον Δρόμο, Beat Μέσω Εφαρμογής, και Uber.

Η αξιολόγηση των υπηρεσιών ταξί έχει πραγματοποιηθεί και στην Ελλάδα. Το 2026 δημοσιεύεται σε ένα από τα κορυφαία επιστημονικά περιοδικά οικονομικών, το *Review of Economics and Statistics* του Χάρβαρντ, μελέτη που εξέταζε πώς λειτουργούν οι μηχανισμοί αξιολόγησης σε αγορές με έντονη ασυμμετρία πληροφόρησης, δηλαδή αγορές όπου ο πωλητής γνωρίζει πολύ περισσότερα από τον καταναλωτή για την ποιότητα και το κόστος της υπηρεσίας – όπως οι αγορές ταξί. Η μελέτη των Αλυσσανδράτου, Γεωργανά και Sutter²² εστίαζε στο ερώτημα αν οι ψηφιακές πλατφόρμες, όπως η Uber και η Beat, βελτιώνουν την ποιότητα των υπηρεσιών επειδή προσελκύουν εκ των προτέρων πιο «καλούς» επαγγελματίες (selection effect) ή επειδή δημιουργούν ισχυρά κίνητρα καλής συμπεριφοράς μέσω της αξιολόγησης και της φήμης (reputation effect). Το ερώτημα είναι σημαντικό για να κρίνουμε την συνολική επίδραση μιας τέτοιας πλατφόρμας στην ευημερία (consumer surplus): αν υπερिσχύει το πρώτο αποτέλεσμα, τότε

19 Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (2024). Ο. π.

20 Alemi F., Circella G., Mokhtarian P., & Handy S., (2019). *What drives the use of ridehailing in California? Ordered probit models of the usage frequency of Uber and Lyft.*

21 Milioti C., Papageorgiou A., & Vlahogianni E. I., (2022). *Taxi drivers' perceptions on mobility-on-demand services in Athens.*

22 Alysandratos T., Georganas S., & Sutter M., (2024). *Disentangling reputation from selection effects in markets with informational asymmetries: A field experiment.*

οι πλατφόρμες απλά διαλέγουν την «αφρόκρεμα» και αφήνουν τους κακούς επαγγελματίες στο υπόλοιπο κομμάτι της αγοράς, ενώ αν υπερισχύει το δεύτερο, τότε οι πλατφόρμες βελτιώνουν τις υπηρεσίες των υπάρχοντων εργαζομένων και αυξάνουν σημαντικά την ευημερία των καταναλωτών.

Για να απαντήσουν το ερώτημα αυτό, οι ερευνητές σχεδίασαν ένα πείραμα πεδίου στην Αθήνα, με στόχο να απομονωθεί ο ρόλος της φήμης και της αξιολόγησης στην ποιότητα και την τιμολόγηση των υπηρεσιών ταξί. Πιο συγκεκριμένα, τέσσερις νεαρές γυναίκες ερευνήτριες, χωρίς γνώση των υποθέσεων της μελέτης, πραγματοποιούσαν ταυτόχρονα διαδρομές από το ίδιο σημείο προς τον ίδιο προορισμό, σχηματίζοντας αυτό που οι ερευνητές ονομάζουν «τετράδα διαδρομών». Σε κάθε τετράδα υπήρχαν τέσσερις τύποι υπηρεσιών: ταξί, ταξί με σήμανση Beat που εντοπιζόταν στον δρόμο, Beat μέσω εφαρμογής, και Uber. Όλες οι διαδρομές γίνονταν με την ίδια φράση προς τον οδηγό («δεν έχω ξαναπάει, ξέρετε τη διαδρομή;») ώστε ο επιβάτης να εμφανίζεται λιγότερο ενημερωμένος. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής καταγράφονταν η τιμή, η συμπεριφορά του οδηγού, θετικές και αρνητικές ενέργειες (όπως χρήση GPS, επικίνδυνη οδήγηση, ευγένεια), καθώς και μια συνολική αξιολόγηση εμπειρίας σε κλίμακα 1–5, ενώ αξιολογήθηκαν 476 διαδρομές, σε διαφορετικές περιοχές της πόλης, από τον Δεκέμβριο του 2017 έως τον Μάρτιο του 2018.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ένα μοτίβο υπέρ των πλατφορμών στις οποίες οι οδηγοί αξιολογούνται. Δηλαδή, η Uber εμφανίζει το χαμηλότερο μέσο κόστος διαδρομής και την υψηλότερη ποιότητα υπηρεσίας, ενώ ακολουθεί το Beat μέσω εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στο Γράφημα 1, η Uber εμφανίζει την καλύτερη συνολική επίδοση σε όλους τους βασικούς δείκτες που μετρά η έρευνα, καθώς το μέσο κόστος διαδρομής είναι το χαμηλότερο (στα 9,92

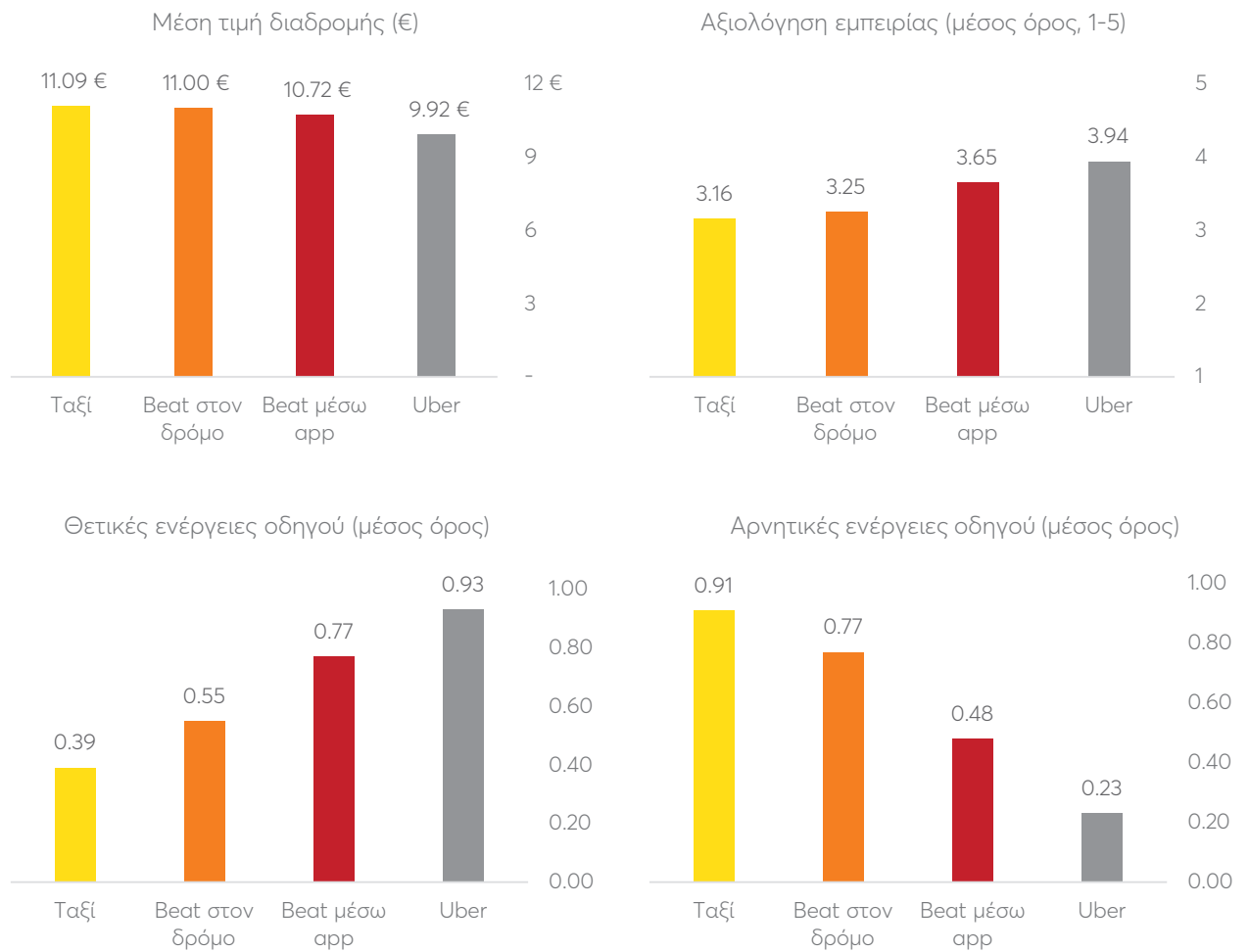
ευρώ ανά διαδρομή), ακολουθούμενη από το Beat μέσω εφαρμογής (με 10,72 ευρώ), ενώ τα ταξί και το ταξί με σήμανση Beat στον δρόμο κινούνται γύρω στα 11 ευρώ. Αντίστοιχη επίδοση εμφανίζεται και στην ποιότητα υπηρεσίας, όπως αυτή αποτυπώνεται στη μέση αξιολόγηση εμπειρίας των επιβατών σε κλίμακα από 1 (πολύ κακή) έως 5 (πολύ καλή). Η Uber συγκεντρώνει την υψηλότερη μέση βαθμολογία με 3,94, το Beat μέσω εφαρμογής ακολουθεί με 3,65, ενώ τα ταξί και τα ταξί με σήμανση Beat στον δρόμο καταγράφουν αισθητά χαμηλότερες τιμές, κοντά στο 3,2 (βλ. και Γράφημα 2 για τα αναλυτικά ποσοστά αξιολογήσεων).²³

