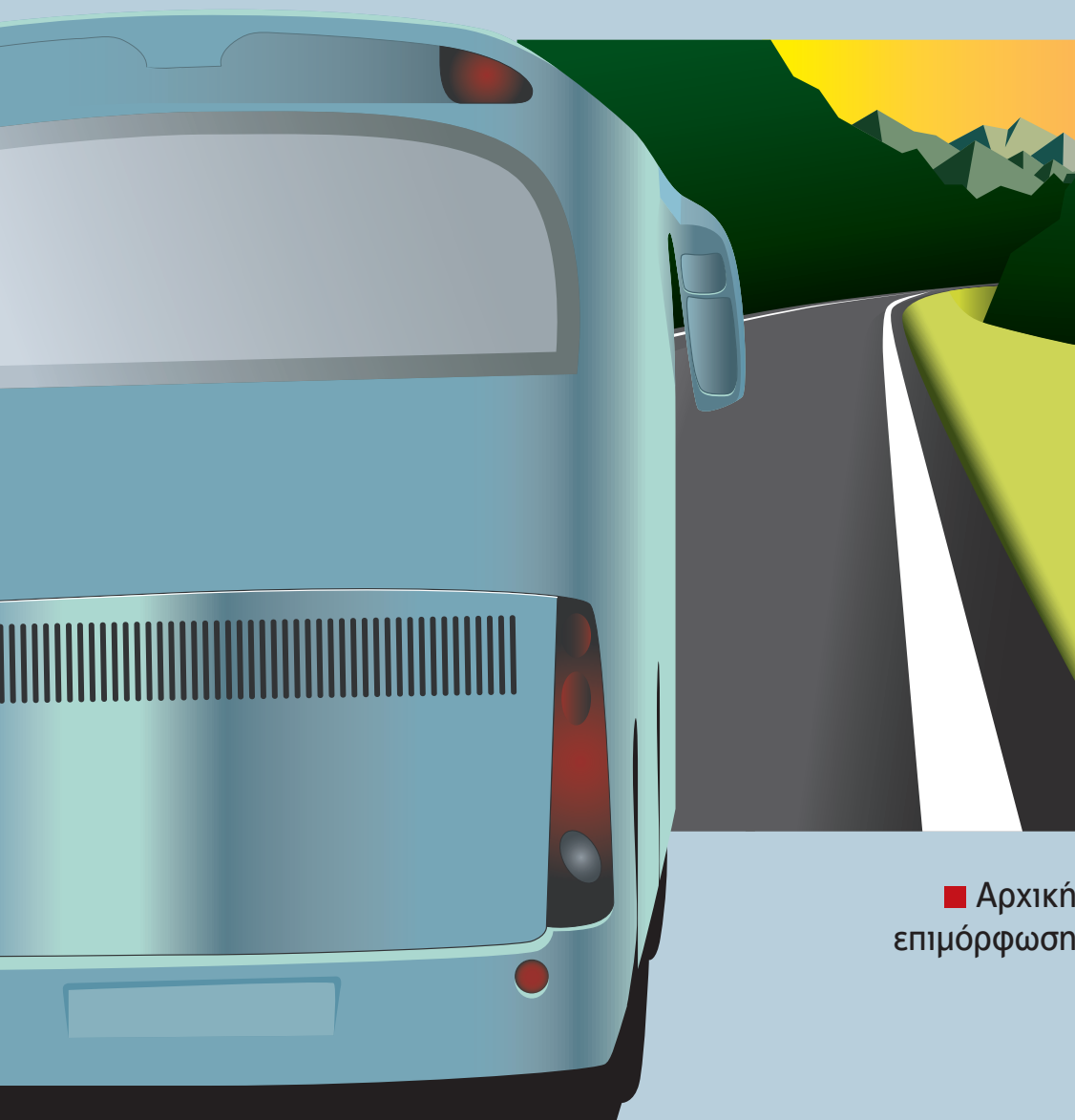




ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας



■ Αρχική
επιμόρφωση



Δικτυώνουμε το Μέλλον



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Κεραπτσόγλου Κωνσταντίνος

Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

Μπλιώτη Χριστίνα

Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ

Βέλιου Ειρήνη, Πολιτικός Μηχανικός

Γαλαμά Τατιάνα, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

Γαλάνης Αθανάσιος, Πολιτικός Μηχανικός

Ευθυμίου Αλέξης, Ιατρός

Κιάμος Κωνσταντίνος, Πολιτικός Μηχανικός

Λυκοτραφίτης Διονύσιος, Δικηγόρος

Μελισσινού Ράινα, Κειμενογράφος

Σαρτζετάκη Μαρία, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

Χατζηπαύλου Αντρέας, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ-ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ

Χωραϊτίης Λαυρέντης, Γραφίστας-Εικονογράφος

Α΄ Έκδοση 2009: 15.000 αντίτυπα

ISBN: 978-960-337-090-1

Copyright © Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών – Ίδρυμα Ευγενίδου.

