



Νοέμβριος 2020

Κλαδική Μελέτη Σχολές Οδηγών

- Σκοπός της Μελέτης
- Μεθοδολογία
- Γενικά Πληροφοριακά Στοιχεία του Κλάδου
- Ζήτηση
- Προσφορά
- Αποτελέσματα Έρευνας ICAP
- Η Αγορά των Σχολών Οδηγών
- Στοιχεία Ευρωπαϊκής και Διεθνούς Αγοράς
- Συμπεράσματα - Τάσεις και Προοπτικές – Προβλήματα - Δράσεις



Σκοπός της Μελέτης

Σκοπός της μελέτης είναι η παρουσίαση της κατάστασης και των συνθηκών που επικρατούν στον κλάδο των **Σχολών Οδηγών** σε επίπεδο αγοράς, προσφοράς, ζήτησης και μελλοντικής του εξέλιξης.

- **Συλλογή και προκαταρκτική επεξεργασία** στοιχείων που προέρχονται από **δευτερογενείς πηγές πληροφόρησης**.



- Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από την ΕΛΣΤΑΤ, Υπουργείο Μεταφορών & Υποδομών, την Eurostat, κλπ.

- **Εντοπισμός** των σχολών οδηγών που είναι καταχωρημένες στη βάση δεδομένων της **ICAP DATA BANK** με σκοπό την **χρηματοοικονομική τους ανάλυση**.



- **Σύνταξη του ερωτηματολογίου** σε συνεργασία με το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών.
- **Συλλογή στοιχείων από τις επιχειρήσεις του κλάδου** μέσω τηλεφωνικών συνεντεύξεων και με αποστολή ερωτηματολογίου μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας **surveygizmo**.
- **Αποστολή** του διαδικτυακού συνδέσμου για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου μέσω **email** σε περίπου 880 σχολές οδηγών.



surveygizmo

- **Τελική επεξεργασία** όλων των δεδομένων τόσο αυτών που προέρχονται από πρωτογενείς, όσο και από δευτερογενείς πηγές πληροφόρησης.
- **Σύνταξη – συγγραφή της μελέτης** σύμφωνα με τον σχεδιασμό της δομής των περιεχομένων που συμφωνήθηκε με το **Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών**.



- **Σχολή οδηγών** υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (και κατ' επέκταση υποκατάστημα σχολής οδηγών), είναι ο κατάλληλα διαμορφωμένος και εξοπλισμένος χώρος τον οποίο χρησιμοποιεί ο εκπαιδευτής για τις επαγγελματικές του ανάγκες στα πλαίσια της πρακτικής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών οχημάτων.
- **Έργο του εκπαιδευτή** υποψηφίων οδηγών είναι: α) να παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε υποψηφίους οδηγούς αυτοκινήτων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων κάθε κατηγορίας ή υποκατηγορίας, β) να παρίσταται, με εκπαιδευτικό όχημα, κατά την πρακτική εξέταση των υποψηφίων οδηγών που διενεργείται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, γ) να παρέχει πρακτική εκπαίδευση σε κατόχους άδειας οδήγησης αυτοκινήτων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων για τη βελτίωση της ικανότητας οδήγησης.

- Το **Κέντρο Θεωρητικής Εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.)** είναι ο κατάλληλα διαμορφωμένος και εξοπλισμένος χώρος στον οποίο παρέχεται η θεωρητική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών.
- Η **άδεια άσκησης επαγγέλματος** εκπαιδευτή ισχύει σε όλη τη χώρα, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Ο εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών υποχρεούται να ασκεί το επάγγελμα του εκπαιδευτή, αποκλειστικά εντός του νομού όπου βρίσκεται η έδρα της Σχολής ή σε νομό που έχει υποκατάστημα η Σχολή Οδηγών.

85.53

Δραστηριότητες σχολών οδηγών
Περιλαμβάνονται, επίσης, στην τάξη αυτή:
- σχολές αεροπλοΐας, ιστιοπλοΐας, ναυσιπλοΐας, οι οποίες δεν εκδίδουν επαγγελματικά (εμπορικά) πιστοποιητικά και άδειες

85.32

Η τάξη αυτή περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:
- σχολές οδηγών για επαγγελματίες οδηγούς, π.χ. φορτηγών, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων (πούλμαν), σχολές για επαγγελματίες πιλότους.

- **Νόμος 4625/2019:** Ο νόμος 4625/2019 «Ρυθμίσεις του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και άλλες επείγουσες διατάξεις», κατήργησε μεταξύ άλλων σημαντικές διατάξεις του προηγούμενα ψηφισθέντος ν. 4599/2019 περί «Δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις».
- Με τις διατάξεις του νόμου **4599/2019** είχαν επέλθει ριζικές αλλαγές στο μέχρι τότε ισχύον σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψήφιων για την απόκτηση ή ανανέωση του διπλώματος οδήγησης οδηγών (π.χ. διενέργεια πρακτικών εξετάσεων χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή στο όχημα, ασφαλιστική κάλυψη των υποψήφιων οδηγών, υποχρέωση των κατόχων άδειας οδήγησης που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών να δίνουν πρακτικές εξετάσεις οδήγησης για την ανανέωση του διπλώματος κ.ά.).

1

Ο Εκπαιδευτής Οδήγησης πρέπει να έχει την ικανότητα να μεταδώσει τις γνώσεις και την εμπειρία του στον εκπαιδευόμενο υποψήφιο οδηγό για τη σωστή και ασφαλή οδήγηση τηρώντας την ισχύουσα νομοθεσία. Η εξάσκηση βοηθά το νέο οδηγό να νιώσει μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση και να μειώσει τα επίπεδα του άγχους τους όταν βρίσκεται στο δρόμο.

2

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Σύνδεσμο Σχολών Οδηγών (EFA - European Driving Schools Association) το 90% των υποψήφιων οδηγών παρακολουθεί μαθήματα οδήγησης όχι για να μάθει να οδηγεί με ασφάλεια, αλλά για να πάρει το δίπλωμα οδήγησης.

3

Η σωστή οδήγηση μειώνει το κόστος συντήρησης των οχημάτων, το ενεργειακό κόστος αλλά και το κόστος της ασφάλισής του. Βοηθά στην εξοικονόμηση καυσίμου και κατ' επέκταση και χρημάτων.

4

Η σωστή οδηγική συμπεριφορά (κινούμαι με ασφάλεια και σέβομαι τη ζωή των συνανθρώπων μου) μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο οδικών ατυχημάτων.

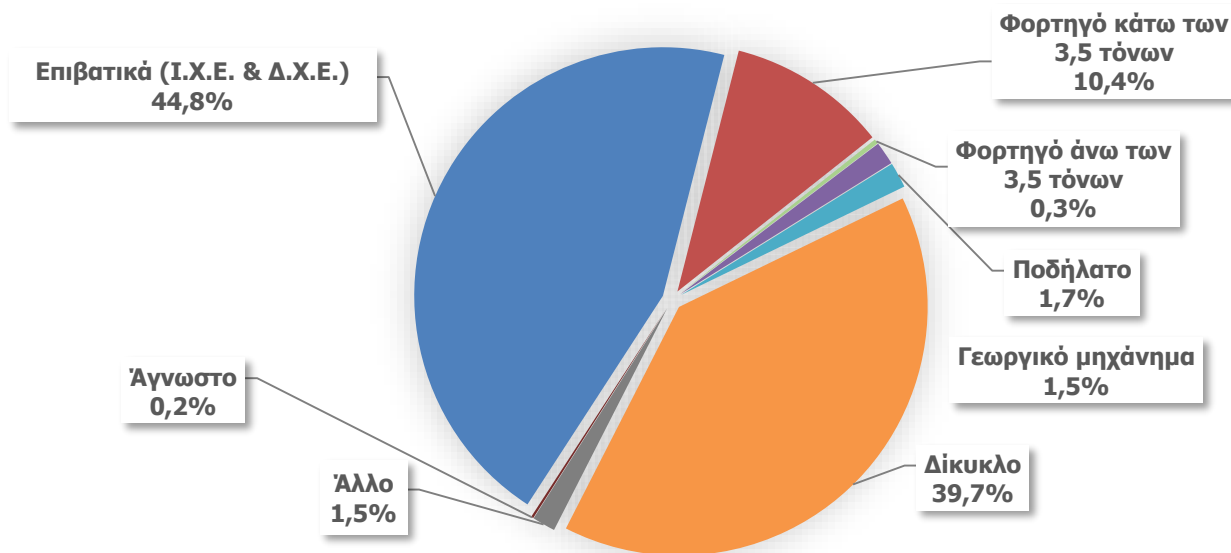
Επικίνδυνες Παραβάσεις (2019-2018)

Είδος παράβασης	2019	2018	Μερίδιο 2019	Μεταβολή
Παραβάσεις ταχύτητας	234.169	213.333	47,6%	9,8%
Μη χρήση κράνους	52.089	52.706	10,6%	-1,2%
Στέρηση Ικανότητας άδειας οδηγού	50.456	46.970	10,2%	7,4%
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	34.594	33.380	7,0%	3,6%
Μέθη	31.557	33.394	6,4%	-5,5%
Παραβάσεις οχημάτων (ΚΤΕΟ)	23.594	25.845	4,8%	-8,7%
Παραβίαση χρήσης κινητού τηλεφώνου	15.746	18.224	3,2%	-13,6%
Παραβίαση ερυθρού Σηματοδότη	14.899	14.931	3,0%	-0,2%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	11.711	11.364	2,4%	3,1%
Αντικανονικοί ελιγμοί	7.602	4.593	1,5%	65,5%
Αντικανονικό Προσπέρασμα	6.181	6.706	1,3%	-7,8%
Φθαρμένα ελαστικά	5.998	5.785	1,2%	3,7%
Παραβίαση προτεραιότητας	2.236	2.270	0,5%	-1,5%
Μη χρήση παιδικών καθισμάτων	1.048	920	0,2%	13,9%
Κίνηση στην αριστερή λωρίδα - Μη κίνηση στο άκρο δεξιό της οδού	458	310	0,1%	47,7%
Σύνολο Παραβάσεων	492.338	428.759	100,0%	14,8%

Πηγή: ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

- Το 2019 έγιναν 665 **θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα**, στα οποία έχασαν τη ζωή τους συνολικά 701 άτομα. Τα θανατηφόρα τροχαία αυξήθηκαν κατά 1,5% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (από 655 το 2018).
- Ο αριθμός των **θανάτων** παρουσίασε μικρή μείωση της τάξεως του 1% σε σύγκριση με το 2018 (το 2018 είχαν χάσει τη ζωή τους 709 άνθρωποι).

