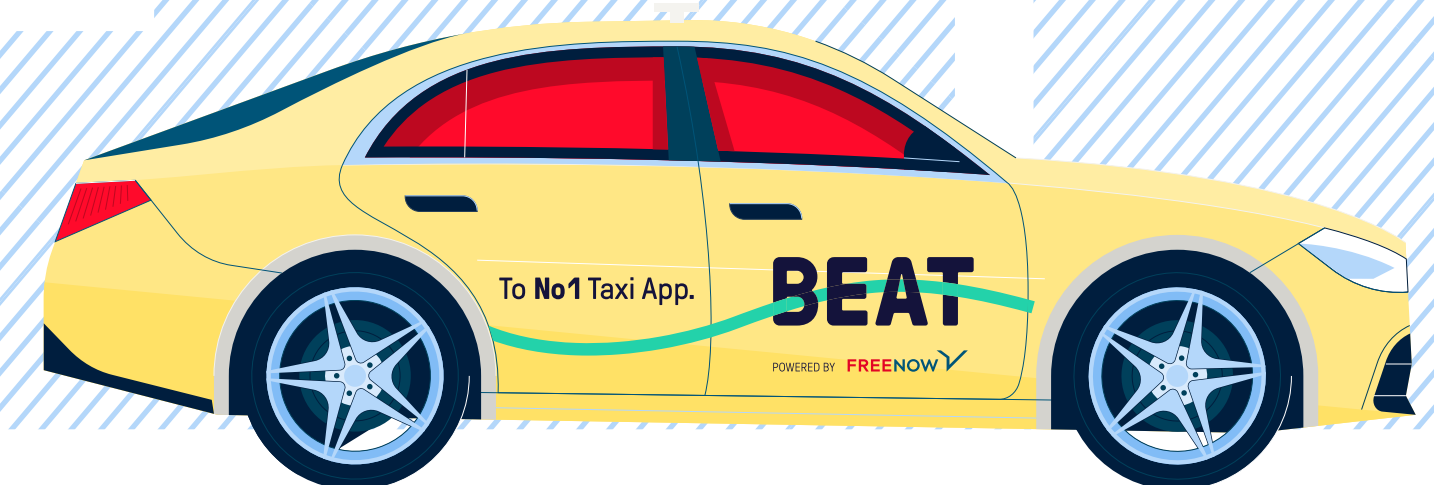


Οδηγώντας ταξί στην Ελλάδα 2022

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

Αποτύπωση της αγοράς και των συνθηκών εργασίας των οδηγών ταξί.



Η αγορά ταξί στην Ελλάδα

BEAT

POWERED BY **FREENOW** ✓

Η μετακίνηση με ταξί σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών εντός του αστικού χώρου, προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως ευελιξία, καλύτερη προσβασιμότητα στον προορισμό, ενίοτε αυξημένη ταχύτητα, άνεση και ασφάλεια. Συνολικά, οι υπηρεσίες ταξί παρέχουν στους χρήστες όλα τα πλεονεκτήματα του ιδιωτικού αυτοκινήτου, αποφεύγοντας ταυτόχρονα το μειονέκτημα της διαδικασίας εύρεσης θέσης στάθμευσης και την υψηλή επένδυση αγοράς και συντήρησης (τέλη, φόροι, ασφάλεια, σέρβις, αναλώσιμα, καύσιμα κ.α.).

Τα ταξί λειτουργούν συμπληρωματικά προς στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ιδιαίτερα όταν τα τελευταία παρουσιάζουν προβλήματα

στις παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη ή ανεπαρκή λειτουργικά χαρακτηριστικά (χωρητικότητα, συχνότητες διέλευσης κλπ.). Επιπρόσθετα, η αύξηση της χρήσης των έξυπνων συσκευών έχει οδηγήσει στην αύξηση του αριθμού των χρηστών που επιλέγουν την προκράτηση ταξί μέσω εφαρμογών. Οι υπηρεσίες ταξί γίνονται πλέον ευκολότερα προσβάσιμες σε νεότερες (και τεχνολογικά πιο εξοικειωμένες) ηλικίες μετακινούμενων, αποτελώντας ελκυστική (και δυνητικά οικονομικότερη και βιωσιμότερη) εναλλακτική έναντι στο ΙΧ για τους μετακινούμενους αυτούς. Από την παρούσα λειτουργία της αγοράς ταξί όμως στην Ελλάδα, είναι σαφές πως συγκεκριμένες

ρυθμίσεις πλέον δεν ανταποκρίνονται στη σύγχρονη κοινωνική, οικονομική και τεχνολογική πραγματικότητα, με αποτέλεσμα να αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη της αγοράς και την ενίσχυση των εισοδημάτων των οδηγών.

Υπό αυτό το πλαίσιο, σκοπός της παρούσας Έκθεσης είναι να παρουσιάσει τα πρώτα αναγκαία βήματα για μια περισσότερο ανταγωνιστική αγορά, που θα προσφέρει καλύτερες συνθήκες εργασίας και ομαλή μετάβαση στη νέα εποχή.



Η ανάγκη για ένα νέο πλαίσιο.

