

ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ ΣΤΟΛΟΥ & ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 2026

ΕΘΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΛΩΝ

2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

3 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΜΕΙΓΜΑ

4 ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

5 ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

6 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

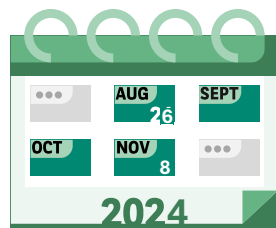


8.061

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΜΕ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ ΛΗΨΗΣ
ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥΣ
ΣΤΟΛΟΥΣ

20-ΛΕΠΤΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ



ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

Το άθροισμα των ποσοστών σε ορισμένα γραφήματα ενδέχεται να μην ισούται ακριβώς με 100%, λόγω στρογγυλοποίησης.

ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

1



Ποιές βραχυπρόθεσμες τάσεις
διαμορφώνουν την αγορά;

2



Τι είδους οχήματα αναμένεται να
επιλέξει η αγορά τα επόμενα τρία
χρόνια;

3



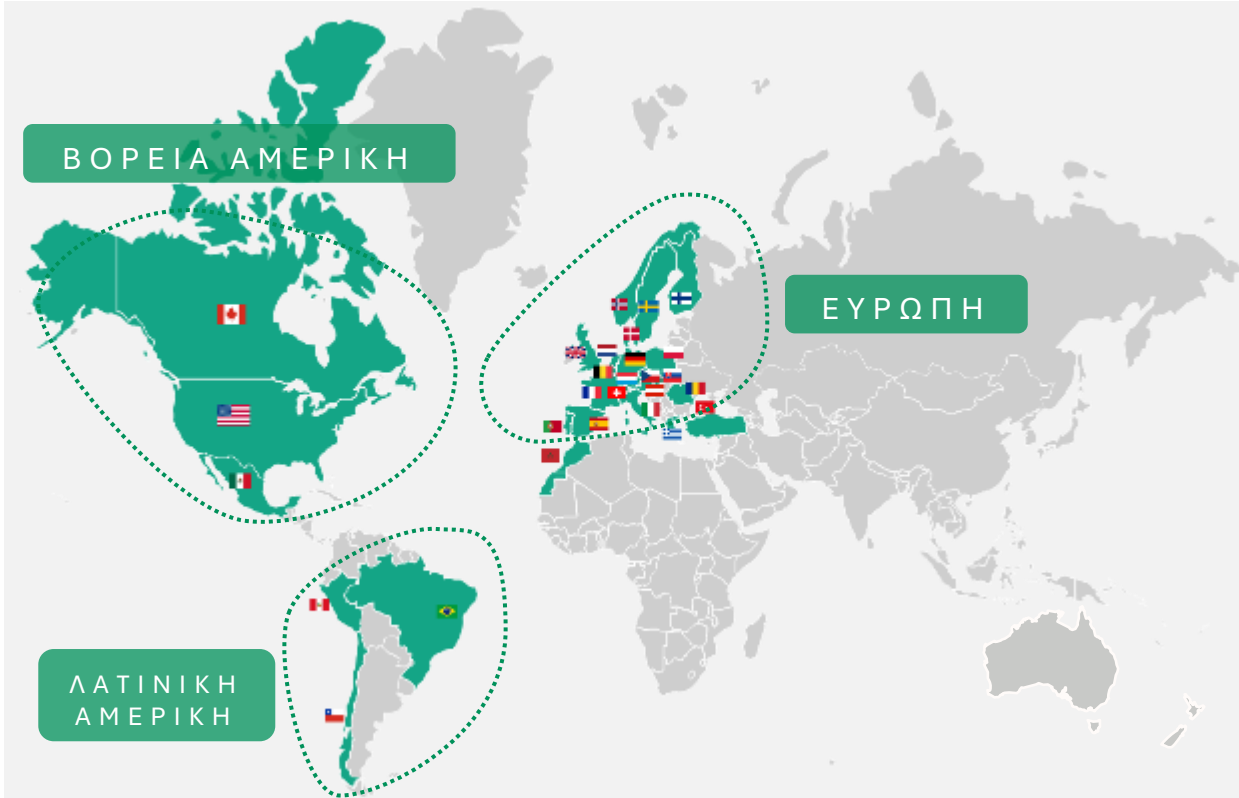
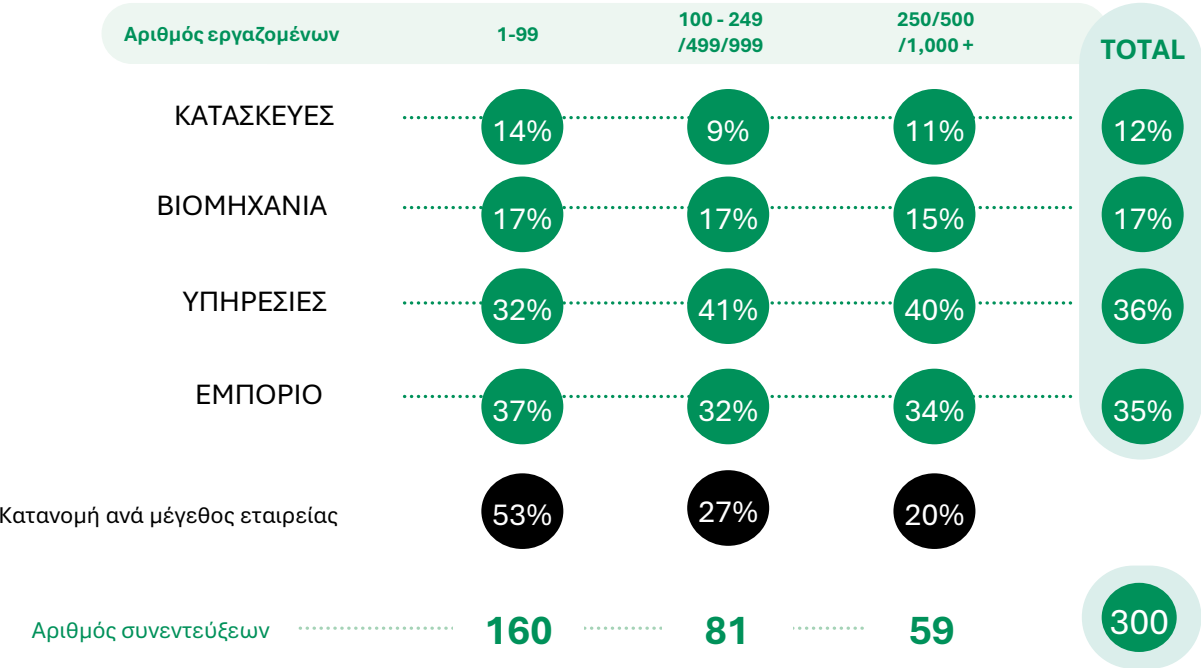
Πώς επηρεάζουν οι εναλλακτικοί
τρόποι μετακίνησης την εταιρική
κινητικότητα;