Κατανομή θανατηφόρων οδικών τροχαίων ανά μέσο μεταφοράς (2019)



- Ο εξεταζόμενος κλάδος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τις **τεχνολογικές εξελίξεις** στη βιομηχανία αυτοκίνητων.
- Τις επόμενες δεκαετίες θα επέλθουν ριζικές τεχνολογικές αλλαγές στον κλάδο των αυτοκινήτων που θα επηρεάσουν κατά συνέπεια και τη λειτουργία των σχολών οδηγών.
- Όπως με κάθε νέα τεχνολογία, για να μην επιφέρει τα αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα, απαιτείται πρωτίστως η σωστή εκπαίδευσή, τόσο όσον αφορά τη χρήση των νέων μέσων, όσο και τους λειτουργικούς τους περιορισμούς, που θα επιτρέψει την ασφαλή ενσωμάτωση και πιο αποτελεσματική χρήση τους στην καθημερινή οδήγηση.
- Υπάρχουν **6 επίπεδα αυτοματισμού** στην οδήγηση (σύμφωνα με το πρότυπο SAE J3016, www.sae.org/autodrive, www.autonomous.gr).
- Τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων (ηλεκτροκίνητα, υβριδικά, βενζινοκίνητα κλπ.)

Σύγκριση τεχνικών χαρακτηριστικών καινούργιων οχημάτων σε Ελλάδα και Ευρώπη (9μηνο 2020)

Ελλάδα

Βενζίνη: 56,9%

Πετρέλαιο: 26,5%

Υβριδικά: 13,3%

Ηλεκτρικά: 1,4%

Φυσικό - Αέριο & Υγραέριο: 2,0%

Ευρώπη

Βενζίνη: 50,3%

Πετρέλαιο: 29,0%

Υβριδικά: 10,6%

Ηλεκτρικά: 8,1%

Φυσικό - Αέριο & Υγραέριο: 2,0%

- Ο **σύγχρονος τρόπος ζωής** επιβάλλει τη χρήση του αυτοκινήτου και γενικότερα των μέσων μεταφοράς, διότι οι ανάγκες μετακίνησης γίνονται ολοένα και μεγαλύτερες.
- Το **μέγεθος** και η **διάρθρωση** του πληθυσμού.
- Το **διαθέσιμο εισόδημα**.
- Η **απασχόληση** και η **ανεργία**.
- Η εξέλιξη του στόλου των **κυκλοφορούντων οχημάτων**.

Χαρακτηριστικά και Παράγοντες που Επηρεάζουν τη Ζήτηση για τις Υπηρεσίες του Κλάδου

www.icap.gr



- Το διαχρονικό **δημογραφικό πρόβλημα** (μέσος ετήσιος ρυθμός μείωσης 0,5% την περίοδο 2011-2019) της χώρας επηρεάζει αρνητικά τη δυνητική ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου.
- Το **4,1%** του πληθυσμού ανήκει στην ηλικιακή ομάδα **17-20** ετών, εκ των οποίων το 51,9% είναι άντρες και το υπόλοιπο 48,1% είναι γυναίκες.
- Ηλικίας **65 ετών και άνω** είναι το **22%** του πληθυσμού της χώρας (το 20% του ανδρικού πληθυσμού και το 24% αντίστοιχα του γυναικείου πληθυσμού της χώρας). Σημειώνεται ότι από την ηλικία των 65 είναι υποχρεωτική η ανανέωση διπλώματος.
- Το **διαθέσιμο εισόδημα** των Ελλήνων συρρικνώθηκε κατά 22% περίπου την περίοδο 2019/2008.
- Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας Εισοδήματος και Συνθηκών Διαβίωσης (που διενεργεί η ΕΛ.ΣΤΑΤ. σε επιλεγμένο δείγμα νοικοκυριών) το 66% των **ελληνικών νοικοκυριών** διαθέτει τουλάχιστον ένα επιβατηγό αυτοκίνητο, το 2018. Από την ίδια έρευνα προέκυψε ότι το 1 στα 10 νοικοκυριά (10,7%) δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει Ι.Χ. αυτοκίνητο.

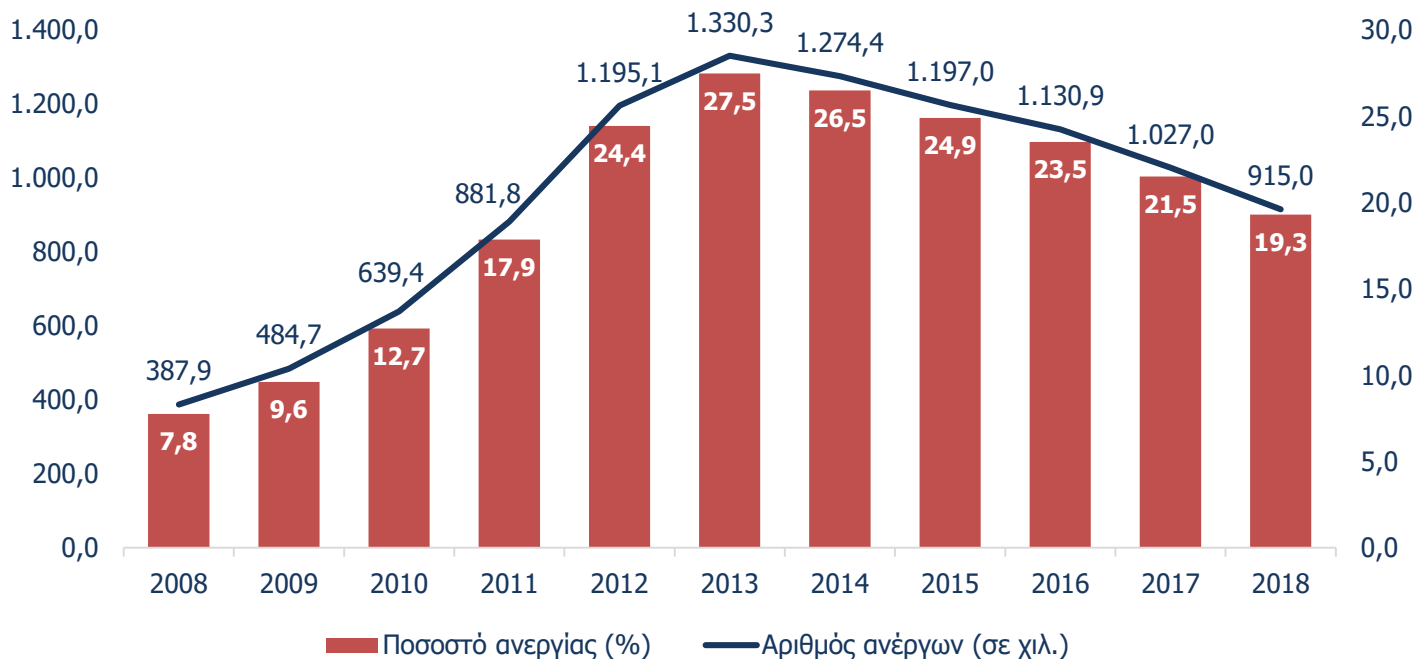


Χαρακτηριστικά και Παράγοντες που Επηρεάζουν τη Ζήτηση για τις Υπηρεσίες του Κλάδου

www.icap.gr



- Υψηλότερο **ποσοστό ανεργίας** εμφανίζεται στις γυναίκες (21,5%) σε σχέση με τους άντρες (14,0%), το 2019.
- Τα υψηλά ποσοστά ανεργίας είναι ο βασικός λόγος που οι οδηγοί στρέφονται στα **επαγγελματικά διπλώματα**.

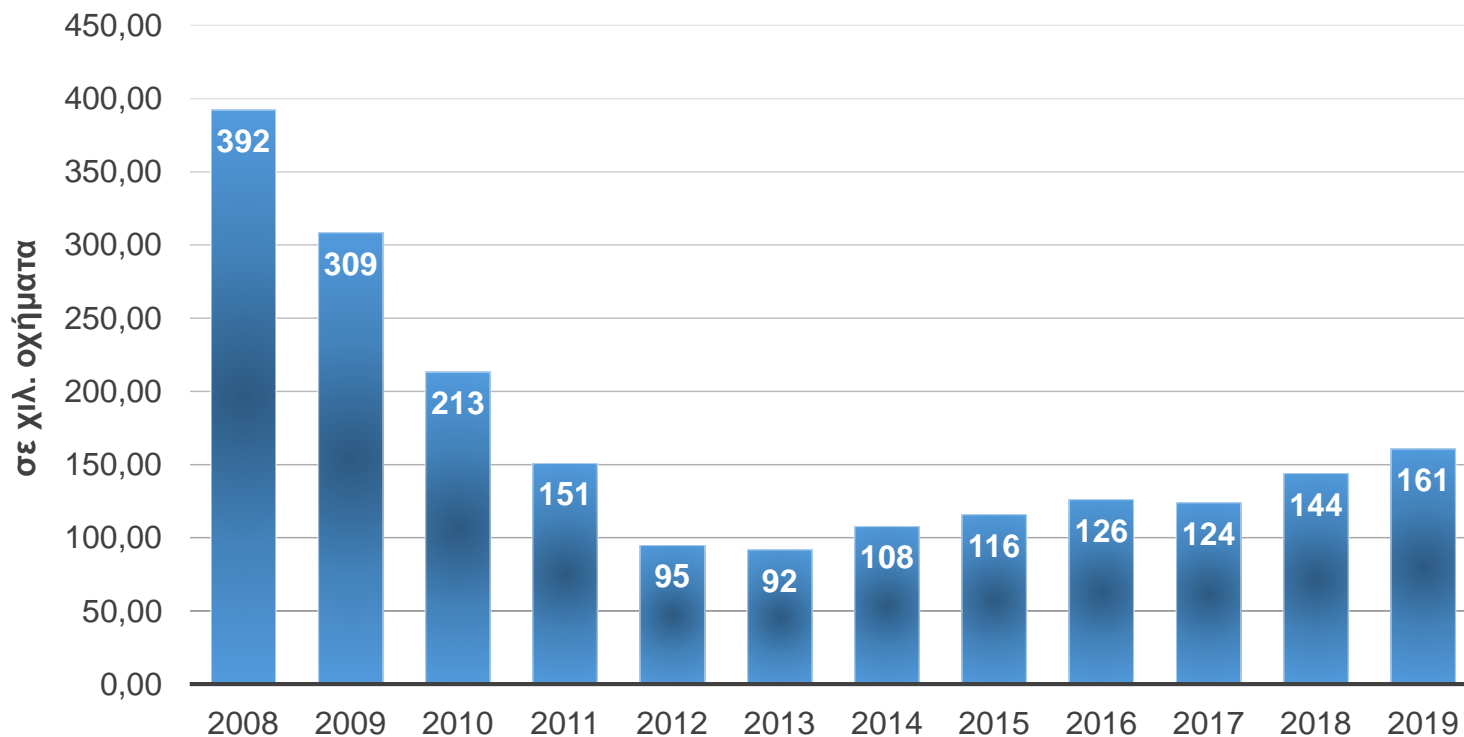


Χαρακτηριστικά και Παράγοντες που Επηρεάζουν τη Ζήτηση για τις Υπηρεσίες του Κλάδου