Ακόμη, χρήσιμες πληροφορίες παρέχουν και οι δείκτες συμπεριφοράς των οδηγών, οι οποίοι δεν μετρούν «εντυπώσεις» αλλά καταγεγραμμένες αρνητικές και θετικές ενέργειες ανά διαδρομή. Οι αρνητικές ενέργειες μετρώνται ως μέσος αριθμός περιστατικών ανά διαδρομή και περιλαμβάνουν συγκεκριμένες συμπεριφορές που καταγράφονταν από τις ερευνήτριες, όπως παραβίαση κόκκινου σηματοδότη, προσπέραση από δεξιά, χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, κάπνισμα ή έντονη μυρωδιά καπνού στο όχημα, διπλή μίσθωση, καθώς και άλλες επικίνδυνες ή αντισυμβαλλόμενες πρακτικές. Έτσι, η τιμή 0,91 για τα ταξί δεν σημαίνει ότι όλοι οι οδηγοί έκαναν κάτι, αλλά ότι κατά μέσο όρο σχεδόν μία τέτοια αρνητική συμπεριφορά εμφανιζόταν σε κάθε διαδρομή. Αντίθετα, στην Uber ο αντίστοιχος δείκτης πέφτει στο 0,23 αρνητικές ενέργειες ανά διαδρομή, δείχνοντας πολύ σπανιότερη εμφάνιση προβληματικής συμπεριφοράς. Αντίστροφα, οι θετικές ενέργειες, όπως χρήση GPS, ερώτηση για προτιμώμενη διαδρομή, θερμοκρασία ή ραδιόφωνο, προσφορά νερού ή άλλη ένδειξη επαγγελματισμού, αυξάνονται σταθερά όσο ενισχύεται ο ρόλος της αξιολόγησης της υπηρεσίας, από 0,39 ανά διαδρομή στα ταξί έως 0,93 στην Uber.²⁴

23 Alysandratos T., Georganas S., & Sutter M., (2024). Ο. π.

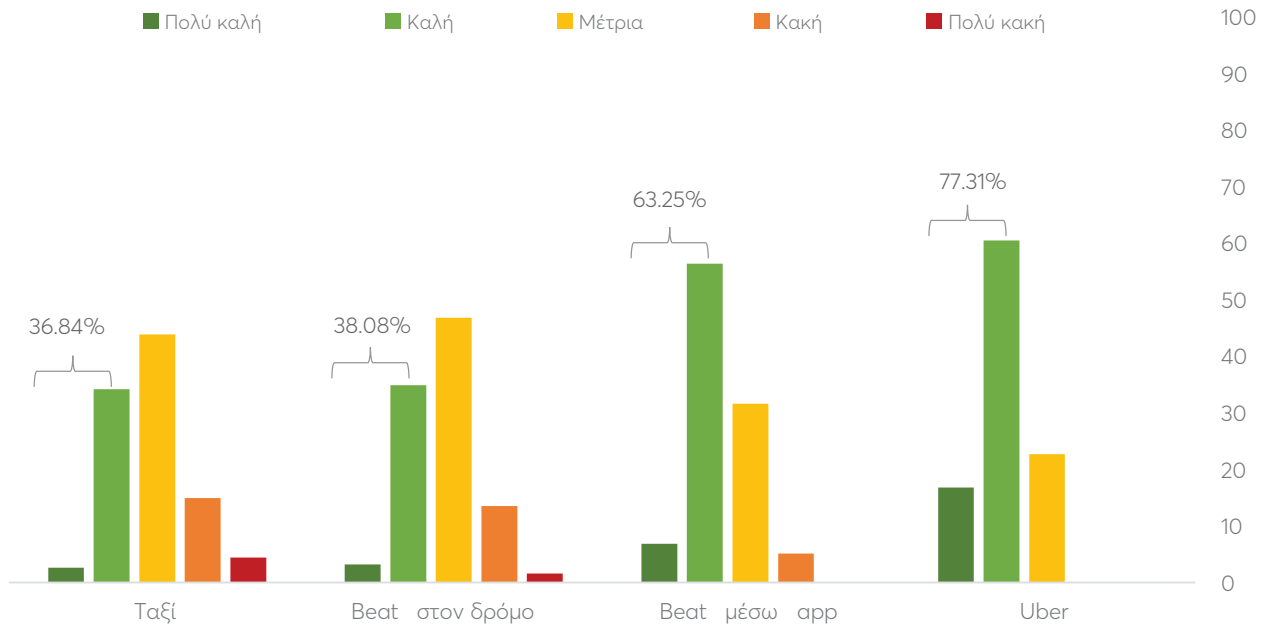
24 Ο. π.

Γράφημα 1. Τα Αποτελέσματα της Έρευνας στα Πεδία της Τιμής και της Αξιολόγησης



Πηγή: Alysandratos et al., (2024). Ίδια επεξεργασία.

Γράφημα 2. Ποσοστά Αξιολογήσεων Διαδρομών



Πηγή: Alysandratos et al. (2024). Ίδια επεξεργασία.

Ωστόσο, οι ερευνητές δεν έμειναν μόνο στην περιγραφική αποτύπωση των μετρήσεών τους, αλλά προχώρησαν και στην στατιστική τους ανάλυση. Τα ευρήματα που προκύπτουν από την οικονομομετρική ανάλυση των δεδομένων, δηλαδή από τις παλινδρομήσεις που λαμβάνουν υπόψη ταυτόχρονα πολλούς παράγοντες (ελέγχουν για τη διαδρομή που ακολουθήθηκε, τη διάρκεια και την απόσταση της μετακίνησης, την ταυτότητα της ερευνήτριας που πραγματοποίησε τη διαδρομή, καθώς και τον τύπο ταξί εντός κάθε «τετράδας» διαδρομών) επιβεβαιώνουν την καλύτερη επίδοση των οδηγών που γνωρίζουν πως θα αξιολογηθούν από τις παραδοσιακές μορφές ταξί.²⁵

Όπως φαίνεται στο Γράφημα 3, η Uber εμφανίζει έναν σαφώς αρνητικό και στατιστικά σημαντικό συντελεστή, κάτι που σημαίνει ότι η τιμολόγηση μέσω του αλγορίθμου της πλατφόρμας οδηγεί σε χαμηλότερο κόστος σε σχέση με τα ταξί. Αντίθετα, το Beat στον δρόμο και το Beat μέσω εφαρμογής δεν διαφέρουν σημαντικά από τα ταξί όταν εξε-

