

A hand is shown holding a glowing, semi-transparent globe. The globe is overlaid with a network of white lines and dots, representing a digital or global network. A stylized, glowing logo is visible on the globe's surface. The background is a light blue gradient with a subtle network pattern.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΑΞΙ

Φεβρουάριος 2023

Περιεχόμενα

- 1 Σκοπός του έργου
- 2 Μεθοδολογία
- 3 Ο κλάδος των ταξί

Σκοπός του έργου

- Επιπτώσεις από την πανδημία
- Η συμμετοχή του κλάδου στους δείκτες της εθνικής οικονομίας
- Πραγματικό κόστος ανά χιλιόμετρο
- Χρηματοδοτικά εργαλεία και αναπτυξιακά προγράμματα
- Προτεινόμενο φορολογικό μοντέλο

Μεθοδολογία

Έρευνα και άντληση στοιχείων από τους οδηγούς, ιδιοκτήτες και επαγγελματίες του κλάδου και φορείς του δημοσίου

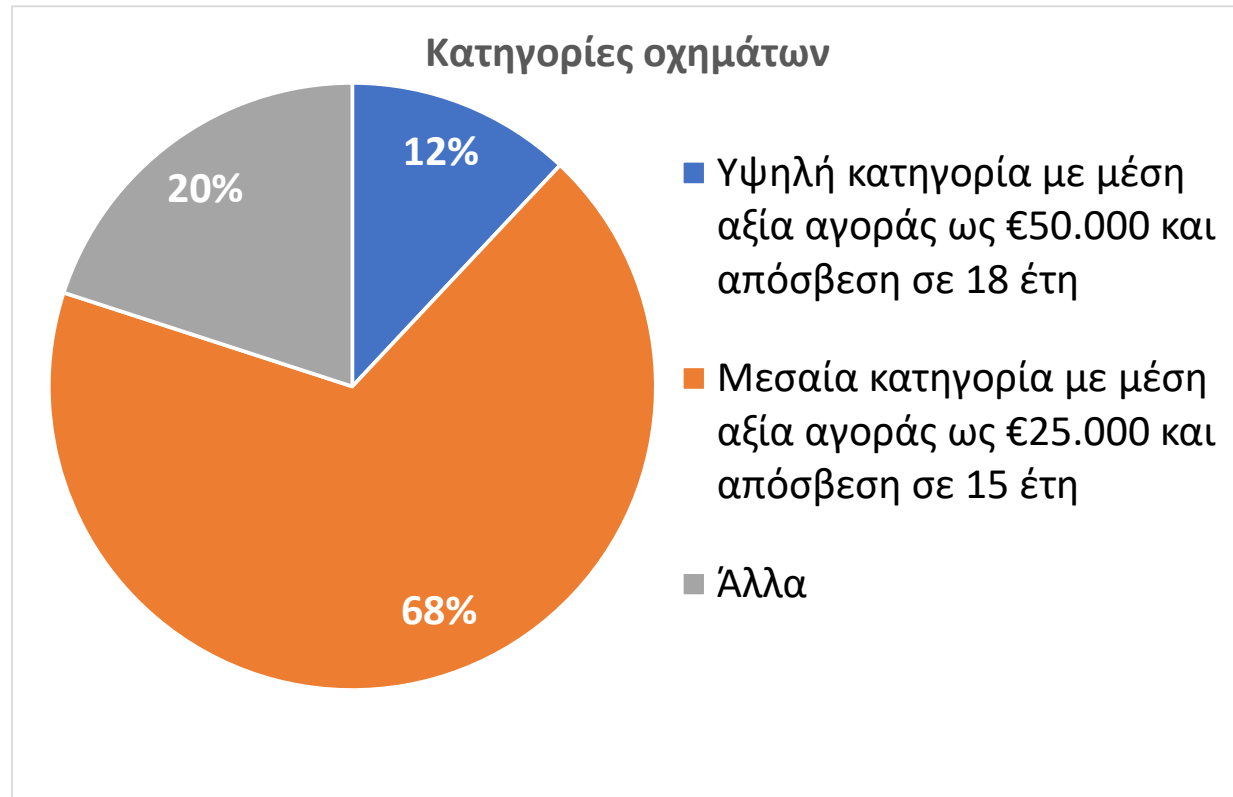
Χρήση μακροοικονομικών στοιχείων Εθνικών Λογαριασμών και στοιχείων επιβατικών μεταφορών

- ❑ Έρευνα ερωτηματολογίου προς τους οδηγούς, ιδιοκτήτες και επαγγελματίες του κλάδου
- ❑ Συναντήσεις με φορείς του κλάδου - ΣΑΤΑ
- ❑ Συναντήσεις με φορείς του δημοσίου (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Περιφέρεια Αττικής)

- ❑ Αξιοποίηση αποτελεσμάτων έρευνας προς τους οδηγούς, ιδιοκτήτες και επαγγελματίες του κλάδου
- ❑ Χρήση πινάκων εισροών-εκροών από την Ελ.Στατ.
- ❑ Αξιοποίηση στοιχείων επιβατικών μεταφορών από τις ετήσιες εκθέσεις πεπραγμένων του ΟΑΣΑ ΑΕ

Ο κλάδος των ταξί- βασικά στοιχεία

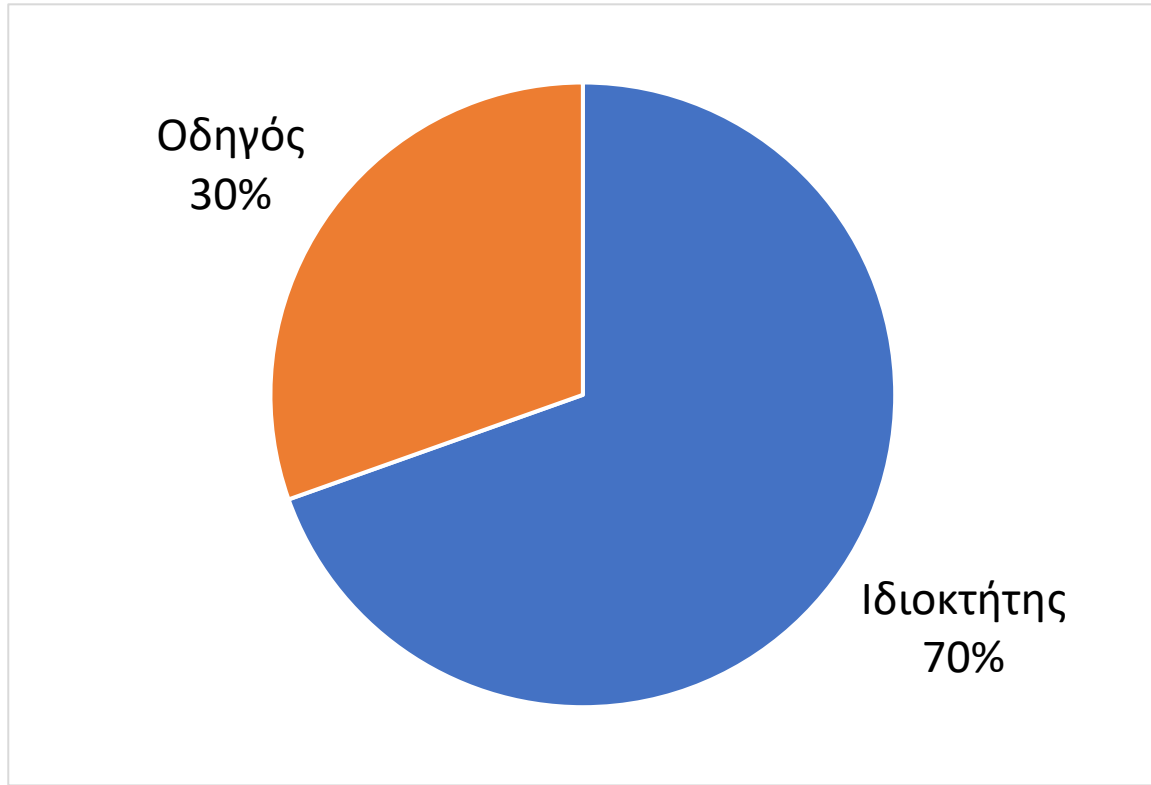
Έδρα	Υφιστάμενος αριθμός ταξί
Ενιαία έδρα	13.661
Κύθηρα	16
Αίγινα	33
Τροιζήνα	19
Σαλαμίνα	78
Αγκίστρι	2
Πόρος	10
Σπέτσες	7
Σύνολο	13.826



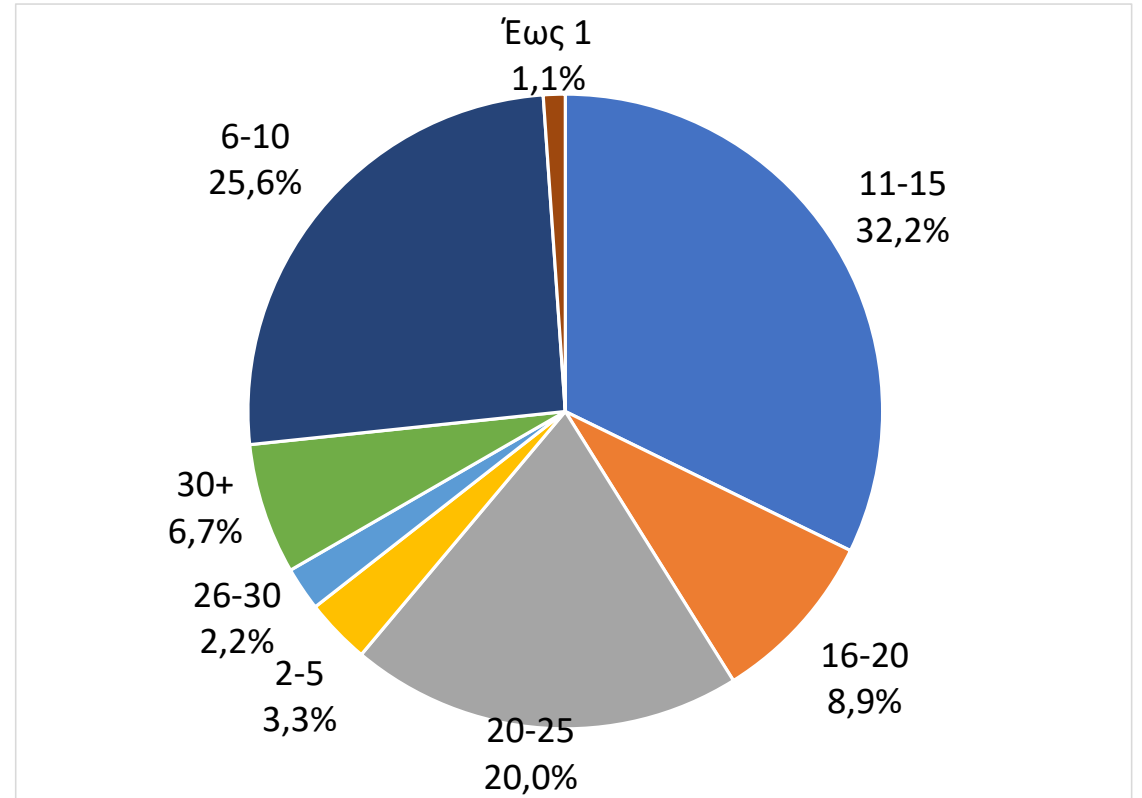
- Ο αριθμός των ταξί ανέρχεται σε περίπου 14.000 και το 70% ανήκει στην μεσαία κατηγορία με μέση αξία αγοράς ως €25.000.