www.icap.gr



Την περίοδο 2008-2012 οι κυκλοφορίες **καινούργιων** αυτοκινήτων σημείωσαν κατακόρυφη μείωση, με μέσο ετήσιο ρυθμό μείωσης 31,6%. Ωστόσο, από το 2013 και μετά καταγράφεται συνεχώς άνοδος, φτάνοντας το 2019 τα 160.747 οχήματα. Το 2019 ο στόλος των καινούργιων οχημάτων ενισχύθηκε κατά 11,5% σε σχέση με το 2018.



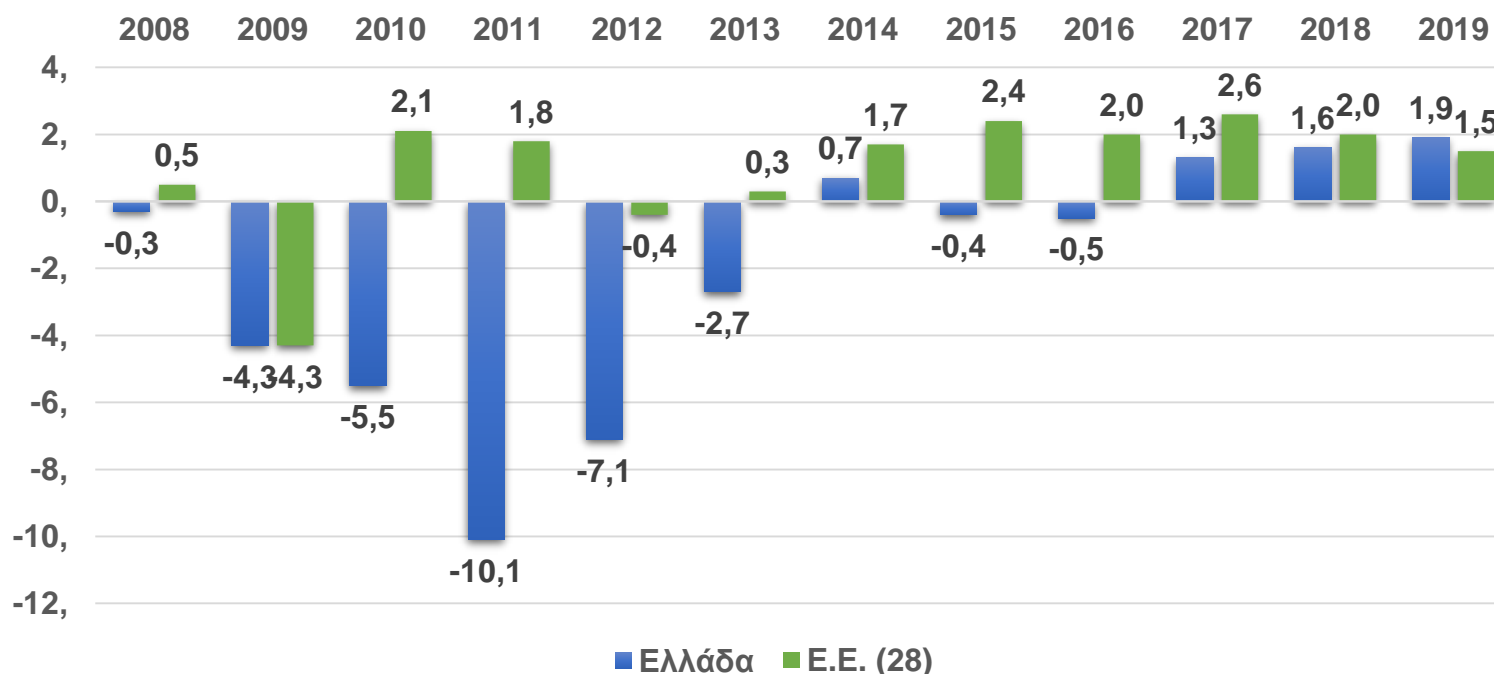
Χαρακτηριστικά και Παράγοντες που Επηρεάζουν τη Ζήτηση για τις Υπηρεσίες του Κλάδου

www.icap.gr



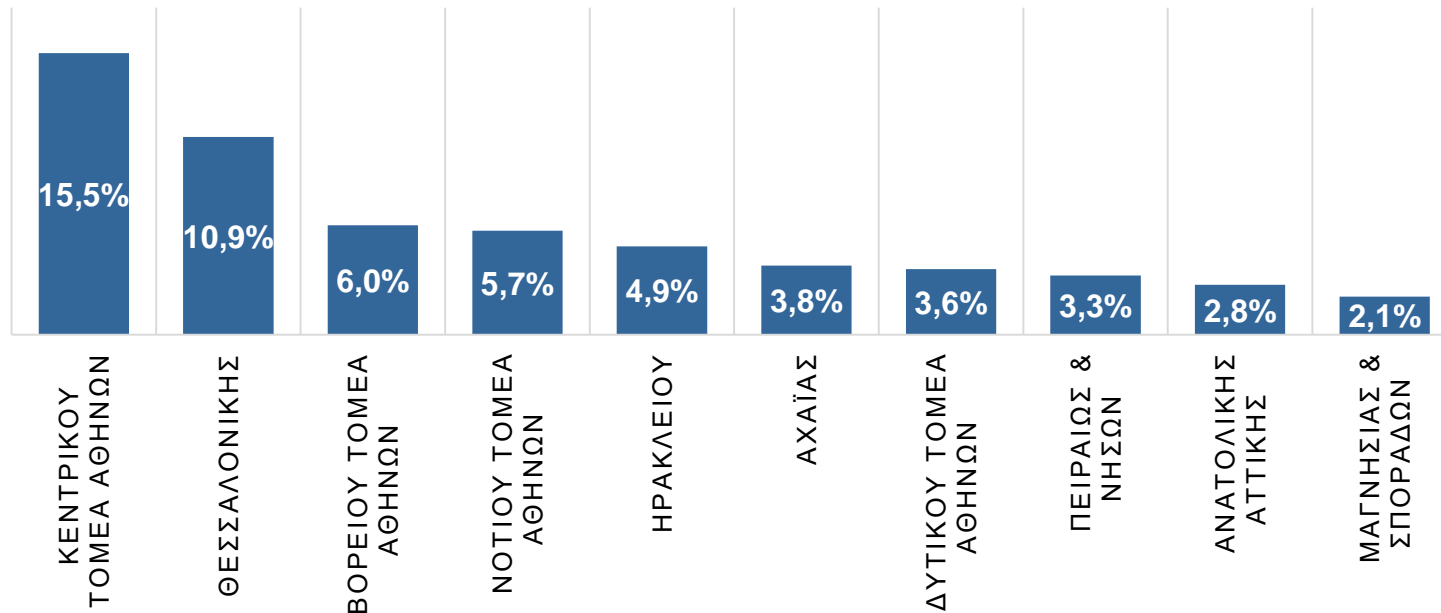
Η **οικονομική ύφεση** που έπληξε την χώρα από το 2009 και έπειτα επηρέασε σε μεγάλο βαθμό το σύνολο των κλάδων της ελληνικής οικονομίας. Όπως είναι φυσικό, οι οικονομικές συνθήκες που δημιουργήθηκαν επηρέασαν αρνητικά και τις Σχολές Οδηγών.

Ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ σε Ελλάδα (2008-2019)



