



**Ταχ. Δ/ση: Μάρνη 17**  
**Ταχ. Κώδικας: 104 33, Αθήνα**  
**Τηλ.: 210 52 39 524**  
**Email: [grammateia.sata@gmail.com](mailto:grammateia.sata@gmail.com)**  
**Website: [www.satataxi.gr](http://www.satataxi.gr)**

**Αθήνα, 6 Μαρτίου 2026**

## **Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λειτουργεί ως «επίσημο εργαλείο» του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών και της Uber**

### **Πως καταρρίπτονται ένα προς ένα τα επιχειρήματα της Επιτροπής**

Η Γνωμοδότηση με αριθμ. 41/2026 της Επιτροπής Ανταγωνισμού δεν είναι απλώς μια τεχνική πρόταση, αλλά μέρος ενός συστηματικού σχεδίου εξόντωσης του κλάδου των ταξί, με κεντρικό πρωταγωνιστή το Υπουργείο Μεταφορών υπό τον Κωνσταντίνο Κυρανάκη και από πίσω την Uber. Οι προτεινόμενες καταργήσεις ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης (3 ώρες/30 λεπτά), μισθωμάτων (€90/€40), προκράτησης και υποχρεώσεων επιστροφής στην έδρα, ανοίγουν διάπλατα την αγορά στα ενοικιαζόμενα Ε.Ι.Χ. με οδηγό, δημιουργώντας ρυθμιστική ασυμμετρία που πλήττει θανάσιμα τα Ε.Δ.Χ. Ταξί.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών, με μακρά ιστορία φιλίας με την Uber από το 2017 όπου συναντούσε διευθυντές και στελέχη και προέβλεπε «νέα άνεργα παιδιά να βγάσουν λεφτά με Ι.Χ.», προωθεί νομοσχέδιο κομμένο και ραμμένο στα μέτρα της αμερικάνικης πολυεθνικής και εις βάρος των ταξί. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λειτουργεί ως «επίσημο εργαλείο» αυτής της ατζέντας, προτείνοντας χαλαρούς κανόνες για τα Ε.Ι.Χ. χωρίς παράλληλη επανεξέταση των αυστηρών υποχρεώσεων των ταξί – ειδικές άδειες, τέλη, ελέγχους ασφάλειας κλπ.

Η Uber, επωφελείται άμεσα, καθώς η λειτουργική σύγκλιση μεταφορών ενισχύει την υποκαταστασιμότητα, μετατοπίζοντας ζήτηση από ταξί σε φθηνότερες, μη ρυθμιζόμενες εναλλακτικές.

Αυτό το τρίπτυχο –Υπουργός, Επιτροπή, Uber – απειλεί την οικονομική βιωσιμότητα χιλιάδων οικογενειών ταξιτζήδων, την αστική κινητικότητα και την ποιότητα υπηρεσιών. Τα ταξί, πυλώνας του οικοσυστήματος μεταφορών, αντιμετωπίζονται ως εμπόδιο στην «καινοτομία», ενώ η πραγματικότητα δείχνει σχέδιο απαξίωσης.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει ολική απελευθέρωση στο ρυθμιστικό πλαίσιο της ολικής εκμίσθωσης E.I.X. με οδηγό, ωστόσο αυτό απειλεί άμεσα τη βιωσιμότητα και τον δίκαιο ανταγωνισμό των Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ).

### **Κίνδυνος Ρυθμιστικής Ασυμμετρίας**

- Οι προτεινόμενες καταργήσεις ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης (3 ώρες - Ηπειρωτική Ελλάδα, Κρήτη & Εύβοια / 30 λεπτά – Νησιωτική Ελλάδα), ελάχιστου μισθώματος (€90/€40) αντίστοιχα, προκράτησης και υποχρεώσεων επιστροφής στη βάση θα δημιουργήσουν άδικη υπεροχή στα ενοικιαζόμενα E.I.X. με οδηγό, χωρίς παράλληλη επανεξέταση των κανόνων που ισχύουν για τα Ταξί.
- Αυτό το οικοσύστημα είναι ενιαίο και συμπληρωματικό, όπως αναγνωρίζει η ίδια η Γνωμοδότηση, με τα Ταξί να λειτουργούν ως βάση ποιότητας και ασφάλειας. Η μονομερής χαλάρωση ενισχύει την υποκαταστασιμότητα υπέρ μη ρυθμιζόμενων παρόχων.
- Η διατήρηση αδειών για διαμεσολαβητές είναι ανεπαρκής, καθώς αγνοείται η οικονομική πίεση στα ταξί από χαμηλότερες τιμές και μεγαλύτερη ευελιξία των E.I.X.

### **Επιπτώσεις στη Βιωσιμότητα των Ταξί**

Η άρση περιοριστικής απαρίθμησης φορέων και χρονικών δεσμεύσεων επιτρέπει απεριόριστη είσοδο στην αγορά, μετατοπίζοντας ζήτηση από ταξί προς φθηνότερες εναλλακτικές, χωρίς αντίστοιχες υποχρεώσεις ασφάλειας, συντήρησης και φορολογίας.

Τα ταξί επωμίζονται αυστηρούς κανόνες, τέλη και ελέγχους, ενώ τα E.I.X. αποκτούν ελευθερία τιμολόγησης και προγραμματισμού, οδηγώντας σε απώλεια εσόδων και οικονομική κατάρρευση του κλάδου.

Παράδειγμα: Σε νησιά όπως η Ρόδος, η κατάργηση 30λεπτων μισθωμάτων θα ανταγωνιστεί άμεσα τα τοπικά ταξί, χωρίς εγγυήσεις ποιότητας της υπηρεσίας.

Το ΣΑΤΑ ζητά την παραίτηση του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών και την άμεση συνεκτική επανεξέταση του νομοσχεδίου, προκειμένου να επιτευχθεί υγιής ανταγωνισμός βασισμένος σε ισότιμες προϋποθέσεις.

### **Η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει**

- Την κατάργηση της περιοριστικής απαρίθμησης φορέων που μπορούν να ασκήσουν την δραστηριότητα της ολικής εκμίσθωσης E.I.X. με «επαγγελματία οδηγό» και τη θέσπιση ουδέτερων, αντικειμενικών και αναλογικών προϋποθέσεων άσκησης της δραστηριότητας, ανεξαρτήτως της νομικής ή επαγγελματικής ιδιότητας του παρόχου.