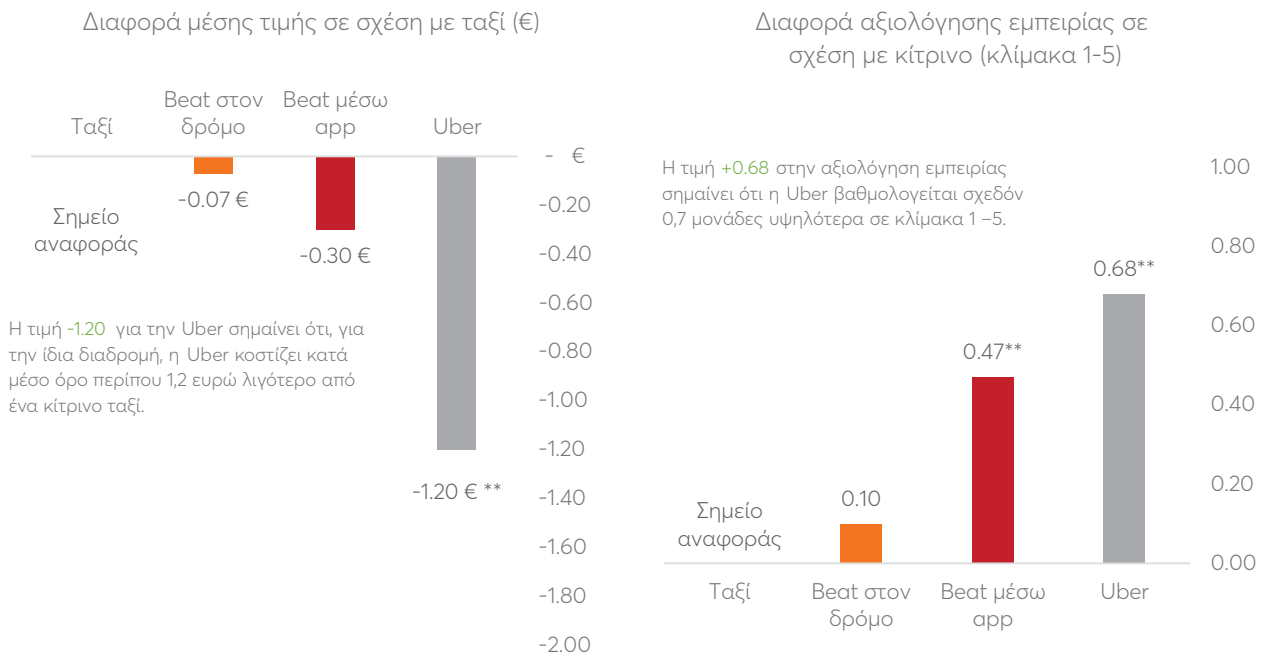
τάζονται μεμονωμένα. Ωστόσο, όταν συγκρίνονται απευθείας μεταξύ τους, οι διαδρομές Beat μέσω εφαρμογής είναι ελαφρώς φθηνότερες από το Beat στον δρόμο, με τη διαφορά να είναι οριακά στατιστικά σημαντική, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι μηχανισμοί αξιολόγησης μπορεί να περιορίζουν, έστω και ασθενώς, πρακτικές όπως οι άσκοπες παρακάμψεις.

Σχετικά με την αξιολόγηση της εμπειρίας, το Beat στον δρόμο έχει σχεδόν μηδενική διαφορά από τα ταξί, κάτι που δείχνει ότι οι οδηγοί που συνεργάζονται με το Beat δεν διαφέρουν ουσιαστικά από τους υπόλοιπους οδηγούς ταξί. Όταν όμως συγκρίνουμε το Beat στον δρόμο με το Beat μέσω εφαρμογής η αξιολόγηση βελτιώνεται αισθητά, γεγονός που αποδεικνύει ότι η αξιολόγηση δημιουργεί ισχυρά κίνητρα καλής συμπεριφοράς. Τέλος, η Uber εμφανίζει την υψηλότερη αξιολόγηση, κάτι που στην πράξη σημαίνει πολύ καλύτερη και πιο συνεπή εμπειρία για τον επιβάτη.²⁶

²⁵ Alysandratos T., Georganas S., & Sutter M., (2024). Ο. π.

²⁶ Ο. π.

Γράφημα 3. Τα Ευρήματα της Οικονομικής Ανάλυσης



Πηγή: Alysandratos et al., (2024). Ίδια επεξεργασία. Σημείωση: ** Επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%.

Τέλος, οι έλεγχοι σχετικά με την ηλικία και το φύλο του οδηγού έδειξαν ότι οι μεγαλύτεροι σε ηλικία οδηγοί τείνουν να χρεώνουν ελαφρώς χαμηλότερες τιμές, ενώ οι άνδρες εμφανίζονται να χρεώνουν οριακά υψηλότερα, αν και η μεταβλητότητα στο φύλο είναι περιορισμένη.

Συνολικά, τα αποτελέσματα των παλινδρομήσεων επιβεβαιώνουν ότι οι διαφορές που παρατηρούνται στις τιμές δεν είναι τυχαίες αλλά συνδέονται συστηματικά με το σύστημα τιμολόγησης και τα κίνητρα φήμης κάθε πλατφόρμας.²⁷

8. Η Μελέτη του IOBE για τη Συμβολή της Uber στην Ελληνική Οικονομία μετά από 10 Χρόνια Παρουσίας

Η μελέτη του IOBE²⁸ εξετάζει τη δεκαετή παρουσία της Uber στην Ελλάδα και αποτιμά τη συμβολή της στην οικονομία, καθώς και τις ευρύτερες επιπτώσεις των ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων στην αστική κινητικότητα. Παράλληλα, αναδεικνύει τους ρυθμιστικούς περιορισμούς που εμποδίζουν την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού τέτοιων υπηρεσιών στην ελληνική αγορά.

Επιπτώσεις των Ψηφιακών Πλατφορμών στην Αστική Κινητικότητα

Η μελέτη υπογραμμίζει ότι οι ψηφιακές πλατ-

φόρμες δεν λειτουργούν απλώς ως κανάλια κράτησης, αλλά ως μηχανισμοί οργάνωσης της αγοράς σε πραγματικό χρόνο, καθώς βελτιώνουν την αντιστοίχιση ζήτησης-προσφοράς, μειώνουν τις τριβές αναζήτησης για τον επιβάτη και αξιοποιούν δεδομένα για πιο αποδοτική δρομολόγηση. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, η αξία της υπηρεσίας μεταφράζεται σε μεγαλύτερη προβλεψιμότητα, καλύτερη διαθεσιμότητα και μείωση χρόνων αναμονής—ιδίως σε συνθήκες αιχμής ή διαταραχών, όπου η δυνατότητα γρήγορης ενεργοποίησης πρόσθετης προσφοράς είναι κρίσιμη.

²⁷ Alysandratos T., Georganas S., & Sutter M., (2024). Ο. π.

²⁸ IOBE, (2026). [Η Συμβολή της Uber στην Ελληνική Οικονομία μετά από 10 Χρόνια Παρουσίας](#).

Παράλληλα, η μελέτη τονίζει ότι οι περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις εξαρτώνται από το συνολικό ισοζύγιο λειτουργίας. Από τη μία πλευρά, η καλύτερη δρομολόγηση, οι συνεπιβατικές διαδρομές και η ηλεκτροκίνηση μπορούν να μειώσουν άσκοπα χιλιόμετρα, κατανάλωση και εκπομπές. Από την άλλη, τα «κενά» χιλιόμετρα (κίνηση χωρίς επιβάτη προς παραλαβή ή μετά την αποβίβαση), η προτίμηση για ατομικές διαδρομές και η πιθανή μετατόπιση ζήτησης από τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να περιορίσουν ή να αντιστρέψουν τα οφέλη, αν δεν υπάρχουν οι κατάλληλες δικλίδες πολιτικής. Για τον λόγο αυτό, η ανάλυση δίνει ιδιαίτερο βάρος σε εργαλεία που ευθυγραμμίζουν την αξιοποίηση των ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων με στόχους βιωσιμότητας, όπως η προώθηση της συνεπιβατικής μετακίνησης όπου είναι εφικτή και η επιτάχυνση της μετάβασης σε οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών.

Στο επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, επισημαίνεται ότι η ψηφιακή διαμεσολάβηση ενισχύει τη διαφάνεια και τη λογοδοσία μέσω λειτουργιών όπως η παρακολούθηση διαδρομής, οι μηχανισμοί αξιολόγησης, η δυνατότητα άμεσης αναφοράς συμβάντων και εργαλεία επιβεβαίωσης επιβίβασης. Η μελέτη συνδέει αυτά τα χαρακτηριστικά με ισχυρότερη αντιλαμβανόμενη ασφάλεια και αξιοπιστία, ιδίως σε νυχτερινές μετακινήσεις ή σε περιβάλλοντα με περιορισμένη προσφορά.

Τέλος, ως προς την οργάνωση της εργασίας, επισημαίνεται ότι το μοντέλο των ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων τείνει να προσελκύει προσφορά εργασίας μέσω μεγαλύτερης ευελιξίας, που μπορεί να λειτουργεί ως μηχανισμός προσαρμογής σε αιχμές ζήτησης. Ταυτόχρονα, αναγνωρίζεται ότι η επίδραση αυτή εξαρτάται από το ρυθμιστικό πλαίσιο που διαμορφώνει τα κίνητρα και τους κανόνες λειτουργίας της αγοράς, ώστε η επάρκεια προσφοράς να συνδυάζεται με ποιότητα υπηρεσίας και κοινωνική προστασία.