Απαγορεύεται 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 ν. 2121/1993).



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Αρχική Επιμόρφωση

Ματθαίου Γ. Καρλαύτη

Επίκουρου καθηγητή Ε.Μ.Π.

Ζωής Χριστοφόρου

Πολιτικού Μηχανικού Ε.Μ.Π.

Συγκοινωνιολόγου MSc

ΑΘΗΝΑ
2009

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Εμμανουήλ Δρns, καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Ιωάννης Τεγόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

Ματθαίος Καρλαύτης, επίκουρος καθηγητής ΕΜΠ.

Ιωάννης Τζαβάρας, Αντιναύαρχος Λ.Σ. εν αποστρατεία (ε.α.).

Ευαγγελία Τσάγκα, Νομικός, Γενική Δ/ντρια Μεταφορών του Υ.Μ.Ε.

Βασίλειος Καλλιβωκάς, Γενικός Δ/ντής Διοικητικής Υποστήριξης του Υ.Μ.Ε.

Ανδρέας Λάτσινος, Διπλ. Μηχανολόγος Μηχ., Προϊστ. Τμ. Οδικής Ασφάλειας του Υ.Μ.Ε.

Σύμβουλος εκδόσεων του Ι.Ε. **Κων. Α. Μανάφης**, ομ. καθηγ. Φιλ. Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Γεώργιος Ανδρεάκος**.

Ειδικός Επιστημονικός Σύμβουλος για το βιβλίο «*Επαγγελματική Οδήγηση Λεωφορείου, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, Αρχική Επιμόρφωση*» **Ανδρέας Λάτσινος**, Διπλ. Μηχανολόγος Μηχ., Προϊστ. Τμήματος Οδικής Ασφάλειας του Υ.Μ.Ε.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

+ **Μιχαήλ Αγγελόπουλος**, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

+ **Αλέξανδρος Σταυρόπουλος**, ομ. καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Δημήτριος Καλυβιώτης, Γενικός Διευθυντής Μεταφορών Υ.Μ.Ε.

Ιωάννης Τσούφης, Ειδικός Σύμβουλος Γενικού Γραμματέα Υ.Μ.Ε.

Μαίρη Κοτρωιά, Ειδικός Σύμβουλος του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ιωάννης Ρυζομλιώτης, Γενικός Διευθυντής Μεταφορών Υ.Μ.Ε.

Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος, Διευθυντής Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος Υ.Μ.Ε.

Ηλίας Αργυριάδης, Τμηματάρχης της Δ/σεως Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος Υ.Μ.Ε.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι επαγγελματίες οδηγοί βαρέων οχημάτων μεταφοράς επιβατών (λεωφορεία) ή εμπορευμάτων (φορτηγά) παρουσιάζουν πλήθος ιδιαιτεροτήτων συγκρινόμενοι με τους λοιπούς οδηγούς. Οι ιδιαιτερότητες αυτές έγκεινται σε παράγοντες όπως τα τεχνικά χαρακτηριστικά των βαρέων οχημάτων, η πολύωρη οδήγηση, η ανάγκη διαρκούς εξοικείωσης με νέες τεχνολογίες και η υψηλή ευθύνη σε ζητήματα οδικής ασφάλειας. Η τελευταία απορρέει κυρίως από την αποδεδειγμένα υψηλή σοβαρότητα των αιχμημάτων με εμπλοκή βαρέων οχημάτων.

