



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΟΥ Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας

ISBN: 978-960-87771-1-8



■ Αρχική
επιμόρφωση

www.yme.gov.gr

Τιμή διάθεσης
10 €

ISBN: 978-960-87771-1-8



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Αρχική Επιμόρφωση

Ματθαίος Καρλαύτης
Δρ. Πολιτικός Μηχανικός
Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Ζωή Χριστοφόρου
Δρ. Πολιτικός Μηχανικός

ΑΘΗΝΑ
2011

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Κερατσόγλου Κωνσταντίνος

Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

Μηλιώτη Χριστίνα

Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

Ευθυμίου Αλέξης, Ιατρός

Λυκοτροφίτης Διονύσης, Δικηγόρος

Σαρτζετάκη Μαρία, Πολιτικός Μηχανικός

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ-ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ

Χωραΐτης Λαυρέντης, Γραφίστας-Εικονογράφος

Α' Έκδοση **2011**: **15.000** αντίτυπα

ISBN: 978-960-87771-1-8

Copyright © Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Απαγορεύονται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (άρθρο 3 του Νόμου 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα της σωστής, άρτιας και διαρκούς κατάρτισης των οδηγών βαρέων οχημάτων, φορτηγών και λεωφορείων για να μπορούν να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις που θέτει η εξέλιξη της αγοράς των οδικών μεταφορών, εξέδωσε την Οδηγία 2003/59/ΕΚ, με την οποία καθίσταται υποχρεωτική η αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση για την πλειονότητα των οδηγών βαρέων οχημάτων.

Η Οδηγία 2003/59/ΕΚ, που εναρμονίσθηκε στην εθνική νομοθεσία με το Π.Δ. 74/2008, σχετίζεται τόσο με την πρόσβαση στο επάγγελμα, όσο και με την άσκηση της δραστηριότητας του οδηγού. Η διασφάλιση της αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης του οδηγού βεβαιώνεται με τη χορήγηση από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΠΕΙ).

Το παρόν εγχειρίδιο αποτελεί το εκπαιδευτικό υλικό που διαμορφώθηκε από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ), με στόχο να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο γνώσης, αλλά και προετοιμασίας των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών. Από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει εκδοθεί το αντίστοιχο εγχειρίδιο μεταφοράς επιβατών που αφορά στην προετοιμασία των επαγγελματιών οδηγών λεωφορείων. Το περιεχόμενο και των δύο εγχειριδίων είναι σύμφωνο με τις κατευθύνσεις του Παραρτήματος της Ευρωπαϊκής Οδηγίας και αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, στη διασφάλιση της ποιότητας του οδηγού, στην αποφυγή ανισοτήτων στις συνθήκες ανταγωνισμού και στον περιορισμό των εκπνεόμενων ρύπων από τις οδικές μεταφορές. Πεποίθησής μας στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι ότι η διαδικασία επιμόρφωσης των επαγγελματιών οδηγών θα έχει θετικά αποτελέσματα, τόσο στην κοινωνία, όσο και στον ίδιο τομέα των οδικών μεταφορών.

Ενότητα Πρώτη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ



1.1 Παρουσίαση Οδηγίας 2003/59

Στόχος της Οδηγίας 2003/59 είναι η διασφάλιση της ποιότητας του οδηγού οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών τόσο για την πρόσβαση στο επάγγελμα όσο και κατά την άσκηση της δραστηριότητας του οδηγού. Σε αυτήν προσδιορίζεται πως η υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας του οδηγού, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών του οδηγού όταν το όχημα βρίσκεται σε στάση. Ειδικότερα, η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμπάθυνση, επανάληψη και επικαιροποίηση των θεμάτων της αρχικής κατάρτισης. Μέσω του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ) προωθείται η ορθολογική και αμυντική οδήγηση. Αυτό αναμένεται να αποφέρει πολλαπλά οφέλη σε επίπεδο εξοικονόμησης καυσίμου και μείωσης των ατυχημάτων.