Αντικείμενο και Μεθοδολογία

Η ανάλυση ποσοτικοποιεί την οικονομική συμβολή των διαδρομών ταξί που πραγματοποιούνται μέσω της πλατφόρμας, χρησιμοποιώντας υπόδειγ-

μα εισροών-εκροών (Leontief input-output) για την εκτίμηση άμεσων, έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων σε ΑΕΠ, απασχόληση, εισοδήματα και δημόσια έσοδα. Η μελέτη βασίζεται σε στοιχεία που παρείχε η Uber καθώς και σε επίσημα στατιστικά δεδομένα, ενώ συμπληρώνεται με διεθνείς συγκρίσεις (κυρίως Πορτογαλία) για να αποτυπωθούν τα πιθανά οφέλη από αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Εξέλιξη Παρουσίας και Μεγέθη στην Ελλάδα

Η Uber ξεκίνησε στην Αθήνα στα τέλη του 2014 (UberTaxi και αργότερα UberX), με το UberX να αναστέλλεται το 2018 μετά την αλλαγή του ρυθμιστικού πλαισίου. Η δραστηριότητα συνεχίστηκε μέσω UberTaxi, επεκτάθηκε στη Θεσσαλονίκη (2021) και αναπτύχθηκαν επίσης υπηρεσίες σε τουριστικές περιοχές. Η έκθεση σημειώνει σημαντική αύξηση στη βάση οδηγών μέχρι το 2024, καθώς και έντονη άνοδο των εσόδων/διαδρομών που διεκπεραιώνονται, με ιδιαίτερη αύξηση σε νυχτερινές διαδρομές και σε διαδρομές προς/από αεροδρόμιο και λιμάνια.

Κύρια Ποσοτικά Ευρήματα

Με βάση το υπόδειγμα εισροών-εκροών, η μελέτη εκτιμά συνολικό αντίκτυπο περίπου €110 εκατ. στο ΑΕΠ το 2024 (περίπου 0,05% του συνολικού ΑΕΠ), με άμεση συνεισφορά περίπου €49 εκατ. και πρόσθετες έμμεσες/προκαλούμενες επιδράσεις που συμπληρώνουν το συνολικό αποτέλεσμα. Σε όρους απασχόλησης, αποδίδεται συνολικός αντίκτυπος περίπου 6.900 ισοδύναμων θέσεων πλήρους απασχόλησης (FTEs), με την υπόθεση ότι η δραστηριότητα στον κλάδο δημιουργεί επιπλέον απασχόληση στην υπόλοιπη οικονομία. Σε δημοσιονομικό επίπεδο, εκτιμάται ενίσχυση δημόσιων εσόδων περίπου €34,2 εκατ. (φόροι και εισφορές) και επίδραση σε εισόδημα εργασίας περίπου €34,1 εκατ.

Φορολογική Συμμόρφωση και Ψηφιοποίηση

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον ρόλο της ψηφιακής καταγραφής συναλλαγών: επειδή όλες οι διαδρομές μέσω Uber καταγράφονται ψηφιακά, η μελέτη εκτιμά πρόσθετα έσοδα ΦΠΑ περίπου €6,6 εκατ. το 2024, αποδίδοντάς τα σε ενίσχυση της συμμόρφωσης και μείωση φοροδιαφυγής.

Θεσμικό Πλαίσιο και “Χαμένες Ευκαιρίες”

Η έκθεση χαρακτηρίζει το ελληνικό πλαίσιο για οχήματα με οδηγό ως ιδιαίτερα περιοριστικό, παραθέτοντας περιορισμούς όπως ελάχιστη διάρκεια μίσθωσης, ελάχιστες τιμές, υποχρεώσεις προκράτησης και επιστροφής στην έδρα/βάση. Κατά τον IOBE, οι περιορισμοί αυτοί περιορίζουν την ανάπτυξη υπηρεσιών τύπου UberX και επιλογών όπως συνεπιβατικές διαδρομές (pooled rides).

Αστική Κινητικότητα, Συγκρίσεις και Προτάσεις Πολιτικής

Η μελέτη συνδέει τα παραπάνω με πιέσεις στην αστική κινητικότητα (συμφόρηση, αυξημένη ζήτηση, γήρανση στόλου) και συγκρίνει την Ελλάδα με

την Πορτογαλία, όπου μετά τη μεταρρύθμιση του 2018 η αγορά αναπτύχθηκε σημαντικά. Με υπόθεση σύγκλισης του ελληνικού πλαισίου προς το πορτογαλικό, εκτιμά ότι ο κλάδος θα μπορούσε να αυξήσει τον κύκλο εργασιών κατά περίπου €284 εκατ., να δημιουργήσει περίπου 2.900 επιπλέον θέσεις οδηγών και να αποφέρει πρόσθετο συνολικό αντίκτυπο περίπου €318 εκατ. στο ΑΕΠ και περίπου 6.000 επιπλέον FTEs στην οικονομία. Οι προτάσεις πολιτικής συνοψίζονται σε άρση/χαλάρωση περιορισμών για οχήματα ιδιωτικής μίσθωσης με οδηγό, δυνατότητα ευρύτερης χρήσης τους από ψηφιακές πλατφόρμες και κίνητρα για συνεπιβατικές διαδρομές (pooled rides), με στόχο καλύτερη αποδοτικότητα και εξυπηρέτηση.

9. Γνωμοδότηση 41/2026 της Επιτροπής Ανταγωνισμού

Η Γνωμοδότηση 41/2026 της Επιτροπής Ανταγωνισμού εξετάζει, υπό το πρίσμα του δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού, το ισχύον πλαίσιο για την ολική εκμίσθωση ΕΙΧ με οδηγό και τη ρύθμιση της ψηφιακής διαμεσολάβησης, καθώς και τις σχετικές προτεινόμενες αλλαγές στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Κεντρική αφετηρία της ανάλυσης είναι ότι οι υπηρεσίες κατά παραγγελία δεν λειτουργούν ως δύο «στεγανά» συστήματα (ταξί από τη μία, ΕΙΧ με οδηγό από την άλλη), αλλά ως ενιαίο και αλληλοεξαρτώμενο οικοσύστημα, όπου οι δύο κατηγορίες υπηρεσιών είναι ταυτόχρονα συμπληρωματικές και ανταγωνιστικές, με την τεχνολογία να αυξάνει τη συγκρισιμότητα και τον βαθμό υποκαταστασιμότητας από την πλευρά της ζήτησης.²⁹ Παράλληλα, η Γνωμοδότηση υπογραμμίζει ότι οι ψηφιακές πλατφόρμες και οι μηχανισμοί αντιστοίχισης μειώνουν ασυμμετρίες πληροφόρησης και κόστος συναλλαγών και μπορούν να βελτιώνουν την αποδοτικότητα της αγοράς.³⁰

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού τονίζει επίσης ότι η κρατική δράση οφείλει να υπηρετεί το δημόσιο

συμφέρον και ότι η δημιουργία, προστασία και ενίσχυση ανταγωνιστικών αγορών αποτελεί ουσιώδες τμήμα του: ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός ενθαρρύνει την αποδοτικότητα και την καινοτομία, διευρύνει τις επιλογές των καταναλωτών, ασκεί πιέσεις για χαμηλότερες τιμές και οδηγεί σε υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών, με ευρύτερα οφέλη για την οικονομία.³¹ Κατά συνέπεια, ήδη από το στάδιο σχεδιασμού των δημόσιων πολιτικών, ο νομοθέτης οφείλει να συνεκτιμά τις επιπτώσεις κάθε ρυθμιστικής παρέμβασης στον ανταγωνισμό και να επιλέγει λύσεις που οδηγούν σε περισσότερο και όχι λιγότερο ανταγωνισμό προς όφελος των καταναλωτών, ώστε να προλαμβάνονται στρεβλώσεις που μειώνουν την ευημερία και επιβαρύνουν την οικονομία και τους πολίτες.³²

Στη βάση αυτή, η Επιτροπή Ανταγωνισμού αξιολογεί τους περιορισμούς με κριτήριο την **αναγκαιότητα και αναλογικότητα**: τυχόν παρεκκλίσεις δικαιολογούνται μόνο εφόσον υπηρετούν επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο.³³ Ιδιαίτερο ενδια-

29 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). [Γνωμοδότηση Αριθμ. 41/2026](#). Σελ. 10.

30 Ο. π.

31 Ο. π. Σελ. 21.

32 Ο. π.

33 Ο. π. Σελ. 22.