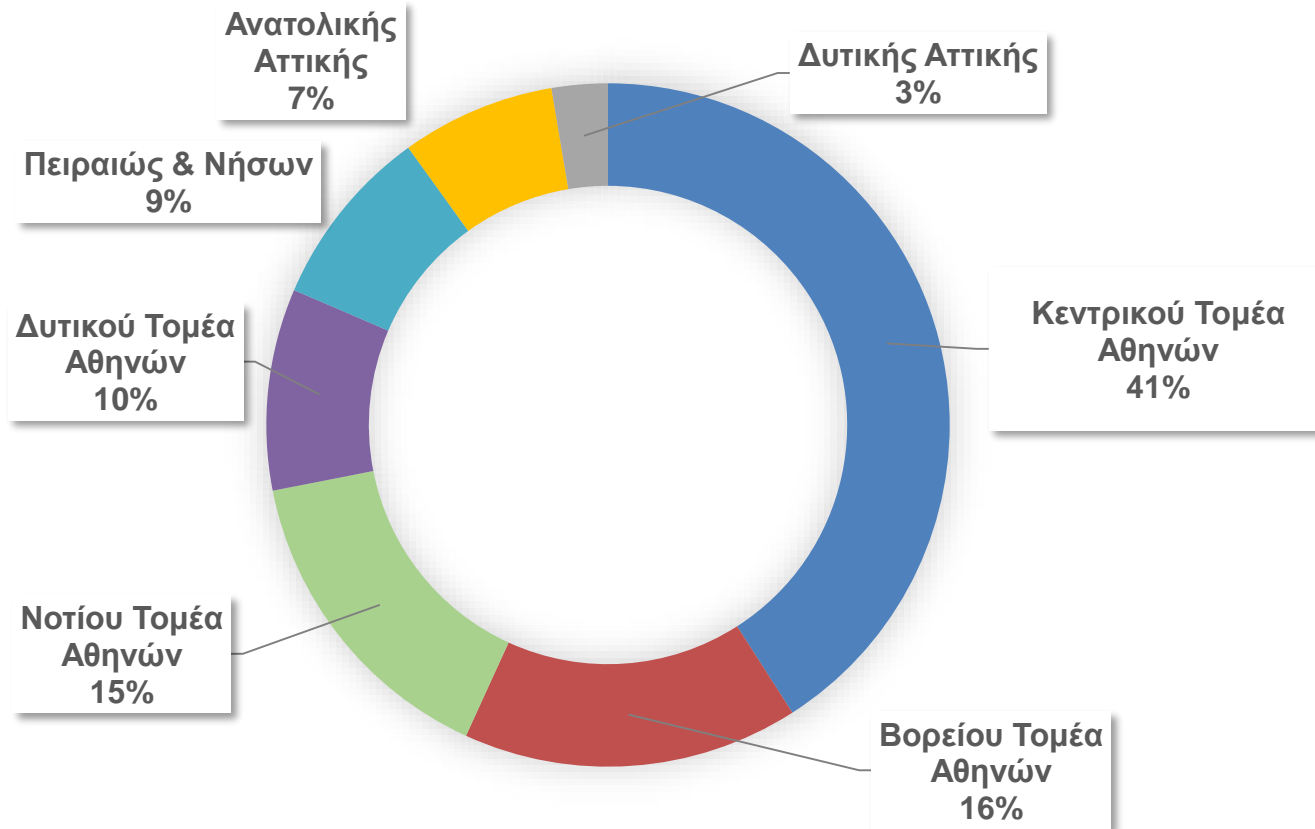
- Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από την παρουσία **πολύ μεγάλου αριθμό σχολών οδηγών** διεσπαρμένων σε όλη την επικράτεια.
 - ✓ **≈ 2.200** σχολές οδηγών
 - ✓ **3.800 - 3.900** εκπαιδευτές οδήγησης
 - ✓ **≈ 95%** ατομικές επιχειρήσεις
 - ✓ **1 στις 2** σχολές οδηγών σε Αττική και Θεσσαλονίκη

Γεωγραφική κατανομή σχολών οδηγών ανά περιφερειακή ενότητα



Στις υπόλοιπες περιφερειακές ενότητες εδρεύει το 41,4%.

Κατανομή των Σχολών Οδηγών στην Περιφέρεια Αττικής



Πιστοληπτική Ικανότητα των Επιχειρήσεων του Κλάδου της Ιδιωτικής Εκπαίδευσης

www.icap.gr



- Η εκτίμηση της πιστοληπτικής ικανότητας των επιχειρήσεων (ICAP Score) αποτυπώνεται σε δεκάβαθμη κλίμακα (A1, A2, B1, B2, C1, C2, D1, D2, E1 και E2).
- Η μεγάλη πλειοψηφία (**73,6%**) των επιχειρήσεων του **ευρύτερου κλάδου «Ιδιωτική Εκπαίδευση»** κατατάσσονται στη ζώνη **Υψηλού Πιστωτικού Κινδύνου**, ακολουθεί η ζώνη Μέσου Πιστωτικού Κινδύνου με 26,4%.

Πιστοληπτική Ικανότητα του Κλάδου: Ιδιωτική Εκπαίδευση

Διαβάθμιση	2019	
	Αριθμός Εταιρειών	Ποσοστό
Χαμηλού Πιστωτικού Κινδύνου	-	-
Μέσου Πιστωτικού Κινδύνου	19	26,4%
Υψηλού Πιστωτικού Κινδύνου	53	73,6%
Σύνολο	72	100,0%

Πηγή: ICAP AE, Credit Risk Assessment Services

Ταυτότητα της Έρευνας

Χρόνος διεξαγωγής: 3 Φεβρουαρίου – 31 Μαρτίου.

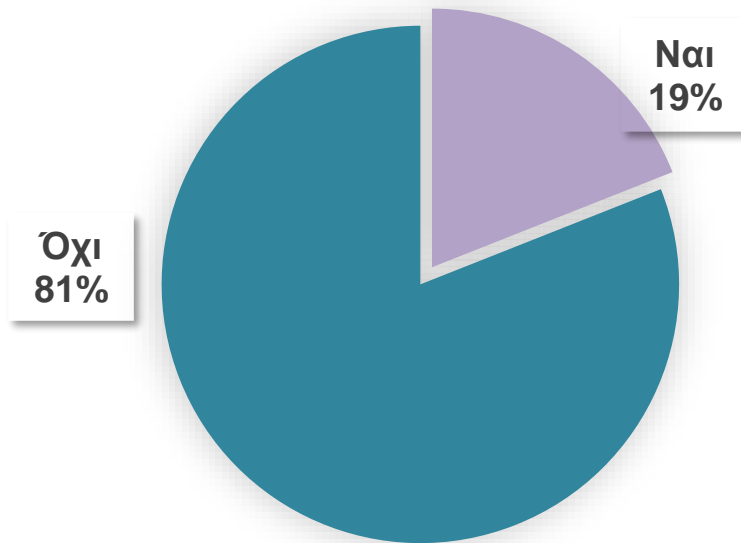
Μεθοδολογία: Χρησιμοποιήθηκε δομημένο ερωτηματολόγιο με ερωτήσεις: i) μιας μόνο απάντησης ii) πολλαπλών απαντήσεων και iii) ιεράρχησης των απαντήσεων κατά σημαντικότητα με βάση συγκεκριμένη 5βάθμια κλίμακα. Ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών και παράγοντες του κλάδου. Στις ερωτήσεις απάντησαν οι εκπαιδευτές οδήγησης των επιχειρήσεων του δείγματος.

Μέθοδος συλλογής στοιχείων: Αποστολή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) του διαδικτυακού συνδέσμου (link) για την ηλεκτρονική συμπλήρωση του ερωτηματολογίου στην ειδική πλατφόρμα του surveygismo.

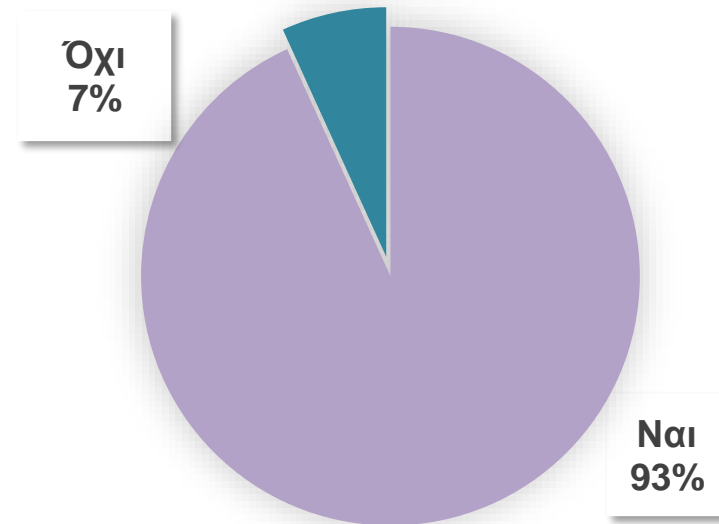
Πληθυσμός της έρευνας: 880 περίπου Σχολές Οδηγών πανελλαδικά.

Δείγμα: 74 Επιχειρήσεις – Σχολές Οδηγών (8,4% περίπου του πληθυσμού της έρευνας).

Διαθέτετε περισσότερες από μία σχολές οδηγών;



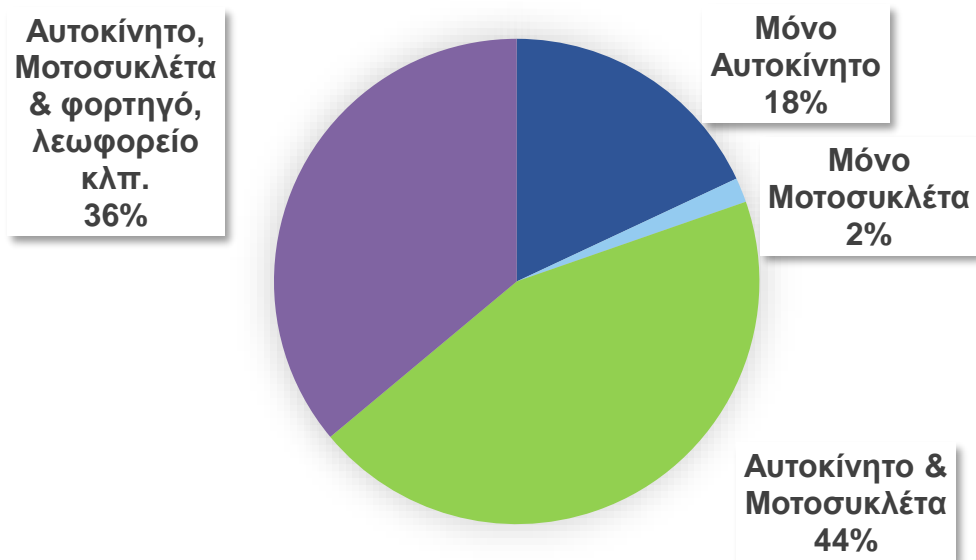
Διατηρείτε ατομική επιχείρηση - σχολή οδηγών;



8 στις 10 επιχειρήσεις διαθέτουν **μία σχολή οδηγών.**

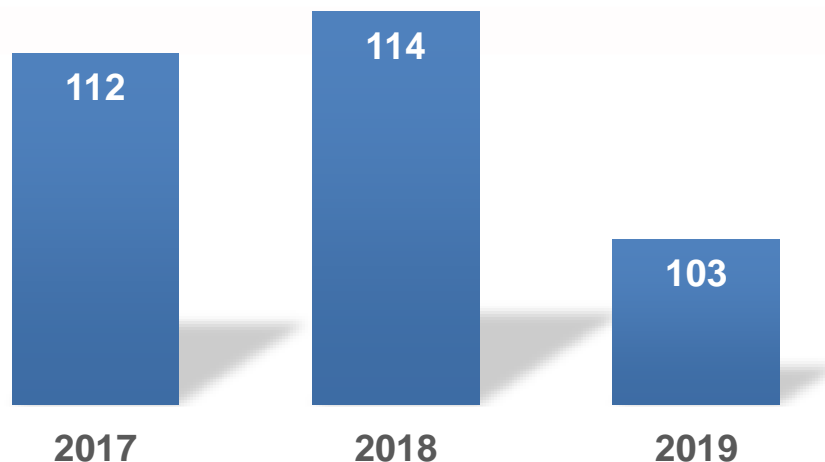
- Ο μέσος όρος των απασχολούμενων στις σχολές οδηγών διαμορφώνεται σε **1,7 εκπαιδευτές** ανά επιχείρηση και **1 άτομο διοικητικό προσωπικό**.
- Το **60%** των σχολών οδηγών λειτουργεί αποκλειστικά με **έναν εκπαιδευτή οδήγησης – ιδιοκτήτη της σχολής Οδηγών**.
- Μία στις τρεις Σχολές Οδηγών (**33%**) δεν απασχολεί **καθόλου διοικητικό προσωπικό**.
- Σε κάθε εκπαιδευτή οδήγησης αντιστοιχούν 64 **υποψήφιοι οδηγοί** το 2019.