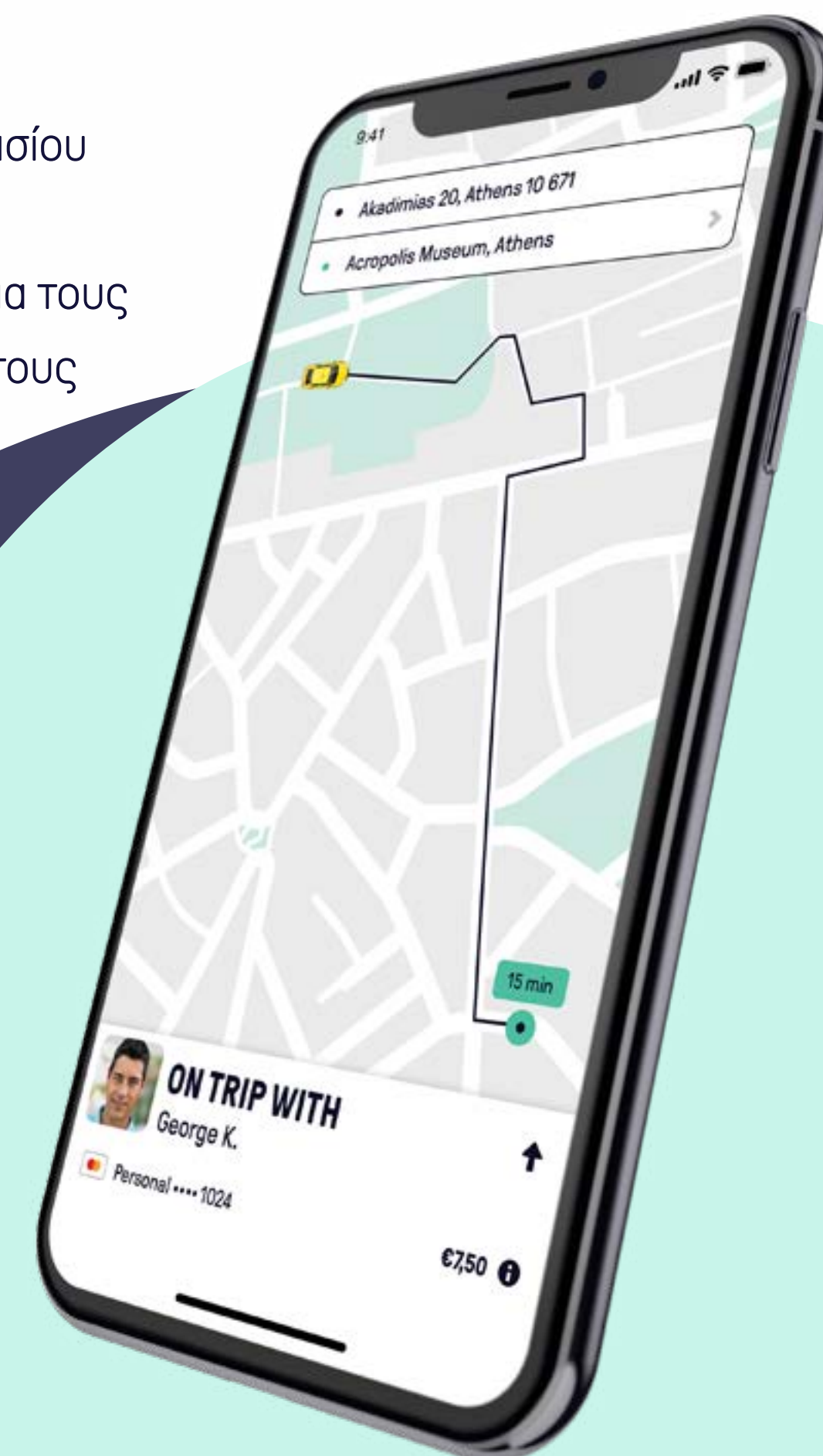
BEAT

POWERED BY **FREE NOW**

Η BEAT ιδρύθηκε το 2011 στην Αθήνα θέτοντας εκ νέου τους όρους με τους οποίους λαμβάνουν χώρα οι μετακινήσεις με ταξί στην πόλη. Από το 2017 είναι μέρος της FREE NOW, της σύμπραξης στο χώρο των 'μετακινήσεων του αύριο' των BMW Group and Mercedes Benz Mobility. Σήμερα η εφαρμογή της BEAT είναι διαθέσιμη στην Ελλάδα και σε πέντε χώρες της Λατινικής Αμερικής, (Περού, Χιλή, Κολομβία, Μεξικό, Αργεντινή), ενώ η FREE NOW αποτελεί το Νο.1 'Super App' στην Ευρώπη, ενσωματώνοντας στην πλατφόρμα της κάθε πιθανό τρόπο μετακίνησης στις πόλεις.

Όπως θα αναδειχθεί παρακάτω, στοιχειοθετείται η ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία στην αγορά των ταξί, προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα των επαγγελματιών οδηγών και η απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των πολιτών. Το υφιστάμενο πλαίσιο παρουσιάζει μειωμένη ευελιξία και δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις της εποχής, αφού συνδέει το μέγεθος και την πρόσβαση στην αγορά ταξί με στατικά μεγέθη (πχ πληθυσμός), αγνοώντας τόσο τις όποιες κοινωνικές, χωρικές και οικονομικές συνθήκες, την εποχικότητα της ζήτησης, τη σημαντική διακύμανση του επιβατικού πληθυσμού κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, αλλά και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Ως εκ τούτου είναι αναγκαία η διερεύνηση και

τεκμηρίωση ενός αναθεωρημένου πλαισίου λειτουργίας της αγοράς ταξί που θα δημιουργεί περισσότερα εισοδήματα για τους οδηγούς και καλύτερες υπηρεσίες για τους επιβάτες.