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Ιδιότητα



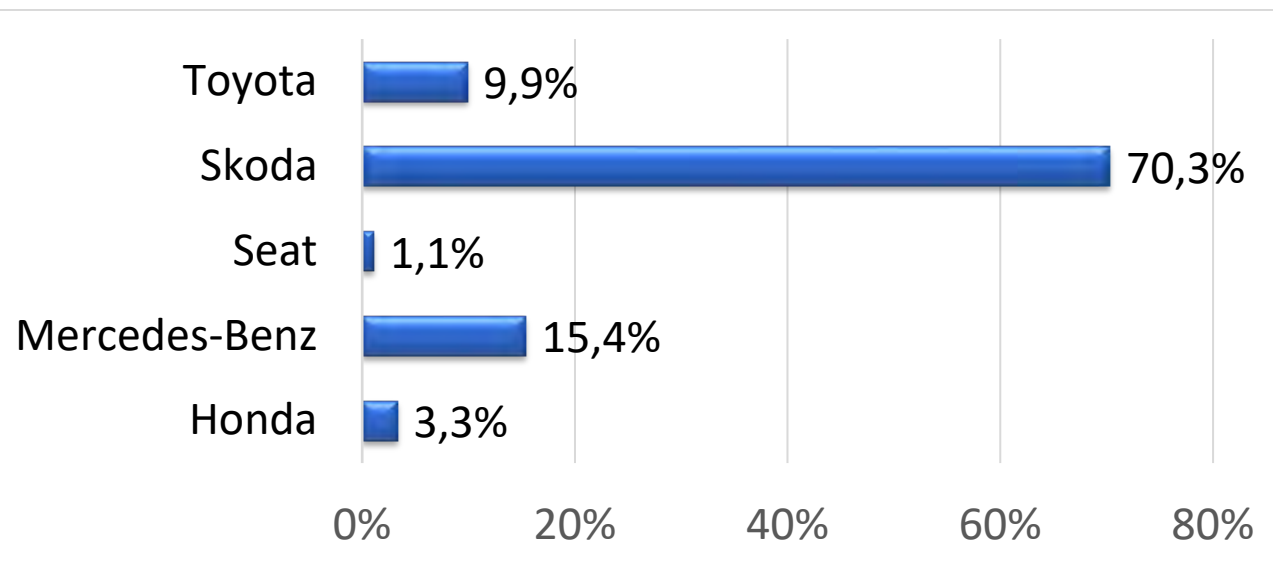
Εμπειρία



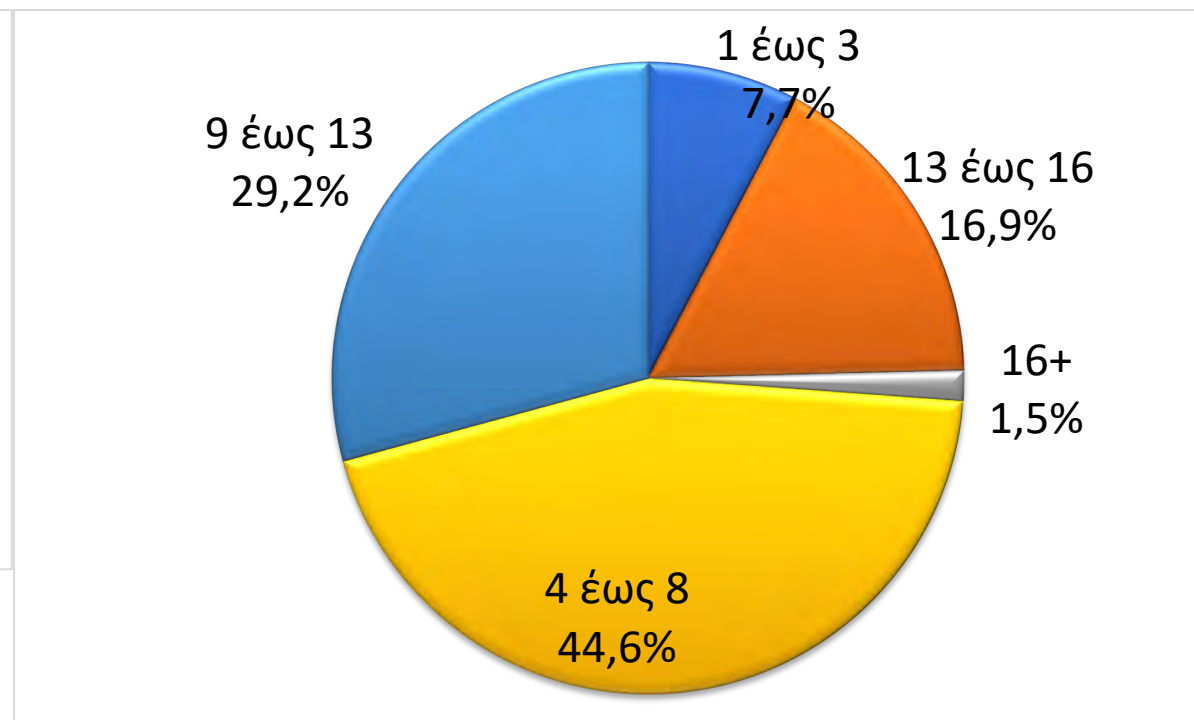
- Η έρευνα διενεργήθηκε σε τυχαίο δείγμα **300** οδηγών ταξί της Αττικής, το διάστημα Νοεμβρίου- Δεκεμβρίου 2022. Στην έρευνα συμμετείχαν 4 ερευνητές και δυο επόπτες. Το δείγμα ελήφθη από επιτόπιες συνεντεύξεις σε πιάτσες ταξί όπως αυτές του Αεροδρομίου, Δάφνης, Ελληνικού, Περιστερίου κλπ.
- Το 70% είναι ιδιοκτήτες του ταξί που οδηγούν
- το 32,2% εργάζεται στον κλάδο του Ταξί 11 με 15 χρόνια, ενώ το 25,6% είναι στο επάγγελμα 6 με 10 χρόνια και το 20% εργάζεται 20 με 25 χρόνια στον κλάδο