Με βάση τα παραπάνω, καθίσταται σαφής η σπουδαιότητα της σωστής, άριστης και διαρκούς κατάρτισης των οδηγών λεωφορείων και φορτηγών. Παράλληλα, στο σύγχρονο ενοποιημένο ευρωπαϊκό περιβάλλον, αναδεικνύεται η ανάγκη διασφάλισης και πιστοποίησης της κατάρτισης αυτής με τρόπο κοινό και ενιαίο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) αναγνωρίζοντας τις επιταγές αυτές, στο πλαίσιο διασφάλισης της ποιότητας των επαγγελματιών οδηγών προέβη στην έκδοση της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ, σύμφωνα με την οποία καθίσταται υποχρεωτική η αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση για την πλειονότητα των οδηγών βαρέων οχημάτων. Η Οδηγία 2003/59/ΕΚ 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 την κατοχή Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.). Η Ελλάδα, μέσω του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με το Π.Δ. 74/2008 εναρμόνισε την εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας.

Το εγχειρίδιο που κρατάτε στα χέρια σας αποτελεί το εκπαιδευτικό υλικό που διαμορφώθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με στόχο να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο γνώσης, αλλά και προετοιμασίας των επαγγελματιών οδηγών λεωφορείων για την απόκτηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας αρχικής επιμόρφωσης. Ένα έτερο εγχειρίδιο έχει επίσης εκδοθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και αφορά στην προετοιμασία των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών. 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 εκπεπομένων ρύπων από τις οδικές μεταφορές. Πεπειθισή μας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι ότι η διαδικασία επιμόρφωσης των επαγγελματιών οδηγών θα έχει θετικά αποτελέσματα, τόσο στην κοινωνία όσο και στον ίδιο τον τομέα των οδικών μεταφορών.



Ευριπίδης Στ. Στυλιανίδης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, ο ιδρυτής και χορηγός του «Ιδρύματος Ευγενίδου», πολύ νωρίς προέβλεψε και σχημάτισε την πεποίθηση ότι η άρτια κατάρτιση των τεχνικών μας, σε συνδυασμό με την εθνική αγωγή, είναι ο αναγκαίος και αποφασιστικός παράγων για την πρόοδο του έθνους μας. Την πεποίθησή του αυτή ο Ευγενίδης εκδήλωσε με την γενναιόφρονα πράξη ευεργεσίας, να κληροδοτήσει σεβαστό ποσό για την σύσταση Ιδρύματος, του οποίου σκοπός είναι:

"...νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ἰθαγενείας ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ".

Έτσι, το Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το «Ίδρυμα Ευγενίδου», του οποίου την διοίκηση και διαχείριση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμου, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Το έργο του Ιδρύματος συνέχισε από το 1981 μέχρι το 2000 ο Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης· έκτοτε συνεχίζει αυτό ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Από την σύστασή του έως σήμερα η συμβολή του Ιδρύματος στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση πραγματοποιείται με διάφορες δραστηριότητες με πρώτη την συγγραφή και έκδοση βιβλίων για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Σχολών και Λυκείων.

Σε συνεργασία με τα Υπουργεία Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων (ΥΠ.Ε.Π.Θ.), Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.), το Ίδρυμα εξέδωσε 457 τίτλους βιβλίων, που έχουν διανεμηθεί στα σχολεία σε περισσότερα από 42.000.000 αντίτυπα.

Ανάλογα με τις ανάγκες, τις οποίες εκάλυπταν τα βιβλία του Ιδρύματος, αλλά και της στάθμης του περιεχομένου και του σκοπού που επεδίωκε η εκάστοτε εκπαιδευτική προσπάθεια των ανωτέρω φορέων της παιδείας, τα βιβλία διακρίνονται σε 10 Σειρές: 6 για το ΥΠ.Ε.Π.Θ. (Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη, Βιβλιοθήκη του Τεχνικού, Τεχνική Βιβλιοθήκη, Βιβλιοθήκη Τεχνικού Βοηθού Χημικού, Βιβλιοθήκη Τεχνικού και Επαγγελματικού Λυκείου και Βιβλιοθήκη Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαιδευσεως), 1 για τον Ο.Α.Ε.Δ. (Βιβλιοθήκη Σχολών Μαθητείας Ο.Α.Ε.Δ.) και 3 για το Υ.Ε.Ν. (Βιβλιοθήκη για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Βιβλιοθήκη για τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και Βιβλιοθήκη για τις Ναυτικές Ακαδημίες).