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΑΔΟ

28 ΧΩΡΕΣ – 3 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΒΑΣΕΙΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ



ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
& ΤΟΜΕΑΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ



Μαρόκο και Τουρκία: σε σύγκριση με την Ευρωπαϊκή βάση

ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΑΡΑ ΤΗ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΠΛΕΙΟΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΤΗΝ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΤΟΥΣ.

Το **92%** εκτιμά ότι ο στόλος του θα παραμείνει σταθερός ή θα αυξηθεί την επόμενη τριετία, με το 44% να αναμένει αύξηση — ποσοστό πολύ υψηλότερο από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο, με την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας να αποτελεί βασικό παράγοντα

Το **68%** χρησιμοποιεί και μεταχειρισμένα οχήματα στον στόλο του, περισσότερο στα ελαφρά επαγγελματικά (LCV) απ' ό,τι στα επιβατικά, κυρίως ως οχήματα κοινής χρήσης (pool cars), αλλά και ως εταιρικά αυτοκίνητα για στελέχη



ΙΣΧΥΡΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το **49%** των εταιρειών εξετάζει είτε να υιοθετήσει τη λειτουργική μίσθωση είτε να αυξήσει τη χρήση της τα επόμενα 3 χρόνια, (ποσοστό σταθερό σε σχέση με το 2024)

Το **23%** δηλώνει ότι σήμερα χρησιμοποιεί τη λειτουργική μίσθωση ως κύρια μέθοδο χρηματοδότησης



ΣΤΑΘΕΡΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ, ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΜΕΣΟ ΟΡΟ

Το **62%** των εταιρειών έχει ήδη εφαρμόσει τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης ή εξετάζει το ενδεχόμενο να το πράξει για τους στόλους επιβατικών αυτοκινήτων, (με το 42% να χρησιμοποιεί ήδη ηλεκτροκίνητα οχήματα).

Το **73%** θεωρεί την έλλειψη υποδομών φόρτισης ως το κύριο εμπόδιο στην υιοθέτηση αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων (BEV) ως επιβατικά ενώ το **87%** διαθέτει ήδη ή σχεδιάζει να εφαρμόσει μια στρατηγική φόρτισης



ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ, ΣΤΑΘΕΡΗ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ, ΑΛΛΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗΣ

Το **37%** έχει υιοθετήσει εργαλεία τηλεματικής (για επιβατικά, ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ή και για τα δύο), ποσοστό σταθερό και αντίστοιχο με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Το **49%** όσων διαθέτουν τον σχετικό εξοπλισμό χρησιμοποιεί ή εξετάζει να χρησιμοποιήσει δεδομένα τηλεματικής, όμως μόνο το 15% τα αξιοποιεί ήδη.



ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ, Η ΟΠΟΙΑ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΚΕ

Το **39%** έχει ήδη εφαρμόσει ή εξετάζει να εφαρμόσει το car sharing, επιβεβαιώνοντας ότι αποτελεί μία από τις πιο ελκυστικές λύσεις κινητικότητας για τις επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

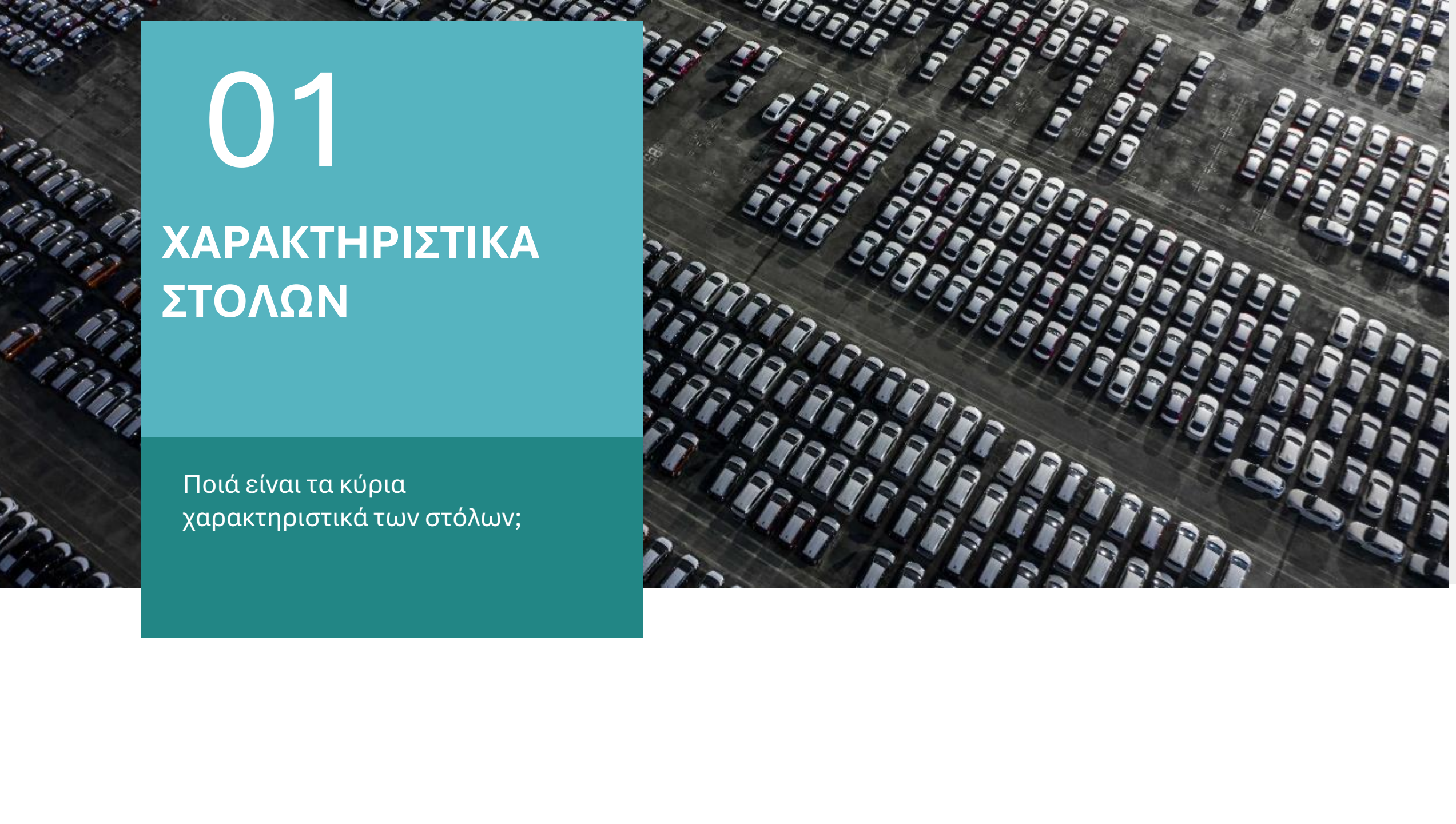
Το **48%** έως **51%** θεωρεί την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ) βασικό κίνητρο για την υιοθέτηση λύσεων και πολιτικών κινητικότητας.



ΙΣΧΥΡΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ, ΟΜΩΣ Ο ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Το **22%** έχει ήδη θέσει συγκεκριμένους στόχους απανθρακοποίησης, με το 28% να εξετάζει σήμερα τη θέσπιση αντίστοιχων στόχων, ποσοστό σημαντικά υψηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Το **29%** θεωρεί την υιοθέτηση τεχνολογιών εναλλακτικών πηγών ενέργειας μία από τις βασικές προκλήσεις για την επόμενη τριετία, ενώ ακολουθούν ο περιορισμός της αύξησης του Συνολικού Κόστους Ιδιοκτησίας (TCO*) (25%) και η προώθηση πιο υπεύθυνης οδήγησης (25%)



01

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΛΩΝ

Ποιά είναι τα κύρια
χαρακτηριστικά των στόλων;

Για το 2025, η πλειονότητα των Ελληνικών εταιρειών παραμένει αισιόδοξη για το μέλλον του στόλου της.

Το **92%** των εταιρειών εκτιμά ότι ο στόλος του θα παραμείνει σταθερός ή θα αυξηθεί την επόμενη τριετία (τάση σχετικά σταθερή τα τελευταία δύο χρόνια και αντίστοιχη με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο), με το **44%** να αναμένει αύξηση (ποσοστό σημαντικά υψηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο του 24%), γεγονός που καταδεικνύει υψηλό επίπεδο εμπιστοσύνης.

Η τάση αυτή είναι κοινή στους διαφορετικούς τύπους οχημάτων (επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά – LCV), ωστόσο οι μεγάλες εταιρείες εμφανίζονται πιο αισιόδοξες φέτος, ιδιαίτερα όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Η αύξηση του στόλου παραμένει κυρίως συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας

Το **72%** των Ελληνικών εταιρειών που αναμένουν αύξηση του στόλου τους αναφέρει την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας ως τον κύριο λόγο, ακολουθώντας την Ευρωπαϊκή τάση.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό (**51%**) παραμένουν σημαντικός παράγοντας για την αύξηση του στόλου, ελαφρώς πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο. Ακολουθούν τα σχέδια για οχήματα κοινής χρήσης (**33%**) και η παραχώρηση εταιρικών αυτοκινήτων σε εργαζομένους που στο παρελθόν δεν δικαιούνταν εταιρικό αυτοκίνητο (**26%**).

Η Ελλάδα παραμένει σημαντικά πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο στη χρήση μεταχειρισμένων οχημάτων

Το **68%** των Ελληνικών εταιρειών χρησιμοποιεί ήδη μεταχειρισμένα οχήματα στον στόλο του (έναντι 39% σε Ευρωπαϊκό επίπεδο), ενώ ένα επιπλέον **25%** εξετάζει το ενδεχόμενο να το πράξει την επόμενη τριετία.

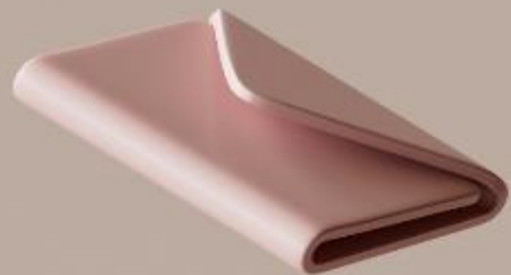
Η τάση αυτή είναι ελαφρώς εντονότερη στις μεσαίες επιχειρήσεις, ενώ η διείσδυση των μεταχειρισμένων οχημάτων είναι πολύ υψηλότερη στα ελαφρά επαγγελματικά (LCV – 51%) από ό,τι στα επιβατικά αυτοκίνητα (34%), γεγονός που αποτελεί ελληνική ιδιαιτερότητα σε σύγκριση με άλλες αγορές.

Τα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται κυρίως ως οχήματα κοινής χρήσης (pool cars – 64%), αλλά και ως εταιρικά αυτοκίνητα για εργαζομένους (49%), ένα χαρακτηριστικό που επίσης συναντάται περισσότερο στην Ελληνική αγορά.