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Μάρκα οχήματος



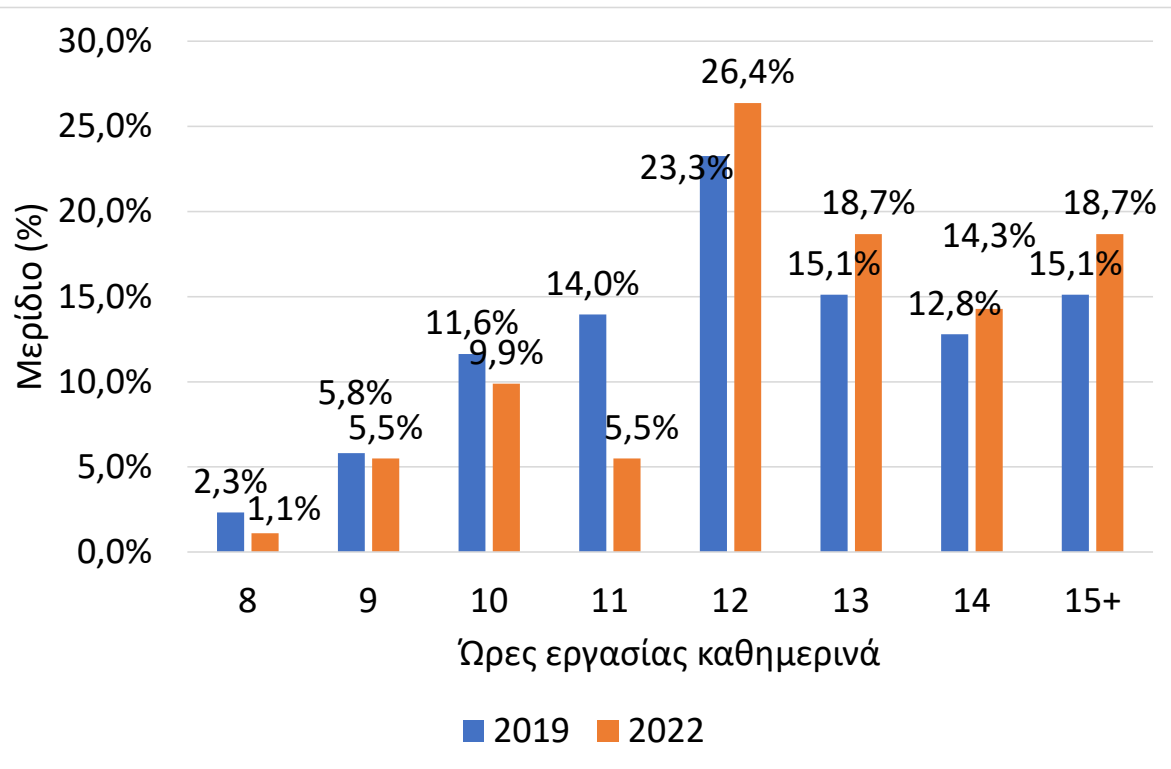
Παλαιότητα οχήματος



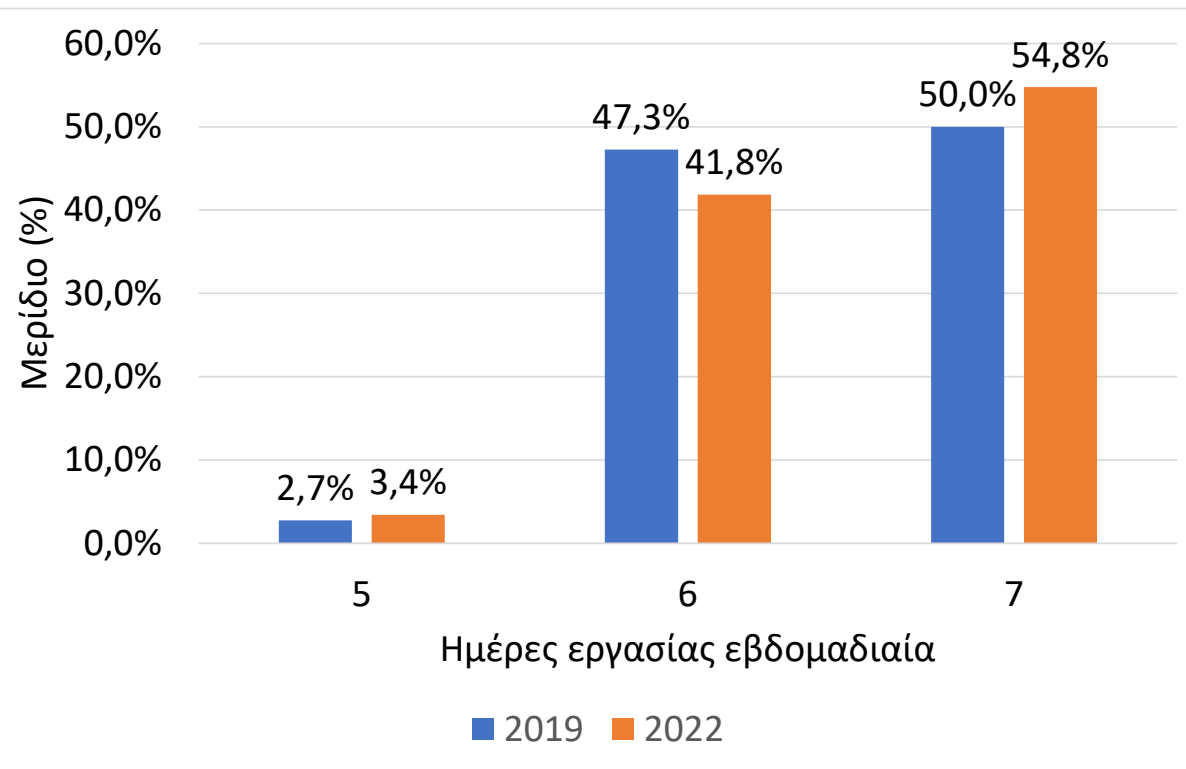
- Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται είναι μάρκας Skoda σε ποσοστό 70,3%. Ακολουθεί η Mercedes-Benz σε ποσοστό 15,4%, ενώ η Toyota βρίσκεται στη τρίτη θέση με ποσοστό 9,9%.
- Τα καινούργια αυτοκίνητα, από 1 έως 3 χρόνια, καλύπτουν μερίδιο 7,7%. Το 44,6% των οχημάτων έχει παλαιότητα από 4 έως 8 χρόνια, ενώ το 29,2% από 9 έως 13 χρόνια. Το 1,5% των οχημάτων είναι ηλικίας μεγαλύτερη των 16 ετών

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Ώρες εργασίας καθημερινά



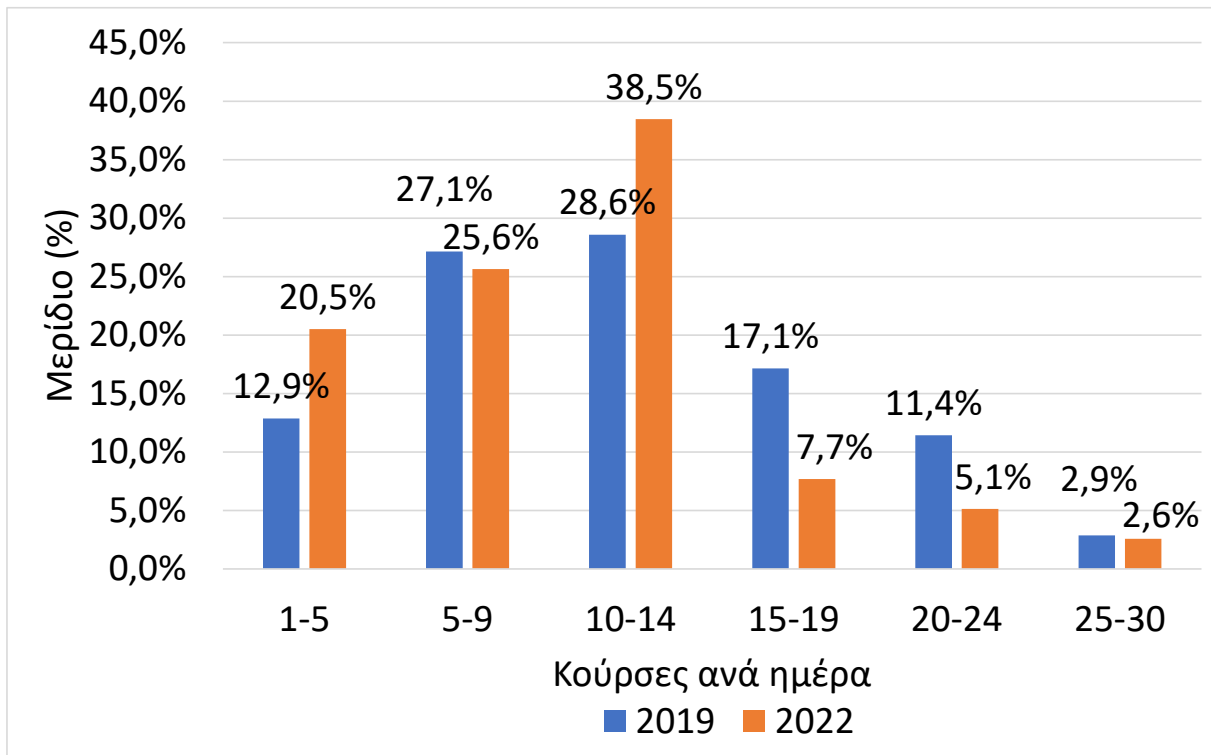
Ημέρες εργασίας εβδομαδιαία



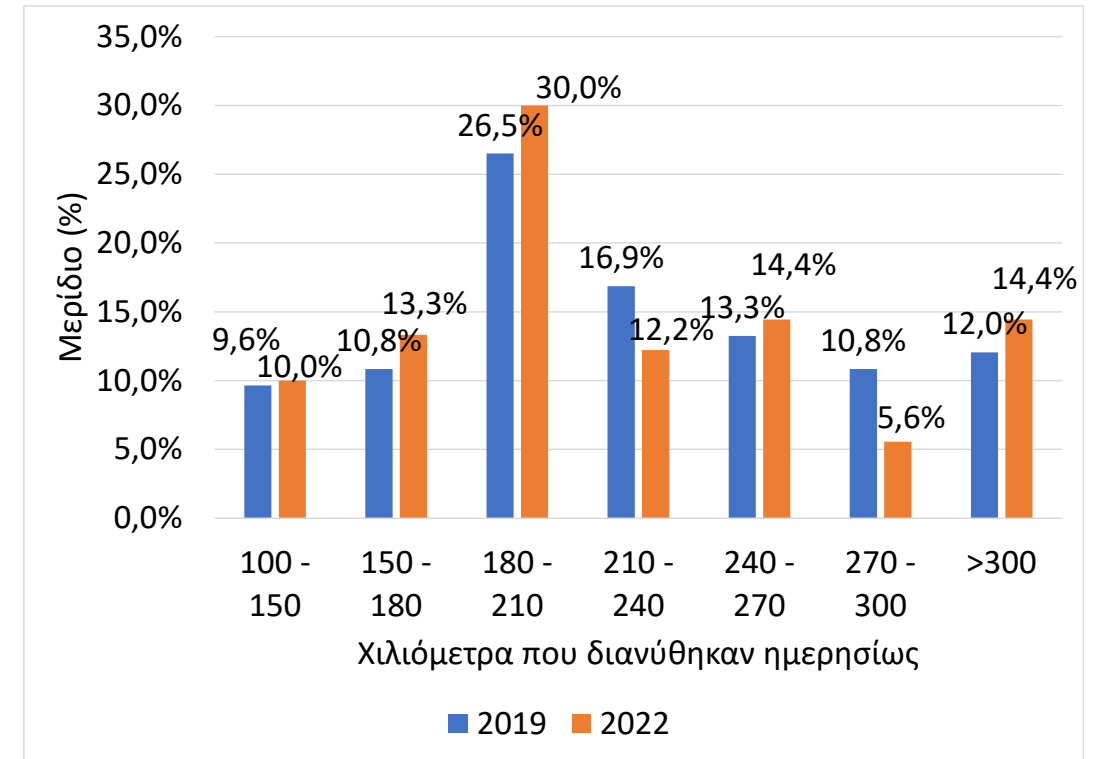
- Οι ώρες εργασίας καθημερινά ήταν περισσότερες το 2022 σε σχέση με το 2019. Το 2019 το 23,3% εργαζόταν καθημερινά έως και 12 ώρες, ενώ το 2022 το ποσοστό αυτό αυξήθηκε σε 26,4%. Επίσης το μερίδιο αυτών που εργάζονται 8 έως 11 ώρες εργασίας μειώθηκε το 2022 σε σχέση με το 2019, ενώ αντίθετα το μερίδιο αυτών που εργάζονται από 12 ώρες έως πάνω από 15 ώρες το 2022 είναι μεγαλύτερο σε σχέση με το 2019.
- Το 2022 διαπιστώνεται αύξηση της εβδομαδιαίας εργασίας σε σχέση με το 2019. Το 2022 το 54,8% των οδηγών εργάζεται και τις 7 ημέρες, ενώ το 2019 όλες τις ημέρες της εβδομάδας εργαζόταν το 50%.