Στην Ελλάδα η διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης πραγματοποιείται μέσω θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης, χωρίς υποχρέωση παρακολούθησης μαθημάτων.

1.2 Ποιοι οφείλουν να έχουν ΠΕΙ

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) 74/2008, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας ΠΕΙ είναι:

«αυτό το οποίο πιστοποιεί ότι ο συγκεκριμένος οδηγός έχει την απαιτούμενη αρχική επιμόρφωση ή περιοδική κατάρτιση σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Διάταγμα αυτό και επομένως επιτρέπεται να οδηγεί συγκεκριμένης ή συγκεκριμένων κατηγοριών ή υποκατηγοριών οδικά οχήματα μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, εφόσον κατέχει άδεια οδήγησης της συγκεκριμένης ή συγκεκριμένων κατηγοριών ή υποκατηγοριών».

Επομένως, ΠΕΙ οφείλουν να έχουν όλοι οι οδηγοί οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών των οποίων η οδήγηση απαιτεί μία από τις παρακάτω κατηγορίες αδειών: Γ1, Γ1+E, Γ, Γ+E, Δ1, Δ1+E, Δ, Δ+E ή άλλη ισοδύναμη αυτών.

ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης οφείλουν να έχουν όλοι οι οδηγοί οι οποίοι θα αποκτήσουν άδεια οδήγησης από 10/9/2008 για τις κατηγορίες Δ, Δ+E, Δ1, Δ1+E και από 10/9/2009 για τις κατηγορίες Γ, Γ+E, Γ1, Γ1+E. Το ΠΕΙ αυτό έχει πενταετή ισχύ. Ο οδηγός ο οποίος είναι κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να συνεχίσει τη δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ αυτού, πρέπει να αποκτήσει **ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης**. Το ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχει επίσης πενταετή ισχύ και χορηγείται έπειτα από παρακολούθηση προγράμματος περιοδικής κατάρτισης 35 ωρών σε ειδικά πιστοποιημένες σχολές (χωρίς εξετάσεις).

Οι κάτοχοι ΠΕΙ κάποιας κατηγορίας μεταφοράς εμπορευμάτων απαλλάσσονται

από τις εξετάσεις άλλων κατηγοριών ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων υπό την προϋπόθεση να πληρούν τις άλλες σχετικές προϋποθέσεις απόκτησης (π.χ. όριο ηλικίας).

Προς αποφυγή ανισοτήτων στις συνθήκες ανταγωνισμού, η υποχρέωση ισχύει τόσο για τους υπηκόους των κρατών-μελών της ΕΕ όσο και για τους υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος-μέλος.

1.3 Εμπορευματικές μεταφορές

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται διαρκής αύξηση της οικονομικής ευημερίας, άνοδος του επιπέδου ζωής και, συνεπακόλουθα, της εμπορικής κίνησης. Αυτό έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των διακινούμενων εμπορευμάτων και την ανάπτυξη των **εμπορευματικών μεταφορών**. Συγχρόνως, η αλματώδης πρόοδος της τεχνολογίας (σε θέματα σχετικά με τις μεταφορές) καθιστά εφικτή τη μεταφορά αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις και σε ελάχιστο χρόνο με χαμηλό, μάλιστα, κόστος. Παράλληλα, η διεθνής πολιτική συγκυρία ευνοεί την άνθιση του διεθνούς εμπορίου, καθώς οι αγορές «απελευθερώνονται», συνάπτονται πολλές διακρατικές συμφωνίες και, γενικά, αίρονται οι νομικοί περιορισμοί για την πραγματοποίηση διεθνών μεταφορών.