φέρον έχει επίσης η αναφορά της Επιτροπής στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), σύμφωνα με την οποία «ο στόχος της διασφάλισης της οικονομικής βιωσιμότητας των υπηρεσιών ταξί» θεωρείται καθαρά οικονομικός λόγος και δεν μπορεί να συνιστά επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος που να δικαιολογεί περιορισμό θεμελιωδών ελευθεριών.³⁴

Κύριες Διαπιστώσεις και Προτεινόμενες Κατευθύνσεις

Άρση Περιορισμών Πρόσβασης στη Δραστηριότητα

Η Επιτροπή εισηγείται την κατάργηση της περιοριστικής απαρίθμησης των κατηγοριών επιχειρήσεων που μπορούν να ασκήσουν την ολική εκμίσθωση ΕΙΧ με οδηγό και την αντικατάστασή της με ουδέτερες, αντικειμενικές και αναλογικές προϋποθέσεις άσκησης της δραστηριότητας, ανεξάρτητα από τη νομική/επαγγελματική ιδιότητα του παρόχου.³⁵ Η θέση αυτή τεκμηριώνεται, μεταξύ άλλων, με αναφορά στη λογική και τον αρχικό σκοπό της ρύθμισης όπως αποτυπώνεται στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4093/2012³⁶, καθώς και με τα εργαλεία αξιολόγησης ρυθμιστικών περιορισμών του ΟΟΣΑ (Εργαλειοθήκη Αξιολόγησης του Ανταγωνισμού του ΟΟΣΑ)³⁷.

Ελάχιστη Διάρκεια Μίσθωσης

Η Γνωμοδότηση αντιμετωπίζει την ελάχιστη διάρκεια ως ρύθμιση που λειτουργεί σαν μηχανισμός δέσμευσης χωρητικότητας και οδηγεί σε τεχνητές ελλείψεις, υψηλότερο κόστος και μειωμένη καινο-

τομία.³⁸ Επισημαίνεται επίσης ότι η ελάχιστη διάρκεια συνδυάζεται με συμπληρωματικούς κανόνες (πχ υποχρεώσεις γνωστοποίησης πρόωρης λύσης και απαγόρευση νέας σύμβασης για τον υπολείπόμενο χρόνο μέχρι να συμπληρωθεί το ελάχιστο), περιορίζοντας περαιτέρω την αξιοποίηση της προσφοράς.³⁹ Η Επιτροπή εισηγείται την κατάργηση της ελάχιστης διάρκειας (χωρίς γεωγραφικές/χρονικές εξαιρέσεις) καθώς και την κατάργηση των συμπληρωματικών περιορισμών που την ενισχύουν.⁴⁰ Στη συλλογιστική της, η Επιτροπή αντλεί επιχειρήματα από τη νομολογία του ΔΕΕ⁴¹, γνωμοδότηση της Γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού⁴², την Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής επί του ν. 4530/2018⁴³, την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ομαλή και βιώσιμη τοπική επιβατική μεταφορά κατά παραγγελία⁴⁴, καθώς και τη μεθοδολογία του πλαισίου της Εργαλειοθήκης Αξιολόγησης του Ανταγωνισμού του ΟΟΣΑ⁴⁵.

Προκράτηση και Ελάχιστος Χρόνος Προκράτησης

Η Γνωμοδότηση σημειώνει ότι προηγούμενες προσπάθειες επιβολής ελάχιστου χρόνου ακυρώθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ), με αποτέλεσμα σήμερα να η υποχρέωση προκράτησης να ερμηνεύεται ως ύπαρξη σύμβασης πριν από τη μεταφορά, χωρίς συγκεκριμένο ελάχιστο χρόνο.⁴⁶ Σε αυτό το πλαίσιο, η πρόβλεψη για ελάχιστο χρόνο 30 λεπτών (και πρόσθετη εξουσιοδότηση για ειδικές ρυθμίσεις σε νησιωτικές περιοχές) αξιολογείται ως παρέμβαση με ουσιαστικές επιπτώσεις στη λειτουργία της αγοράς.⁴⁷ Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εισηγείται την κατάργηση του ελάχιστου

34 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 23.

35 Ο. π. Σελ. 25.

36 Κυβέρνηση της Ελλάδας, (2012). Αιτιολογική Έκθεση του Ν. 4093/2012. Σελ. 25–26.

37 OECD, (2019). *Competition Assessment Toolkit, Version 4.0, Volume 1: Principles*. Σελ. 10–11.

38 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 28.

39 Ο. π.

40 Ο. π.

41 Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2023). Υπόθεση C-50/21, *Prestige and Limousine SL κατά Área Metropolitana de Barcelona κ.ά.*, Απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023.

42 Γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού, (2013). *Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur*. Παρ. 59.

43 Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής, (2018). Έκθεση επί του Ν. 4530/2018 αναφορικά με τις ρυθμίσεις περί απαγόρευσης σύναψης νέας σύμβασης πριν τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της προηγούμενης και υποχρέωσης γνωστοποίησης της λύσης της σύμβασης εντός συγκεκριμένου χρόνου. Σελ. 9.

44 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2022). Ο. π.

45 OECD, (2019). *Competition Assessment Toolkit: Guidance, vol. 2*.

46 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 34.

47 Ο. π. Σελ. 35.

χρόνου προκράτησης και την απαλοιφή της σχετικής εξουσιοδότησης. Για την τεκμηρίωση η Επιτροπή συνδυάζει τη νομολογία του ΣτΕ (ως προς την απαίτηση ειδικής αιτιολόγησης/αναλογικότητας όταν εισάγονται «χρονικά κατώφλια» προκράτησης)⁴⁸ και εκθέσεις της Αρχής Ανταγωνισμού της Αυτόνομης Κοινότητας της Καταλονίας⁴⁹, καθώς και του Ισπανικού Συνταγματικού Δικαστηρίου⁵⁰ στο πλαίσιο της γενικότερης ρυθμιστικής εξέλιξης των ΕΙΧ με οδηγό. Επιπλέον, αξιοποιούνται αναφορές σε αποφάσεις/κρίσεις του Γαλλικού Συμβουλίου της Επικρατείας⁵¹, του Ιταλικού Συνταγματικού Δικαστηρίου⁵², του Ιταλικού Διοικητικού Δικαστηρίου⁵³, της Ιταλικής Αρχής Ανταγωνισμού και της Ιταλικής Ρυθμιστικής Αρχής Μεταφορών⁵⁴.

Επιστροφή στην Έδρα/βάση

Η Γνωμοδότηση επισημαίνει ότι, όταν το όχημα υποχρεώνεται να επιστρέψει στην έδρα/χώρο στάθμευσης για να εκκινήσει νομίμως νέα εκμίσθωση, περιορίζεται δραστικά η δυνατότητα άμεσης μετάβασης από αποβίβαση προς επόμενη παραλαβή και αυξάνονται οι μετακινήσεις χωρίς επιβάτη.⁵⁵ Εκτιμάται ότι η υποχρέωση δεν τεκμηριώνεται επαρκώς ως αναγκαία/αναλογική και θέτει τους παρόχους σε μειονεκτική θέση, ενώ παράλληλα επιτείνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις εκπομπές.⁵⁶ Η Επιτροπή εισηγείται την κατάργηση της υποχρέωσης ως αποκλειστικού σημείου έναρξης.⁵⁷ Εναλλακτικά, προτείνει η επιστροφή στην έδρα ή σε ειδικούς χώρους στάθμευσης να

απαιτείται μόνο όταν δεν υπάρχει νέα κράτηση.⁵⁸ Στην τεκμηρίωσή της αξιοποιεί, μεταξύ άλλων, την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ομαλή και βιώσιμη τοπική επιβατική μεταφορά κατά παραγγελία⁵⁹, και αποφάσεις του Γαλλικού Συνταγματικού Δικαστηρίου⁶⁰ και του Συνταγματικού Δικαστηρίου της Ιταλίας⁵¹.

Ελάχιστο Μίσθωμα

Η Γνωμοδότηση επισημαίνει ότι το ελάχιστο μίσθωμα λειτουργεί ως ελάχιστη χρέωση ανεξαρτήτως απόστασης ή άλλων χαρακτηριστικών της διαδρομής, περιορίζοντας την τιμολογιακή ευελιξία και τον ανταγωνισμό.⁶² Εισηγείται την κατάργηση της πρόβλεψης ελάχιστου μισθώματος και της σχετικής υπουργικής εξουσιοδότησης.⁶³ Εναλλακτικά, προτείνει, εφόσον παραμείνει, να σχεδιαστεί με τρόπο που προσεγγίζει τον προσδιορισμό της τιμής στα ταξί.⁶⁴ Για τη θεμελίωση του σημείου αυτού, η Επιτροπή στηρίζεται μεταξύ άλλων στη νομολογία του ΔΕΕ⁶⁵, σε εισήγηση της Αυστριακής Αρχής Ανταγωνισμού⁶⁶, καθώς και στη γενική λογική αξιολόγησης ρυθμιστικών περιορισμών του πλαισίου της Εργαλειοθήκης Αξιολόγησης του Ανταγωνισμού του ΟΟΣΑ⁶⁷.