Εκπαιδευτικά οχήματα ανά κατηγορία



Το **44%** των επιχειρήσεων του δείγματος απάντησε ότι διαθέτει και **αυτοκίνητο και μοτοσυκλέτα**.

Μέσος ετήσιος όρος αριθμού υποψήφιων οδηγών και εκπαιδευόμενων



Αριθμός υποψήφιων οδηγών και εκπαιδευόμενων (2019)

Εύρος (σε άτομα)	Ποσοστό Σχολών Οδηγών
0-60	28%
60-120	47%
121 και πάνω	26%

Πηγή: Έρευνα ICAP – ΕΕΑ

- Το μέσο κόστος για το **αυτοκίνητο** ανέρχεται σε €478, για τη **μοτοσυκλέτα** σε €241 και για τις **λοιπές κατηγορίες** (φορτηγό, λεωφορείο - νταλικά, ρυμουλκό κλπ.) σε €467.
- Το μέσο κόστος για τις μοτοσυκλέτες στην περίπτωση που πρόκειται για επέκταση άδειας διαμορφώνεται σε χαμηλότερα επίπεδα (€198), ειδάλλως σε υψηλότερα (€303).

Ελάχιστο κόστος απόκτησης (χωρίς τα παράβολα) ανά κατηγορία άδειας οδήγησης



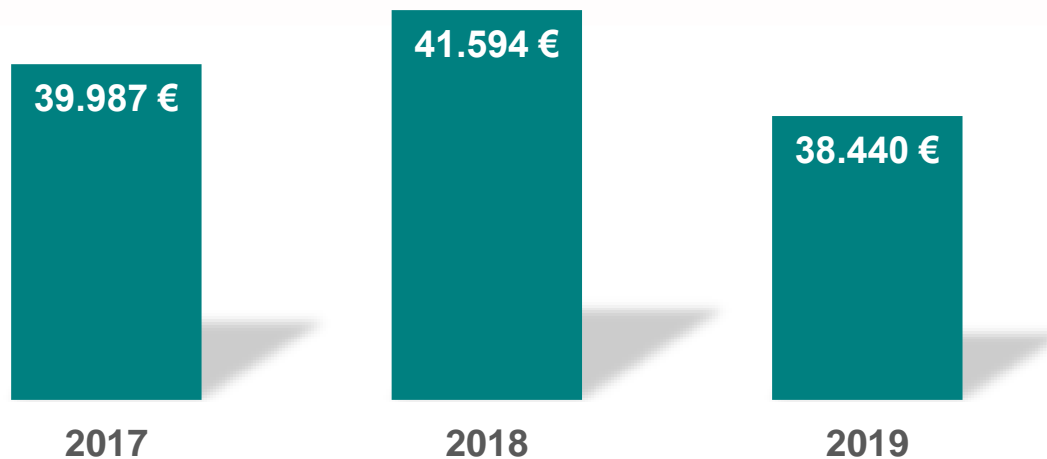
- Μία στις δύο επιχειρήσεις (**50%**) που συμμετείχαν στην έρευνα δήλωσαν ετήσιο τζίρο **€20.000-50.000**.
- Τα **έσοδα ανά μαθητή** της σχολή οδηγών υπολογίζονται σε **351 ευρώ**, το 2019.

Κατανομή επιχειρήσεων της έρευνας βάσει συνολικού τζίρου

Συνολικός τζίρος (€)	Μερίδιο επιχειρήσεων
0-10.000	22%
10.001-20000	11%
20.001-30.000	28%
30.001-50.000	22%
>50.000	17%

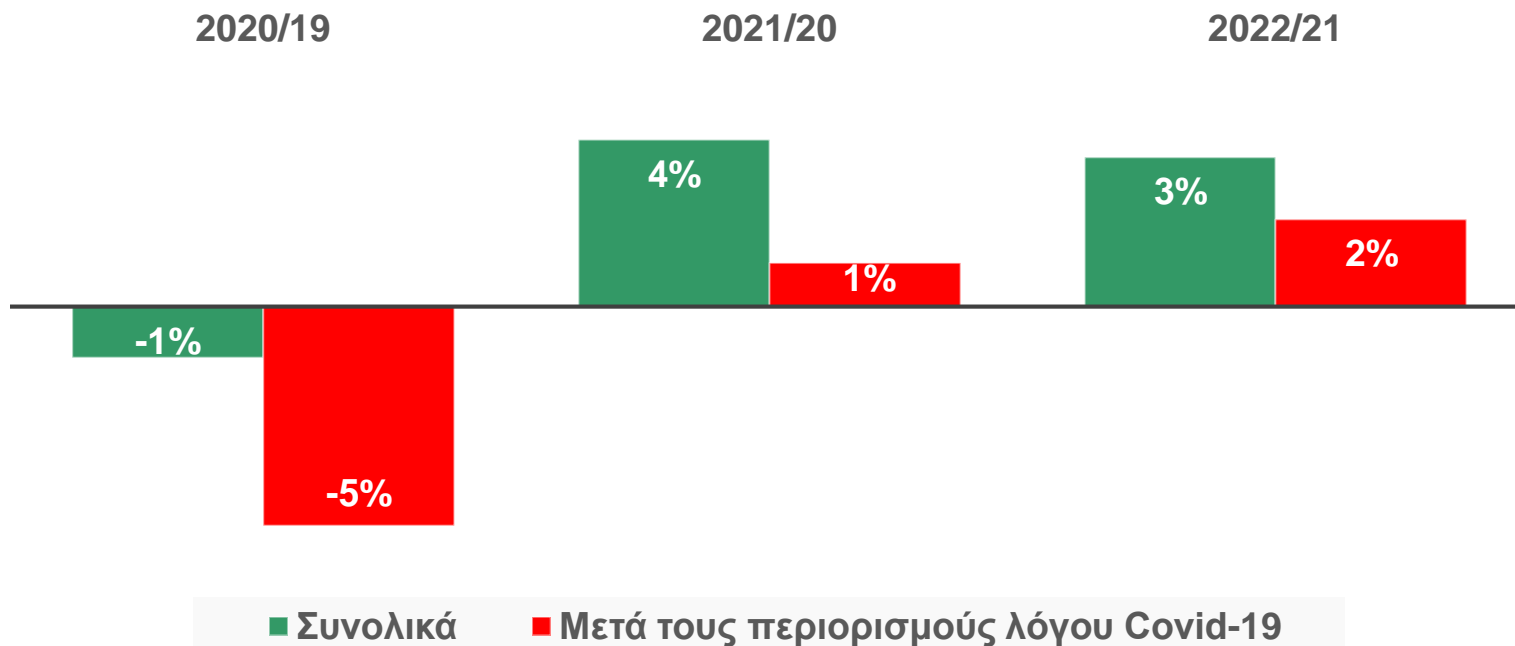
Πηγή: Έρευνα ICAP – EEA

Συνολικά έσοδα (τζίρος σε €) ανά επιχείρηση -
σχολή οδηγών (2017-2019)



Τα **ετήσια έσοδα** των σχολών οδηγών **μειώθηκαν κατά 7,6%** το 2019 έναντι του 2018.

Προοπτικές εξέλιξης του κλάδου ως προς τον αριθμό των εκπαιδευόμενων στις Σχολές Οδηγών στην Ελλάδα τα προσεχή έτη

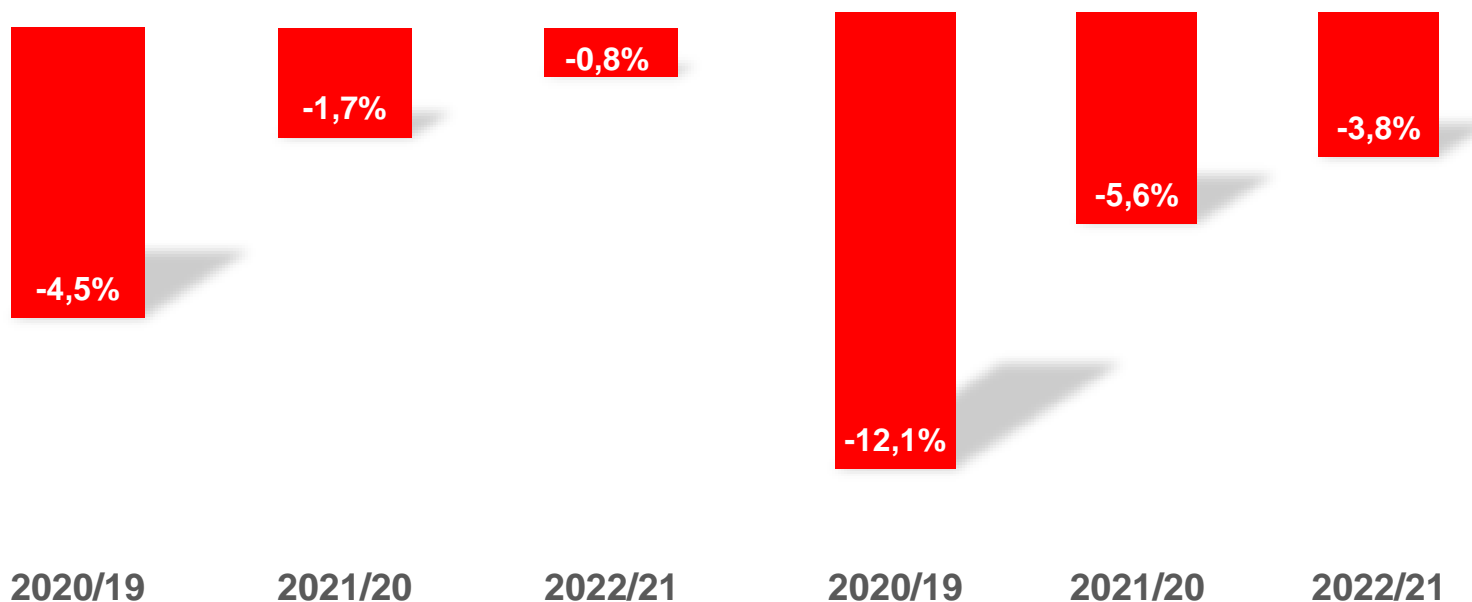


Οι εκπαιδευτές οδήγησης εκτιμούν ότι ο **αριθμός των εκπαιδευόμενων** θα μειωθεί κατά 1% το 2020 σε σχέση με το 2019.