- Την κατάργηση της πρόβλεψης ελάχιστης διάρκειας συμβάσεων ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. με «επαγγελματία οδηγό» (ανεξαρτήτως γεωγραφικής περιοχής ή περιόδου παροχής της επίμαχης υπηρεσίας), η οποία αυτή τη στιγμή ανέρχεται στις 3 ώρες ως γενικός κανόνας και στα 30 λεπτά για τα νησιά (εκτός Κρήτης και Εύβοιας) την περίοδο από την 1η Απριλίου έως τις 30 Οκτωβρίου.
- Την κατάργηση της απαγόρευσης σύναψης νέας σύμβασης ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. με «επαγγελματία οδηγό» πριν τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της προηγούμενης, καθώς και της υποχρέωσης γνωστοποίησης της λύσης της σύμβασης εντός συγκεκριμένου χρόνου.
- Την κατάργηση του ελάχιστου χρόνου προκράτησης (δηλαδή κατάρτισης της σύμβασης μίσθωσης και ηλεκτρονικής καταχώρισής της με αμετάβλητη χρονοσήμανση σε ψηφιακό μητρώο) για την ολική εκμίσθωση Ε.Ι.Χ. με «επαγγελματία οδηγό», που με το Σχέδιο Νόμου τίθεται στα 30 λεπτά.
- Την κατάργηση της υποχρέωσης επιστροφής στη βάση του Ε.Ι.Χ. οχήματος με «επαγγελματία οδηγό» ως αποκλειστικό σημείο έναρξης της εκμίσθωσης. Εναλλακτικά, και, εφόσον συντρέχει ειδικός λόγος υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, προτείνεται η λήψη λιγότερο επαχθών μέτρων, όπως η πρόβλεψη της υποχρέωσης επιστροφής στην έδρα ή σε ειδικούς χώρους στάθμευσης μόνον σε περίπτωση που δεν υπάρχει νέα κράτηση.
- Την κατάργηση της πρόβλεψης ελάχιστου μισθώματος για την παροχή υπηρεσιών ολικής μίσθωσης Ε.Ι.Χ. με «επαγγελματία οδηγό».

Σε κάθε περίπτωση, αν κριθεί σκόπιμη η ρυθμιστική παρέμβαση επί του μισθώματος, θα πρέπει ο τρόπος καθορισμού του να είναι ανάλογος με τον τρόπο προσδιορισμού του μισθώματος στα Ε.Δ.Χ Ταξί. Το ελάχιστο μίσθωμα αυτή τη στιγμή έχει καθοριστεί στα €90 για διάρκεια μίσθωσης 3 ωρών και στα €40 για διάρκεια μίσθωσης 30 λεπτών.

- Τη διατήρηση της υποχρέωσης προηγούμενης λήψης διοικητικής άδειας για τη δραστηριοποίηση στην παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μίσθωση Ε.Ι.Χ. οχημάτων με επαγγελματία οδηγό.

Σημειώνεται ότι η ιδιωτική μεταφορά (αστικών) επιβατών κατά παραγγελία αποτελεί ένα ενιαίο και αλληλοεξαρτώμενο οικοσύστημα, στο οποίο τα Ε.Δ.Χ. οχήματα (Ταξί) και τα Ε.Ι.Χ. οχήματα με «επαγγελματία οδηγό» λειτουργούν συμπληρωματικά και ανταγωνιστικά.

Η τεχνολογική εξέλιξη και η ευρεία διάδοση των πλατφορμών έχουν ενισχύσει τη λειτουργική σύγκλιση των δύο μορφών παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών κατά παραγγελία, καθιστώντας αυτές άμεσα συγκρίσιμες από την πλευρά της ζήτησης και αυξάνοντας τον βαθμό υποκαταστασιμότητας μεταξύ τους.

Στο πλαίσιο αυτό, αναγνωρίζεται και επισημαίνεται στη Γνωμοδότηση ότι οι δύο μορφές παροχής υπηρεσίας λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία: μεταβολές στο

ρυθμιστικό καθεστώς της μίας υπηρεσίας επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία, τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστική ισορροπία της άλλης.

Παρά ταύτα, το ισχύον εθνικό πλαίσιο διατηρεί διακριτά καθεστώτα αδειοδότησης και διακριτούς κανόνες λειτουργίας και υποχρεώσεις συμμόρφωσης για κάθε κατηγορία υπηρεσίας μεταφοράς. Η διαπίστωση αυτή έχει κρίσιμη σημασία για την αξιολόγηση κάθε προτεινόμενης ρυθμιστικής μεταρρύθμισης.

Η άρση ή η ουσιώδης χαλάρωση ρυθμιστικών περιορισμών στην αγορά E.I.X. οχημάτων με επαγγελματία οδηγό, εφόσον πραγματοποιηθεί χωρίς παράλληλη και συνεκτική επανεξέταση του ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς E.Δ.Χ. οχημάτων (Ταξί), ενδέχεται να δημιουργήσει συνθήκες ουσιώδους ρυθμιστικής ασυμμετρίας.

Μια τέτοια ασυμμετρία δεν επηρεάζει απλώς το επίπεδο κανονιστικών υποχρεώσεων, αλλά δύναται να μεταβάλει την οικονομική ισορροπία του ενιαίου οικοσυστήματος παροχής υπηρεσιών κατά παραγγελία μεταφοράς επιβατών, οδηγώντας σε μετατόπιση προσφοράς και ζήτησης που δεν εδράζεται σε κριτήρια αποδοτικότητας, ποιότητας ή καινοτομίας, αλλά και σε κανονιστικές διαφοροποιήσεις.

## **Εσφαλμένη βασική θεώρηση**

Στην εισαγωγή της η γνωμοδότηση της Ανεξάρτητης Επιτροπής Ανταγωνισμού διακρίνει τις μεταφορές σε δημόσιες και ιδιωτικές, εντάσσοντας τα ταξί στην κατηγορία των ιδιωτικών μεταφορών, μαζί με τα E.I.X. Η βασική θεώρηση πάνω στην οποία στηρίζεται η Επιτροπή είναι εντελώς εσφαλμένη:

### **1. Εθνική οπτική**

Στην ελληνική νομοθεσία, τα ταξί χαρακτηρίζονται νομικά ως επιβατικά δημόσιας χρήσης, δηλαδή αυτοκίνητα που μπορούν να μεταφέρουν επιβάτες με ιδιαίτερους κανόνες και άδεια δημόσιας χρήσης. Οι σημαντικότεροι κανόνες που καθορίζουν και οριοθετούν την λειτουργία των E.Δ.Χ. αυτοκινήτων είναι : (α) ο κρατικός καθορισμός και έλεγχος του αριθμού των αυτοκινήτων που δραστηριοποιούνται ως E.Δ.Χ. Ταξί και η σύνδεσή τους με τον αριθμό των κατοίκων ανά περιφέρεια, (β) ο καθορισμός του κομίστρου από το κράτος και (γ) η υποχρέωση των E.Δ.Χ. να εξυπηρετούν το σύνολο των πολιτών χωρίς να υπάρχει δυνατότητα επιλογής της διαδρομής (N. 4530/2018, N.4070/2012). Από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι το Ελληνικό κράτος δεν κατατάσσει το ταξί στην ιδιωτική μεταφορά, όπως εσφαλμένα το κατατάσσει η Ανεξάρτητη Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά στην δημόσια δικαιοδοσία οριοθετώντας και ελέγχοντας τον τρόπο και τους κανόνες λειτουργίας του.