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Κούρσες ανά ημέρα εργασίας



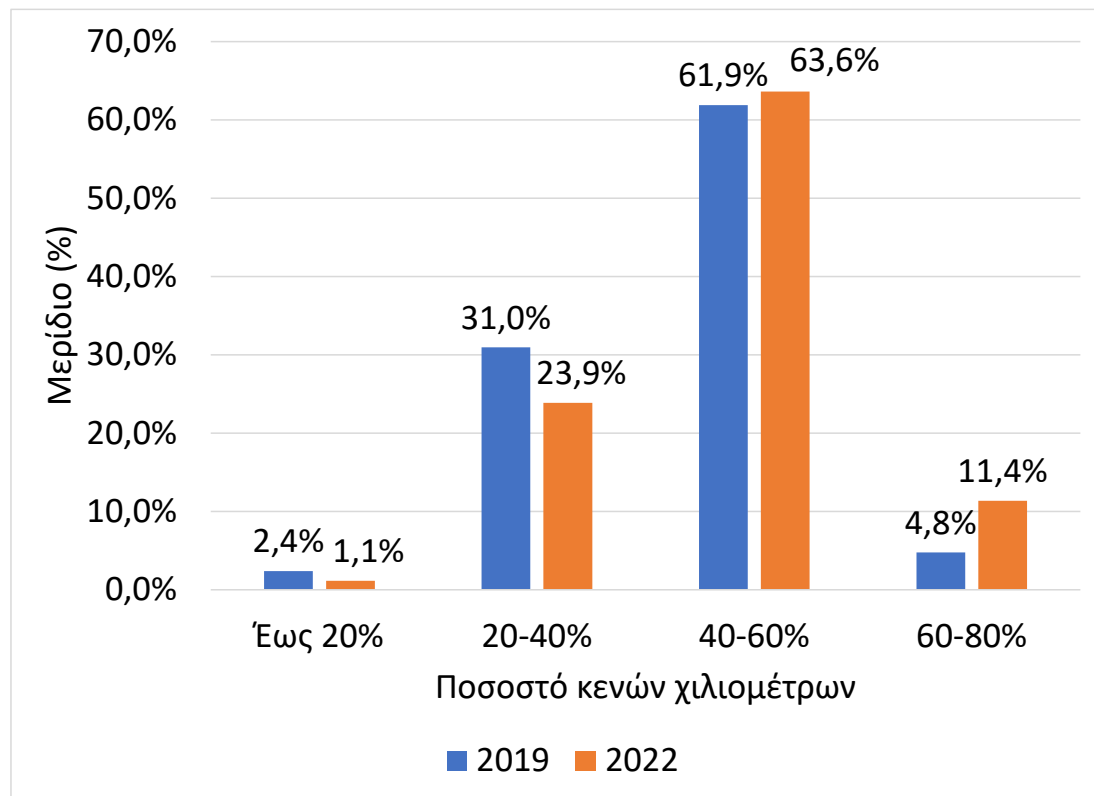
Ημερήσια χιλιόμετρα που διανύονται



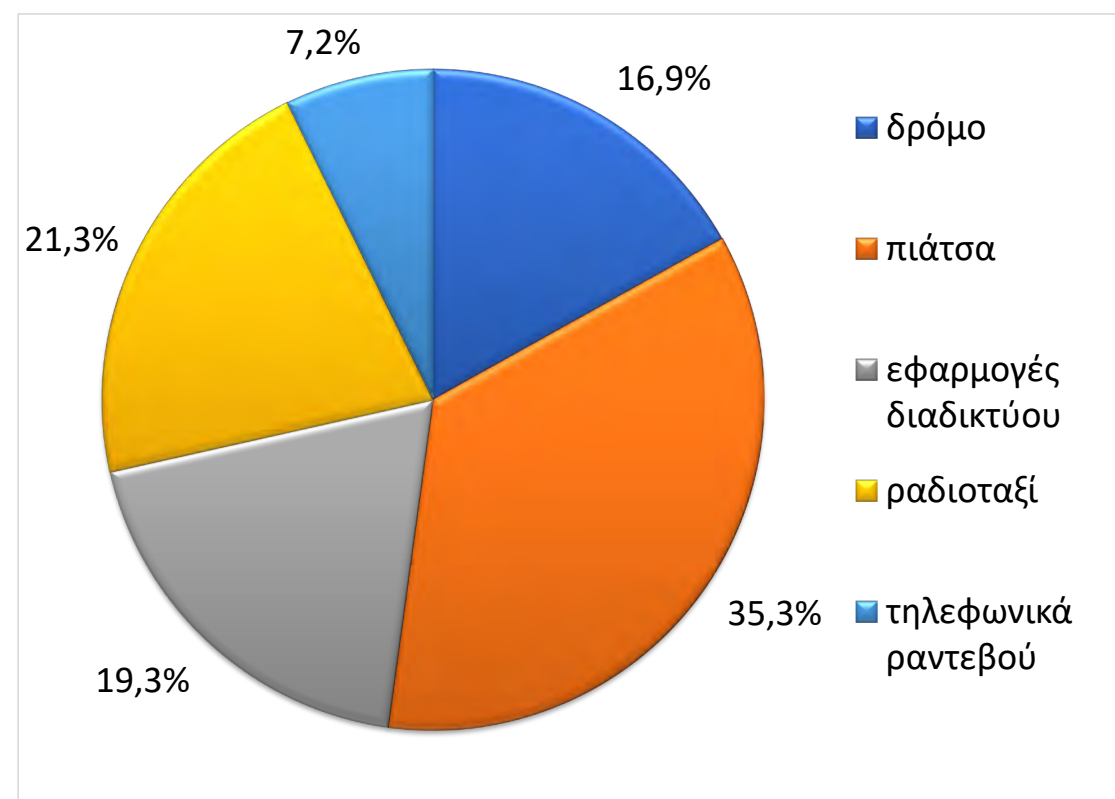
- Οι κούρσες σε σχέση με το 2019 έχουν μειωθεί. Τα ποσοστά με 15 ημερήσιες κούρσες και πάνω το 2022 είναι χαμηλότερα σε σχέση με το 2019. Συγκεκριμένα το 2019 το 17,1% πραγματοποιούσε 15 με 19 κούρσες την ημέρα, ενώ το 2022 μόλις το 7,7% πραγματοποίησε 15 με 19 κούρσες ημερησίως.
- Στα ημερήσια χιλιόμετρα που διανύονται πραγματοποιήθηκε ανακατανομή στις διάφορες ζώνες. Το 30% των οδηγών το 2022 πραγματοποίησε 180 με 210 χιλιόμετρα ημερησίως, ενώ το 2019 το ποσοστό ήταν 26,5%. Μερίδιο 14,4% το 2022 πραγματοποίησε περισσότερα από 300 χιλιόμετρα ημερησίως ενώ το ποσοστό για το 2019 ήταν 12,0%.

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Ποσοστό κενών (χωρίς πελάτη χιλιομέτρων)



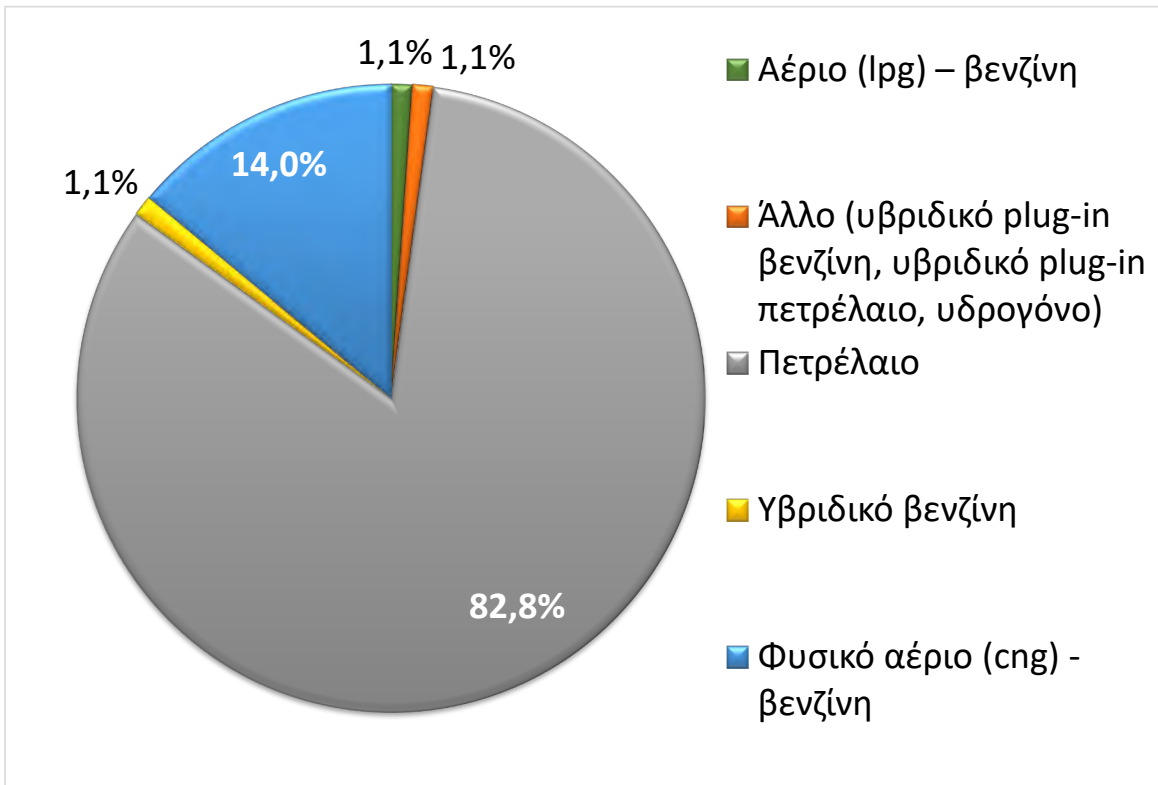
Προτιμήσεις εργασίας



- Το ποσοστό των κενών χιλιομέτρων ήταν υψηλότερο το 2022 σε σχέση με το 2019. Το 2019 για το 4,8% των οδηγών το 60% με 80% των διανυόμενων χιλιομέτρων ημερησίως ήταν «κενά» χιλιόμετρα, ενώ το 2022 αυτό το μερίδιο των οδηγών αυξήθηκε στο 11,4%.
- Η πιάτσα και το ραδιοταξί είναι οι πιο δημοφιλείς τρόποι εργασίας για τους επαγγελματίες ταξί. Το 35,3% επιλέγει να περιμένει στη πιάτσα για να παραλάβει κάποιον πελάτη, το 21,3% επιλέγει να εργάζεται με ραδιοταξί, οι εφαρμογές του διαδικτύου καλύπτουν ποσοστό 19,3%, ακολουθεί ο δρόμος με ποσοστό 16,9% και τέλος τα τηλεφωνικά ραντεβού με ποσοστό 7,2%.