Τα οφέλη από τις ψηφιακές εφαρμογές

BEAT

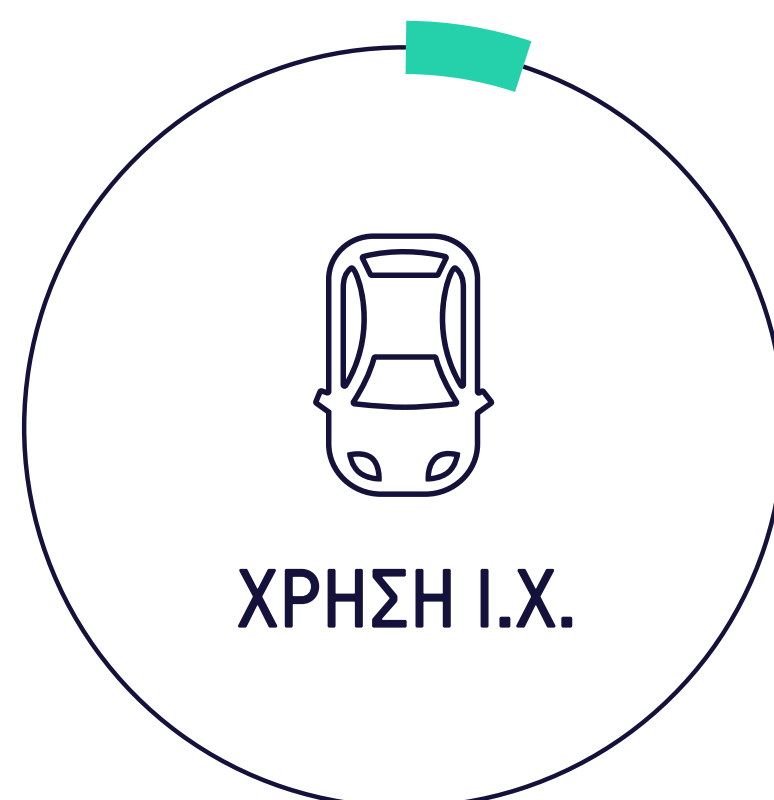
POWERED BY **FREE NOW** ✓

1. Βιωσιμότητα

Οι ψηφιακές πλατφόρμες συνεισφέρουν στη μείωση των εκπομπών άνθρακα. Στη FREE NOW ο μακροπρόθεσμος στόχος μας είναι το 50% των διαδρομών μέσα από την εφαρμογή να είναι μηδενικών ρύπων μέχρι το 2025 και να επιτύχουμε το 100% μέχρι το 2030. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί, όχι μόνο μέσα από κίνητρα στους οδηγούς να αλλάξουν τα οχήματά τους με νέα, μηδενικών ρύπων, αλλά ενσωματώνοντας στην εφαρμογή μας όλες τις φιλικές προς το περιβάλλον υπηρεσίες αστικής κινητικότητας,

συμπεριλαμβανομένων των δημοσίων συγκοινωνιών, προκειμένου να περιορίσουμε τα ΙΧ στους δρόμους. Έτσι, όσο αυξάνεται το μερίδιο των on demand διαδρομών και διευρύνονται οι επιλογές διαμοιρασμού, τόσο οι ανάγκες σε χώρους στάθμευσης θα μειώνονται, απελευθερώνοντας το χώρο για δημόσιες χρήσεις. Σήμερα, τα ΙΧ που χρησιμοποιούνται μόλις για

4%
ΤΟΥ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΧΡΟΝΟΥ



το 4% του ημερήσιου χρόνου, αντιστοιχούν στο 85% των δαπανών μας για την κινητικότητα¹. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως για ένα αυτοκίνητο που σταθμεύει το 96% της ημέρας, η πόλη και οι πολίτες ξοδεύουν άσκοπα πόρους και χρήματα για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης². Σύμφωνα με τις προβλέψεις, ο αριθμός των ιδιωτικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη θα αυξηθεί σε 273

ΤΑ Ι.Χ. ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

263 ΕΚ.

2022



273 ΕΚ.

2025

εκατομμύρια έως το 2025, έναντι 263 εκατομμυρίων σήμερα. Αυτά τα 10 εκατομμύρια νέα ιδιωτικά αυτοκίνητα, που θα παραμένουν σταθμευμένα το 96% του ημερήσιου χρόνου, θα απαιτήσουν πρόσθετο χώρο στάθμευσης ισοδύναμο με τρεις φορές την έκταση του Δ.Αθηναίων (117,8 km²).

¹ Hietanen & Tinnilä (2017). MaaS disrupts the mobility market but where can money be made. Eurotransport, 15(2), 4-7.

² US Department of Transport, Federal Highway Administration (2012). Contemporary Approaches to Parking Pricing: A Primer",

2. Συμπερίληψη

Η βιώσιμη κινητικότητα ενισχύει την κοινωνική ένταξη και τη συμπερίληψη. Ο βασικός λόγος που οι ψηφιακές εφαρμογές γνωρίζουν σημαντική επιτυχία είναι πως φέρνουν σε άμεση επαφή τους πολίτες με υπηρεσίες κινητικότητας on demand. Με τον τρόπο αυτό, όσοι δε διαθέτουν δικό τους ΙΧ μπορούν να μετακινούνται με την ίδια ευκολία με τους υπόλοιπους, ενώ το εργατικό δυναμικό σε περιοχές με χαμηλή κάλυψη δημοσίων συγκοινωνιών αποκτά ίσες ευκαιρίες. Αντίστοιχα, ο ηλικιωμένος πληθυσμός και τα άτομα με αναπηρίες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες κινητικότητας στην καθημερινή τους ζωή, είναι τα πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα, με τις ψηφιακές πλατφόρμες να συνεισφέρουν καθοριστικά στην κοινωνική ζωή και την κινητικότητα.

3. Οικονομική ανάπτυξη

Σύμφωνα με έρευνα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, **ενώ ο μέσος χρόνος εργασίας των οδηγών ταξί αυξήθηκε από 10 σε 15 ώρες ημερησίως, τα αντίστοιχα έσοδά τους μειώθηκαν κατά 50%**. Παράλληλα μειώθηκε σημαντικά ο αριθμός των εξυπηρετούμενων πελατών ανά την ημέρα, τριπλασιάστηκαν τα «νεκρά χιλιόμετρα», ενώ αυξήθηκαν τόσο τα λειτουργικά έξοδα όσο και η φορολογία των ταξί.