### **2. Ευρωπαϊκή οπτική**

Σε απάντηση επίσημου ερωτήματος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι η υπηρεσία ταξί θεωρείται μέρος της τοπικής μεταφοράς επιβατών κατά ζήτηση, υπόκειται σε ρυθμιστικό πλαίσιο και έλεγχο που

καθορίζεται από τις τοπικές ρυθμιστικές αρχές. Τα ιδιωτικά μισθωμένα οχήματα, EIX ο ελληνικός όρος, PHV ή VTC ο ευρωπαϊκός, αναγνωρίζονται επίσημα ως διαφορετικός τύπος υπηρεσίας ( Ευρωπαϊκή Οδηγία C 62/4.2.2022). Τα EIX έχουν διαφορετικό ρυθμιστικό καθεστώς από το ταξί που καθορίζεται σε επίπεδο νομοθεσίας κράτους μέλους, (νομοθετική και διοικητική-θεσμική αναγνώριση ετερογενών νομοθεσιών μέσω της C 62/4.2.2022 και E-001082/2024). Αυτό σημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει τη διάκριση μεταξύ ταξί και ιδιωτικών υπηρεσιών μεταφοράς, όχι μόνο πρακτικά, αλλά και σε επίπεδο νομικής και διοικητικής – θεσμικής αναγνώρισης ρυθμιστικού πλαισίου. Επιπρόσθετα η C 62/4.2.2022 οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαχωρίζει τη ρύθμιση και τον ρόλο των ταξί από απλές ιδιωτικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, δείχνοντας ότι οι αρχές πρέπει να ρυθμίζουν τέτοιες υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του κοινού και όχι να τις αφήνουν ως ανεξέλεγκτη ιδιωτική αγορά. Συνεπώς, ο αρχικός διαχωρισμός των υπηρεσιών μεταφοράς που γίνεται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και η προσπάθεια εξίσωσης των δύο αυτών διαφορετικών υπηρεσιών, ως απλά ιδιωτικές μεταφορές, είναι αντίθετος με τους εθνικούς, αλλά και ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Όπως αρχικώς αναφέρθηκε και βάση των προαναφερθέντων τεκμαίρεται.

Υπάρχει διάχυτη επιχειρηματολογία στο κείμενο της γνωμοδότησης υπέρ των πλατφορμών διαμεσολάβησης και των EIX , όπου η Ανεξάρτητη Επιτροπή Ανταγωνισμού αναφέρει ότι οι εφαρμογές διαμοιρασμού και προκράτησης διαδρομών προσφέρουν ευελιξία, διαφάνεια στους καταναλωτές και τις φέρνει ως παράδειγμα σε αντιδιαστολή με τις παραδοσιακές μορφές παροχής τέτοιων υπηρεσιών που δεν προσφέρουν αυτή την πρόσβαση στην πληροφορία και την διαφάνεια.

Για να φανεί πόσο μακριά από την αλήθεια είναι αυτό που υποστηρίζει η αρχή, θα παρατεθούν κάποιες από τις δικαστικές περιπέτειες και τελεσίδικες καταδίκες που είχε η πλατφόρμα Uber.

**1. Πρόστιμο 290 εκατομμυρίων ευρώ** από την Ευρωπαϊκή Αρχή Προστασίας Δεδομένων GDPR, στις 26 Αυγούστου του 2024 από την Ολλανδική Αρχή Προστασίας Δεδομένων για διαβίβαση προσωπικών δεδομένων οδηγών στις ΗΠΑ, χωρίς να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας και παραλείποντας να ενημερώσει τους οδηγούς για αυτήν την πρωτοβουλία.

**2. Πρόστιμο 10 εκατομμυρίων ευρώ** από την ίδια αρχή, διότι η εταιρεία δεν ενημέρωσε τους οδηγούς για το πώς και πόσο κρατούσε τα προσωπικά τους δεδομένα. Ποινή δηλαδή για αδιαφανείς όρους επεξεργασίας δεδομένων.

3. Το Νοέμβριο του 2025, η Uber δέχθηκε νομικές απαιτήσεις στην Ευρώπη, ώστε να σταματήσει τη χρήση αλγορίθμων που καθορίζουν μισθούς και πληρωμές οδηγών με το σκεπτικό ότι αυτές παραβιάζουν το GDPR και τα δικαιώματα διαφάνειας. Αυτό δείχνει ότι υπάρχουν νόμιμα αιτήματα και πιθανές δικαστικές διεκδικήσεις για τη διαφάνεια αλγορίθμων και όχι απλά εκθέσεις ή καταγγελίες. (Πηγή: [The Guardian - Uber hit with legal demands to halt use of AI-driven pay systems/ 19 Non 2025](#)).

Εκτός από τις δικαστικές αποφάσεις με τις οποίες βρέθηκε αντιμέτωπη η εταιρεία παρατίθενται και μελέτες από τα ιδρύματα University of Oxford και Columbia Business School όπου επιβεβαιώνουν τα προβλήματα διαφάνειας τιμολόγησης του επιχειρηματικού μοντέλου των πλατφορμών διαμεσολάβησης .

Το πανεπιστήμιο της Οξφόρδης σε μελέτη από το τμήμα επιστήμης υπολογιστών βρήκε ότι η Uber χρησιμοποίησε dynamic pricing, αλγόριθμο τιμολόγησης, που οδήγησε σε υψηλότερες τιμές για τους πελάτες, παράλληλα μειώθηκαν οι αμοιβές των οδηγών και αυξήθηκε το ποσό που κρατάει η εταιρεία από κάθε διαδρομή. Το σύστημα, σύμφωνα πάντα με το πανεπιστήμιο της Οξφόρδης, είναι ασαφές, δύσκολο να κατανοηθεί από τους χρήστες, με αποτέλεσμα οι χρήστες να πληρώνουν περισσότερο χωρίς σαφή εξήγηση του τρόπου υπολογισμού. (Πηγή: [University of Oxford -New Oxford research reveals Uber's algorithmic pricing leaves drivers and passengers worse off/ 23 Jun 25](#)).

Έρευνα ακαδημαϊκών του πανεπιστημίου Columbia Business School της Νέας Υόρκης κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εταιρεία της Silicon Valley είχε εφαρμόσει αλγοριθμική διαχείριση τιμών που είχε αυξήσει τις τιμές των επιβατών και είχε μειώσει τις τιμές των οδηγών σε δισεκατομμύρια διαδρομές, συστηματικά, επιλεκτικά και αδιαφανώς. Συγκεκριμένα, η εταιρεία αύξησε το μερίδιό της από τις διαδρομές από περίπου 32% σε πάνω από 42% μέσα σε δύο χρόνια, ενώ οι αποδοχές των οδηγών μειώθηκαν. Η μελέτη αυτή βασίστηκε σε τεράστιο όγκο δεδομένων και επισημαίνει την ανάγκη για μεγαλύτερη διαφάνεια. (Πηγή: [Columbia Business School - Uber's Algorithm and Driver Pay/ 2 July 2025](#)).