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Τύπος καυσίμου



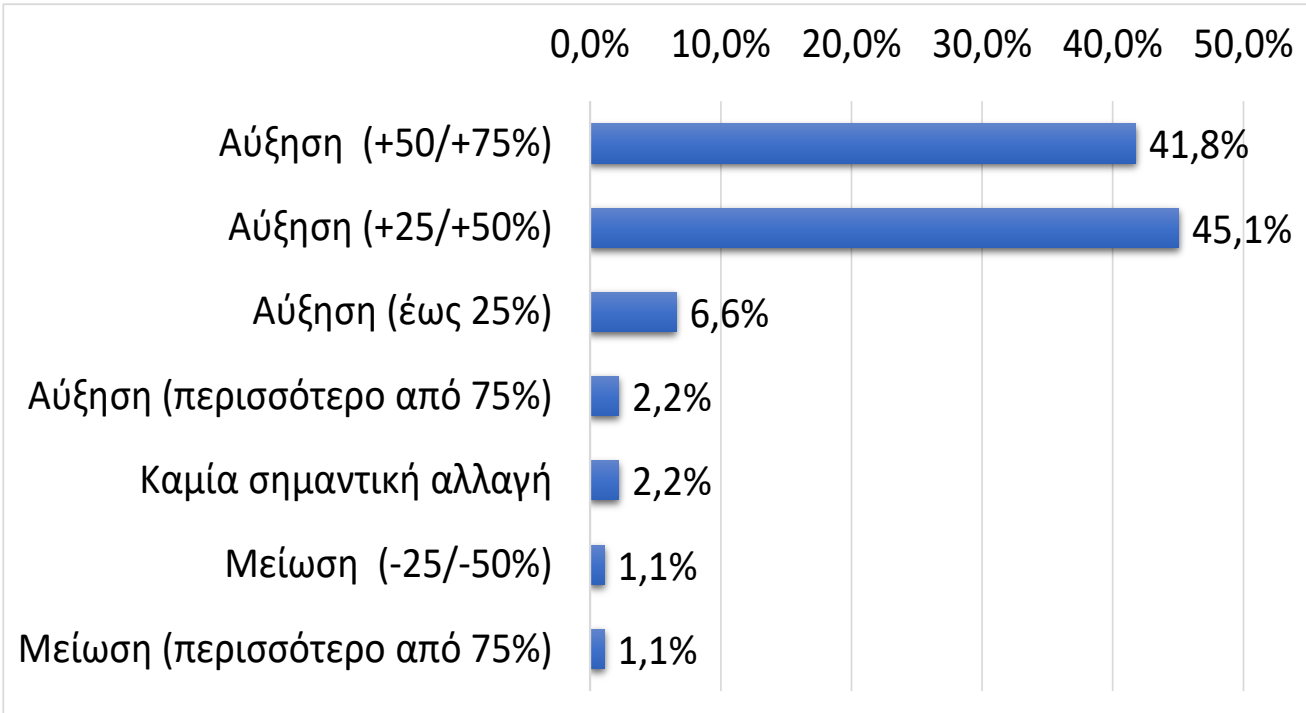
Αιτίες μη χρήσης ηλεκτροκίνησης

- ❖ Δυσκολία εύρεσης μονάδας φόρτισης
- ❖ Χρόνος φόρτισης
- ❖ Μη ικανοποιητική αυτονομία των ηλεκτρικών οχημάτων όπου για ένα ταξίδι θα πρέπει να πραγματοποιήσουν στάση μισής ώρας εάν ο φορτιστής δεν είναι κατειλημμένος από άλλο ηλεκτρικό όχημα.

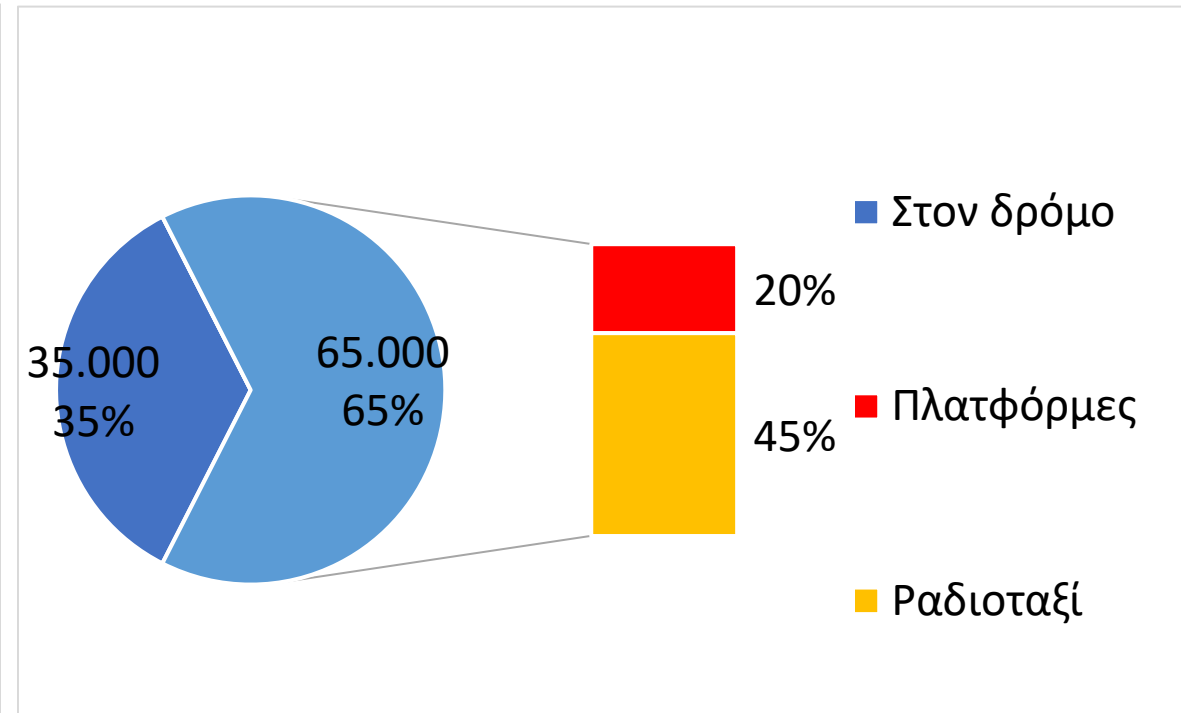
- Ο αριθμός των ταξί που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια είναι πάρα πολύ μικρός. Το κυρίαρχο καύσιμο των ταξί είναι το πετρέλαιο σε ποσοστό 82,8%, ενώ μερίδιο 14% του συνόλου χρησιμοποιεί φυσικό αέριο (cng) - βενζίνη.

Αποτελέσματα έρευνας οδηγών ταξί

Μεταβολή κόστους



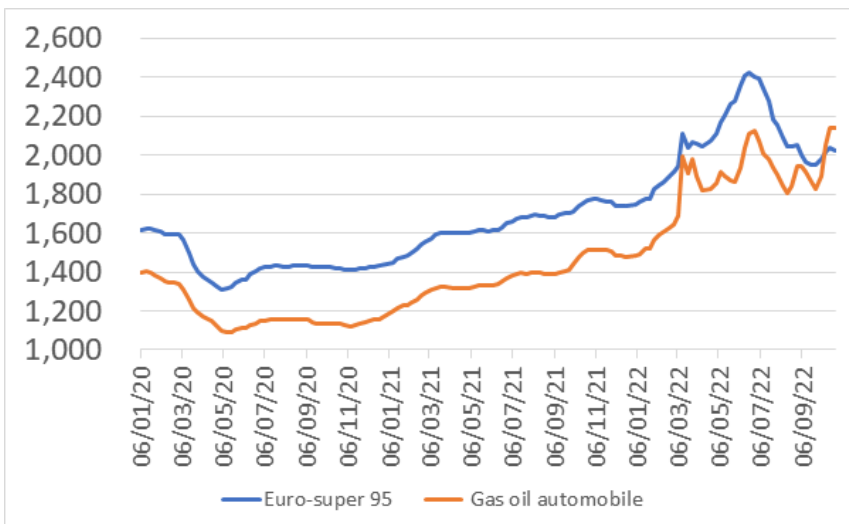
Κατανομή συνολικών ημερήσιων διαδρομών



- Το 45,1% των ταξί παρουσίασαν αύξηση του κόστους λειτουργίας το 2022 έναντι του 2019 μεταξύ 25% και 50% και το 41,8% αύξηση μεταξύ 50% και 75%.
- Το σύνολο των ημερήσιων διαδρομών εκτιμάται σε περίπου 100.000. Από αυτές το 65%-70% περίπου προέρχεται από τις πλατφόρμες ή τηλεφωνικά (18%-21% από πλατφόρμες και 44%-47% από ραδιοταξί) και μόνο το 30%-35% από τον δρόμο.

Μεταβολή κόστους καυσίμων

Καύσιμα τιμές λιανικής 2020-2022



Καύσιμα μεταβολές τιμών λιανικής 2019-2022

	Παρασκευή, 21 Οκτωβρίου 2022		Παρασκευή, 22 Οκτωβρίου 2021		Παρασκευή, 23 Οκτωβρίου 2020		Παρασκ ευή, 25 Οκτωβρί ου 2019
	Τιμή	% Μεταβ.	Τιμή	% Μεταβ.	Τιμή	% Μεταβ.	Τιμή
Αμόλυβδη 95 οκτ.	2,03	28,32%	1,761	11,31%	1,421	-10,18%	1,582
Αμόλυβδη 100 οκτ.	2,223	23,36%	1,913	6,16%	1,625	-9,82%	1,802
Diesel Κίνησης	2,145	55,10%	1,507	8,97%	1,132	-18,15%	1,383
Υγραέριο κίνησης (Autogas)	1,006	28,97%	0,988	26,67%	0,727	-6,79%	0,78
Diesel Θέρμανσης Κατ'οίκον	1,409	35,22%	1,166	11,90%	0,798	-23,42%	1,042

Πηγή: Παρατηρητήριο Τιμών Καυσίμων
Υπουργείου Ανάπτυξης

- Το βασικό λειτουργικό κοστολογικό στοιχεία τα καύσιμα έχουν ανοδική πορεία ενώ η τιμή του πετρελαίου το 2022 πλησίασε και κάποιες φορές ξεπέρασε την τιμή της αμόλυβδης -95

Προμήθειες πλατφόρμας

FREE NOW:

Το FREE NOW είναι μία εφαρμογή που συνδέει καθημερινά εκατομμύρια επιβάτες και οδηγούς ταξί στην Ελλάδα. Ως συνεργαζόμενος οδηγός με το FREE NOW, είσαι ελεύθερος να επιλέξεις πότε θα κάνεις διαδρομές. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ένα δρομολόγιο από πελάτη της πλατφόρμας τότε το FREE NOW παίρνει ως προμήθεια το **12%** της κούρσας.