Ο κλάδος των οδηγών ταξί υπέστη βαρύ πλήγμα την περίοδο της πανδημίας. Με τις διαδρομές να μειώνονται έως και 90% σε κάποια διαστήματα, ένας ήδη επιβαρυσμένος τομέας της οικονομίας κλήθηκε να σηκώσει το βάρος της αυξημένης ζήτησης για υπηρεσίες μετακίνησης των πολιτών, σε μια περίοδο που οι ειδικοί απέτρεψαν τους πολίτες από τη χρήση των Μέσων Μαζικής

Μεταφοράς. Επιπρόσθετα, η ενεργειακή κρίση που κορυφώθηκε ακολούθησε τα γεγονότα στην Ουκρανία, επιβάρυνε δυσανάλογα το κόστος των καυσίμων, ένα κρίσιμο παράγοντα για την ευημερία των οδηγών, με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός οχημάτων να παραμένει ακινητοποιημένος, καθώς το πλαίσιο λειτουργίας κατέσται μη βιώσιμο.

Με δεδομένο πως η τιμή της υπηρεσίας στην Ελλάδα παραμένει μία από τις χαμηλότερες στην Ευρώπη, η χρήση εφαρμογών δημιουργεί πρόσθετα έσοδα στους οδηγούς, μειώνοντας τα κενά χιλιόμετρα και κατά συνέπεια την οικονομική απόδοση των ωρών εργασίας τους. Ταυτόχρονα θα μπορούσε να προσφέρει, υπό ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, νέες δυνατότητες, όπως η δυναμική τιμολόγηση ανάλογα με τη στιγμιαία ζήτηση ή η

«συνεξυπηρέτηση» (taxi-sharing) που μπορούν να εξασφαλίσουν περισσότερα έσοδα στους οδηγούς, διασφαλίζοντας ποιοτικές υπηρεσίες για τους επιβάτες που θα προτιμήσουν τέτοιου είδους επίλογο.

“Οι υπηρεσίες ταξί της Αθήνας επηρεάστηκαν σημαντικά από την οικονομική συγκυρία της προηγούμενης δεκαετίας.”

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης

BEAT

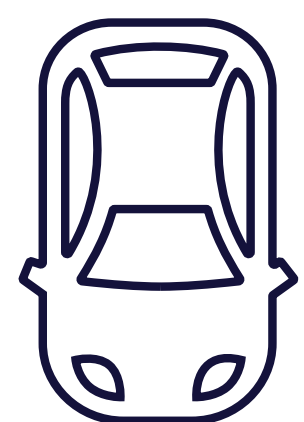
POWERED BY **FREE NOW** ✓

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, “οι βιώσιμες, έξυπνες και ανθεκτικές υπηρεσίες και υποδομές μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για την πλήρη αξιοποίηση των οικονομικών δυνάμεων όλων των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη στήριξη της ενιαίας αγοράς, την ανάκαμψη από την τρέχουσα κρίση και την τόνωση της μελλοντικής ανάπτυξης, καθώς και για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή,,

Αντίστοιχα, στη “Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα”³ τονίζεται πως οι on demand επιβατικές μεταφορές μπορούν να καταστούν περισσότερο βιώσιμες και μπορούν να παρέχουν αποδοτικές υπηρεσίες στους πολίτες. Μάλιστα, το Φεβρουάριο του

2022 δημοσιεύθηκε η “Επικοινωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τα κράτη μέλη σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία και τη βιωσιμότητα των τοπικών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία”. Περιλαμβάνει ένα σύνολο συστάσεων σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά τα ταξί, με στόχο τη διασφάλιση επαρκούς και ασφαλούς κινητικότητας για τους πολίτες σε τοπικό επίπεδο, καθώς και τη βελτίωση της βιωσιμότητας του τομέα και την προαγωγή των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

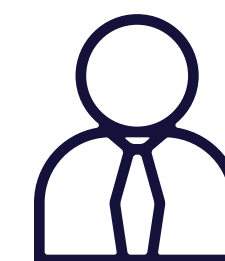
Σύμφωνα με το περιεχόμενο της, τα κράτη μέλη (συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κυβερνήσεων και των νομοθετών, καθώς και των περιφερειακών και τοπικών αρχών) κατά τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου των ταξί πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις θεμελιώδεις ελευθερίες στις οποίες βασίζεται η ενιαία αγορά. Οι κανόνες πρέπει να είναι ανάλογοι προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, που δεν είναι άλλος από την προστασία όλων όσων δραστηριοποιούνται στον τομέα των on demand επιβατικών μεταφορών να απολαμβάνουν επαρκή κοινωνικά δικαιώματα, ασφάλεια δικαίου και να προστατεύονται από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των παραδοσιακών μορφών επιχειρηματικότητας.



Σύμφωνα με το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Αθήνα και το Μιλάνο είναι οι δύο πόλεις της Ε.Ε., όπου πάνω από το 70% των επιβλαβών ρύπων οξειδίου του αζώτου προέρχονται από τα οχήματα και τις μεταφορές.

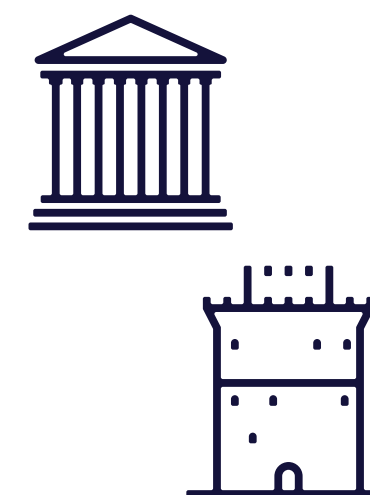


Σύμφωνα με Έκθεση του Εθνικού Κέντρου Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, **3.788 θάνατοι** στο κέντρο της πρωτεύουσας αποδίδονται στα αιωρούμενα σωματίδια που προκύπτουν από παρωχημένες αντιρρυπαντικές τεχνολογίες οχημάτων.