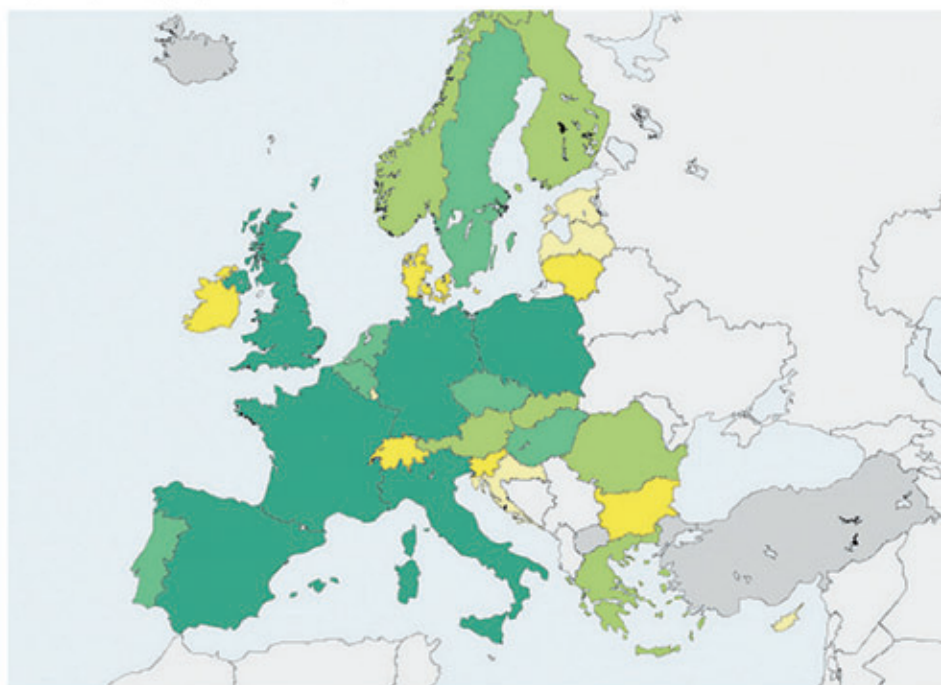
Στο χώρο των εμπορευματικών μεταφορών κυρίαρχο ρόλο παίζουν **οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές**, οι οποίες πραγματοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά από φορτηγά οχήματα. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές χρησιμοποιούν εν γένει το οδικό δίκτυο που χρησιμοποιούν και τα υπόλοιπα οχήματα και δεν προϋποθέτουν υψηλές επενδύσεις υποδομής. Επίσης, παρέχουν μεγάλη ευελιξία στη χάραξη της διαδρομής τους και η μεταφορά μπορεί να γίνει «πόρτα-πόρτα». Η διεύθυνση συνόρων οδικώς είναι σχετικά απλή διαδικασία, αφού δεν προϋποθέτει τεχνολογική συμβατότητα, όπως π.χ. ο σιδηρόδρομος. Τέλος, οι σύγχρονοι ευρωπαϊκοί αυτοκινητόδρομοι παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και επιτρέπουν σημαντική αύξηση της μέσης ταχύτητας κίνησης των φορτηγών, με αποτέλεσμα να τα καθιστούν ανταγωνιστικά προς άλλα μέσα, όπως ο σιδηρόδρομος και, σε ορισμένες περιπτώσεις, το αεροπλάνο.

Μια ευρέως χρησιμοποιούμενη μονάδα μέτρησης του πραγματοποιούμενου μεταφορικού έργου είναι το «τονοχιλιόμετρο». Ένα τονοχιλιόμετρο αντιστοιχεί στη μεταφορά ενός τόνου (t) εμπορευμάτων για ένα χιλιόμετρο (km) απόστασης. Έτσι, αν ένα φορτίο 2 τόνων μεταφερθεί κατά 3 χιλιόμετρα, αυτό αντιστοιχεί σε $2 \times 3 = 6$ τονοχιλιόμετρα. Αντίστοιχα, ένα φορτηγό που μεταφέρει 6 τόνους εμπορευμάτων και κάνει τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη (περίπου 500 χιλιομέτρων) επιτελεί μεταφορικό έργο $500 \times 6 = 3.000$ τονοχιλιομέτρων. Με βάση αυτή τη μονάδα μέ-

τρησης, μπορεί κανείς εύκολα να αξιολογήσει το μεταφορικό έργο και να το συγκρίνει μεταξύ διαφορετικών χωρών.