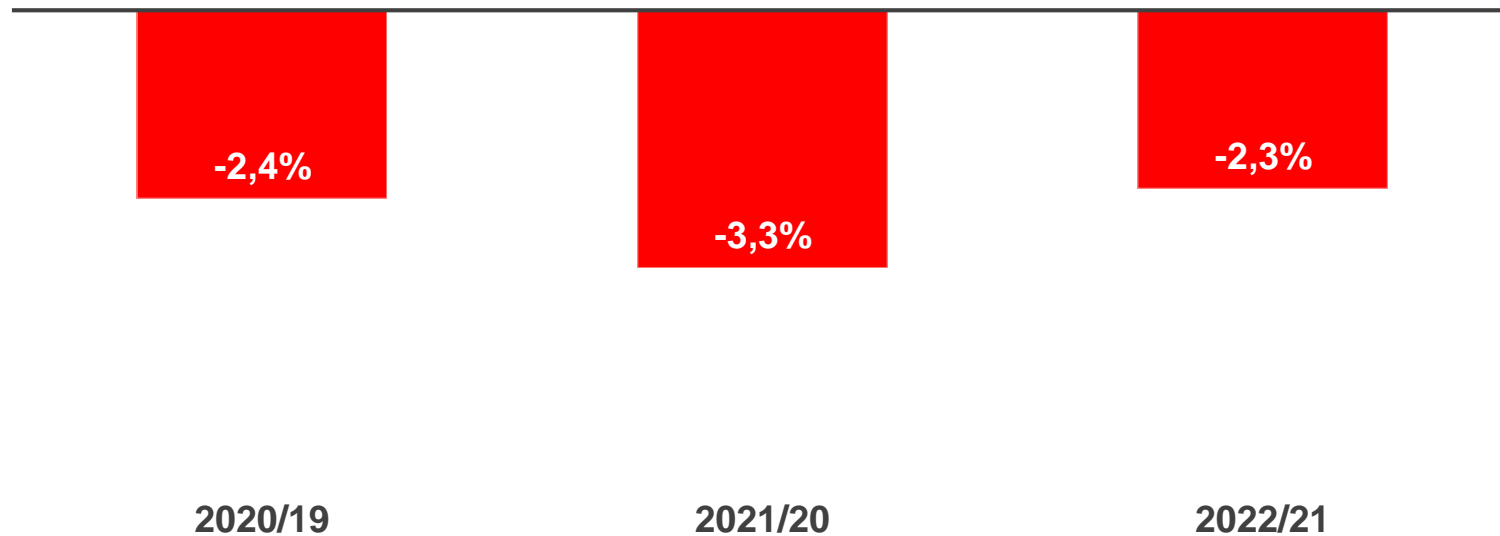
Προβλέψεις για την εξέλιξη του συνολικού τζίρου των Σχολών Οδηγών στην Ελλάδα τα προσεχή έτη

Σύνολο απαντήσεων

Απαντήσεις μετά την επιβολή του lockdown



Προβλεπόμενη μεταβολή του συνολικού αριθμού των Σχολών Οδηγών που λειτουργούν στη χώρα τα προσεχή έτη

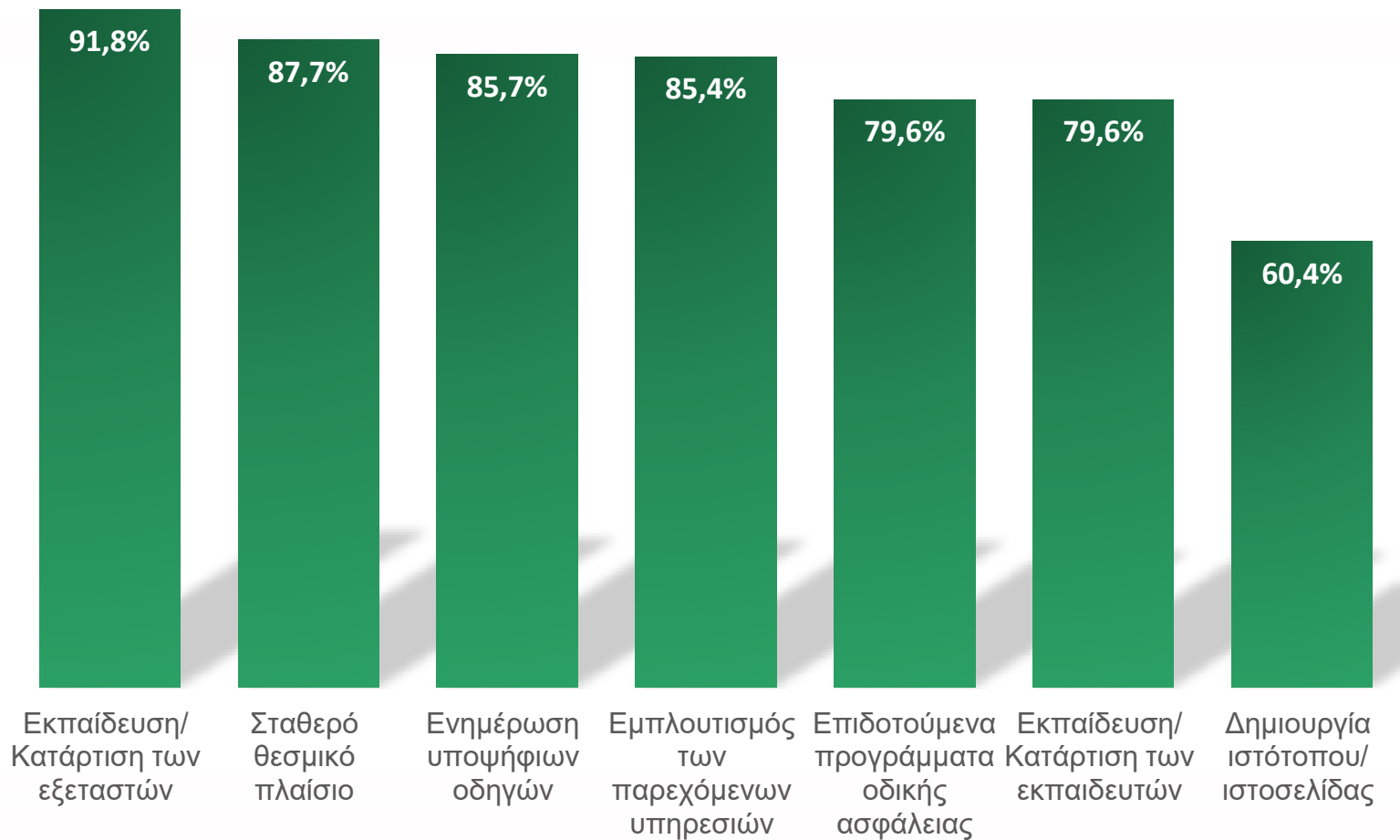


Οι συμμετέχοντες στην έρευνα εκτιμούν ότι ο **αριθμός** των **σχολών οδηγών** πανελλαδικά θα μειώνεται συνεχώς τα προσεχή έτη.

Κατάταξη των βασικότερων προβλημάτων του κλάδου



Κατάταξη των ενεργειών – δράσεων βάσει βαθμού σημαντικότητας

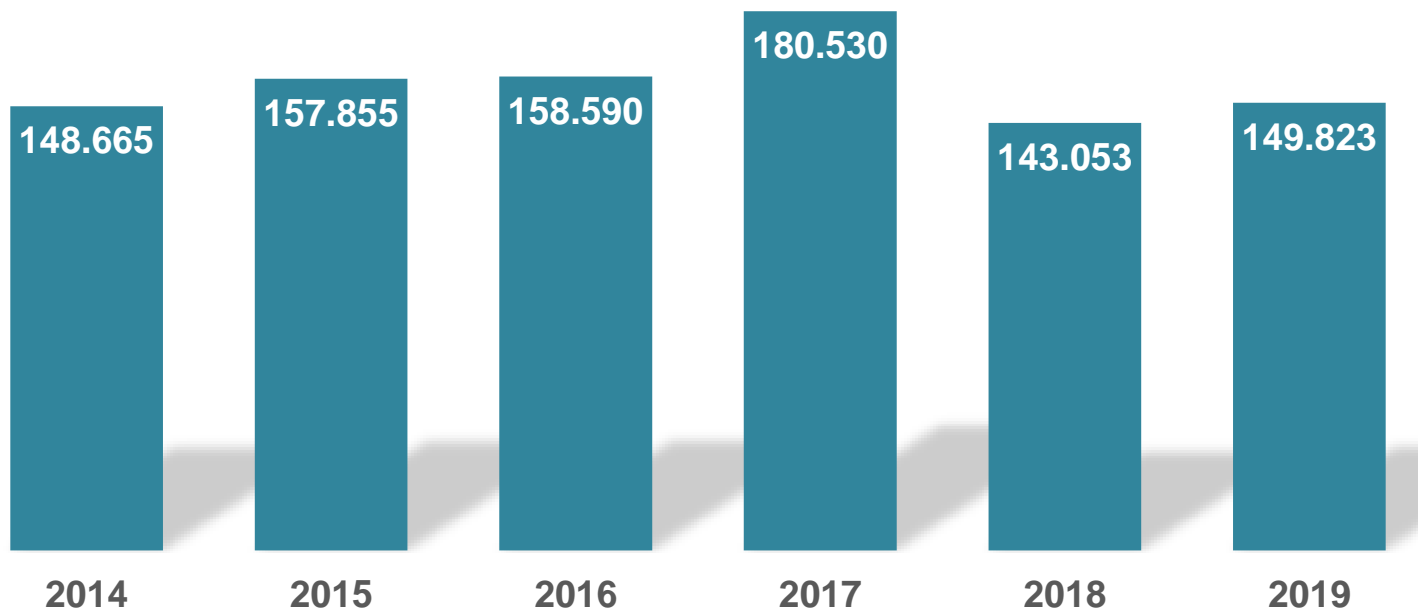


Εξέλιξη εκδοθέντων αδειών οδήγησης ανά κατηγορία άδειας (2014-2019)