Παρόμοιες έρευνες έχουν δημοσιευτεί και από άλλα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα. Όλα τα παραπάνω, που δεν επιδέχονται καμίας αμφισβήτησης λόγω του εγνωσμένου κύρους και της αξίας των αρχών και ιδρυμάτων που αναφέρθηκαν, αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω εφαρμογές όχι μόνο διαφάνεια δεν προσφέρουν, αλλά εντελώς το αντίθετο. Στον αντίποδα με τα παραδοσιακά ταξί, που το τιμολόγιο είναι αυστηρώς καθορισμένο από το κράτος και από πριν τη διαδρομή γνωστό, υπάρχει διαφάνεια καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής από τη χρήση ταξίμετρου. Σε όλα τα ανωτέρω υπάρχει και μία ακόμα ανάγνωση: η εν λόγω εταιρεία, που χρησιμοποιεί όλες αυτές τις διαδικασίες προς αύξηση των κερδών της εις βάρος των οδηγών και των πελατών της, έχει φορολογική βάση εκτός Ελλάδας, γεγονός που σημαίνει ότι μειώνονται τα έσοδα ανθρώπων που φορολογούνται στην Ελλάδα προς όφελος εταιρείας που δεν αποδίδει τίποτα στο ελληνικό Δημόσιο, με αντίστοιχα αρνητικά επακόλουθα στα δημόσια έσοδα. Στη συνέχεια, η Ανεξάρτητη Επιτροπή Ανταγωνισμού αναφέρει ότι η χρήση των νέων αυτών ψηφιακών υπηρεσιών στην καθημερινή μετακίνηση μπορεί να την βελτιώσει και να μειώσει και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αναφέρει μάλιστα και μία θεωρητική μελέτη από το International Transport Forum προς τεκμηρίωση του επιχειρήματος.

Η εμπειρική μελέτη όμως της κατάστασης που επικρατεί στις πόλεις που εφαρμόστηκε το μοντέλο της απορρύθμισης των ΕΙΧ αυτοκινήτων δείχνει μια εντελώς διαφορετική πραγματικότητα.

1. Έρευνα που χρησιμοποίησε δεδομένα από τις Uber και Lyft στις ΗΠΑ βρήκε ότι οι υπηρεσίες οδήγησαν σε μεγάλη αύξηση στο VMT (χιλιόμετρα που διανύονται από οχήματα) όταν αυτά συγκρίθηκαν με την προηγούμενη χρήση άλλων μέσων. Σε πόλεις όπως η Καλιφόρνια, το Σικάγο, η Νέα Υόρκη, η Βοστώνη, η αύξηση των VMT κυμάνθηκε από 94% έως 157% εξαιτίας των αυτοκινήτων ride-hailing που κυκλοφορούσαν στις πόλεις, αυξάνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και συνεπώς το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. (Πηγή: [ScienceDirect- Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities/March 2021](#)).
2. Αντίστοιχα ήταν τα αποτελέσματα της έρευνας του MIT που έδειξαν ότι ο συνολικός χρόνος που παρατηρούνταν συμφόρηση αυξήθηκε κατά 4,5%. (Πηγή: [MIT - Study finds ride-sharing intensifies urban road congestion/ 23 April 2021](#)).
3. Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξε και η εταιρεία McKinsey & Company, αναφέροντας ότι η αυξανόμενη χρήση υπηρεσιών κοινής κινητικότητας με τη συναφή αύξηση των στόλων αυτών των τρόπων μεταφοράς έχει επιδεινώσει τη συμφόρηση. (Πηγή: [McKinsey&Company- Challenges and solutions for smart mobility in urban areas](#)).
4. Η εφαρμογή του μοντέλου απορρύθμισης των ΕΙΧ (TVDE τοπικός όρος) στην Πορτογαλία οδήγησε σε αύξηση του στόλου τους κατά 36.400 οχήματα, δημιουργώντας τόσο έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα που ανάγκασε την περιφερειακή ενότητα της Μαδέρα να παγώσει τις νέες άδειες για αυτά τα οχήματα, επικαλούμενη κορεσμό κυκλοφορίας, και την δημοτική αρχή του Πόρτο να μελετά ποσοτώσεις πληρότητας για να εμποδίσει άδεια αυτοκίνητα να περικυκλώνουν το κέντρο της πόλης. Όλα αυτά ως λύση ανάγκης μέχρι την έλευση στο κοινοβούλιο νομοσχεδίου που αναμένεται από τον Δεκέμβριο του 2025 για να επαναφέρει κάποιες ρυθμίσεις στις εν λόγω υπηρεσίες (Πηγή: [The Portugal Post: Ride hailing boom turns sour/ 22 Jan 26](#)).

Συνεπώς, οι εμπειρικές μελέτες και έρευνες της εφαρμογής του μοντέλου της απορρύθμισης των ΕΙΧ αυτοκινήτων έδειξαν ότι οι εκτιμήσεις της Ανεξάρτητης Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι εντελώς λανθασμένες. Η βάση δε, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η γνωμοδότηση είναι ότι τα ΕΔΧ Ταξί αποτελούν ιδιωτική αστική μεταφορά, γεγονός που, όπως αναλύθηκε, απορρίπτεται ως ισχυρισμός τόσο από τους εθνικούς όσο και από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, **οι οποίοι αναγνωρίζουν το ΕΔΧ Ταξί ως δημόσιας χρήσης αυτοκίνητο.**

Η υπόθεση C 50/21 (Prestige and Limousine SL v Área Metropolitana de Barcelona) είναι σημαντική απόφαση του Court of Justice of the European Union που παρέχει χρήσιμη επίσημη ερμηνεία σχετικά με τη νομοθέτηση περί ιδιωτικών μισθωμένων οχημάτων (PHV) και ταξί η απόφαση αναφέρει ότι «... taxi services, as a

service of general interest are subject to their own regulation and to a limit on their number of licences required to carry on their activity and their fares are subject to prior administrative licensing». Αυτό σημαίνει ότι τα Ταξί θεωρούνται από το ΔΕΕ, ως υπηρεσία γενικού ενδιαφέροντος και υπάγονται σε εξειδικευμένο καθεστώς ρύθμισης, όπως περιορισμό αδειών, ρυθμιζόμενα κόμιστρα, ειδικές υποχρεώσεις και κανόνες λειτουργίας. Συνεπώς, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τελεσίδικα απεφάνθη ότι τα ταξί είναι σε νομικό επίπεδο υπηρεσία δημόσιας χρήσης δημοσίου ενδιαφέροντος με ειδικό καθεστώς ρύθμισης. Αντίθετα, όπως επισημαίνει το ίδιο Δικαστήριο, τα PHV, όπως οι υπηρεσίες ride-hailing δεν υποβάλλονται στα ίδια καθεστώτα ρυθμιζόμενων κομίστρων, δεν έχουν τις ίδιες ρυθμίσεις για το πόσες άδειες εκδίδονται, δεν έχουν τα ίδια δικαιώματα λειτουργίας σε δημόσιο χώρο. Συνεπώς τα PHV (EIX) έχουν διαφοροποιημένο πλαίσιο και δεν είναι ίδιας φύσης υπηρεσία με τα ταξί. Αυτή η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου de facto αναγνωρίζει τον δημόσιο χαρακτήρα του ΕΔΧ. Η απόφαση επίσης δεν απέρριψε την ύπαρξη ρυθμίσεων ή αδειών για PHV. Αντίθετα ανέδειξε ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ρυθμίζουν τέτοιες υπηρεσίες, αλλά δεν μπορούν να κατασκευάζουν μη αναλογικούς περιορισμούς που λειτουργούν ως προστατευτικό οικονομικό προνόμιο για τα Ταξί, οι δε ρυθμίσεις αυτών των υπηρεσιών, PHV-EIX, γίνονται δεκτές από το ΔΕΕ εφ' όσον υπάρχει συγκεκριμένη και σαφώς αιτιολογημένη ανάγκη για αυτές τις ρυθμίσεις.