Uber:

Η Uber είναι μία εφαρμογή που η χρήση της αυτή τη στιγμή γίνεται μόνο από οδηγούς ταξί στην Ελλάδα. Ο τρόπος λειτουργίας είναι παρόμοιος με εκείνον του FREE NOW, δηλαδή ο οδηγός λαμβάνει αιτήματα από την εφαρμογή για παραλαβή επιβατών. Η προμήθεια της πλατφόρμας είναι το **7%** της κούρσας.

Taxiplon:

Η Taxiplon είναι άλλη μία υπηρεσία που ενισχύει την εύρεση πελατών. Η εταιρεία παρέχει πολλούς ευέλικτους τρόπους συνεργασίας. Υπάρχει η δυνατότητα συνδρομής με 60€ και 100€ συν ΦΠΑ και έως μηδενικές προμήθειες ή η δυνατότητα της χρήσης της υπηρεσίας χωρίς συνδρομή και είσπραξη προμήθειας **7%** συν το ΦΠΑ για την εταιρεία.

Ραδιοταξί:

Τα Ραδιοταξί στην Αθήνα λειτουργούν με μηνιαία συνδρομή, η οποία ξεπερνάει σε ορισμένες περιπτώσεις τα **100€/μήνα**. Επίσης ορισμένες εταιρείες δίνουν την δυνατότητα στους οδηγούς να χρεώνονται σε κάθε διαδρομή, μέσα από ένα σύστημα προπληρωμένων καρτών.

Συμβολή του κλάδου των ταξί στα οικονομικά μεγέθη της περιφέρειας Αττικής

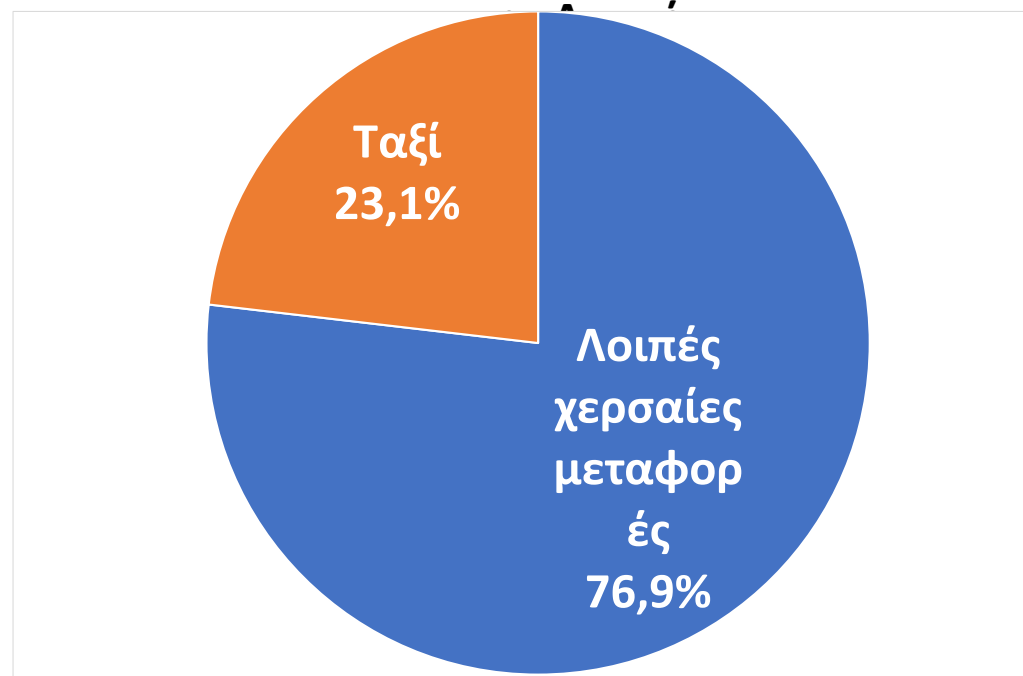
Ετήσια έσοδα ταξί 2022

A) Αριθμός ταξί σε λειτουργία στην περιφέρεια Αττικής*	12.500
B) Ημέρες λειτουργίας κατά έτος	350
Γ) Μέσος όρος ημερήσιων εσόδων από την έρευνα στα ταξί και συνυπολογισμό στοιχείων από λοιπούς φορείς και πηγές σε (€)	125 (€)
Συνολικές ετήσιες εισπράξεις με ΦΠΑ	546,9 (€ εκατ.)

Πηγή: ICAPCRIF ΑΕ

* Ετησίως περίπου 1.500 από τα 14.000 ταξί της Αττικής βρίσκονται εκτός λειτουργίας για συντήρηση κλπ.

Έσοδα ταξί (χωρίς ΦΠΑ) ως ποσοστό των συνολικών εσόδων των χερσαίων μεταφορών



Πηγή: Μητρώο Επιχειρήσεων Ελ.Στατ 2019

- Οι συνολικές ετήσιες εισπράξεις των ταξί στην Αττική το 2022 ανήλθαν σε **€546,9 εκατ.**
- Τα ετήσια έσοδα των ταξί καλύπτουν το **23%** των συνολικών εσόδων των χερσαίων μεταφορών στην Αττική

Συμβολή του κλάδου των ταξί στα μεγέθη απασχόλησης της περιφέρειας Αττικής

Η απασχόληση του υποκλάδου μεταφορών των ταξί ανέρχεται σε περίπου **20.000 εργαζόμενους** ετησίως. Συγκρίνοντας τον υπόλοιπο κλάδο των αστικών μεταφορών επιβατών στην Αττικής, οι εργαζόμενοι στις εταιρείες του ομίλου ΟΑΣΑ που προσφέρει υπηρεσίες αστικών μεταφορών το 2020 ανήλθαν σε **7.109 εργαζόμενους**

Απασχόληση στις εταιρείες του ομίλου ΟΑΣΑ το 2020			
Ο.ΣΥ	ΣΤΑ.ΣΥ	Ο.Α.Σ.Α	ΣΥΝΟΛΟ
4.652	2.345	112	7.109

Πηγή: Συγκοινωνίες Αθηνών ΟΑΣΑ Α.Ε, Έκθεση πεπραγμένων 2020

Απασχόληση στα ταξί ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησης των χερσαίων μεταφορών στην Αττική



- Οι συνολική ετήσια απασχόληση των ταξί στην Αττική καλύπτει το **46%** της συνολικής απασχόλησης των χερσαίων μεταφορών στην Αττική

Συνολική συμβολή του κλάδου των ταξί στην οικονομία της περιφέρειας Αττικής

Πολλαπλασιαστική επίδραση του κλάδου των ταξί στην οικονομία της περιφέρειας Αττικής το 2022

Συμβολή 2022	Άμεση επίδραση	Έμμεση επίδραση	Προκαλούμενη επίδραση	Συνολική επίδραση
Πωλήσεις σε € εκατ.	546,9	400,0	432,8	1.379,6
Απασχόληση	20.000	8.884	5.381	34.264

Πηγή: ICAPCRIF ΑΕ - επεξεργασία στοιχείων Ελ.Στατ και έρευνας

- Η άμεση επίδραση στην οικονομία της Αττικής από την προσφορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς ανέρχεται σε **€546,9 εκατ.**
- Η έμμεση επίδραση που αφορά την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στην οικονομία της Αττικής από την εφοδιαστική αλυσίδα του κλάδου των ταξί (επίδραση στους προμηθευτές του κλάδου – αγορά οχήματος, καύσιμα, λιπαντικά, ελαστικά, συντήρηση, ασφάλιστρα κλπ δαπάνες) ανέρχεται σε **€400 εκατ.**
- Η προκαλούμενη επίδραση που οφείλεται στην κατανάλωση των εισοδημάτων που παράγονται στον κλάδο των ταξί ανέρχεται σε **€432,8 εκατ.**
- Η συνολική συμβολή των ταξί στην οικονομία της περιφέρειας Αττικής ανέρχεται σε **€1,4 δισ.**
- Η έμμεση επίδραση του κλάδου των ταξί στην απασχόληση ανέρχεται σε **8.884** εργαζόμενους, η προκαλούμενη επίδραση σε **5.381** εργαζόμενους και η συνολική συμβολή στην απασχόληση της Αττικής σε **34.264** εργαζόμενους.
- Για κάθε € 1 εκατομμύριο που δαπανάται για την αγορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς από τα ταξί προκαλείται πρόσθετη αύξηση στην συνολική οικονομική δραστηριότητα της περιφέρειας Αττικής κατά € **1,5 εκατομμύριο**.
- Για κάθε 1.000 εργαζόμενους στον κλάδο των ταξί υποστηρίζονται επιπλέον **713** θέσεις εργασίας στους υπόλοιπους κλάδους ή αλλιώς για κάθε €1 εκατομμύριο που δαπανάται για την αγορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς από τα ταξί υποστηρίζονται **29** θέσεις εργασίας στην οικονομία της περιφέρειας Αττικής.

Συμβολή του κλάδου των ταξί στο συγκοινωνιακό έργο που παράγεται στην περιφέρεια Αττικής

Σύγκριση του παραγόμενου συγκοινωνιακού έργου από τα ταξί με το συγκοινωνιακό έργο του ΟΑΣΑ

Παραγόμενο Έργο (χιλ. Οχηματοχιλιόμετρα)	2018	2019	2020	2022
Λεωφορεία	74.290	73.925	71.929	
Τρόλλεϊ	7.763	5.568	5.292	
Μετρό Γραμμή 1	16.067	15.618	13.981	
Μετρό Γραμμή 2 &3	33.443	33.233	33.404	
Τράμ	2.188	2.051	1.658	
Σύνολο ΟΑΣΑ	133.751	130.395	126.264	
Ταξί*				962.500

Πηγή: Συγκοινωνίες Αθηνών ΟΑΣΑ Α.Ε, Έκθεση πεπραγμένων 2020

*Πηγή: ICAPCRIF ΑΕ

- Με βάση τον δείκτη ετήσιου παραγόμενου έργου σε χιλιάδες οχηματοχιλιόμετρα ο κλάδος των ταξί σύμφωνα με τα τρέχοντα στοιχεία του 2022 είχε έργο **962,5 εκατ.** οχηματοχιλιόμετρα. Λόγω του μεγάλου αριθμού των ταξί ο δείκτης είναι πολύ υψηλότερος του αντίστοιχου των μέσων μαζικής μεταφοράς του ΟΑΣΑ που το 2020 (τελευταία διαθέσιμα στοιχεία) ανήλθαν σε **126,3 εκατ.** οχηματοχιλιόμετρα.