Τα εκπαιδευτικά εγχειρίδια του Ιδρύματος Ευγενίδου συγγράφονται έτσι, ώστε να πληρούν τους όρους που απαιτούνται για τα διδακτικά εγχειρίδια. Η επιλογή των συγγραφέων γίνεται κατά τρόπο απολύτως αντικειμενικό και η συγγραφή ανατίθεται σε έμπειρους επιστήμονες, εκπαιδευτικούς και σε όσους αποδεδειγμένως είναι ικανοί, γνωρίζουν απολύτως το γνωστικό αντικείμενο του μαθήματος, έχουν διδακτική και παιδαγωγική πείρα, κατέχουν την σχετική βιβλιογραφία και διαθέτουν συγγραφική εμπειρία. Το περιεχόμενο των βιβλίων είναι απολύτως σύμφωνο με τα εκάστοτε ισχύοντα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας.

Τα βιβλία του Ιδρύματος Ευγενίδου διακρίνονται για την επιστημονική παιδα-

γωγική και γλωσσική αρτιότητα, αλλά και για την εμφάνισή τους, ώστε να είναι ευχάριστα στους μαθητές και τους σπουδαστές.

Για την επιστημονική και παιδαγωγική ποιότητα των βιβλίων τα κείμενα υποβάλλονται σε πολλούς ελέγχους και βελτιώνονται πριν από κάθε νέα έκδοση συμπληρούμενα καταλλήλως.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην γλωσσική διατύπωση των βιβλίων, γιατί το Ίδρυμα πιστεύει ότι τα τεχνικά βιβλία, πρέπει να είναι γραμμένα σε γλώσσα σωστή και ομοίμορφη, αλλά και κατάλληλη για τη στάθμη των χρηστών, συμβάλλοντας έτσι και στην γλωσσική τους κατάρτιση. Η γλωσσική επεξεργασία ανατίθεται σε φιλολόγους συνεργάτες του Ιδρύματος και έτσι εξασφαλίζεται η ενιαία σύνταξη και ορολογία κάθε κατηγορίας βιβλίων του.

Η ποιότητα του χαρτιού, το είδος των τυπογραφικών στοιχείων, τα σωστά σχήματα, η καλαισθητή σελιδοποίηση, το εξώφυλλο και το μέγεθος των βιβλίων, συμβάλλουν ώστε αυτά να είναι εύχρηστα.

Το Ίδρυμα με ιδιαίτερη χαρά απεδέχθη και την πρόταση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.) να αναλάβει την επιμέλεια ή συγγραφή και έκδοση εγχειριδίων και ερωτηματολογίων, των οποίων το περιεχόμενο απευθύνεται στους υποψήφιους οδηγούς και μεταφορείς.

Έτσι, με υπουργικές αποφάσεις της 9.3.1998 και της 17.8.2007 συνεπληρώθη η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου με 3 εκπροσώπους του Υ.Μ.Ε. και ανετέθη σ' αυτό η συγγραφή ή επιμέλεια και έκδοση Εγχειριδίων Θεωρητικής Εκπαιδύσεως Οδηγών διαφόρων ειδικοτήτων, Οδικών Μεταφορών, Ερωτηματολογίων, κειμένων του Κ.Ο.Κ. κ.λπ. και η μετάφραση των ερωτηματολογίων εξετάσεως υποψηφίων οδηγών στην Αγγλική, Αλβανική και Ρωσική γλώσσα προς χρήση από τους αλλοδαπούς που ζουν στην Ελλάδα.

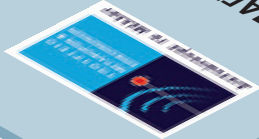
Το σύνολο των μέχρι σήμερα εκδοθέντων βιβλίων ή εγχειριδίων για το Υ.Μ.Ε. ανέρχεται σε 16, ενώ τελούν υπό συγγραφή άλλα 6:

- Ασφαλής Κυκλοφορία Πεζών και Οχημάτων, που θα χρησιμοποιηθεί για την πειραματική διδασκαλία από τους μαθητές της Μέσης Εκπαιδύσεως,
- 1 Ειδικό Βιβλίο Εξετάσεως για Χορήγηση Άδειας Οδηγήσεως σε Αθιγγάνους, μετανάστες, αναλφάβητους και άτομα με μαθησιακές δυσκολίες,
- 1 βιβλίο για την Επαγγελματική Οδήγηση Φορτηγού, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας, Αρχική Επιμόρφωση και
- 3 βιβλία για την Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων της Συμφωνίας ADR.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου καταβάλλει την δαπάνη για τις εκδόσεις αυτές και η τιμή διαθέσεώς τους στο Υ.Μ.Ε. δεν υπερβαίνει το άθροισμα των δαπανών για την επιμέλεια και την έκδοσή τους.