Ψηφιακή Διαμεσολάβηση

Για τις πλατφόρμες διαμεσολάβησης, η Γνωμοδότηση επισημαίνει ότι το ισχύον πλαίσιο εξομοιώνει τη διαμεσολάβηση με παροχή μεταφορικής υπηρεσίας και προβλέπει προηγούμενη διοικητική άδεια.⁶⁸ Στις τελικές προτάσεις της, η Επιτροπή

48 Συμβούλιο της Επικρατείας, (2024–2025). Υπ' αριθ. 656/2024 και 625/2025 αποφάσεις.

49 Autoritat Catalana de la Competència (ACCO), (2019). Informe IR 38/2019, 6 Φεβρουαρίου 2019. Παρ. 2.1.1.i.

50 Συνταγματικό Δικαστήριο της Ισπανίας, (2024). STC 112/2024, Pleno, 10 Σεπτεμβρίου 2024, Fundamentos jurídicos. Παρ. 5.

51 Conseil d'État, (2014). Υπ' αριθ. 374524 και 374525 αποφάσεις.

52 Corte Costituzionale, (2025). Sentenza 163/2025. Παρ. 7.1.

53 Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, (2025). Sentenza 15273/2025. Παρ. 48.

54 Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) και Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), (2024). Segnalazione congiunta relativa a criticità concorrenziali nei servizi di trasporto pubblico non di linea. Σελ. 9–10.

55 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 42.

56 Ο. π. Σελ. 43.

57 Ο. π.

58 Ο. π.

59 Ο. π.

60 Conseil constitutionnel, (2015). Décision no 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 (Société UBER France SAS et autre). Παρ. 23.

61 Corte Costituzionale, (2020). Sentenza 56/2020. Παρ. 5.6.3.

62 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 47.

63 Ο. π. Σελ. 50.

64 Ο. π.

65 Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2023). Υπόθεση C-50/21, Prestige and Limousine SL κατά Área Metropolitana de Barcelona κ.ά., Απόφαση της 8ης Ιουνίου 2023.

66 Αυστριακή Αρχή Ανταγωνισμού, (2020). Sector Investigation: The Taxi and Ride-Hailing Service Market – A Survey. Σελ. 7.

67 OECD, (2019). Competition Assessment Toolkit, Version 4.0. Σελ. 68–69.

68 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 53.

εισηγείται τη διατήρηση του σχετικού άρθρου ως έχει, κρίνοντας ότι εξυπηρετεί σκοπούς ταυτοποίησης, ιχνηλασιμότητας και αποτελεσματικής εποπτείας των παρόχων υπηρεσιών διαμεσολάβησης.⁶⁹ Η ενότητα αυτή τεκμηριώνεται με αναφορά

στη νομολογία του ΔΕΕ για την Uber⁷⁰, καθώς και στη μεθοδολογία του πλαισίου της Εργαλειοθήκης Αξιολόγησης του Ανταγωνισμού του ΟΟΣΑ⁷¹ για την εκτίμηση ρυθμιστικών επιλογών που επηρεάζουν την είσοδο/λειτουργία αγορών.

10. Κατευθύνσεις και Προκλήσεις σε Επίπεδο Ελλάδας

Το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο για την αγορά επιβατικών μεταφορών με ταξί και ΕΙΧ με οδηγό στην Ελλάδα διαμορφώθηκε πρωτίστως με γνώμονα τη διατήρηση του θεσμικού διαχωρισμού μεταξύ δημόσιας μεταφοράς και ιδιωτικής μίσθωσης με στόχο την προστασία των ταξί από τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, η ένταση και η πολυεπίπεδη φύση των περιορισμών έχει ως παράπλευρη συνέπεια τη δημιουργία σημαντικών φραγμών εισόδου, οι οποίοι περιορίζουν τη λειτουργία της αγοράς με όρους πραγματικού ανταγωνισμού, εμποδίζουν την οργανωμένη προσαρμογή σε νέες τεχνολογικές δυνατότητες και ενισχύουν κίνητρα αδήλωτης ή «γκρίζας» δραστηριότητας. Στην πράξη, το βασικό πρόβλημα σήμερα είναι ότι τόσο στην Αθήνα όσο και στις τουριστικές περιοχές, κατά την τουριστική περίοδο, η διαθεσιμότητα ταξί δεν επαρκεί και είναι συχνά εξαιρετικά δύσκολο, αν όχι αδύνατον, να βρει κανείς ταξί.

Ένα βασικό ρυθμιστικό εμπόδιο αφορά τη μορφή της υπηρεσίας και τον ορισμό της μίσθωσης: το ισχύον πλαίσιο απαιτεί ολική, προσυμφωνημένη μίσθωση, ενώ η υποχρέωση έναρξης και ολοκλήρωσης της μίσθωσης στην έδρα ή σε δηλωμένο χώρο της επιχείρησης οδηγεί σε άσκοπες μετακινήσεις και περιορίζει την αποδοτική χρήση του στόλου. Αυτό δεν είναι μόνο ζήτημα κόστους, αλλά και ζήτημα κυκλοφοριακής συμφόρησης, αυξημένων εκπομπών άνθρακα και συνολικής επιβάρυνσης του περιβάλλοντος, ιδίως σε πυκνά αστικά περιβάλλοντα και τουριστικές ζώνες αιχμής. Παράλληλα, οι υψηλές απαιτήσεις για τη διάρκεια της μίσθωσης και η γραφειοκρατία των συμβάσεων επιβαρύνουν

τον χρήστη, παρά την ύπαρξη ψηφιακών λύσεων που θα μπορούσαν να μειώσουν τριβές. Τέλος, οι αυστηρές προϋποθέσεις για τους οδηγούς περιορίζουν περαιτέρω την ευελιξία, καθιστώντας δυσκολότερη την κάλυψη αιχμών ζήτησης και αποθαρρύνοντας οργανωμένες επενδύσεις που λειτουργούν με πλήρη συμμόρφωση.

Ιδιαίτερη σημασία έχει επίσης το ζήτημα της ψηφιακής διαμεσολάβησης. Ο ν. 4530/2018 εισήγαγε τον κανόνα ότι πλατφόρμες που καθορίζουν κρίσιμα στοιχεία της υπηρεσίας θεωρούνται ότι ασκούν δραστηριότητα μεταφοράς. Ο κανόνας αυτός δημιουργεί ένα περιβάλλον ρυθμιστικής αβεβαιότητας, όπου η τεχνολογική καινοτομία αντιμετωπίζεται με καχυποψία. Έτσι, πλατφόρμες και πάροχοι αποθαρρύνονται από το να βελτιστοποιήσουν στοιχεία που για τον καταναλωτή είναι κομβικά, επειδή κάθε παρέμβαση μπορεί να θεωρηθεί ως «άσκηση μεταφορικού έργου». Το αποτέλεσμα είναι ένα είδος ρυθμιστικής στασιμότητας, όπου η αγορά εξελίσσεται πιο αργά από τις τεχνολογικές δυνατότητες και η καινοτομία μεταφράζεται συχνά σε «παραθυράκια» αντί σε καθαρούς κανόνες. Τα ευρήματα της μελέτης των Αλυσσανδράτου, Γεωργανά και Sutter για την αξιολόγηση υπηρεσιών ταξί στην Αθήνα δείχνουν ότι η ψηφιακή διαμεσολάβηση όταν συνοδεύεται από μηχανισμούς φήμης και αξιολόγησης μετατρέπει την ποιότητα και τη συμπεριφορά σε «κεφάλαιο» για τον πάροχο. Εκεί όπου ο επιβάτης μπορεί να αξιολογήσει, η εμπειρία βελτιώνεται και περιορίζονται πρακτικές που επιβαρύνουν τον χρήστη.

Τέλος, μια πολύ σημαντική και συχνά υποτιμη-

69 Επιτροπή Ανταγωνισμού, (2026). Ο. π. Σελ. 54.

70 Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2017). Υπόθεση C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, Απόφαση της 20 Δεκεμβρίου 2017, Νο. 137/2017.; Επισημονική Υπηρεσία της Βουλής, (2017). Έκθεση επί του νομοσχεδίου. Σελ. 5.