Στο χάρτη που ακολουθεί (Σχήμα 1.1.) φαίνεται το επιτελούμενο μεταφορικό έργο από τα φορτηγά αυτοκίνητα στον ευρωπαϊκό χώρο για το έτος 2009 με βάση στοιχεία της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας (Eurostat). Οι αριθμοί του υπομνήματος αναφέρονται σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα που πραγματοποιούνται ετησίως. Στο γράφημα αυτό παρατηρούμε ότι η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των χωρών στις οποίες εκτελείται χαμηλό μεταφορικό έργο με φορτηγά αυτοκίνητα.

Αγαθά μεταφερόμενα οδικώς



Υπόμνημα (στοιχεία 2009)
Εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα (tkm)

■ 263 - 9.426	■ 9.426 - 17.757	■ 17.757 - 34.269
■ 34.269 - 72.675	■ 72.675 - 30.7547	■ Χωρίς απάντηση

Σχήμα 1.1. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές με φορτηγό (Εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα)

1.4 Κοινωνικό περιβάλλον οδικού μεταφορέα

«Επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων» είναι η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης να εκτελεί εμπορευματικές μεταφορές για το κοινό ή για ορισμένες κατηγορίες πελατών με οχήματα τα οποία ως εκ της κατασκευής και του εξοπλισμού τους μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα. Οι πελάτες καταβάλλουν κόμιστρο για την εκτελούμενη μεταφορά. Από τη δημοσίευση του νέου Νόμου 3887/2010 (ΦΕΚ 174 Α') για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και μέχρι τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (30/6/2013) οι κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών για τις μεταφορικές επιχειρήσεις που θα συσταθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου είναι νομαρχιακές, ειδικές μεταφορές καυσίμων, εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου οι κατηγορίες δημόσιων οδικών εμπορευματικών μεταφορών καθορίζονται ως διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Ο οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων είναι μια ιδιαίτερα υπεύθυνη και δύσκολη επαγγελματική δραστηριότητα. Ο διπλός ρόλος του –ως επιχειρηματία/υπαλλήλου και ως οδηγού– συχνά οδηγεί σε διλήμματα και συγκρουόμενα συμφέροντα, τα οποία καλείται να σταθμίσει. Για παράδειγμα, η πίεση της έγκαιρης άφιξης στον προορισμό συχνά αντίκειται στην ασφαλή οδήγηση ή στην τήρηση των ωραρίων εργασίας. Σε κάθε περίπτωση, είτε είναι ιδιοκτήτης του οχήματός του είτε όχι, ο οδηγός καλείται να αντεπεξεέλθει σε ένα πλήθος υποχρεώσεων και διεκπεραιώσεων, οι οποίες δεν σχετίζονται άμεσα με την ικανότητά του στην οδήγηση όπως:

- Έλεγχος και εποπτεία της καλής λειτουργίας του οχήματος
- Σωστή χρήση βοηθητικού εξοπλισμού
- Συντήρηση οχήματος
- Προστασία μεταφερόμενων αγαθών
- Γνώση νομοθεσίας, κανονιστικών ρυθμίσεων
- Κατάσταση υγείας
- Γνώση δράσεων σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Επικοινωνία με πελάτες
- Επικοινωνία με συναδέλφους
- Επικοινωνία με επαγγελματίες εκτός της εταιρείας
- Γραφειοκρατικές διατυπώσεις
- Διαχείριση οικονομικών στοιχείων
- Εξοικείωση με νέες τεχνολογίες.