80% των διαδρομών με ΕΔΧ έχουν έναν επιβάτη: η δυνατότητα για κατ' επιλογή 'συνεξυπηρέτηση' (taxi sharing) μπορεί να μειώσει το κόστος για τους επιβάτες, να αυξήσει το εισόδημα των οδηγών, αλλά και να περιορίσει σημαντικά τις εκπομπές ρύπων.

[Global New Mobility Coalition](#) (2021) Zero Emission Area Handbook



Οι άδειες ΕΔΧ (ταξί) στην Αττική θα έπρεπε να είναι (max) 11.328 σύμφωνα με τη νομοθεσία, ωστόσο υπερβαίνουν το όριο κατά 2.333, φθάνοντας τις **13.661 συνολικά**. Αντίστοιχα, οι άδειες ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης είναι **1963**.

Το σημερινό σύστημα μεταφορών

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

Υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο μετακινούμαστε στην πόλη. Στην Ελλάδα αρκετοί από αυτούς προκαλούν αναποτελεσματικότητα, η οποία μπορεί να επιλυθεί με την αύξηση της χρήσης της τεχνολογίας. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά τους οδηγούς ταξί, τα δεδομένα είναι συντριπτικά, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για άμεση βελτίωση των συνθηκών εργασίας αλλά και στήριξης του εισοδήματος τους, μέσα από την ευρύτερη χρήση ψηφιακών εφαρμογών.

Τουριστικό προϊόν

Ο αριθμός των τουριστών στην Ελλάδα έχει διπλασιαστεί την τελευταία δεκαετία, ενώ η πανδημία έχει οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης που ξεπέρασε το 28% το 2021 σε σχέση με το 2019. Παρ' όλα αυτά, τα επίπεδα προσφοράς υπηρεσιών ταξί, παραμένουν σταθερά. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως την περίοδο από το Μάιο μέχρι τον Οκτώβριο κάθε έτους, που η τουριστική προσέλευση κλιμακώνεται, είναι αδύνατο να καλυφθεί η συνολική ζήτηση για υπηρεσίες μετακίνησης. Αυτό οδηγεί σε υποβάθμιση της εξυπηρέτησης των μόνιμων κατοίκων στις πόλεις, οι οποίοι στερούνται ένα κρίσιμο

Δημόσιας Χρήσης μέσο μεταφοράς, του οποίου ο χαρακτήρας θεωρείται συμπληρωματικός των Μέσων σταθερής τροχιάς. Το πρόβλημα μάλιστα είναι μεγαλύτερο σε περιοχές που υστερούν έτσι κι' αλλιώς σε δημόσια μέσα, με αποτέλεσμα η εξυπηρέτηση να καθίσταται δύσκολη.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΤΕ οι αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό ήταν 15,007 εκατ. το 2010, ενώ το 2019 είχαν εκτοξευθεί στους 31,348 εκατ. επισκέπτες.

Ασφάλεια για τους επιβάτες

Επιπλέον, τα ταξί αποτελούν σημείο αναφοράς σε κάθε πόλη. Όλοι γνωρίζουν ότι είναι μια ασφαλής επιλογή, γεγονός που επιβεβαιώθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας με τους οδηγούς να σηκώνουν σημαντικό βάρος των μετακινήσεων. Εκτός των άλλων, οι οδηγοί είναι οι πρεσβευτές της πόλης, κάτι που σημαίνει πως απαιτείται να προσφέρουν το υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών σε κατοίκους και επισκέπτες. Δυστυχώς, η οικονομική κρίση και η πανδημία έχουν περιορίσει τις οικονομικές δυνατότητες επένδυσης σε νέα οχήματα, με αποτέλεσμα να έχουν οδηγήσει την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη να διαθέτουν έναν από τους πλέον γηρασμένους στόλους οχημάτων ταξί.

Είναι Αναγκαίο Μέσο Μεταφοράς

Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι τα ταξί υπάρχουν σε κάθε πόλη και χωριό παρέχοντας υπηρεσίες Δημόσιας Χρήσης εδώ και δεκαετίες, ακόμη και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Αποτελούν συχνά τη μοναδική δυνατότητα μετακίνησης για τους ανθρώπους, ιδίως σε απομακρυσμένες περιοχές όπου άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι περιορισμένα, διευκολύνοντας τη σύνδεση μεταξύ των προαστίων και του Κέντρου της πόλης. Απαιτείται λοιπόν να είναι άμεσα και παντού διαθέσιμα, σε κάθε πολίτη.

Υπάρχει Ανάγκη στήριξης των οδηγών

Το κόστος χρήσης των υπηρεσιών ταξί είναι από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη, γεγονός που σε συνδυασμό με την αύξηση των καυσίμων και την υπερδεκαετή οικονομική κρίση έχει πλήξει σε σημαντικό βαθμό τα εισοδήματα των εργαζομένων στον κλάδο. Αυτό έχει ως συνέπεια ο υφιστάμενος στόλος να παραμένει γηρασμένος, με συνέπεια ατμοσφαιρικούς ρύπους και θόρυβο, ενώ ο βαθμός ισορροπίας μεταξύ Επαγγελματικής και Προσωπικής Ζωής να παραμένει στο ναδίρ, αναγκάζοντας τους οδηγούς να εργάζονται πολλές ώρες προκειμένου να εξασφαλίσουν αξιοπρεπή έσοδα.