02

ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Πώς χρηματοδοτούν οι εταιρείες
τους στόλους τους;



Η Λειτουργική μίσθωση (Operational/Full-service leasing) παραμένει μπροστά από τη χρηματοδοτική μίσθωση (Financial leasing) ως κύρια μέθοδος χρηματοδότησης για τις Ελληνικές εταιρείες

Το **23%** χρησιμοποιεί τη Λειτουργική μίσθωση ως κύρια μέθοδο χρηματοδότησης του στόλου του (ακολουθώντας ελαφρώς πτωτική τάση από το 2023). Το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο από την απευθείας αγορά (48%, αυξημένο κατά 10 μονάδες σε σχέση με το 2023), αλλά υψηλότερο από τη χρηματοδοτική μίσθωση (17%, μειωμένο κατά 6 μονάδες σε σχέση με το 2023).

Το ποσοστό διείσδυσης της Λειτουργικής μίσθωσης παραμένει ελαφρώς χαμηλότερο από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (27%), αλλά παραμένει σε σχετικά σταθερά επίπεδα ανεξάρτητα από το μέγεθος της επιχείρησης. Εξακολουθεί, ωστόσο, να χρησιμοποιείται περισσότερο για επιβατικά αυτοκίνητα (26%) σε σχέση με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα -LCVs (19%).

Οι προοπτικές ανάπτυξης της Λειτουργικής μίσθωσης παραμένουν ισχυρές σε όλα τα μεγέθη επιχειρήσεων

Το **49%** των ελληνικών εταιρειών εξετάζει είτε την εισαγωγή της μίσθωσης πλήρους εξυπηρέτησης (full-service leasing) είτε την επέκτασή της (ποσοστό σταθερό σε σχέση με το 2024), υπερβαίνοντας τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (36%).

Οι μεγάλες επιχειρήσεις εμφανίζονται ελαφρώς πιο πιθανό να υιοθετήσουν ή να επεκτείνουν τη μίσθωση πλήρους εξυπηρέτησης σε σύγκριση με τις μικρότερες επιχειρήσεις.

Η επιλογή παρόχου Λειτουργικής μίσθωσης καθορίζεται κυρίως από την ανταγωνιστικότητα και την εξυπηρέτηση

Το **88%** των εταιρειών θεωρεί την ανταγωνιστικότητα ένα από τα βασικά κριτήρια επιλογής, ενώ ακολουθούν η εξυπηρέτηση (82%), η φήμη (79%) και η εξειδικευμένη συμβουλευτική υποστήριξη (75%). Η ψηφιακή ετοιμότητα (54%) εξακολουθεί να αποτελεί πιο δευτερεύον κριτήριο.

03

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΜΕΙΓΜΑ

Ποιές ενεργειακές
τεχνολογίες
χρησιμοποιούνται; Ποιές
αλλαγές αναμένονται στο
εγγύς μέλλον;



Ο εξηλεκτρισμός των στόλων επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα εξακολουθεί να υπολείπεται του Ευρωπαϊκού μέσου όρου

Για το 2025, το **42%** των ελληνικών εταιρειών έχει εντάξει στον στόλο του τουλάχιστον μία τεχνολογία ηλεκτροκίνησης (HEV, PHEV ή 100% BEV) για επιβατικά αυτοκίνητα. Δεν καταγράφεται επιτάχυνση σε σχέση με το 2024 και το ποσοστό παραμένει χαμηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (56%). Συνυπολογίζοντας και τις εταιρείες που εξετάζουν την υιοθέτηση τέτοιων τεχνολογιών την επόμενη τριετία, το ποσοστό ανέρχεται στο 62% στην Ελλάδα.

Οι τεχνολογίες HEV και PHEV παραμένουν οι επικρατέστερες τεχνολογίες για τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό των στόλων επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα

Με ποσοστό διείσδυσης **23%** και **22%** αντίστοιχα, τα HEV (υβριδικά) και PHEV (plug-in υβριδικά) διατηρούν το προβάδισμα στους Ελληνικούς στόλους. Αντίθετα, τα BEV (αμιγώς ηλεκτρικά) υποχωρούν (στο **8%**, μείωση κατά 6 μονάδες) για το 2025, ακολουθώντας την Ευρωπαϊκή τάση.

Η συμμόρφωση με την πολιτική ΕΚΕ και οι περιβαλλοντικοί παράγοντες έχουν πλέον σχεδόν την ίδια βαρύτητα με τα οικονομικά κίνητρα για τον εξηλεκτρισμό των στόλων επιβατικών αυτοκινήτων

Το **45%** των Ελληνικών εταιρειών αναφέρει τη συμμόρφωση με την πολιτική Εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) ως ένα από τα βασικά κίνητρα για τον εξηλεκτρισμό του στόλου του. Το ποσοστό αυτό παρουσιάζει σημαντική αύξηση σε σχέση με το 2024, υπερβαίνει κατά πολύ τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (29%) και βρίσκεται πλέον στα ίδια επίπεδα με τη Μείωση των δαπανών καυσίμου (45%), το χαμηλότερο TCO* (44%) και τον μικρότερο περιβαλλοντικό αντίκτυπο (43%). Η βελτίωση της εταιρικής εικόνας και τα φορολογικά οφέλη ακολουθούν (με 35%).

Η μετάβαση στα ηλεκτροκίνητα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (LCV) παραμένει πιο δύσκολη

Αν και η ένταξη τεχνολογιών εναλλακτικών πηγών ενέργειας στους στόλους LCV παραμένει σταθερή την τελευταία διετία (**3%** για το 2025), το συνολικό ποσοστό της τρέχουσας χρήσης και της πρόθεσης για την επόμενη τριετία υποχωρεί (18%), ιδιαίτερα στις Μεσαίες επιχειρήσεις.

Αυτή η πτωτική αυτή τάση είναι αρκετά ευθυγραμμισμένη τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (26%), παρόλο που η Ελλάδα παραμένει πίσω όσον αφορά την υιοθέτηση.

Ουσιαστικά, τόσο η υιοθέτηση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων (BEV) (3%) όσο και το ποσοστό των εταιρειών που εξετάζουν την υιοθέτησή τους (15%) παραμένουν σταθερά, σε χαμηλά επίπεδα.