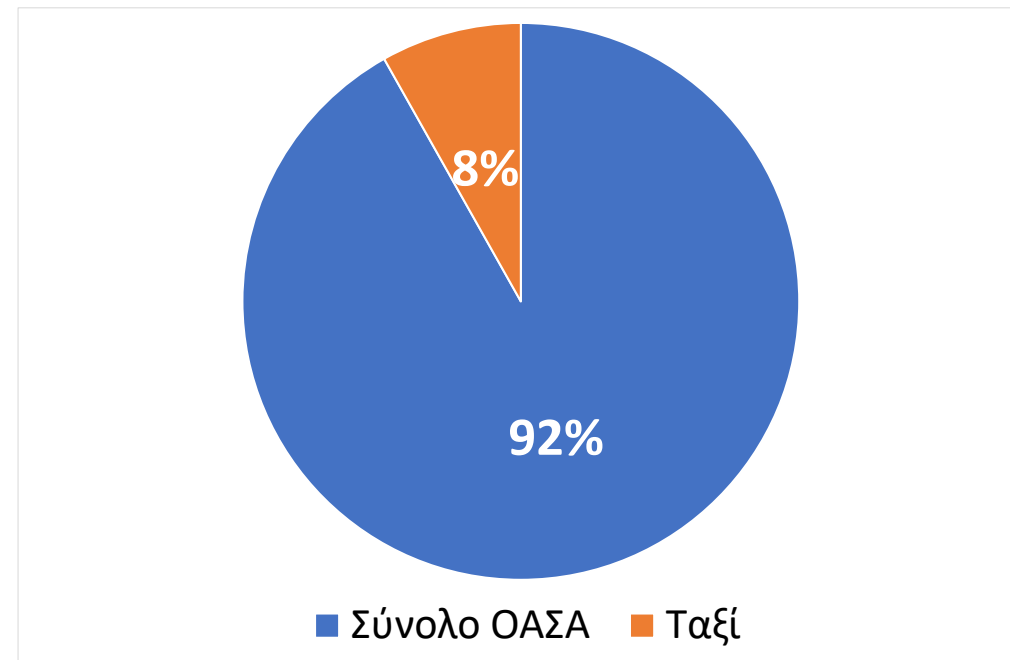
Συμβολή του κλάδου των ταξί στο συγκοινωνιακό έργο που παράγεται στην περιφέρεια Αττικής

Επιβατική κίνηση ΟΑΣΑ και κλάδου ταξί				
Επιβατική Κίνηση (χιλ. επιβιβάσεις)	2018	2019	2020	2022
Λεωφορεία	279.989	271.310	133.933	
Τρόλλεϊ	53.880	51.678	25.107	
Μετρό Γραμμή 1	83.880	82.159	47.796	
Μετρό Γραμμή 2 &3	175.348	171.986	93.977	
Τράμ	13.589	13.018	5.900	
Σύνολο ΟΑΣΑ	606.686	590.151	306.713	
Ταξί *				52.500

Πηγή: Συγκοινωνίες Αθηνών ΟΑΣΑ Α.Ε, Έκθεση πεπραγμένων 2020

*Πηγή: ICAPCRIF ΑΕ

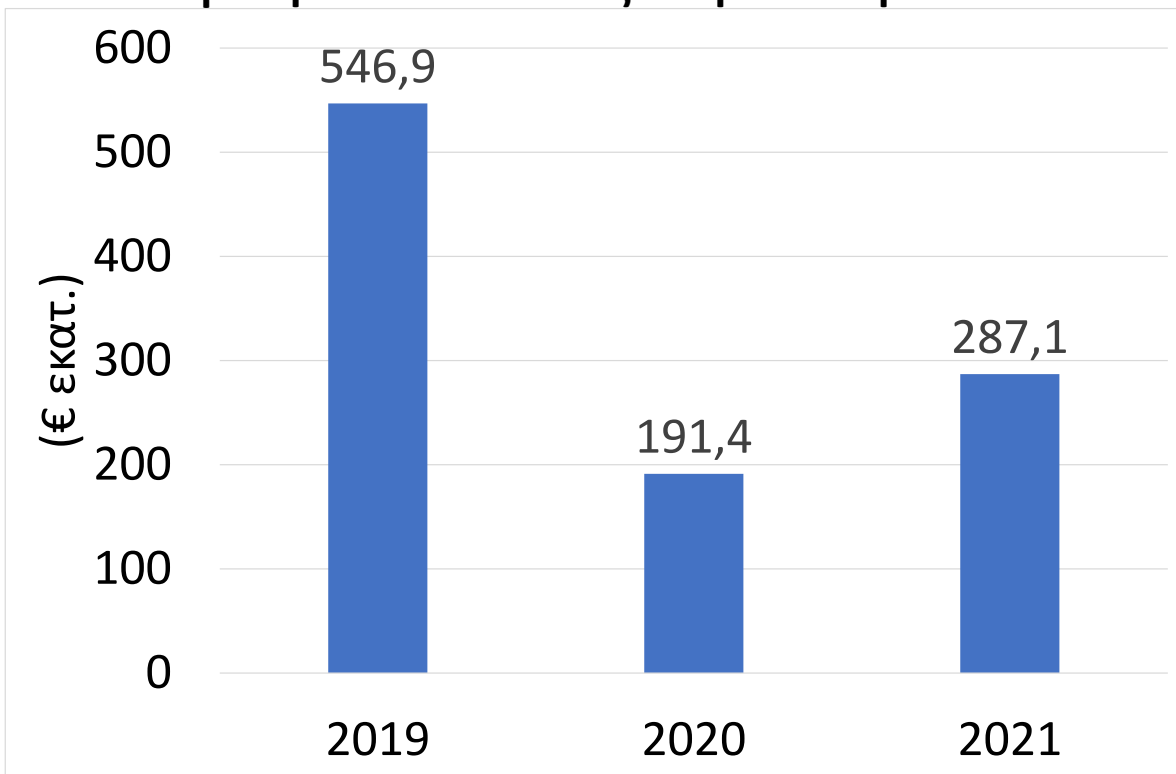
Μερίδιο (%) των ταξί στην συνολική αστική επιβατική κίνηση στην Αττική



- Η μέση ετήσια επιβατική κίνηση των ταξί ανέρχεται σε **52,5 εκατ. επιβάτες** ετησίως βάσει στοιχείων 2022 και των παραδοχών ότι α) το μεγαλύτερο μέρος των ημερήσιων διαδρομών πραγματοποιείται με 1-2 επιβάτες και β) το 50% των διαδρομών πραγματοποιείται με 1 επιβάτη και το υπόλοιπο 50% των διαδρομών με 2 επιβάτες.
- Ο κλάδος των ταξί καλύπτει το **8%** της συνολικής αστικής επιβατικής κίνησης όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο των ταξί της περιφέρειας Αττικής

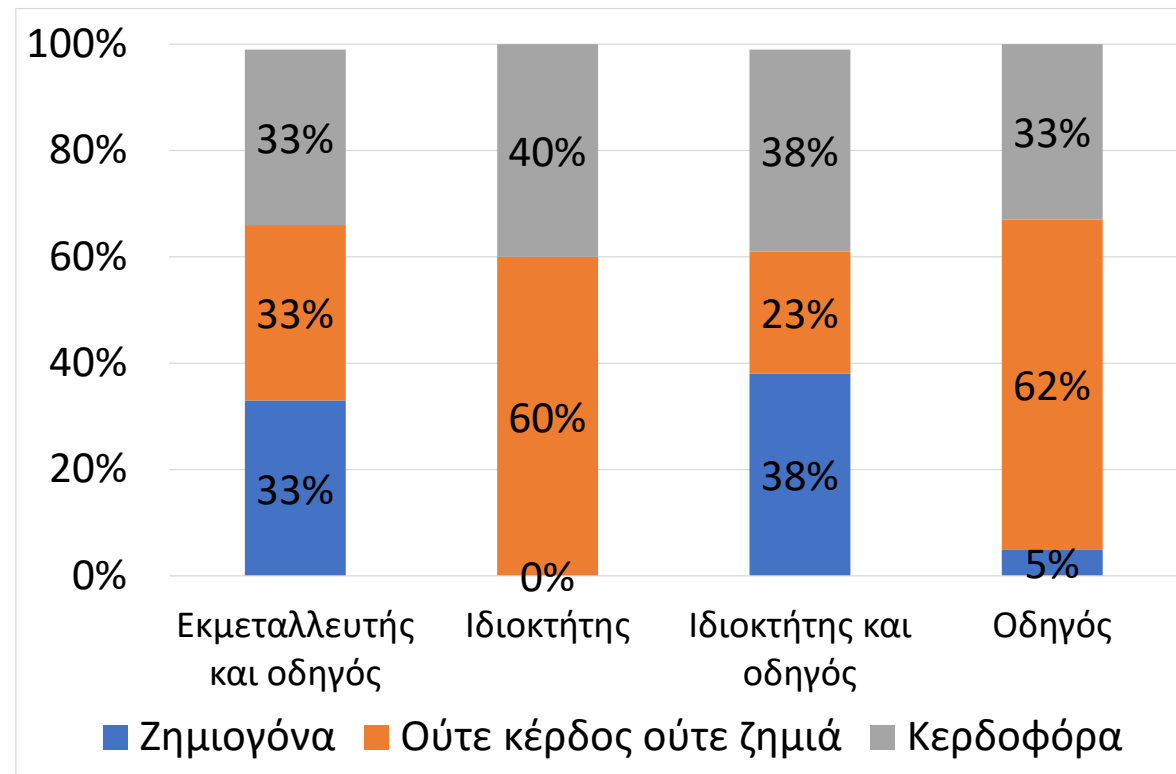
Μεταβολή εσόδων των ταξί στην Αττική 2019-2021



Πηγή: ICAPCRIF ΑΕ

- Κατά την διάρκεια της πανδημίας το 2020 τα **συνολικά έσοδα του κλάδου μειώθηκαν κατά 65%** ή σε χρηματικούς όρους η μείωση ανήλθε σε **€355,5 εκατ.** Το 2021 υπήρξε μερική ανάκαμψη των εσόδων κατά +95,7 εκατ. € έναντι του 2020.
- Το 2022 υπήρξε επιπλέον βελτίωση εσόδων ωστόσο οι κατηγορίες επαγγελματιών ταξί Εκμεταλλευτής και οδηγός και Ιδιοκτήτης και οδηγός δήλωσαν σε ποσοστά 33% και 38% αντίστοιχα ότι το 2022 ήταν ζημιογόνο έτος βάσει κερδών προ φόρου