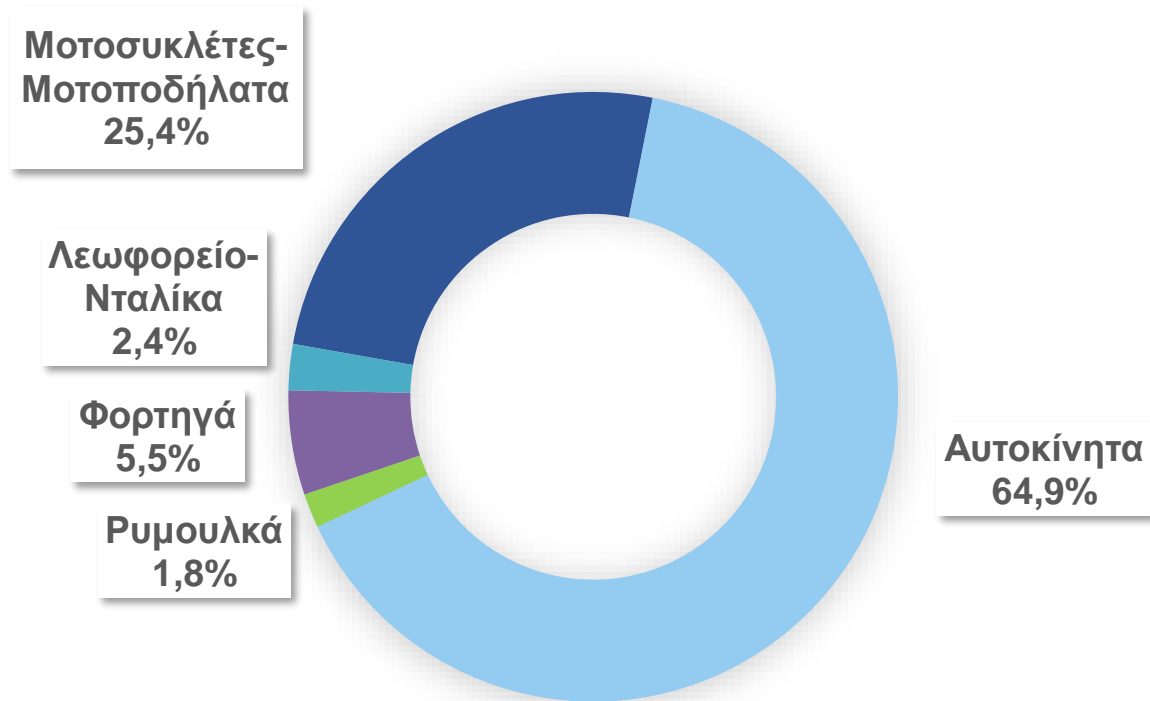
Κατηγορία άδειας οδήγησης	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A	12.669	13.038	13.023	15.324	12.245	13.289
A1	18.684	19.238	17.636	20.280	14.533	13.578
A2	7.090	9.087	8.909	11.052	8.585	8.349
AM	3.622	3.824	3.285	3.452	2.458	2.773
B	91.682	97.592	100.971	113.888	91.754	97.163
BE	2.865	2.856	2.923	3.229	2.709	2.731
C	5.708	6.024	5.785	6.390	4.929	5.599
CE	2.846	2.824	2.904	3.207	2.668	2.690
D	2.457	2.350	2.225	2.612	2.301	2.679
DE	1.042	1.022	929	1.096	871	972
Σύνολο	148.665	157.855	158.590	180.530	143.053	149.823
Ετήσια μεταβολή	-	6,2%	0,5%	13,8%	-20,8%	4,7%

Πηγή: Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Εξέλιξη συνολικών εκδοθέντων αδειών οδήγησης (2014-2019)



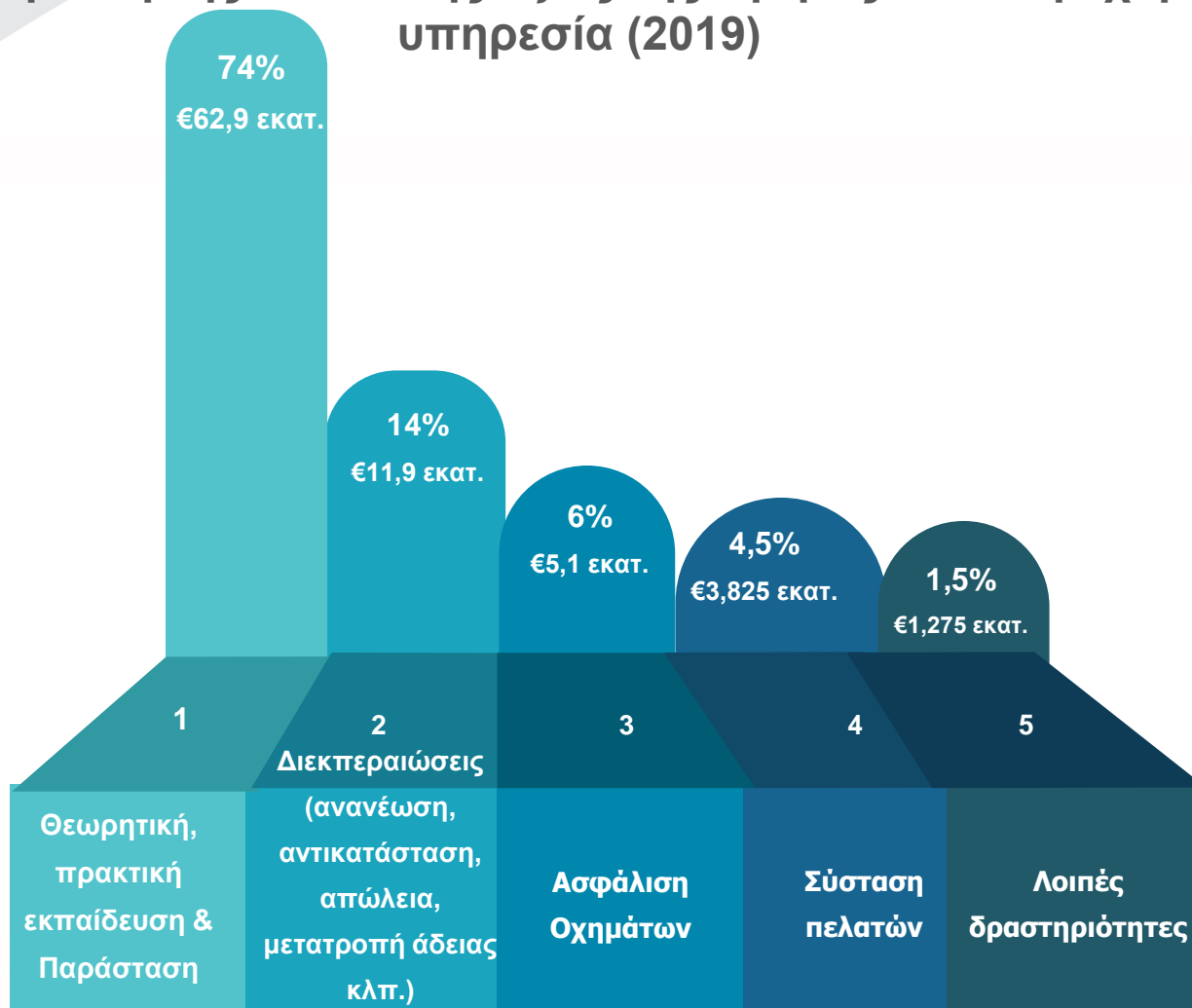
Διάρθρωση εκδοθέντων αδειών ανά κατηγορία διπλώματος οδήγησης (2019)



Πηγή: Εκτιμήσεις Αγοράς – ICAP Α.Ε.

- Η **αποχή** των εξεταστών και η **μη διεξαγωγή εξετάσεων** προκαλεί σημαντικές οικονομικές απώλειες στις σχολές οδηγών και λειτουργεί αποτρεπτικά στην απόφαση των υποψήφιων οδηγών να ξεκινήσουν μαθήματα για άδεια οδήγησης.
- Η **συνολική αξία** της **αγοράς των σχολών οδηγών** (συνολικά έσοδα) εκτιμάται ότι ανήλθε το **2019** στα **€85 εκατ.**
- Το μεγαλύτερο **μερίδιο συμμετοχής (74%)** στα συνολικά έσοδα του κλάδου αποσπούν τα **θεωρητικά, πρακτικά μαθήματα** και η **παράσταση**. Ακολουθούν οι διεκπεραιώσεις (ανανέωση, αντικατάσταση, απώλεια, μετατροπή άδειας κλπ.) αποσπώντας μερίδιο της τάξεως του 14%. Η ασφάλιση οχημάτων καταλαμβάνει την τρίτη θέση με μερίδιο συμμετοχής 6% και έπεται η σύσταση πελατείας με 4,5%. Τέλος, οι λοιπές δραστηριότητες καταλαμβάνουν 1,5%.