Η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων του οχήματος, αλλά και ο διαρκής έλεγχος της κατάστασής του, βοηθά στην πρόληψη ατυχημάτων και βλαβών με ενδεχομένως δαπανηρές συνέπειες στην προστασία του περιβάλλοντος αλλά και

στην οικονομία καυσίμου. Η εξασφάλιση των κατά το δυνατόν ασφαλέστερων και ταχύτερων συνθηκών μεταφοράς των εμπορευμάτων αποτελεί πρωταρχικό καθήκον του οδηγού τόσο για την ασφάλειά του όσο και για λόγους σχετιζόμενους με την ικανοποίηση των πελατών. Η γνώση της νομοθεσίας που σχετίζεται με τις μεταφορές, αλλά και των κανονιστικών διατάξεων που ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των οδηγών είναι αναγκαία για να μη βρεθεί αντιμέτωπος με πρόστιμα ή ποινικές κυρώσεις. Οι τυπικές προϋποθέσεις σε θέματα υγείας για την εξάσκηση του επαγγέλματος αποδεικνύονται εξίσου σημαντικές με την καθημερινή φροντίδα για σωματική και πνευματική ευεξία, καθώς θωρακίζουν έναντι εμπλοκής σε ατύχημα. Ακόμη, ο οδηγός καλείται να αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο σε περιπτώσεις ατυχημάτων, αφού είναι αποκλειστικός γνώστης του οχήματος και του εξοπλισμού ασφαλείας. Η καλή επικοινωνία με πελάτες, συναδέλφους ή άλλους επαγγελματίες είναι επίσης σημαντική προϋπόθεση για τη διαμόρφωση ευχάριστου εργασιακού περιβάλλοντος, αλλά και την επαγγελματική ανέλιξη. Επιπλέον, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να αντεπεξέλθει στις προβλεπόμενες από το νόμο γραφειοκρατικές διατυπώσεις. Αντίστοιχα, πρέπει να είναι σε θέση να διαχειρίζεται τα οικονομικά της επιχείρησής του αλλά και να κατανοεί σε βάθος τα οικονομικά δεδομένα της εταιρείας στην οποία εργάζεται, όπως επίσης και τις τάσεις και τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών. Τέλος, οι ολοένα εξελισσόμενες τεχνολογικές εφαρμογές στο χώρο των μεταφορών επιβάλλουν τη διαρκή ενημέρωση και εξοικείωσή του με αυτές.

Διαπιστώνεται, επομένως, ότι το κοινωνικό περιβάλλον του οδικού μεταφορέα είναι σύνθετο και οι προεκτάσεις του πολυάριθμες. Επομένως, ο μεταφορέας οδηγός πρέπει να κατανοήσει τις εγγενείς δυσκολίες του επαγγέλματος και να αποκτήσει βαθιά γνώση των παραπάνω ζητημάτων για να καταστεί άρτιος –από κάθε άποψη– επαγγελματίας. Ειδικότερα, πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα γνωστικά εφόδια πριν από την είσοδό του στο επάγγελμα, αλλά και να τα επικαιροποιεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να μην τον ξεπερνούν οι εξελίξεις. Στο πλαίσιο αυτό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προχώρησε στην έκδοση της Οδηγίας 2003/59.

1.5 Εξαιρέσεις

Σύμφωνα με την Οδηγία 2003/59, από την υποχρέωση απόκτησης ΠΕΙ εξαιρούνται οι οδηγοί:

- οχημάτων των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα/ώρα (χλμ./ώρα ή km/h)
- οχημάτων τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις και στα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), καθώς

και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις Υπηρεσίες αυτές, χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς

- οχημάτων τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτων Αναγκών ΠΣΣΕΑ
- οχημάτων που υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, και νέων ή μεταποιημένων οχημάτων που δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία
- οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης
- οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τα μαθήματα εκπαίδευσης οδήγησης αυτοκινήτων για τη λήψη άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ.
- οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων για ιδιωτικούς σκοπούς. Δηλαδή:
 - α) Οι οδηγοί ΦΙΧ αυτοκινήτων που μεταφέρουν υλικά, εργαλεία και εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη των φορτηγών
 - β) Οι οδηγοί ΦΙΧ αυτοκινήτων που χορηγούνται σε μεταφορικές επιχειρήσεις και πρακτορεία μεταφορών για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σ' αυτές
 - γ) Οι οδηγοί ΦΙΧ αυτοκινήτων που ανήκουν σε επιχειρήσεις παροχής Οδικής Βοήθειας
- οχημάτων που μεταφέρουν υλικό ή εξοπλισμό ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Το Π.Δ. 74/2008, με το οποίο έγινε η προσαρμογή της Οδηγίας 2003/59 στην ελληνική νομοθεσία, προβλέπει απαλλαγή υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ για τους οδηγούς:

- οχημάτων κατηγοριών Δ, Δ+Ε ή υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2013
- οχημάτων των κατηγοριών Γ, Γ+Ε ή των υποκατηγοριών Γ1, Γ1+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2014.

Μετά το πέρας των ημερομηνιών αυτών, οι συγκεκριμένοι οδηγοί οφείλουν να κατέχουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, απαλλάσσονται δηλαδή από την υποχρέωση απόκτησης ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης.

1.6 Στόχος του εγχειριδίου

Το παρόν εγχειρίδιο έχει στόχο να αποτελέσει ένα εργαλείο γνώσης και συγχρόνως να προετοιμάσει τους επαγγελματίες οδηγούς για την εξέταση προς απόκτηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας. Είναι αυτονόητο πως η πείρα που αποκτάται κατά την άσκηση του επαγγέλματος δεν μπορεί να υποκατασταθεί. Ωστόσο, καταβάλλεται προσπάθεια ώστε να συγκεντρωθούν πληροφορίες και πρακτικές συμβουλές που δεν καλύπτονται από τις εξετάσεις για απόκτηση άδειας οδήγησης και οι οποίες είναι χρήσιμες για τους επαγγελματίες οδηγούς και προσαρμοσμένες στην ελληνική πραγματικότητα.

Το παρόν εγχειρίδιο δεν υποκαθιστά το αντίστοιχο εγχειρίδιο θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών φορτηγών του ΥΠΥΜΕΔΙ, αλλά το συμπληρώνει σε θέματα που προβλέπονται από την Οδηγία 2003/59 και σχετίζονται κυρίως με την οδική ασφάλεια, την ορθολογική οδήγηση και την οικονομία καυσίμου. Σημειώνεται ότι για λόγους αρτιότητας του συγγράμματος αναλύονται και ορισμένα θέματα που καλύπτονται από το εγχειρίδιο θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών φορτηγών.

1.7 Δομή του εγχειριδίου

Το εγχειρίδιο χωρίζεται σε έξι βασικές ενότητες, οι οποίες είναι σε συμφωνία με τα οριζόμενα από την Οδηγία 2003/59. Οι ενότητες αυτές καλύπτουν τα εξής θεματικά πεδία:

- Ορθολογική οδήγηση
- Κανονιστικές ρυθμίσεις
- Οδική ασφάλεια - Κίνδυνοι κατά τη μεταφορά
- Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Αρχές Υγιεινής
- Οικονομικό περιβάλλον - Μεταφορικές εταιρείες.

Κάθε ενότητα χωρίζεται σε επιμέρους κεφάλαια και παραγράφους. Στο τέλος κάθε κεφαλαίου υπάρχει σύνοψη των περιεχομένων του κεφαλαίου, αλλά και λίστα ερωτήσεων, οι οποίες βοηθούν στην αυτοαξιολόγηση της κατανόησης του κεφαλαίου και στις οποίες θα εξεταστείτε κατά τη διάρκεια της θεωρητικής εξέτασης (με χρήση Η/Υ σε οθόνη αφής). Κάθε κεφάλαιο είναι αυτόνομο και, επομένως, ο αναγνώστης μπορεί να επιλέξει ο ίδιος τη σειρά ανάγνωσης των κεφαλαίων.