Συνολικά, το κυριότερο εμπόδιο για τον ευρύτερο εξηλεκτρισμό των στόλων παραμένει η πρόσβαση σε υποδομές φόρτισης

Το **73%-75%** των Ελληνικών εταιρειών αναφέρει τους περιορισμούς στη διαθεσιμότητα σημείων φόρτισης ως εμπόδιο για τη χρήση ηλεκτρικών επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV).

Το ποσοστό αυτό είναι ακόμη υψηλότερο από τον αντίστοιχο Ευρωπαϊκό μέσο όρο (66%/64%).

Κατά συνέπεια, η ανάπτυξη υποδομών φόρτισης τόσο στις εταιρικές εγκαταστάσεις όσο και στις οικίες των εργαζομένων αποτελεί προτεραιότητα στη στρατηγική των επιχειρήσεων

Το **87%** των εταιρειών εφαρμόζει ήδη ή σχεδιάζει να θεσπίσει πολιτική φόρτισης, ποσοστό αντίστοιχο με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Παραδόξως, οι Μεγάλες επιχειρήσεις (75%) εμφανίζονται πιο επιφυλακτικές σε σχέση με τις μικρότερες, τηρώντας στάση αναμονής.

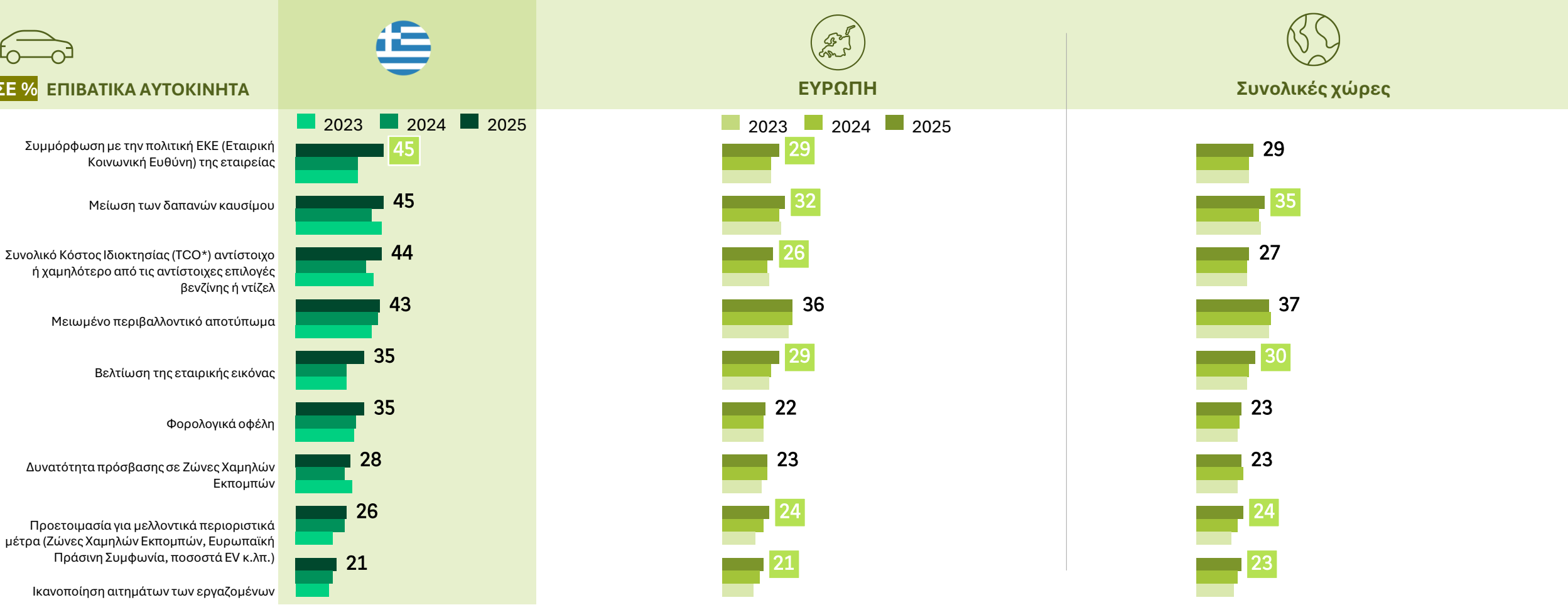
Η φόρτιση στις εταιρικές εγκαταστάσεις αποτελεί τρέχουσα ή μελλοντική στρατηγική για το **52%** των εταιρειών. Από αυτές, το 52% έχει ήδη εγκαταστήσει ή εξετάζει την εγκατάσταση σημείων φόρτισης εντός των επόμενων 12 μηνών, ενώ το 63% χρεώνει ή σχεδιάζει να χρεώνει τους εργαζομένους για το κόστος φόρτισης.

Η οικιακή φόρτιση περιλαμβάνεται στη στρατηγική του **43%** των εταιρειών, εκ των οποίων το 44% υποστηρίζει ή σχεδιάζει να υποστηρίξει την εγκατάσταση οικιακού φορτιστή (wallbox). Παράλληλα, το 98% καλύπτει ή σχεδιάζει να καλύψει τουλάχιστον μέρος του κόστους του εξοπλισμού και της εγκατάστασης, ενώ το 56% αποζημιώνει ή σχεδιάζει να αποζημιώνει μέρος του κόστους ενέργειας.

Η δημόσια φόρτιση αποτελεί μέρος της στρατηγικής για το **47%** των εταιρειών. Από αυτές, το 48% καλύπτει το κόστος φόρτισης (30% μέσω δήλωσης εξόδων και 18% μέσω καρτών ενέργειας), ενώ το 52% δεν αποζημιώνει το κόστος ενέργειας.

ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΠΩΣ ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ;
Στην Ελλάδα, για το 2025, το 45% των επιχειρήσεων με στόλο επιβατικών αυτοκινήτων χρησιμοποιεί ήδη τεχνολογίες εναλλακτικών πηγών ενέργειας ή εξετάζει την ενσωμάτωσή τους, προκειμένου να συμμορφώνεται με την πολιτική ΕΚΕ (Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη) της εταιρείας.