Στην γνωμοδότηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού επίσης, εντελώς εσφαλμένα αναφέρεται ότι υπάρχει περιορισμένη και ασύμμετρη πληροφόρηση σχετικά με την τοποθεσία των χρόνων αναμονής και το ακριβές κόστος της υπηρεσίας Ταξί.

α. Το κόστος του κομίστρου καθορίζεται από το κράτος με σταθερή τιμολόγηση. Το ταξίμετρο είναι σε εμφανές για τον πελάτη σημείο και έχει σε πραγματικό χρόνο ενημέρωση του ποσού που πρέπει να καταβάλει.

β. Σχετικά με την πληροφόρηση όσον αφορά την τοποθεσία, υπάρχουν σημεία στάθμευσης των Ταξί (πιάτσες) σχεδόν σε κάθε σημείο επιβίβασης και αποβίβασης δημοσίων συγκοινωνιών.

Στον αντίποδα, οι πλατφόρμες, όπως αναφέρθηκε, δεν προσφέρουν σταθερή αλλά δυναμική τιμολόγηση, συνεπώς ο επιβάτης δεν μπορεί να γνωρίζει και να υπολογίζει το κόστος μιας διαδρομής πριν υποβάλει αίτημα για αυτήν. Μπορεί να απορριφθεί μια διαδρομή από τους οδηγούς των EIX, έστω και κατεπείγουσας ανάγκης, σε αντίθεση με έναν οδηγό ταξί που εκ νόμου δεν έχει αυτή τη δυνατότητα, διότι το δημόσιο του παρέχει μια θέση εργασίας προς το κοινωνικό συμφέρον και όχι μόνο προς το προσωπικό κέρδος και αυτός είναι ένας από τους λόγους που υπήρχε και υπάρχει η ανάγκη ρύθμισης και εξασφάλισης της βιωσιμότητας του συγκεκριμένου κλάδου, όπως αυτός αναγνωρίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα καθ' ύλην αρμόδια δικαστήριά της. Δηλαδή, η επιβίωση της βιομηχανίας του Ταξί είναι προς το κοινωνικό συμφέρον και όχι προς το οικονομικό συμφέρον των οδηγών Ταξί.

Στην σελίδα 9 της γνωμοδότησης, παράγραφος 17, αναφέρεται ότι οι ρυθμίσεις των ΕΔΧ ταξί εξυπηρετούσαν θεσμικούς θεμιτούς σκοπούς δημοσίου συμφέροντος και συνεχίζει στις επόμενες γραμμές μία ανάλυση για να αναδείξει ότι σε περασμένες περιόδους περιορισμένης τεχνολογικής έντασης αυτό ήταν θεμιτό και προς το δημόσιο συμφέρον, κάτι που κατά τη γνωμοδότηση πλέον καθίσταται παρωχημένο λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων που υποκατέστησε την τυχαία και αναποτελεσματική, κατά τη γνωμοδότηση, αντιστοίχιση επιβατών με ΕΔΧ - Ταξί. Επιχειρηματολογεί δε λέγοντας ότι η αντιστοίχιση επιβατών-πελατών μπορεί να μειώσει αποτελεσματικά τα κόστη κάτι που όπως αναλύθηκε αποδεικνύεται λανθασμένο λόγω της ακολουθούμενης πολιτικής των πλατφορμών. Δέχεται δε ότι πρέπει να υπάρξει αποδοχή της διαδρομής από τον αντίστοιχο οδηγό του ΕΙΧ. Θα αναφερθεί πάλι στην οδηγία C/62 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η σελίδα 6 αυτής της οδηγίας, όπου αναφέρεται ότι: «...οι μεταφορές κατά παραγγελία θα πρέπει να είναι προσβάσιμες σε όλους, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπων που δεν διαθέτουν έξυπνα τηλέφωνα, π.χ. τους ηλικιωμένους, τους αναλφάβητους, τα άτομα που δεν διαθέτουν πιστωτική κάρτα, καθώς και άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα».

Αυτό δείχνει ρητά ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση βλέπει τη ρύθμιση των Ταξί όχι μόνο ως κανόνα για επιχειρήσεις, αλλά ως μέσο τελικής ωφέλειας για τους καταναλωτές / χρήστες, διασφαλίζοντας σωστή πρόσβαση και ποιότητα στις υπηρεσίες που πρέπει να είναι ασφαλείς και προσιτές σε όλους τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ευπαθών ομάδων. Με αυτό το σκεπτικό έκρινε ότι πρέπει να εφαρμοστεί η αρχή της επικουρικότητας και η ρύθμιση αυτών των υπηρεσιών να αφεθεί σε τοπικό επίπεδο, ώστε να διασφαλιστεί η επιβίωση του ΕΔΧ Ταξί, συνεκτιμώντας τις τοπικές ιδιαιτερότητες, για να μπορεί να συνεχίσει να προσφέρει υπηρεσίες σε ευπαθείς ομάδες με λιγότερο προσοδοφόρες διαδρομές, αλλά να έχει πρόσβαση και στις πιο επικερδείς διαδρομές για να αποτελεί ελκυστικό επάγγελμα. Σε κάποιο άλλο σημείο της γνωμοδότησης αναφέρεται ότι η αντιστοίχιση πελατών-οδηγών στα ΕΙΧ γίνεται με ταυτοποιημένους οδηγούς των οποίων η συμπεριφορά είναι πλήρως ιχνηλατήσιμη, υπονοώντας προφανώς ότι η τυχαία αντιστοίχιση των επιβατών με οδηγούς ΕΔΧ δεν δίνει τη δυνατότητα στον επιβάτη να γνωρίσει τη συμπεριφορά του οδηγού που θα τον μεταφέρει. Για την ασφάλεια των επιβατών μέσω πλατφορμών υπάρχουν μια σειρά από καταδικαστικές αποφάσεις από Ευρωπαϊκά και Αμερικανικά δικαστήρια για εγκλήματα οδηγών που κάνουν μεταφορές για λογαριασμό των πλατφορμών. Η χρήση της έκφρασης για λογαριασμό πλατφορμών γίνεται διότι το σύνολο των δικαστηρίων σε Ευρώπη και ΗΠΑ θεώρησαν τις πλατφόρμες υπεύθυνες για τη συμπεριφορά των οδηγών τους και τις καταδίκασαν γι' αυτή τη συμπεριφορά. Παρακάτω αναφέρονται κάποιες από τις εν λόγω δικαστικές αποφάσεις:

1. Uber: 3.000 και πλέον αγωγές περιμένουν να εκδικαστούν στο ομοσπονδιακό δικαστήριο των ΗΠΑ, με την πρώτη από αυτές να είναι καταδικαστική για τον οδηγό και να αναγνωρίζει την ευθύνη της εταιρείας για τη συμπεριφορά του οδηγού της, καταβάλλοντας της πρόστιμο 8,5 εκατομμύρια δολάρια. (Πηγή: Οικονομικός Ταχυδρόμος: Uber, καταδίκη οδηγού για σεξουαλική επίθεση/ 6 ΦΕΒ 26).