Στο τέλος του βιβλίου παρατίθενται κάποιες μελέτες περιπτώσεων (*case studies*), οι οποίες προϋποθέτουν συνδυασμένες γνώσεις όλων των κεφαλαίων και στις οποίες επίσης θα εξεταστείτε.

1.8 Ερωτήσεις

A1 Το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα μεταφοράς εμπορευμάτων

1	ασκεί όποιος διαθέτει κατάλληλη άδεια οδήγησης (Γ ή Γ+Ε)	
2	ασκεί όποιος διαθέτει στην κατοχή του φορτηγό με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο των 3,5 τόνων	
3	ασκούν μεταφορικές επιχειρήσεις έναντι κομίστρου	Σωστό

A2 Το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ) πρέπει να ανανεώνεται κάθε

1	5 χρόνια	Σωστό
2	7 χρόνια	
3	5 χρόνια για οδηγούς ηλικίας άνω των 65 ετών	

A3 Οι κάτοχοι ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων για άδεια οδήγησης Γ που επιθυμούν ΠΕΙ για άδεια οδήγησης κατηγορίας Γ+Ε

1	οφείλουν να επαναλάβουν την επιμόρφωση για απόκτηση ΠΕΙ	
2	δεν χρειάζεται να κάνουν κάποια επιμόρφωση για ΠΕΙ	Σωστό
3	χρειάζεται μόνο να παρακολουθήσουν την επιμόρφωση που αντιστοιχεί στη νέα δραστηριότητα	

A4 Οι κάτοχοι ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων για άδεια οδήγησης Γ που επιθυμούν ΠΕΙ για άδεια οδήγησης κατηγορίας Δ

1	οφείλουν να παρακολουθήσουν την αρχική επιμόρφωση για απόκτηση ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών	
2	δεν χρειάζεται να κάνουν κάποια επιμόρφωση για ΠΕΙ	
3	χρειάζεται μόνο να εξεταστούν στην επιπλέον ύλη που αντιστοιχεί στη νέα δραστηριότητα	Σωστό

A5	Υποχρεούνται απόκτησης ΠΕΙ οι οδηγοί οχημάτων	
1	των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h	
2	που χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων	Σωστό
3	που χρησιμοποιούνται για τα μαθήματα οδήγησης για τη λήψη ΠΕΙ	
A6	Το τονοχιλιόμετρο είναι μια ευρέως χρησιμοποιούμενη μονάδα μέτρησης	
1	των κερδών μιας μεταφορικής επιχείρησης	
2	του μεταφορικού κόστους του ανά τόνο μεταφερόμενου εμπορεύματος	
3	του πραγματοποιούμενου μεταφορικού έργου	Σωστό
A7	Ένα φορτηγό μεταφέρει 6 τόνους εμπορευμάτων από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη (απόσταση περίπου 500 χιλιομέτρων) και επιστρέφει από τη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα με 5 τόνους εμπορευμάτων. Το κόμιστρο για την απλή διαδρομή ανέρχεται στα 300 ευρώ/τόνο. Αυτό αντιστοιχεί σε	
1	1.100 τονοχιλιόμετρα	
2	3.300 τονοχιλιόμετρα	
3	5.500 τονοχιλιόμετρα	Σωστό
A8	Μετά την παρέλευση πενταετίας από την απόκτηση ΠΕΙ, ο οδηγός, προκειμένου να συνεχίσει να ασκεί το επάγγελμα,	
1	υποχρεούται να επαναλάβει την αρχική επιμόρφωση και να μετάρσχει σε εξετάσεις	
2	υποχρεούται να παρακολουθήσει μαθήματα περιοδικής κατάρτισης	Σωστό
3	δεν έχει καμία υποχρέωση εφόσον έχει αποκτήσει, βάσει εξετάσεων, το ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης	
A9	Στην Ελλάδα, η διάρκεια της περιοδικής κατάρτισης ορίστηκε σε	
1	25 ώρες	
2	35 ώρες	Σωστό
3	70 ώρες	