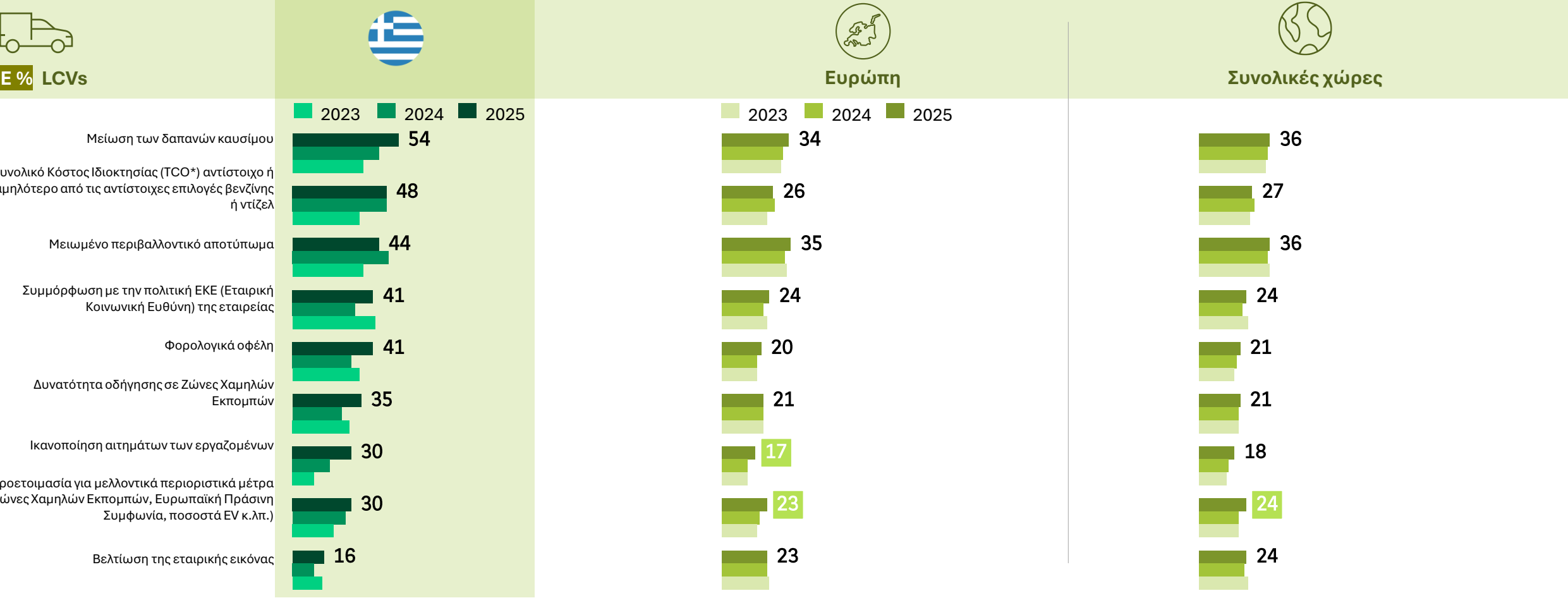


ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΛΑΦΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (LCV)

ΠΩΣ ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ;

Στην Ελλάδα, το 2025, το 54% των επιχειρήσεων που διαθέτουν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιεί ήδη τεχνολογίες εναλλακτικών πηγών ενέργειας ή εξετάζει το ενδεχόμενο να τις υιοθετήσει, προκειμένου να μειώσει τις δαπάνες καυσίμου.



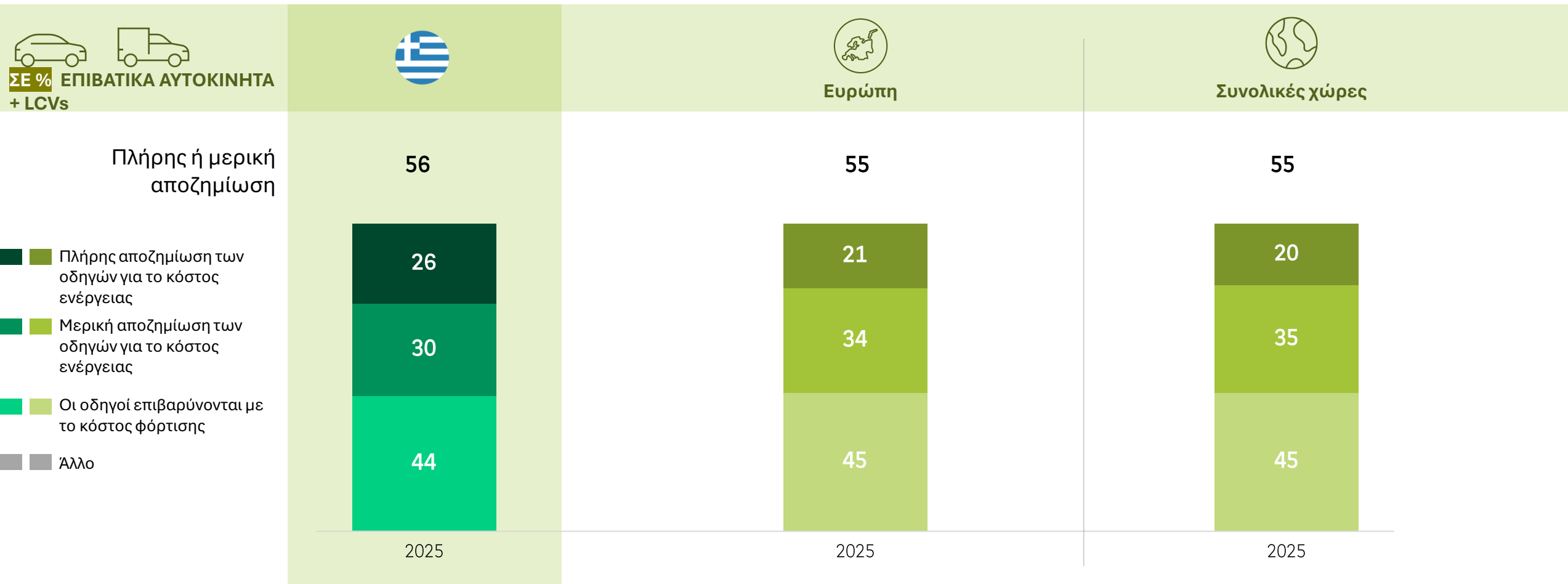
E28A. Γιατί έχετε ήδη υιοθετήσει ή εξετάζετε την υιοθέτηση αυτών των τεχνολογιών εναλλακτικών πηγών ενέργειας;
Δείγμα έρευνας: Εταιρείες που χρησιμοποιούν ήδη ή εξετάζουν την υιοθέτηση τεχνολογιών εναλλακτικών πηγών ενέργειας για LCV