2. Το Transport for London αρνήθηκε να ανανεώσει άδεια της Uber ως παρόχου λόγω σοβαρών ελλείψεων και ελέγχων ζητημάτων ασφάλειας σε σχέση με τη συμπεριφορά των οδηγών της. Η Uber κατέθεσε έφεση τον Σεπτέμβριο του 2020 και εξασφάλισε 18μηνη ανανέωση πολύ μικρότερη από την πενταετή που διεκδικούσε, αλλά με 20 σαφώς προκαθορισμένους όρους ελέγχου ασφάλειας των οδηγών της, για τους οποίους η εταιρεία θα ελεγχόταν για την τήρησή τους σε τακτά χρονικά διαστήματα. (Πηγή: [TfL Press Release - Uber London Limited found to be not fit and proper to hold a private hire operator licence/ 25 NOV 19](#)).

3. Ανάκληση 500 οδηγών πλατφορμών στο Ηνωμένο Βασίλειο για επτά λόγους σοβαρών σεξουαλικών αδικημάτων. (Πηγή: [The Times, London minicab drivers lose licences over drink, drugs and sex offences./ 5 Feb 2026](#)).

Συνεπώς, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, οι πλατφόρμες κινητικότητας δεν μπορούν να εγγυηθούν την ασφάλεια των επιβατών από τη συμπεριφορά των οδηγών τους. Τουλάχιστον, όχι σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι μπορεί να εγγυηθεί μία συγκεκριμένη και ελεγχόμενη δεξαμενή οδηγών, γνωστών στο κράτος μέσω της ψηφιοποίησης της ειδικής άδειάς τους. Στα επόμενα στάδια της γνωμοδότησης αναφέρεται ότι οι δύο υπηρεσίες ΕΔΧ και ΕΙΧ σε πολλά σημεία της καθημερινότητας συγκλίνουν λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, με μόνο εμπόδιο στην πλήρη σύγκλιση το ρυθμιστικό πλαίσιο. Αυτό που αναφέρει η γνωμοδότηση είναι αληθές, αλλά και σύμφωνο με το κοινοτικό δίκαιο, το οποίο, όπως αναλύθηκε, αναγνωρίζει την αναγκαιότητα πρόσβασης στις μετακινήσεις και των ανθρώπων που δεν έχουν πρόσβαση στην τεχνολογία γενικά ή κατά μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, όπως και των ανθρώπων που έχουν ανάγκη για μία μη προσδοφόρα για τον οδηγό μετακίνηση. Για να διασφαλιστούν όμως οι ανάγκες των ευπαθών αυτών ομάδων, πρέπει να μπορεί να επιβιώσει η υπηρεσία που τις παρέχει, δηλαδή το ΕΔΧ - Ταξί, με κανόνες δημοσίου. Για να εξασφαλιστεί η επιβίωσή τους, πρέπει το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΕΙΧ να αυστηροποιηθεί και όχι να χαλαρώσει περαιτέρω, ως έχει δικαίωμα αλλά και υποχρέωση να πράξει το Ελληνικό Δημόσιο προς εξασφάλιση των κοινωνικών δικαιωμάτων του συνόλου των πολιτών του. Συνεπώς, ορθά η μελέτη υποστηρίζει ότι επιτελούν συχνά το ίδιο βασικό οικονομικό έργο, έχοντας όμως εντελώς διαφορετικές υποχρεώσεις και τελείως διαφορετικό κοινωνικό ρόλο, γεγονός που εντείνει τον μεταξύ τους αθέμιτο ανταγωνισμό. Στη σελίδα 13, παράγραφος 29 (α) η χρήση του όρου «περιορισμός πρόσβαση στη δραστηριότητα» είναι εντελώς λανθασμένος και αναιτιολόγητος, διότι όποιος θέλει να ασκήσει τη συγκεκριμένη δραστηριότητα μπορεί να το κάνει με μια απλή έναρξη ΚΑΔ στην εφορία. Στο τουριστικό γραφείο στο οποίο αναφέρεται η γνωμοδότηση δεν υπάρχει όριο ως προς το ελάχιστο εμβαδόν του χώρου που θα χρησιμοποιηθεί ως γραφείο. (Άρθρο 2, παράγραφος 1, ΚΥΑ 17393/2012/3292Β). Συνεπώς, ως έδρα της εν λόγω επιχείρησης μπορεί να θεωρηθεί και εκάστοτε κατοικία του ενδιαφερόμενου. Συνεπώς, ο όρος περιορισμός πρόσβασης στην δραστηριότητα είναι αβάσιμος και νομικά απαράδεκτος, αφού ο περιορισμός, όπως αναλύθηκε, δεν λειτουργεί ως πραγματικό φίλτρο εισόδου και η ίδρυση τουριστικού γραφείου είναι ελεύθερη σε όλους.

Στην σελίδα 21, παράγραφος 50 της γνωμοδότησης αναφέρεται ότι η δημιουργία ανταγωνιστικών αγορών και η προστασία τους αποτελεί σημαντικό τμήμα του δημοσίου συμφέροντος και συνεχίζει στην παράγραφο 51 να επιχειρηματολογεί υπέρ του ανταγωνισμού. Προς αντίκρουση του ισχυρισμού περί ελεύθερης ανταγωνιστικής αγοράς, αρκεί να ανατρέξουμε στην απάντηση (E-002448/2025 given by Mr. Tzitzikostas), στην οποία αναφέρεται ξεκάθαρα ότι οι υπηρεσίες ταξί και ιδιωτικών μισθωμένων οχημάτων PHV αναγνωρίζονται ως υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και ολόκληρος ο τομέας είναι υπό ρύθμιση των κρατών μελών. Δηλαδή, δεν είναι απλά ιδιωτική δραστηριότητα χωρίς κρατικό πλαίσιο. Το κρατικό πλαίσιο πρέπει να εξασφαλίζει πρόσβαση σε μεταφορές κατά απαίτηση και σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. ( Ευρωπαϊκή Οδηγία C 62/5/4.2.2022)

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται, το κάθε κράτος πρέπει να ρυθμίζει τέτοιες υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του κοινού και όχι να τις αφήνει ανεξέλεγκτη η ιδιωτική αγορά. (E-002448/2025)

Συνεπώς, η βασική αρχή στην οποία στηρίχθηκε η γνωμοδότηση και η επιχειρηματολογία της Ανεξάρτητης Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι λανθασμένη και αντιβαίνει των σαφών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι μεταφορές των επιβατών δεν είναι επιχειρήσεις που μπορούν να σχεδιάσουν αυτόνομα τη συμπεριφορά και την εμπορική τους πολιτική. Ο καθορισμός των τιμών προσφοράς της συγκεκριμένης υπηρεσίας, ο έλεγχος της προσφοράς της παρεχόμενης υπηρεσίας, ο έλεγχος του τρόπου της εφαρμοσμένης καινοτομίας είναι αποδεκτές πρακτικές από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο μέτρο που καταπολεμούν την αύξηση τιμών με τρόπο που να καθιστά δύσκολη την πρόσβαση ασθενέστερων οικονομικά ομάδων σε ένα τόσο ευαίσθητο αγαθό, πρακτική στην οποία, όπως αναλύθηκε, καταφεύγουν οι πλατφόρμες κινητικότητας. Ο έλεγχος της προσφοράς σε μια τόσο ευαίσθητη υπηρεσία εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία και την αποφυγή περαιτέρω πιέσεων στο Ελληνικό οδικό δίκτυο, το οποίο ήδη βρίσκεται σε πολύ μεγάλη πίεση.