71 OECD, (2019). *Competition Assessment Toolkit, Volume 3: Operational Manual*. Σελ. 37

μένη πρόκληση είναι η εποχικότητα της ζήτησης λόγω τουρισμού, τόσο σε τουριστικές περιοχές όπως τα νησιά όσο και σε πόλεις υψηλής επισκεψιμότητας όπως η Αθήνα. Ένα σύστημα που διατηρεί σταθερή την προσφορά όλους τους μήνες του έτους αδυνατεί να διαχειριστεί τις αιχμές: στις περιόδους υψηλής ζήτησης παρατηρούνται ελλείψεις, αυξημένοι χρόνοι αναμονής και υποβάθμιση

εξυπηρέτησης, ενώ εκτός σεζόν δημιουργείται πίεση βιωσιμότητας για τους επαγγελματίες. Η εποχικότητα αναδεικνύει την ανάγκη για ρυθμιστικές λύσεις που επιτρέπουν λειτουργική ευελιξία (χωρίς να διαρρηγνύεται ο βασικός διαχωρισμός ταξί/ΕΙΧ με οδηγό), ώστε η προσφορά να μπορεί να ανταποκρίνεται καλύτερα χωρικά και χρονικά στις πραγματικές ανάγκες.

11. Προτάσεις Πολιτικής

Η ελληνική αγορά επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία βρίσκεται σήμερα σε ένα καθεστώς «ρυθμιστικής στασιμότητας»: το πλαίσιο έχει σχεδιαστεί κυρίως για να διατηρεί τον διαχωρισμό μεταξύ ταξί και ΕΙΧ με οδηγό, όμως η έμφαση αυτή δημιουργεί στην πράξη ισχυρά εμπόδια εισόδου, περιορίζει την ευελιξία της προσφοράς και αποθαρρύνει την οργανωμένη καινοτομία. Το κρίσιμο ζητούμενο πολιτικής είναι πώς θα αξιοποιηθεί ένα

πιο «ανοιχτό» σχήμα ώστε να μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την περιβαλλοντική επιβάρυνση, ενώ ταυτόχρονα θα καλύπτει αποτελεσματικά τις ανάγκες μετακίνησης κατοίκων και τουριστών, χωρίς να αποσταθεροποιήσει τον πυρήνα της αγοράς ταξί.

Με βάση τα παραπάνω, ένα νέο πλαίσιο απελευθέρωσης και ανάπτυξης μπορεί να στηριχθεί σε επτά άξονες:

1) Άρση κανόνων που παράγουν τεχνητή έλλειψη προσφοράς: Προτείνεται η πλήρης κατάργηση της ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης και του χρόνου προκράτησης για τα ΕΙΧ με οδηγό σε όλη τη χώρα, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Οι κανόνες ελάχιστης διάρκειας και χρόνου προκράτησης λειτουργούν ως διοικητικό φίλτρο που αποκλείει μεγάλο τμήμα της πραγματικής ζήτησης «κατά παραγγελία», ιδίως μικρότερες και χρονικά πιεσμένες μετακινήσεις, και εμποδίζουν την αγορά να εξομαλύνει αιχμές μέσω πρόσθετης προσφοράς. Παράλληλα, η μελέτη του ΕΜΠ δείχνει ότι το βασικό κανάλι μέσω του οποίου προκύπτει όφελος για τους μετακινούμενους σε υπηρεσίες «κατά παραγγελία» συνδέεται με καλύτερη

λειτουργική εξυπηρέτηση (αναμονή/προσπέλαση και συνολικός χρόνος), κάτι που προϋποθέτει να μην «κόβεται» η ζήτηση από τεχνητά κατώφλια κόστους/χρόνου. Με την άρση αυτών των περιορισμών, τα ΕΙΧ με οδηγό μπορούν επίσης να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, καλύπτοντας κρίσιμα κενά προσβασιμότητας και εξασφαλίζοντας τη μετακίνηση του πρώτου χιλιομέτρου (first-mile) προς τα μέσα σταθερής τροχιάς.

2) Ρύθμιση με γνώμονα τη λειτουργική αποδοτικότητα και τη βιώσιμη κινητικότητα: Προτείνεται η κατάργηση της υποχρέωσης επιστροφής στη βάση/έδρα ως πάγιας αρχής λειτουργίας.

Σήμερα, το πλαίσιο συνδέει τη μίσθωση με υποχρεωτική έναρξη/λήξη στην έδρα ή στον δηλωμένο χώρο στάθμευσης. Τέτοιου τύπου περιορισμοί οδηγούν σε αυξημένες «άδειες» διαδρομές χωρίς επιβάτη, δηλαδή σε μη αποδοτική χρήση στόλου και χρόνου εργασίας, πρόσθετη κυκλοφοριακή

επιβάρυνση, επιδείνωση περιβαλλοντικών επιδόσεων και αύξηση ανθρακούχων εκπομπών. Ένα πιο λειτουργικό καθεστώς πρέπει να επιτρέπει στα οχήματα να αναμένουν/σταθμεύουν σε καταλληλότερα σημεία (εντός κανόνων τάξης και ελέγχου), μειώνοντας τα «κενά» χιλιόμετρα. Αυτό δεν είναι

λεπτομέρεια: είναι ο πυρήνας μιας ρύθμισης που επιδιώκει να μειώσει τη συμφόρηση και την περι-

βαλλοντική επιβάρυνση, αντί να τις αναπαράγει.

3) Κανόνες τιμολόγησης: Προτείνεται η διατήρηση ελάχιστου τιμήματος μίσθωσης για τα ΕΙΧ με οδηγό, το οποίο θα είναι λίγο υψηλότερο από το αντίστοιχο των ταξί για μία οχταετία και θα προσδιορίζεται με τρόπο που προσεγγίζει τον μηχανισμό τιμολόγησης των ταξί, με ρήτρα επανεξέτασης ανά δύο έτη βάσει διαθέσιμων δεδομένων.

Η επιλογή αυτή λειτουργεί ως μεταβατικός μηχανισμός προστασίας του πυρήνα της αγοράς ταξί και των επενδύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, χωρίς να αποκλείει την ανάπτυξη συμπληρωματικών υπηρεσιών εκεί όπου υπάρχει πραγματικό έλλειμμα διαθεσιμότητας. Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης του ΕΜΠ, ακόμη και σε περιβάλλον πλήρους απελευθέρωσης η κύρια μετατόπιση ζήτησης προέρχεται από το ΙΧ (και σε μικρότερο βαθμό από τα ΜΜΜ), ενώ η άμεση επίδραση στο ταξί εμφανίζεται περιορισμένη. Συνεπώς, ένα άνοιγμα της αγοράς μπορεί να σχεδιαστεί έτσι ώστε να στοχεύει κυρίως στη μείωση της εξάρτησης από το ΙΧ και στη βελτίωση της εξυπηρέτησης, χωρίς να οδηγεί σε υποκατάσταση των

ταξί. Παράλληλα, ένα ελάχιστο τίμημα για τα ΕΙΧ με οδηγό μειώνει τον κίνδυνο επιθετικού ανταγωνισμού τιμής σε μια μεταβατική περίοδο κατά την οποία αίρονται περιορισμοί που λειτουργούν ως τεχνητά κατώφλια κόστους/χρόνου, και βοηθά να διατηρηθεί σαφής η διάκριση μεταξύ διαφορετικών τύπων υπηρεσίας προς όφελος της διαφάνειας για τον επιβάτη. Τέλος, σε περιβάλλον έντονης εποχικότητας και αιχμών ζήτησης, η συγκεκριμένη ρύθμιση επιτρέπει στα ΕΙΧ με οδηγό να καλύπτουν κυρίως συμπληρωματικές ανάγκες όταν τα ταξί δεν επαρκούν, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι το ταξί παραμένει η προεπιλεγμένη και οικονομικότερη επιλογή όταν είναι διαθέσιμο.

4) Περιορισμός γραφειοκρατίας: Προτείνεται η κατάργηση της υποχρεωτικής υπογραφής σύμβασης για μετακινήσεις που πραγματοποιούνται μέσω ψηφιακών πλατφορμών κλήσης οχημάτων.

Η απαίτηση αυτή αναπαράγει περιττή γραφειοκρατία και τριβές μιας αναλογικής εποχής, υπονομεύει την ταχύτητα και την ευχρηστία της "κατά παραγγελία" υπηρεσίας και, στην πράξη, αποθαρρύνει τη συμμόρφωση και την οργανωμένη λειτουργία της αγοράς—ενώ η ψηφιακή αποδοχή

της διαδρομής και η αυτόματη καταγραφή των βασικών όρων (χρόνος, διαδρομή, κόστος/εκτίμηση, στοιχεία παρόχου) μπορούν να παρέχουν ισοδύναμη τεκμηρίωση και μεγαλύτερη διαφάνεια για τον επιβάτη και τον ρυθμιστή.