Τα στοιχεία με μια ματιά

Έρευνες του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου⁴ αποτυπώνουν γλαφυρά τη στρέβλωση της αγοράς και τις συνθήκες εργασίας των οδηγών.

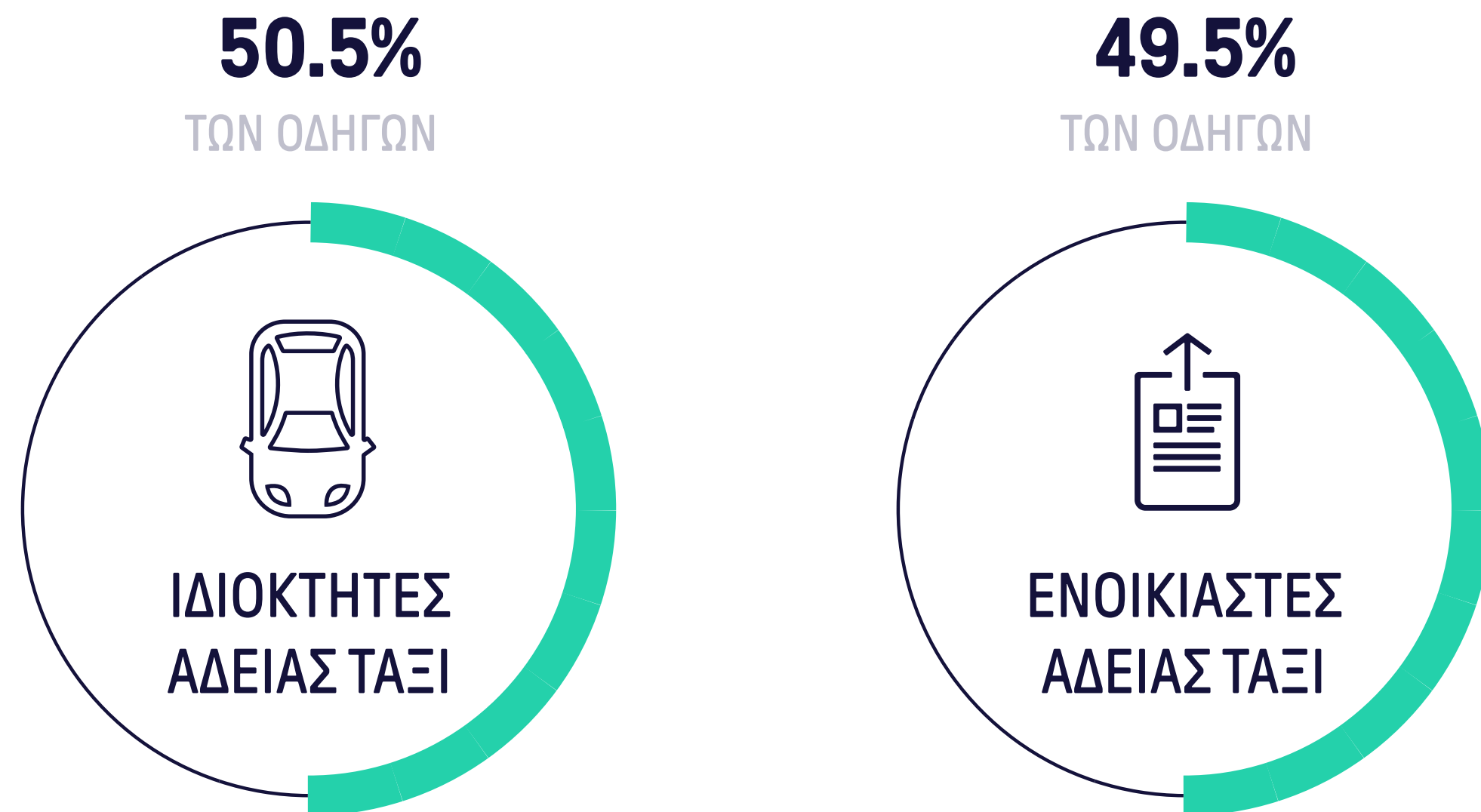


BEAT

POWERED BY **FREENOW** ✓

⁴ “Διερεύνηση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης και των Πολιτικών Ανάπτυξης της Αγοράς Ταξί στην Αθήνα” (2020)

Καθεστώς άδειας



“Σήμερα στην Αττική ο αριθμός των οδηγών - ιδιοκτητών άδειας ταξί, ισούται με εκείνων που ενοικιάζουν τις άδειες τους.”

Χρόνια στο επάγγελμα



BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

Εργασιακές συνθήκες

BEAT

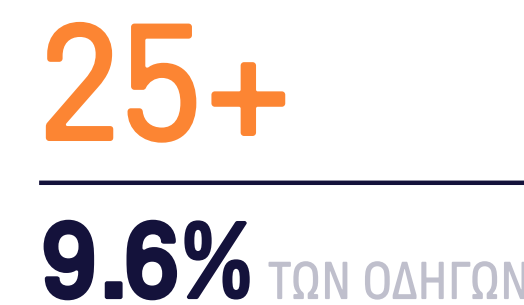
POWERED BY **FREE NOW** ✓



Η αγορά και τα χαρακτηριστικά της



“Το **23.9%** των οδηγών διανύει έως και **60%** κενά χιλιόμετρα.,”



Τι δήλωσαν οι οδηγοί και επιβάτες

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

68.2%

ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ



83.4%

ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ



ΕΙΧΕ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ

80.5%

ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ



ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ
ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

73.7%

ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ



ΕΠΙΘΥΜΕΙ
ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
(ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ)

Κόστος λειτουργίας ενός ταξί (04/2022)