Στην σελίδα 22, παράγραφος 54 (γ), η Ανεξάρτητη Επιτροπή Ανταγωνισμού θεωρεί, σύμφωνα με τη γνωμοδότησή της, ότι δεν πρέπει να υπάρχει απαίτηση ή ενθάρρυνση για τη δημοσιοποίηση εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, όπως τιμές, κόστη κ.λπ. Αυτό έρχεται σε ευθεία ρήξη με την απόφαση του δικαστηρίου του Άμστερνταμ, όπου η Uber κρίθηκε ότι δεν συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις αλγοριθμικής διαφάνειας Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρέχοντας πληροφορίες για τον τρόπο λήψης ρομποτικών αποφάσεων των αλγορίθμων της. Η Uber απέτυχε επίσης να πείσει το δικαστήριο να μειώσει το ημερήσιο πρόστιμο των 4.000 ευρώ. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί υπέρ μιας μεθόδου που έχει τελεσίδικα καταδικαστεί. (Πηγή: Uber still dragging its feet on algorithmic transparency, Dutch court finds/ 23 Oct 2023). Η Ευρωπαϊκή Ένωση κρίνει λοιπόν αναγκαία τη δημοσιοποίηση πληροφοριών που σχετίζονται με τις διαφανείς λειτουργίες των νέων τεχνολογιών και λήψης αποφάσεων συμπεριλαμβανομένης της τιμολόγησης. Το εφετείο στο αιτιολογικό σημείωσε ότι δεν μπορείς να επικαλείσαι το εμπορικό απόρρητο για να κρατάς κρυμμένο τον τρόπο

λήψης αλγοριθμικών αποφάσεων. Η Επιτροπή λοιπόν γνωμοδοτεί υπέρ μίας καταδικασμένης τελεσίδικα πρακτικής.

Στην Ε- 002448/2025 απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρεται ότι ο τομέας είναι γεωγραφικά κατακερματισμένος ως εκ της φύσεώς του. Συνεπώς, θα υπάρχουν και γεωγραφικοί περιορισμοί για να εξασφαλιστεί η λειτουργικότητα των περιοχών, παρά την αντίθετη άποψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Για να γίνει πιο εύκολα σαφής η αναγκαιότητα των γεωγραφικών περιορισμών, μπορούμε να υποθέσουμε ότι όλα τα ΕΙΧ ή ΕΔΧ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες θα μετακινούνταν σε μικρά νησιά του Αιγαίου με μεγάλη τουριστική κίνηση. Είναι σαφές ότι ο υπερκορεσμός θα καθιστούσε αυτά τα νησιά μη λειτουργικά. Με την ίδια λογική είναι απαραίτητη και η θέσπιση πληθυσμιακών κριτηρίων. Η ανάγκη για ρύθμιση του τομέα των μεταφορών, όπως επισήμως αναγνωρίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καταδεικνύει ότι αυτός ο τομέας δεν υπόκειται καθαρά στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που αυτή η υπηρεσία παρουσιάζει, όπως:

1. Ρύπανση και εξωτερικότητες εκπομπών. Μελέτες ενσωματώνουν στο μοντέλο τους τις εξωτερικότητες από την κυκλοφορία και τις εκπομπές ρύπων τόσο στο πλαίσιο των υπηρεσιών Ταξί όσο και των ride-hailing. Οι μελέτες αυτές δείχνουν ότι η κυκλοφορία των οχημάτων δημιουργεί περιβαλλοντικό κόστος με κοινωνικές επιπτώσεις που δεν αφομοιώνονται από τους ιδιώτες φορείς στην αγορά χωρίς ρύθμιση. Αυτή η μελέτη αναπτύσσει ένα ολοκληρωμένο οικονομικό μοντέλο για να εξετάσει πώς η κυβέρνηση πρέπει να ρυθμίζει τα κόμιστρα (fares) και το μέγεθος του στόλου (fleet size) σε μια αγορά που περιλαμβάνει παραδοσιακά ταξί και υπηρεσίες ride-ηailing, λαμβάνοντας υπόψη:

### **Εξωτερικότητες εκπομπών (emission externalities)**

(α) Η μελέτη περιλαμβάνει ρητά στο μοντέλο της το κόστος των εκπομπών ρύπων ως μέρος της κοινωνικής ζημίας από την κυκλοφορία οχημάτων.

(β) Αναφέρεται ότι οι εκπομπές βλαβερών ρύπων προκαλούν αρνητικό περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος το οποίο δεν λαμβάνεται υπόψη από ιδιώτες επιχειρηματίες χωρίς κανονιστικό πλαίσιο.

### **Κεντρικά συμπεράσματα για ρύθμιση**

(α) Ένα «βέλτιστο» ρυθμιστικό πλαίσιο πρέπει να καθορίζει τόσο τις τιμές όσο και το μέγεθος του στόλου, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξωτερικότητες.

(β) Χωρίς κρατικούς περιορισμούς, το πλήθος των οχημάτων και η ευελιξία στη δημιουργία διαδρομών (π.χ. από πλατφόρμες) μπορεί να προκαλέσουν υψηλότερη κ.κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυξημένες εκπομπές.

(Πηγή: [Optimal fare and fleet size regulation in a taxi/ride-sourcing market with congestion effects, emission externalities, and gasoline/electric vehicles/ March 2022](#)).

2. Συμφόρηση κυκλοφορίας. Εκτός από τις εμπειρικές μελέτες που ήδη αναφέρθηκαν και παρουσιάζουν τον αντίκτυπο της μη ρυθμιζόμενης εξάπλωσης των υπηρεσιών ride-hailing, μπορεί κάποιος να ανατρέξει και σε βιβλιογραφία στην οποία παρουσιάζεται ένα μικροοικονομικό θεωρητικό μοντέλο για την ανάλυση πολιτικών ρύθμισης σε αγορές ride-hailing. Οι συγγραφείς δείχνουν ότι σε μία μη ρυθμιζόμενη αγορά, οι πλατφόρμες και οι οδηγοί δεν λαμβάνουν υπόψη τους το κοινωνικό κόστος που δημιουργούν με επίκεντρο τη συμφόρηση. Αυτό οδηγεί σε υπερβολικό αριθμό οχημάτων, αύξηση κυκλοφοριακής συμφόρησης, μεγαλύτερος χρόνος διαδρομών για όλους. Συμπέρασμα, κοινωνικά μη βέλτιστο επίπεδο προσφοράς, δηλαδή το ιδιωτικό κέρδος έρχεται σε ευθεία αντιπαλότητα με την κοινωνική ευημερία καταλήγοντας στην βασική θέση τους ότι το κοινωνικά βέλτιστο αποτέλεσμα απαιτεί:

(α) ρύθμιση μεγέθους στόλου που σε ορισμένες συνθήκες αυξάνει την κοινωνική ευημερία μειώνοντας την υπερπροσφορά.