5) Επανακαθορισμός προσόντων οδηγών ΕΙΧ με οδηγό: αναλογικές απαιτήσεις, εστίαση στην ποιότητα υπηρεσίας: Προτείνεται ο επανακαθορισμός των τυπικών προσόντων για τους οδηγούς ΕΙΧ με οδηγό, ώστε να μειωθούν οι αδικαιολόγητοι φραγμοί εισόδου χωρίς έκπτωση στην ασφάλεια και την ποιότητα. Ειδικότερα, η απαίτηση αποφοίτησης από λύκειο μπορεί να αντικατασταθεί από την ολοκλήρωση της υποχρεωτικής εκπαίδευσης, ενώ προτείνεται και η κατάργηση της υποχρέωσης γνώσης δεύτερης γλώσσας πέραν της ελληνικής ως γενικού προαπαιτούμενου ή η αντικατάστασή της με υποχρεωτική γνώση της αγγλικής.

Η λογική αυτή ευθυγραμμίζεται με την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι οι απαιτήσεις πρόσβασης στο επάγγελμα πρέπει να είναι απλές, στοχευμένες και να μην υπερβαίνουν το αναγκαίο

μέτρο, ούτε να λειτουργούν έμμεσα ως εργαλείο περιορισμού της διαθεσιμότητας οδηγών. Αντί να επιμένει σε τυπικά κριτήρια που δεν συνδέονται άμεσα με την ασφαλή και ποιοτική παροχή υπη-

ρεσίας στη σημερινή ψηφιακή εποχή, το πλαίσιο οφείλει να δίνει έμφαση σε ουσιαστικά προσόντα: ισχύουσα άδεια οδήγησης και επαρκή εμπειρία, έλεγχο ποινικού μητρώου και ιστορικού οδικής ασφάλειας, βασικές δεξιότητες χρήσης συστημάτων πλοήγησης/εφαρμογών, γνώση πρώτων βοηθειών και ικανότητα εξυπηρέτησης επιβατών με

αναπηρία ή περιορισμένη κινητικότητα. Με αυτόν τον τρόπο, οι απαιτήσεις προσαρμόζονται στις ανάγκες της σύγχρονης λειτουργίας, διασφαλίζουν ποιότητα και ασφάλεια, και ταυτόχρονα διευκολύνουν την επάρκεια οδηγών—ιδίως σε περιόδους αιχμής και σε τουριστικές περιοχές.

6) Πλαίσιο για την ψηφιακή διαμεσολάβηση: καθαροί ρόλοι, λιγότερη αβεβαιότητα, περισσότερη λογοδοσία: Σαφής οριοθέτηση του ρόλου της πλατφόρμας ως ψηφιακού διαμεσολαβητή, με ρητούς κανόνες για το τι επιτρέπεται να βελτιστοποιείται (π.χ. αντιστοίχιση, εκτίμηση χρόνου/κόστους, διαφάνεια τιμολόγησης και μηχανισμοί αξιολόγησης), χωρίς αυτό να συνεπάγεται αυτομάτως ότι η πλατφόρμα ασκεί μεταφορικό έργο. Παράλληλα, η ρύθμιση οφείλει να ενισχύει τη λογοδοσία: υποχρεώσεις ενημέρωσης του επιβάτη πριν την αποδοχή διαδρομής, σαφή κανάλια παραπόνων, και ελάχιστα πρότυπα προστασίας καταναλωτή ανεξαρτήτως του καναλιού κράτησης. Με αυτόν τον τρόπο, η καινοτομία μεταφράζεται σε καθαρούς κανόνες και βελτίωση ποιότητας, αντί να οδηγείται σε «παραθυράκια» που επιτείνουν τη σύγχυση και τη ρυθμιστική στασιμότητα.

Ο ν. 4530/2018 εισήγαγε τον κανόνα ότι πλατφόρμες που καθορίζουν κρίσιμα στοιχεία της υπηρεσίας θεωρούνται ότι ασκούν δραστηριότητα μεταφοράς. Ο κανόνας αυτός δημιουργεί ένα περιβάλλον ρυθμιστικής αβεβαιότητας, όπου η τεχνολογική καινοτομία αντιμετωπίζεται με καχυποψία, αποθαρρύνοντας πλατφόρμες και παρόχους από το να βελτιστοποιήσουν στοιχεία που για τον καταναλωτή είναι κομβικά (διαθεσιμότητα, εκτίμηση χρόνου/κόστους, διαφάνεια και αξιοπιστία), επειδή κάθε παρέμβαση μπορεί να θεωρηθεί ως «άσκηση μεταφορικού έργου». Για να αρθεί η αβεβαιότητα, απαιτείται σαφής και λειτουργική οριοθέτηση μεταξύ ψηφιακής διαμεσολάβησης και εκτέλεσης μεταφορικού έργου, ώστε η βελτιστοποίηση της αντιστοίχισης οδηγού–επιβάτη, η εκ των προτέ-

ρων εκτίμηση κόστους και χρόνου, η διαφάνεια τιμολόγησης και οι μηχανισμοί αξιολόγησης να μην θεωρούνται αυτομάτως άσκηση μεταφορικής δραστηριότητας. Η ρύθμιση οφείλει να καθορίσει ρητά τι επιτρέπεται να βελτιστοποιείται, υπό την προϋπόθεση πλήρους ενημέρωσης του επιβάτη πριν από την αποδοχή της διαδρομής, ύπαρξης σαφών καναλιών παραπόνων και τήρησης ελάχιστων ενιαίων προτύπων προστασίας καταναλωτή ανεξαρτήτως καναλιού κράτησης. Έτσι μειώνεται το ρυθμιστικό ρίσκο, ενισχύεται η λογοδοσία και η καινοτομία εντάσσεται σε καθαρούς, προβλέψιμους κανόνες που βελτιώνουν την ποιότητα και τη διαφάνεια της αγοράς αντί να διαιωνίζουν τη σύγχυση.

7) Σημαντική ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών ως βασικού πυλώνα κάλυψης της ζήτησης: Προτείνεται η ουσιαστική ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών στα αστικά κέντρα και στις τουριστικές περιοχές (σε συχνότητα, χωρική κάλυψη, ωράρια και αξιοπιστία), καθώς αυτή αποτελεί τον αποτελεσματικότερο και πιο αποδοτικό τρόπο για τη συνολική κάλυψη των αναγκών μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών, με το ταξί και τα EIX με οδηγό να λειτουργούν συμπληρωματικά όπου υπάρχουν κενά προσβασιμότητας ή αιχμές ζήτησης.

Η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών συνιστά διαρθρωτική προϋπόθεση για μια βιώσιμη και λειτουργική αστική κινητικότητα, καθώς τα μέσα μαζικής μεταφοράς παραμένουν το μοναδικό ερ-

γαλείο που μπορεί να καλύψει μεγάλης κλίμακας ζήτηση με χαμηλό κόστος ανά επιβάτη και περιορισμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η βελτίωση της συχνότητας, της αξιοπιστίας, της χωρικής

κάλυψης και της διασύνδεσης μεταξύ μέσων μειώνει τη συστημική πίεση στο οδικό δίκτυο και περιορίζει την εξάρτηση από το ιδιωτικό ΙΧ. Σε αυτό το πλαίσιο, οι υπηρεσίες ταξί και ΕΙΧ με οδηγό δεν αποτελούν ανταγωνιστική εναλλακτική των δημόσιων συγκοινωνιών, αλλά λειτουργούν ως μηχανισμός ευέλικτης συμπλήρωσης του συστήματος, ιδίως σε διαδρομές «πρώτου και τελευταίου

χιλιομέτρου», σε ζώνες χαμηλής πυκνότητας ή σε περιόδους αιχμής και εποχικών διακυμάνσεων της ζήτησης. Η ορθολογική ενσωμάτωσή τους στον ευρύτερο σχεδιασμό (π.χ. μέσω Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) επιτρέπει τη βελτιστοποίηση του συνολικού μείγματος μεταφορών, με στόχο μεγαλύτερη αποδοτικότητα, προσβασιμότητα και κοινωνική ευημερία.



Τζωρτζ 5, 10682, Αθήνα

T: +30 210 5238373

www.kefim.org

info@kefim.org

[f facebook.com/kefim.org](https://www.facebook.com/kefim.org)

[x x.com/kefim_org](https://x.com/kefim_org)

[in gr.linkedin.com/company/centerforliberalstudies](https://www.linkedin.com/company/centerforliberalstudies)

[yt youtube.com/kefim](https://www.youtube.com/kefim)