Διάρθρωση της συνολικής αξίας της αγοράς ανά παρεχόμενη υπηρεσία (2019)



- Η **διαδικασία εκπαίδευσης** και **εξέτασης** των υποψήφιων οδηγών για την απόκτηση διπλώματος παρουσιάζει διαφοροποιήσεις μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών.
- Η Αθήνα καταλαμβάνει την 90^η θέση το 2019 μεταξύ των 100 πόλεων που συμμετείχαν στη βρετανική έρευνα «**Οι καλύτερες και οι χειρότερες πόλεις για οδηγούς/ιδιοκτήτες Ι.Χ.**» της εταιρείας Mr. Auto.
- Βάσει μέσου κόστους απόκτησης διπλώματος, η **Ινδία** έχει το χαμηλότερο κόστος για την απόκτηση διπλώματος (\$2,74) και η **Νορβηγία** ένα από τα ακριβότερα στον κόσμο (\$3.675).

Είσοδος Νέων Επιχειρήσεων στον Κλάδο

- Δεν υπάρχουν ουσιαστικά **εμπόδια εισόδου** νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων στον κλάδο των Σχολών Οδηγών.
- Στα **βασικά κόστη επένδυσης** περιλαμβάνονται επίσης η ενοικίαση, η διαμόρφωση και λειτουργία του χώρου που θα χρησιμοποιηθεί ως Σχολή Οδηγών, καθώς και το κόστος των εκπαιδευτικών οχημάτων (αγορά, ασφάλεια, καύσιμα κ.ά.).

Κίνδυνοι από Υποκατάστατες Υπηρεσίες

- Δεν υφίστανται ουσιαστικά σοβαροί κίνδυνοι **υποκατάστατων υπηρεσιών**.
- Ο **κίνδυνος** για το μέλλον του κλάδου έγκειται στις **τεχνολογικές εξελίξεις** και αλλαγές (χρήση αυτόνομων οχημάτων κλπ.).

Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών

- Στους κυριότερους προμηθευτές των σχολών οδηγών ανήκουν οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, φορητών κλπ. Η λειτουργία της σχολής οδηγών χρειάζεται επίσης εξοπλισμό γραφείου, Η/Υ κλπ. Η διαπραγματευτική τους δύναμη έναντι των προμηθευτών τους δεν θεωρείται ισχυρή.

Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών

- Οι υποψήφιοι οδηγοί οχημάτων και μοτοσυκλετών που είναι οι βασικοί χρήστες των υπηρεσιών που παρέχουν οι σχολές οδηγών διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική θέση, λόγω της **πληθώρας** των **σχολών οδηγών** που λειτουργούν στη χώρα εξασφαλίζοντας καλύτερες τιμές και πιστωτικούς όρους.
- Το βασικό κριτήριο για την επιλογή της σχολής οδηγών είναι η **γεωγραφική εγγύτητα** σε συνδυασμό με την **τιμή**.

Ανταγωνισμός μεταξύ Επιχειρήσεων του Κλάδου

- Η εγχώρια αγορά χαρακτηρίζεται ως «κατακερματισμένη». Ο **βαθμός συγκέντρωσης** του κλάδου είναι ουσιαστικά αμελητέος, ενώ ο ανταγωνισμός λόγω του μεγάλου αριθμού των σχολών οδηγών θεωρείται ιδιαίτερα έντονος.
- Στον κλάδο των Σχολών Οδηγών επικρατεί **έντονος ανταγωνισμός** μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά και εστιάζεται κυρίως στην **τιμή** αλλά και στις **παρεχόμενες υπηρεσίες**.

Δυνατά σημεία



- Το **αυτοκίνητο** παραμένει διαχρονικά η **πρώτη επιλογή** του Έλληνα για τη μετακίνησή του, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την αύξηση των διανυθέντων αποστάσεων με οχήματα.
- **Απουσία υποκατάστατων** υπηρεσιών.
- Ένας καλά εκπαιδευμένος οδηγός σημαίνει μεγαλύτερη **οδηγική ασφάλεια** που ισοδυναμεί με λιγότερα τροχαία ατυχήματα.
- Η **σωστή οδήγηση** συμβάλλει στην επιμήκυνση της διάρκειας ζωής των οχημάτων, μειώνοντας παράλληλα και το κόστος συντήρησης και ασφάλειάς τους.

Αδύνατα Σημεία



- Χαμηλό κόστος εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.
- Ομογενοποίηση στις παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Μικρή δυνατότητα διαφοροποίησης στις προσφερόμενες τιμές.
- Φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου.

Ευκαιρίες



- **Εμπλουτισμός** των παρεχόμενων υπηρεσιών (αμυντική οδήγηση, οικολογική οδήγηση, ADR-ΣΕΚΑΜ, εξ' αποστάσεως εκπαίδευση κ.ά.).
- Αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει το **διαδίκτυο** (δημιουργία ιστοσελίδας, αξιολογήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης κλπ.) για την προώθηση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- **Επιδότηση** προγραμμάτων στα σχολεία με θέμα την οδική συμπεριφορά και ασφάλεια.
- **Συνέργειες** – συνεργατικά σχήματα μεταξύ των Σχολών Οδηγών.

Απειλές



- Οι **τεχνολογικές εξελίξεις** - αλλαγές στον κλάδο της βιομηχανίας αυτοκινήτων.
- Ευμετάβλητο **θεσμικό πλαίσιο**.
- Τυχόν **διακοπή/ αναστολή των εξετάσεων** για διάφορους λόγους (π.χ. αποχή εξεταστών, κορωνοϊός)
- **Συρρίκνωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών.**
- **Μείωση των μετακινήσεων.**
- **Υψηλή φορολογία.**

- Μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών. Μεγάλο μέρος των υποψήφιων οδηγών ξεκινούν τα μαθήματα στα 18 αφού ολοκληρώσουν την δευτεροβάθμια εκπαίδευσή τους. Η γενικότερη οικονομική κατάσταση θα οδηγήσει στην **αναβολή/ μετάθεση** των **μαθημάτων οδήγησης**, αφού δεν θα αποτελούν βασική προτεραιότητα των νοικοκυριών.
- **Μείωση** του **αριθμού** των **εκπαιδευόμενων** και υποψήφιων οδηγών.
- Ορισμένες επιχειρήσεις – Σχολές Οδηγών θα υπολειτουργούν και ορισμένες μην μπορώντας να καλύψουν τα πάγια έξοδα τους θα αναγκαστούν να **διακόψουν** τη **λειτουργία** τους και να αποχωρήσουν από τον κλάδο.
- **Συρρίκνωση** του **κύκλου εργασιών** των Σχολών Οδηγών με απώλειες εσόδων (λόγω μείωσης τιμών και αριθμού εκπαιδευόμενων).

- Για το τρέχον έτος έχουν εκδοθεί περισσότερες από **110.000 προσωρινές άδειες** (1/1/2020-25/10/2020). Επικρατεί αβεβαιότητα και ανησυχία για την πορεία εξέλιξης του κλάδου σε περίπτωση ενός δεύτερου γενικού lockdown.
- Για το **2021-2022** και υπό την προϋπόθεση ότι η χώρα θα επιστρέψει σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, εκτιμάται ότι ο αριθμός των εκπαιδευόμενων υποψήφιων οδηγών και οδηγών θα αυξηθεί κατά 3% με 4%.

- Οι **παραπλανητικές διαφημίσεις** για την απόκτηση άδειας οδήγησης. Χρησιμοποιούνται παραπλανητικές πρακτικές (ψευδείς πληροφορίες σχετικά με το κόστος απόκτησης της άδειας οδήγησης είτε με παράλειψη/ απόκρυψη σημαντικών πληροφοριών για το τι υπηρεσίες της Σχολής Οδηγών περιλαμβάνονται στην προσφερόμενη τιμή για ένα πακέτο μαθημάτων).
- ✓ **Θεσμοθέτηση κατώτατης/ ελάχιστης τιμής** τουλάχιστον για τις υποχρεωτικές ώρες θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης.
- ✓ **Αύξηση της υποχρεωτικής πρακτικής εκπαίδευσης** των υποψηφίων οδηγών.

- Η **υπερφορολόγηση** και τα **φαινόμενα φοροδιαφυγής** που δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού στον κλάδο.
- ✓ **Ελάφρυνση των φορολογικών βαρών** για τις επιχειρήσεις του κλάδου.

- **Ελλιπής εκπαίδευση εξεταστών.**
- ✓ Θεσμοθέτηση **συστήματος αξιόπιστης διαπίστευσης, αξιολόγησης και εποπτείας** των εξεταστών.
- ✓ Συγκρότηση **σώματος εξεταστών** με αποκλειστικό αντικείμενο τις εξετάσεις.

- **Ελλιπής κατάρτιση ορισμένων εκπαιδευτών οδήγησης.**
- ✓ **Συνεχής επιμόρφωση και κατάρτιση** των εκπαιδευτών οδήγησης. Ανανέωση θεωρητικών βιβλίων με συγκεκριμένη διδακτέα ύλη από το Υ.Μ.Ε προσαρμοσμένη στα σημερινά δεδομένα.

- **Η έλλειψη διαφάνειας** (φαινόμενα διαφθοράς) στον τρόπο διεξαγωγής των πρακτικών εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών.
- ✓ Προκειμένου να παταχθούν τα φαινόμενα διαφθοράς και αδιαφάνειας να γίνεται χρήση κάμερας καταγραφής στην πρακτική εξέταση υποψηφίων οδηγών με **συνεχή έλεγχο** από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.
- ✓ Παροχή της **δυνατότητας εξέτασης σε περισσότερες ξένες γλώσσες** για τη διευκόλυνση των αλλοδαπών υποψηφίων οδηγών.

- **Έλλειψη ψηφιοποίησης** των διαδικασιών (ανανέωση άδειας οδήγησης, απώλεια, μετατροπή, επέκταση κλπ.).
- ✓ **Ηλεκτρονική κατάθεση** (ηλεκτρονική καρτέλα, ημερομηνίες, διεκπεραιώσεις) με κωδικό από την εκάστοτε Σχολή Οδηγών.

- *Η πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου δεν διαθέτει ιστοσελίδα.*
- ✓ **Δημιουργία** σύγχρονων **ιστοσελίδων** για την προβολή των υπηρεσιών τους με ταυτόχρονη παρουσία στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (facebook κλπ.).



Ευχαριστώ Πολύ!



Ελευθερία Παραμερίτη

Senior Consultant Οικονομικών &
Κλαδικών Μελετών, ICAP A.E.

eparameriti@icap.gr

Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 2, 176 76 Καλλιθέα, Τηλ.: 210 7200 000, e-mail: icap@icap.gr, www.icap.gr