Χ% Σημαντικά **υψηλότερο** / **χαμηλότερο** σε σχέση με την προηγούμενη έρευνα

*Total cost of Ownership= Συνολικό Κόστος Ιδιοκτησίας

ΠΩΣ ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ;

Στην Ελλάδα, για το 2025, το 26% των εταιρειών αυτών αποζημιώνει πλήρως τους οδηγούς για το κόστος ενέργειας ή σχεδιάζει να το κάνει πράξη.



E36. Πώς διαχειρίζεστε ή σχεδιάζετε να διαχειριστείτε το κόστος ενέργειας της οικιακής φόρτισης για τους οδηγούς εταιρικών αυτοκινήτων;
Δείγμα έρευνας: Εταιρείες που υποστηρίζουν ήδη ή εξετάζουν την εγκατάσταση οικιακών σημείων φόρτισης.

04

ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Ποιές είναι οι εφαρμογές στους τομείς των συνδεδεμένων οχημάτων, των λύσεων διαχείρισης δεδομένων και του εξοπλισμού οδικής ασφάλειας;



Οι Ελληνικοί στόλοι συνεχίζουν να χρησιμοποιούν την τηλεματική χωρίς σημαντική μεταβολή το 2025, σε επίπεδα αντίστοιχα με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο

Το **37%** των εταιρειών έχει εντάξει συνδεδεμένα οχήματα στον στόλο του, έναντι 38% του Ευρωπαϊκού μέσου όρου.

Το 21% διαθέτει συνδεδεμένα επιβατικά αυτοκίνητα και το 24% συνδεδεμένα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (LCVs). Και τα δύο ποσοστά παραμένουν σταθερά σε σύγκριση με το 2024, ενώ οι μεγάλες επιχειρήσεις φαίνεται να διαθέτουν ελαφρώς περισσότερα συνδεδεμένα οχήματα.

Ωστόσο, όπως και πέρυσι, η διαθεσιμότητα εξοπλισμού τηλεματικής δεν μεταφράζεται σε αντίστοιχη αξιοποίηση των δεδομένων, αφήνοντας σημαντικά περιθώρια περαιτέρω αξιοποίησης.

Μόνο το **15%** των εταιρειών που διαθέτουν τον εξοπλισμό αναφέρει ότι χρησιμοποιεί δεδομένα Τηλεματικής, ποσοστό στα ίδια επίπεδα με πέρυσι και αντίστοιχο με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Παράλληλα, το ενδιαφέρον για την αξιοποίηση αυτών των δεδομένων είναι υψηλό, με το **49%** των εταιρειών να εξετάζει τη χρήση τους στο εγγύς μέλλον.

05

ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Ποιές είναι οι προοπτικές
όσον αφορά τις πολιτικές και
τις λύσεις κινητικότητας;



Ισχυρή δέσμευση των ελληνικών εταιρειών για την κινητικότητα των εργαζομένων το 2025

Το **78%** των Ελληνικών εταιρειών έχει θεσπίσει τουλάχιστον μία πολιτική κινητικότητας ή εξετάζει την εφαρμογή της, ενώ το **63%** έχει υιοθετήσει ή εξετάζει τουλάχιστον μία λύση κινητικότητας.

Οι Ελληνικές εταιρείες βρίσκονται σε επίπεδα αντίστοιχα με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο, τόσο ως προς τις πολιτικές (78% έναντι 77%) όσο και ως προς τις λύσεις (63% έναντι 58%).

Τρεις πολιτικές και λύσεις κινητικότητας ξεχωρίζουν: κοινή χρήση αυτοκινήτων (car sharing), κάλυψη κόστους των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) και προϋπολογισμός κινητικότητας (mobility budget).

39% των Ελληνικών εταιρειών προσφέρει ήδη ή εξετάζει την κοινή χρήση αυτοκινήτων (car sharing), το **36%** καλύπτει ή σχεδιάζει να καλύψει το κόστος μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM), ενώ το **34%** παρέχει ή σχεδιάζει να θεσπίσει προϋπολογισμό κινητικότητας.