Εκτίμηση οικονομικού αποτελέσματος ταξί 2022 βάσει κερδών προ φόρου



Δαπάνες του κλάδου των ταξί ανά κατηγορία

Δαπάνες	Ποσά σε €	Περίοδος αναφοράς της δαπάνης	Συνολικό ετήσιο κόστος σε € εκατ.	Μερίδιο (%)
Σταθερές δαπάνες				
Άδεια ταξί	90.000	Απόσβεση σε 35 έτη	32,1	8,7
Αγορά ταξί (μέσοι όροι τιμών)	Χαμηλή κατηγορία ως €25.000 – υψηλή κατηγορία ως €55.000	Επιμερισμός βάσει μεριδίων κάθε κατηγορίας	21,8	5,9
Ασφάλιστρο	100	Ανά μήνα	15,0	4,1
Εξοδα ΚΤΕΟ	40	Ανά μήνα	6,0	1,6
Ετήσια τέλη	270	Ανά έτος	3,4	0,9
Εισφορά ΕΦΚΑ	220	Ανά μήνα	37,0	10,0
Συμμετοχή σε ραδιοταξί	100	Ανά μήνα	7,2	1,9
Πρόστιμα του ΚΟΚ	75	Ανά έτος	0,9	0,3
Μεταβλητές δαπάνες				
Καύσιμα	1.080	Ανά μήνα	162,0	43,8
Λιπαντικά	45	Ανά μήνα	6,8	1,8
Επισκευές και συντήρηση (Service)	200	Ανά μήνα	30,0	8,1
Ελαστικά	400	Ανά έτος	5,0	1,4
Καθαρισμός οχήματος	55	Ανά μήνα	8,3	2,2
Προμήθειες εταιρειών διαχείρισης πλατφόρμας	Ποσοστό (%) επί των εισπράξεων		34,8	9,4
Σύνολο δαπανών			370,1	100,0



Εκτίμηση κόστους λειτουργίας ταξί ανά διανυόμενο χιλιόμετρο

Εκτίμηση κόστους λειτουργίας ταξί ανά διανυόμενο χιλιόμετρο	
Σύνολο δαπανών	€ 370,1 εκατ.
Διανυόμενα χιλιόμετρα ετησίως	962.500.000
Κόστος ανά χιλιόμετρο (€)	€ 0,38
Ημερήσιο κόστος (€)	€ 85

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ICAPCRIF ΑΕ

- Βάσει των παραπάνω παραδοχών και δεδομένων που προέκυψαν από την έρευνα πεδίου και από συνεντεύξεις με διάφορους φορείς για τον κλάδο των ταξί το συνολικό ετήσιο κόστος όλου του κλάδου σε τρέχουσες τιμές 2022 ανέρχεται **€370,1 εκατ.** Το μεγαλύτερο μερίδιο στο κόστος καλύπτουν τα **καύσιμα** με **43,8%** του συνόλου και ακολουθούν οι **εισφορές ΕΦΚΑ** με μερίδιο **10%**, οι **προμήθειες των εταιρειών διαχείρισης πλατφόρμας** με **9,4%**, η **ετήσια απόσβεση της άδειας ταξί** με παραδοχή 35 έτη απόσβεσης (πρόκειται για κεφαλαιουχική δαπάνη), οι **επισκευές και συντήρηση** με **8,1%**, η **ετήσια απόσβεση της αγοράς οχήματος** με την παραδοχή τήρησης του προβλεπόμενου χρόνου αντικατάστασης με μερίδιο **5,9%** (κεφαλαιουχική δαπάνη), το **ασφάλιστρο** με **4,1%** και οι υπόλοιπες κατηγορίες με μικρότερα μερίδια.
- Αξιοποιώντας όλα τα στοιχεία που συλλέχθηκαν το κόστος ανά διανυόμενο χιλιόμετρο εκτιμήθηκε σε τρέχουσες τιμές 2022 σε **€0,38**, ενώ λαμβάνοντας υπόψη τα ημερήσια διανυόμενα χιλιόμετρα ενός ταξί, η μέση ημερήσια δαπάνη λειτουργίας ενός ταξί ανέρχεται σε **€85**.

Φορολογικές προτάσεις από τις συνεντεύξεις των οδηγών-ιδιοκτητών ταξί

- Αύξηση του αφορολόγητου ορίου για τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, στις **12.000€**
- Αναπροσαρμογή της προκαθορισμένης τιμής για την διαδρομή αεροδρόμιο Αθηνών – Κέντρο πόλης κατά **5€** στην απλή και νυχτερινή διαδρομή
- Μείωση του ΦΠΑ στα καύσιμα και τις επιβατικές μεταφορές
- Μείωση Ειδικού Φόρου καυσίμου για τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές ΤΑΞΙ.
- Επαναφορά της διάταξης για το Δώρο Χριστουγέννων όπως ίσχυε στο παρελθόν
- Επιδοτήσεις για την αγορά όλων των ταξί αντιρρυπαντικής τεχνολογίας πέραν των ηλεκτρικών αυτοκινήτων
- Μεγαλύτερη επιδότηση για τα ηλεκτρικά ταξί, δεδομένου ότι η πολιτεία έχει θεσμοθετήσει την εισαγωγή των ταξί με μηδενικούς ρύπους από το 2026 και δεν δείχνει εφικτό το σενάριο από τους ιδιοκτήτες

Χρηματοδοτικό πρόγραμμα: ΠΡΑΣΙΝΑ ΤΑΞΙ

- Ύψος ενισχύσεων προγράμματος επιδότησης επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσεως (Ε.Δ.Χ.)
- Για αμιγώς ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ οχήματα ΤΑΞΙ (BEV) το οικολογικό bonus ανέρχεται σε ποσοστό 40% επί της Λ.Τ.Π.Φ. με μέγιστο ποσό 17.500 €.
- Η υποχρεωτική απόσυρση Ε.Δ.Χ. οχήματος ΤΑΞΙ επιβραβεύεται με ποσό ίσο 5.000€.
- Η αγορά «έξυπνου» φορτιστή επιδοτείται με ποσό 500 €.
- Η ενδεικτική λιανική τιμή με Φ.Π.Α. και τέλος ταξινόμησης ενός ηλεκτρικού ταξί ανέρχεται στα 44.000-55.000€. Το μέγιστο ποσό επιδότησης έχει όριο τις 17.500€ για όχημα αξίας μέχρι 43.750€. Μετά από δυο χρόνια πανδημίας οι οδηγοί δηλώνουν ότι δεν διαθέτουν επαρκή κεφάλαια για την αντικατάσταση των οχημάτων τους σε ηλεκτρικά και καταγράφεται έντονος προβληματισμός για την αυτονομία των οχημάτων και τις δυσκολίες φόρτισης εντός του ωραρίου εργασίας.

Δυνητικό χρηματοδοτικό προγράμματα στο «Ψηφιακός Μετασχηματισμός ΜμΕ»

- Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» ΕΣΠΑ 2021-2027, προϋπολογισμού 300.000.000 ευρώ
- **Στόχος:** η αντιμετώπιση της υστέρησης των ταξί στην υιοθέτηση και ενσωμάτωση των σύγχρονων ψηφιακών τεχνολογιών στη δραστηριότητα τους / να καλύπτει στοχευμένες ανάγκες ανάλογα με την υφιστάμενη ψηφιακή και τεχνολογική ωριμότητά τους, αλλά και τις διαφορετικές επενδυτικές ανάγκες τους.
- **Δράση 1** – Βασικός Ψηφιακός Μετασχηματισμός: για ταξί, που δεν έχουν ακόμα ενσωματώσει σημαντικές τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών (ΤΠΕ) στην λειτουργία τους και στοχεύουν στην κάλυψη βασικών ελλείψεων σε εφαρμογές και εξοπλισμό.
- **Δράση 2** – Προηγμένος Ψηφιακός Μετασχηματισμός: για ταξί, που στοχεύουν στη διεύρυνση της ψηφιακής και τεχνολογικής ωριμότητας με ολοκληρωμένες επενδύσεις σε νέες ΤΠΕ που θα αναβαθμίσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Προτάσεις

Ενίσχυση της προστιθέμενης αξίας των υπηρεσιών και της πιστότητας των πελατών

- Όταν αυξάνεται το κόμιστρο, οι πελάτες δέχονται να πληρώσουν περισσότερα εάν αυξηθεί αντίστοιχα και η αξία της υπηρεσίας. Αντιθέτως δεν επιθυμούν να καλύψουν τον πληθωρισμό και την αύξηση των τιμών των καυσίμων. Από την άλλη πλευρά, το αυξημένο κόστος της αξίας μιας επιπλέον υπηρεσίας δεν συνδέεται πάντα με το οικονομικό κόστος. Η γνώση ξένων γλωσσών, η ικανότητα ενημέρωσης των πελατών για διάφορες πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή, οι εγγυημένες ώρες άφιξης σε ραντεβού ή/και οι αναβαθμίσεις στην κατηγορία του αυτοκινήτου είναι μερικά τέτοια παραδείγματα.
- Η καλλιέργεια της φήμης ώστε να γίνει το όνομα και το ταξί ενός επαγγελματία αγαπητό και επιθυμητό από τους πελάτες του είναι ένας τρόπος αύξησης του τζίρου.
- Η ενίσχυση υπηρεσιών σε κατηγορίες ειδικού ενδιαφέροντος και ειδικού σκοπού πχ: μαθητές / φοιτητές, μετακινήσεις για διασκέδαση, μετακινήσεις ηλικιωμένων για ιατρικές υπηρεσίες

Διατοπικές μετακινήσεις με ταξί

- Τα ταξί δεν λειτουργούν ως αντίπαλοι της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά επεκτείνουν τη δυνατότητα της, συνδέοντας το πρώτο και το τελευταίο «χιλιόμετρο» της ανάγκης μεταφοράς ενός πελάτη.
- Η μετακίνηση με ταξί είναι πιο άνετη και βολική από ένα εξ ολοκλήρου μέσο μαζικής μεταφοράς που δύσκολα φτάνει στην πόρτα του πελάτη.
- Η μετακίνηση με το ταξί είναι συχνά ταχύτερη από την μετακίνηση που πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου με αυτοκίνητο ΙΧ αν συνυπολογιστεί ο χρόνος εύρεσης θέσης στάθμευσης στον προορισμό και η δαπάνη που ενδεχομένως συνδέεται.