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

ΒΑΣΙΚΑ ΚΟΣΤΗ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ

- €10 ασφαλιστικές εισφορές
- €6 ΦΠΑ
- 21 λίτρα καυσίμου την ημέρα
- Πλυντήριο 2 φορές την εβδομάδα (€8 έκαστο)

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 1 ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ & ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- Ηλικία οχήματος: 6 έτη
- Τύπος: Octavia A7 (diesel ή φυσικό αέριο)
- €42-47 ενοίκιο / ημέρα
*οι τιμές ανεβαίνουν το καλοκαίρι
- Εγγύηση €400

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 2 ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ & ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- Ηλικία οχήματος: 6 έτη
- Τύπος: Mercedes 212 F/L- 213 (diesel)
- €55-60 ενοίκιο / ημέρα
*οι τιμές ανεβαίνουν το καλοκαίρι
- Εγγύηση €1200

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 3 ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΧΩΡΙΣ ΟΧΗΜΑ

- Ενοίκιο €25 / ημέρα
€750 / μήνα κατά μέσο όρο

“Ο μέσος οδηγός έχει από 0-2 ρεπό ανά μήνα εργασίας..”

€111+
28.5%



€91
67.5%

Προς έναν πιο ανταγωνιστικό κλάδο ταξί

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

Η τεχνολογία έχει προσφέρει σημαντικές καινοτομίες στην αγορά ταξί, οι οποίες συμβάλλουν καθοριστικά στην βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας και το εισόδημα των οδηγών. Ωστόσο, τα ταξί χρειάζονται στήριξη για να εκσυγχρονιστούν και να προσαρμοστούν σε αυτή τη νέα αυξανόμενη ζήτηση.

Η λειτουργία τους στην Ελλάδα διέπεται από ανελαστικό πλαίσιο πρόσβασης στην αγορά, με τους οδηγούς να αποτελούν τον πυρήνα των υπηρεσιών. Οποιαδήποτε βελτίωση του πλαισίου συνεπώς, οφείλει να λαμβάνει υπόψη της την ανάγκη στήριξης των καθημερινών εισοδημάτων και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας τους.

Για να γίνει κάποιος οδηγός ταξί υπάρχουν δύο δρόμοι. Είτε να αποκτήσει μια ιδιαίτερα δαπανηρή άδεια, είτε να εργαστεί ως οδηγός. Η είσοδος των ψηφιακών εφαρμογών στην αγορά, άλλαξε σε σημαντικό βαθμό τις ευκαιρίες εργασίας και βελτίωσε σημαντικά την ασφάλεια και τις δυνατότητες αύξησης του εισοδήματος. Παρ' όλα αυτά η αύξηση του κόστους καυσίμου και η πανδημία έχουν πλήξει σε σημαντικό βαθμό τα έσοδα των οδηγών, γεγονός που επηρεάζει καθοριστικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και κατά συνέπεια την εξυπηρέτηση της ευρείας τουριστικής ανάπτυξης. Σε μια εποχή που η τεχνολογία καλπάζει και οι πόλεις γίνονται περισσότερο έξυπνες, αποστολή της BEAT και της FREE NOW είναι να στηρίξουν τους

οδηγούς, να προσφέρουν στους επιβάτες βελτιωμένες υπηρεσίες και στις πόλεις περισσότερο βιώσιμες μεταφορές.

Πιστεύουμε ότι η λύση δε θα έρθει με την ανεξέλεγκτη απελευθέρωση της αγοράς μεταφορών, που στην πορεία καταστρέφει έναν κλάδο που για χρόνια βρίσκεται στην υπηρεσία των πόλεων και των πολιτών. Είναι αναγκαίος όμως ο εκσυγχρονισμός των κανόνων που ισχύουν για τον κλάδο των ταξί, ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστικός και οικονομικά προσοδοφόρος, σε μια εποχή όπου η ψηφιοποίηση προσφέρει σημαντικές δυνατότητες.

Τουριστικό προϊόν

Ο αριθμός των τουριστών έχει διπλασιαστεί στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία, ενώ η πανδημία οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης που ξεπέρασε το 28% το 2021 σε σχέση με το 2019. Παρ' όλα αυτά, το επίπεδο προσφοράς υπηρεσιών ταξί, παραμένουν σταθερά. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως την περίοδο από το Μάιο μέχρι τον Οκτώβριο κάθε έτους, που η τουριστική προσέλευση κλιμακώνεται, είναι αδύνατο να καλυφθεί η συνολική ζήτηση για υπηρεσίες μετακίνησης., με αποτέλεσμα οι μόνιμοι κάτοικοι να στερούνται ένα κρίσιμο Δημόσιο Μέσο Μεταφοράς.

Προτάσεις για τη στήριξη των οδηγών

Σε μια εποχή που η υποκλοπή μεταφορικού έργου εντείνεται και πλήττει τα έσοδα των οδηγών ταξί, η νομοθεσία η οποία ρυθμίζει τις δυνατότητες αύξησης των κερδών των οδηγών παραμένει ξεπερασμένη. Αντίστοιχα, ο ν.4530/2018 σχετικά με τη λειτουργία των ψηφιακών εφαρμογών θέτει επιπλέον εμπόδια στους οδηγούς που επιθυμούν να κερδίζουν περισσότερο. Επιπλέον, το ισχύον νομικό πλαίσιο αφήνει σημαντικές γκρίζες ζώνες εις βάρος των δημοσίων εσόδων και αποτυγχάνει να αξιοποιήσει τις σημαντικές δυνατότητες που παρέχουν πια οι ψηφιακές εφαρμογές.

1. ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ



Ο πόλεμος στην Ουκρανία προκάλεσε την παγκόσμια αύξηση των τιμών των καυσίμων, κατά συνέπεια σημαντική επιβάρυνση στο κόστος λειτουργίας των οχημάτων. Με δεδομένο πως πρόκειται για Επιβατικά Δημόσιας Χρήσης είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός σταθερού μηχανισμού, ο οποίος θα θέτει πλαφόν στις τιμές των καυσίμων, που προμηθεύονται οι επαγγελματίες οδηγοί. Τυχόν αδυναμία λειτουργίας των αυτοκινήτων τους, ταυτίζεται με λιγότερες επιλογές κινητικότητας για τους επιβάτες και ιδιαίτερα για εκείνους που δε διαθέτουν ΙΧ ή ζουν σε περιοχές με χαμηλή κάλυψη από τα δημόσια Μέσα μεταφοράς.

2. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ



Όπως υπογραμμίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Φεβρουάριος 2022), είναι αναγκαίο να ενθαρρυνθεί η «συνεξυπηρέτηση» επιβατών ταξί (taxi sharing) μέσω εφαρμογών με στόχο την αύξηση των εσόδων των οδηγών, την κάλυψη της ζήτησης και τη μείωση του χρόνου αναμονής των επιβατών.

Ως «συνεξυπηρέτηση επιβατών ταξί» (taxi sharing) νοείται η κατ' επιλογή μεταφορά άγνωστων μεταξύ τους επιβατών από παρεμφερείς περιοχές προέλευσης και με παρεμφερείς προορισμούς, οι οποίοι κάνουν κοινή χρήση μισθωμένου ταξί. Μια τέτοια ρύθμιση θα πρέπει να εξασφαλίζει πως η

υπηρεσία παρέχεται με διακριτό τρόπο, εξασφαλίζοντας την εκ των προτέρων συναίνεση οδηγών και επιβατών, όπως ήδη συμβαίνει σε χώρες όπως η Γερμανία, Ιρλανδία κ.α. Επιπλέον, αλλά και πως τα δρομολόγια θα είναι συνήθως φθηνότερα για τους επιβάτες, αλλά τα έσοδα αυξημένα για τους οδηγούς.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ



Είναι δυσάρεστη πραγματικότητα, όμως η Ελλάδα παραμένει μία από τις τελευταίες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που δεν έχει ρυθμίσει με αποτελεσματικό τρόπο την αγορά των διαμεσολαβητών μετακινήσεων με ταξί. Αυτή η αποτυχία δημιουργεί ανασφάλεια στους οδηγούς και τους αφήνει απροστάτευτους σε τυχόν καταχρηστικές πρακτικές.

Επιπλέον, τους στερεί μια σειρά από υπηρεσίες που οι ψηφιακές εφαρμογές προσφέρουν, καθώς η έλλειψη ασφάλειας δικαίου είναι ενθαρυντική για περαιτέρω επενδύσεις στον κλάδο. Ενδεικτικά, ο ανεδάφικός τρόπος που ο υφιστάμενος ν.4530/2018 επιχειρεί να ρυθμίσει την αγορά, την αφήνει ουσιαστικά αρύθμιστη λόγω της αναγχρονιστικότητας του, δημιουργώντας σημαντικά περιθώρια φοροαποφυγής, αθέμιτου ανταγωνισμού και απώλειας δημοσίων εσόδων.

4. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ



Η χρήση των λεωφορειολωρίδων από τα ταξί συμπεριλαμβάνεται σε μια διαχρονική συζήτηση για τα δικαιώματα του κλάδου και τις αστικές μεταφορές. Δεδομένης της πραγματικότητας ωστόσο, αποτελεί μοναδική ευκαιρία, ώστε η πρόσβαση στις λεωφορειολωρίδες να καταστεί νόμιμη και να λειτουργήσει ως κίνητρο για τους οδηγούς που θα επενδύσουν σε ένα όχημα μηδενικών ρύπων. Η εξέλιξη αυτή μπορεί να καταστεί εφικτή άμεσα με τη θέσπιση πράσινων πινακίδων, προκειμένου η αστυνόμευση του μέτρου να είναι εύκολη από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Με δεδομένη την τάση μάλιστα, ολοένα και περισσότερων πόλεων να περιορίζουν την πρόσβαση στο Κέντρο των οχημάτων που ρυπαίνουν, μεσοπρόθεσμα η θέσπιση πράσινων πινακίδων θα αποβεί ευρύτερα υπέρ του κλάδου.

5. ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΑΞΙ ΦΙΛΙΚΑ ΣΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



Η εξυπηρέτηση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα αποτελεί προτεραιότητα σε όλες τις χώρες της Ευρώπης, καθώς σε πολλές περιπτώσεις το ταξί αποτελεί το μόνο μέσο μετακίνησης για συγκεκριμένες κατηγορίες μετακινούμενων. Για τις περιπτώσεις αυτές,

είναι σημαντικό να δοθούν πρόσθετα κίνητρα για την εξασφάλιση της αγοράς οχημάτων ικανών να μεταφέρουν άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και επιβάτες με βρέφη στα ειδικά προβλεπόμενα από το νόμο, παιδικά καθίσματα.

“Το 73% των ‘Baby boomers’ έχουν τουλάχιστον ένα ΙΧ ανά νοικοκυριό, με τους ‘Millenials’ να ακολουθούν με ποσοστό 70%. Αντίθετα, η νεότερη ‘Generation Z’ υιοθετεί λύσεις διαμοιρασμού για τις μετακινήσεις, θεωρώντας πως το κόστος απόκτησης ενός ΙΧ ασύμφορο σε σχέση με τη χρήση του, τη δυσκολία στάθμευσης και την επιβάρυνση του περιβάλλοντος. ”

Euromonitor 2021

BEAT

POWERED BY **FREE NOW** ✓

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ :)

BEAT

POWERED BY **FREE**NOW ✓