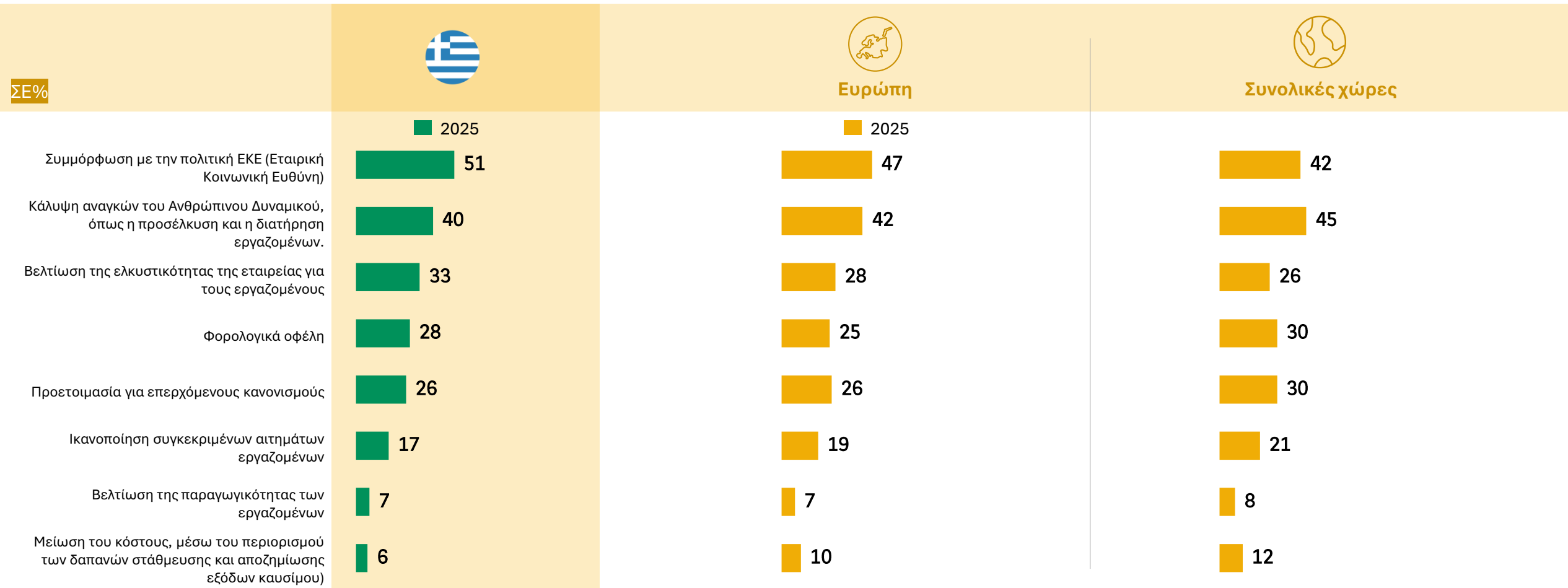
Η πολιτικές ΕΚΕ, οι ανάγκες που σχετίζονται με το Ανθρώπινο Δυναμικό (HR) και η ελκυστικότητα της εταιρείας είναι οι βασικοί παράγοντες για την υιοθέτηση πολιτικών και λύσεων κινητικότητας

Αναλυτικότερα, η συμμόρφωση με την πολιτική ΕΚΕ αναφέρεται συχνότερα ως βασικός παράγοντας (**48%** για τις πολιτικές και **51%** για τις λύσεις κινητικότητας), ενώ ακολουθούν οι ανάγκες του Ανθρώπινου Δυναμικού (**35% - 40 %**) και η βελτίωση της ελκυστικότητας της εταιρείας για τους εργαζομένους (**38% - 33%**).

Τέλος, οι προοπτικές για την τηλεργασία παραμένουν σταθερές, με το 22% των εταιρειών να δηλώνει ότι είναι έτοιμο να την εφαρμόσει ή να την επεκτείνει για τους εργαζομένους τους.

ΠΩΣ ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ;

Στην Ελλάδα, για το 2025, το 51% των εταιρειών αναφέρει ως κύριο λόγο για την υιοθέτηση λύσεων κινητικότητας τη συμμόρφωση με την πολιτική ΕΚΕ (Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη).



MM16. Για ποιους λόγους η εταιρεία σας έχει υιοθετήσει ή σκοπεύει να υιοθετήσει αυτές τις λύσεις κινητικότητας;
Δείγμα έρευνας: Εταιρείες που χρησιμοποιούν ή εξετάζουν την υιοθέτηση τουλάχιστον μίας λύσης κινητικότητας.

6

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Ποιές είναι οι προκλήσεις για
τη διαχείριση στόλων τα
επόμενα χρόνια;



Οι Ελληνικές επιχειρήσεις δείχνουν ισχυρή δέσμευση στις στρατηγικές απανθρακοποίησης

Το 22% έχει ήδη θέσει συγκεκριμένους στόχους απανθρακοποίησης, ενώ το 28% εξετάζει τώρα τη θέσπιση αντίστοιχων στόχων, γεγονός που δείχνει ότι η απανθρακοποίηση αποτελεί ολοένα και πιο σημαντική προτεραιότητα για τις επιχειρήσεις. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά υψηλότερο από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (13%). Οι Μεσαίες επιχειρήσεις (29%) φαίνεται να βρίσκονται σε πιο προχωρημένο στάδιο σε σχέση με τις Μεγάλες (22%) και τις Μικρές επιχειρήσεις (19%).

Η κινητικότητα των εργαζομένων έχει επίσης σημαντικό ρόλο σε αυτές τις στρατηγικές: μεταξύ των εταιρειών που έχουν θέσει στόχους απανθρακοποίησης, το 18% θεωρεί ότι αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την επίτευξή τους, ενώ το 46% θεωρεί ότι έχει μέτρια συμβολή.

Όσον αφορά τις μελλοντικές προκλήσεις των στόλων, ο εξηλεκτρισμός παραμένει βασική προτεραιότητα, ενώ τα περιοριστικά μέτρα για τους κινητήρες εσωτερικής καύσης (ICE) φαίνεται να προκαλούν λιγότερη ανησυχία

Η υιοθέτηση τεχνολογιών εναλλακτικών πηγών ενέργειας (29%) παραμένει η σημαντικότερη πρόκληση. Ακολουθούν ο περιορισμός της αύξησης του TCO* (25%) και η προώθηση πιο υπεύθυνης οδήγησης (25%), ενώ η προσαρμογή στα περιοριστικά μέτρα για οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης (ICE) (24%) φαίνεται να απασχολεί λιγότερο τις εταιρείες σε σχέση με το 2024. Οι υπόλοιπες προκλήσεις παραμένουν σε παρόμοια και σχετικά σταθερά επίπεδα σε σχέση με το προηγούμενο έτος, με εξαίρεση την προσαρμογή στα νέα μοντέλα εργασίας (19%), η οποία επίσης δεν φαίνεται να αποτελεί μείζον θέμα.

*Total cost of Ownership= Συνολικό Κόστος Ιδιοκτησίας

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ

Arval Ελλάς Μονοπρόσωπη Α.Ε. – Λ. Κύμης 9 & Σενέκα 10, 14564 Κηφισιά,
2108772700, ΑΦΜ 094501851 ΚΕ.ΦΟ.Δ.Ε Αττικής, www.arval.gr
αρ.ΓΕΜΗ 002815801000, ΜΗΤ.Ε 0259Ε81000792401