(β) ενδεχομένως φόρο/τέλος συμφόρησης με σκοπό να εσωτερικευθεί η εξωτερική συμφόρηση

(γ) ή συνδυασμό ρύθμισης τιμών και αδειοδότησης μπορεί να αποτρέψει την στρατηγική υπερβολική είσοδο οδηγών.

Χωρίς τέτοιου είδους παρεμβάσεις, η αγορά ride-hailing δεν αυτοδιορθώνεται, επειδή η συμφόρηση είναι κλασική αρνητική εξωτερικότητα.

Το μοντέλο των Garcia-Herrera, Basso και Tirachini θεωρείται από τα πλέον ολοκληρωμένα διότι:

(α) συνδυάζει, προσφορά-ζήτηση-συμφόρηση σε ενιαίο πλαίσιο,

(β) λαμβάνει υπόψη τους χρόνους αναμονής εξυπηρέτησης πελατών

(γ) λαμβάνει υπόψη τόσο την οικονομική βιωσιμότητα οδηγών όσο και το κοινωνικό κόστος,

(δ) λαμβάνει υπόψη οικονομικές συνέπειες σε οδηγούς και πλατφόρμες

(ε) λαμβάνει υπόψη το κοινωνικό κόστος από κυκλοφοριακή συμφόρηση και έξαρση των ατυχημάτων εξαιτίας αύξησης των αυτοκινήτων στον δρόμο.

(στ) ενσωματώνει ρεαλιστικά στοιχεία λειτουργίας πλατφορμών,

(ζ) επιτρέπει ανάλυση διαφορετικών πολιτικών (φόροι, ποσοστώσεις, ρυθμίσεις στόλου).

(Πηγή: Allison Garcia-Herrera, Leonardo J. Basso & Alessandro Tirachini (2024) *Microeconomic modeling of ride-hailing regulation with congestion externalities* – δημοσιευμένη στο ScienceDirect, Transportation Research series, Αύγουστος 2024).

Τα παραπάνω αιτιολογούν τους περιορισμούς εγκατάστασης βάσει θεμιτών στόχων, επιτακτικοί λόγοι γενικού συμφέροντος. Οι περιορισμοί εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, είναι κατάλληλοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου και δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίτευξη τον λόγο στόχου, όπως απαιτεί η οδηγία C 62/2022. Πολύ δε περισσότερο αν λάβουμε υπόψη μας την ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου, με τα πολλά μικρά νησιά, με το περιορισμένο λόγω γεωμορφίας οδικό δίκτυο, αλλά και την υπερσυσσώρευση πληθυσμού και υποδομών σε μεγάλες πόλεις, όπως η Αθήνα, και τις αντίστοιχες πιέσεις που ασκούνται στα οδικά δίκτυα αυτών που ήδη βρίσκονται στα όριά τους.

### **Η κατάσταση στην ελληνική πρωτεύουσα**

1. Στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, συμβάλλοντας με το 67% των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν επίσης το 29% των εκπομπών NO<sub>x</sub> και το 23% των εκπομπών NMVOCs. Η εμπειρική αυτή μελέτη αποδεικνύει επιστημονικά τη σύνδεση της οδικής κυκλοφορίας με τις συγκεντρώσεις ρύπων και τη σύνδεσή της με την ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα. (Πηγή: [Road traffic emissions impact on air quality of the Greater Athens Area based on a 20 year emissions inventory/ DEC 2011](#)).

2. Σύμφωνα με την έρευνα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων στην Αθήνα αυξήθηκε από περίπου 1,4 εκατομμύρια το 2011 σε περισσότερα από 3,3 εκατομμύρια το 2025-2026, καταγράφοντας αύξηση της τάξης του 135%. Στην ίδια έρευνα αναφέρεται ότι οι εκτιμήσεις του 2025 κάνουν λόγο για έως και 6 εκατομμύρια οχήματα συμπεριλαμβανομένων των διερχόμενων τουριστικών που υπερβαίνει κατά πολύ τις υποδομές της πόλης που αντέχουν περίπου 2 εκατομμύρια οχήματα. Η αύξηση αυτή οδηγεί σε δραματική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας και αυξημένη κατανάλωση καυσίμων. (Πηγή: [National Technical University of Athens, Athens Mobility Observatory Fleet Distribution over years, Athens, Greece/ 4 Μαρτίου 2025](#)).

Αρκετές ακόμα μελέτες, όπως του PriceFox και του IOBE, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η μέση διαδρομή 10 χιλιομέτρων στην Αθήνα διαρκεί 30 λεπτά, με το χρόνο να μεταβάλλεται αρκετά κατά τις ώρες αιχμής. Στην Αθήνα, η μελέτη Air Quality Assessment in six major Greek cities with an emphasis on Athens Metropolitan region κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συσσώρευση τοπικών εκπομπών προκάλεσαν αυξημένα επίπεδα PM<sub>10</sub> και PM<sub>2,5</sub> σε σημεία κυκλοφορίας, ειδικά τις ψυχρές περιόδους. Τα PM<sub>10</sub> υπερβαίνουν το επίσημο ημερήσιο όριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης 50 μg/m<sup>3</sup>.

Όλες οι έρευνες που αναλύθηκαν και τα στοιχεία που παρατέθηκαν οδηγούν στο συμπέρασμα ότι τηρούνται οι όροι της Ευρωπαϊκής οδηγίας C/62 και της E - 002448 απάντησης Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπου η ρύθμιση και ο περιορισμός εγκατάστασης των ΕΙΧ αντανακλούν σε θεμιτούς στόχους γενικού συμφέροντος, όπως

η κοινωνική ευημερία και η διασφάλιση δημόσιας υγείας. Οι περιορισμοί εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, είναι κατάλληλοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου αποτελέσματος και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

**Για όλους τους προαναφερθέντες λόγους και επειδή οι προτάσεις που ακολουθούν συνάδουν με το δίκαιο της Ε.Ε., δεν αποσκοπούν αποκλειστικά στην οικονομική σωτηρία των ΕΛΧ ΤΑΞΙ, καλύπτουν και εξυπηρετούν λόγους δημοσίου συμφέροντος, οπότε κρίνεται σκόπιμη η διατήρηση και η βελτιστοποίηση των θεσμοθετημένων κανόνων του Ν. 4530/2018 που θέτει τους όρους για σαφή διαχωρισμό των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.**