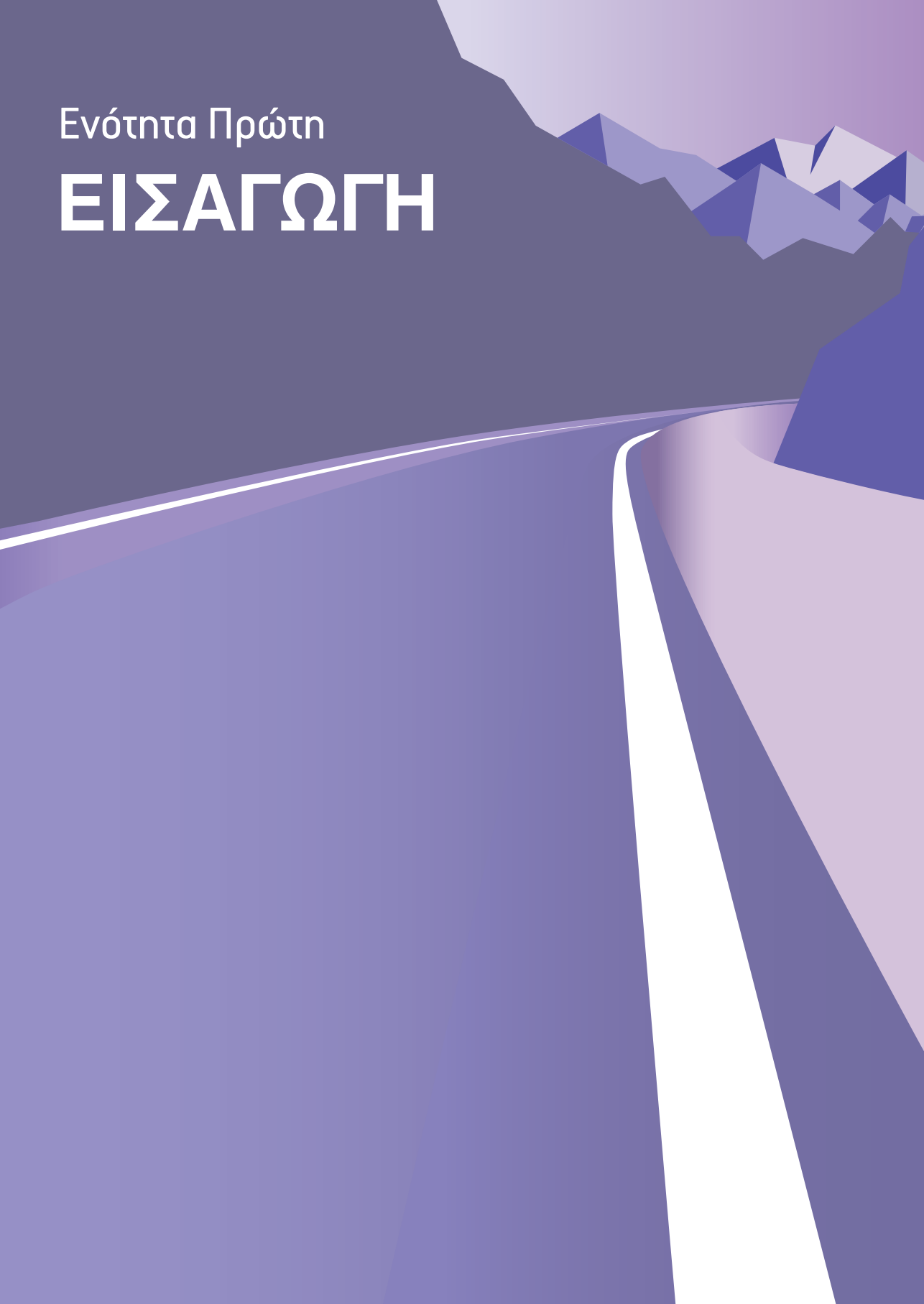
ΕΠΙΓΕΝΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΠΙΟΤΟΤΗΤΙΚΟ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Ενότητα Πρώτη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ



1.1 Παρουσίαση Οδηγίας 2003/59.

Στόχος της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2003 είναι η διασφάλιση της ποιότητας του οδηγού οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών τόσο κατά 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, όταν το όχημα βρίσκεται σε στάση. Ειδικότερα, η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμπάθυσση, επανάληψη και επικαιροποίηση των θεμάτων της αρχικής κατάρτισης. Μέσω του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) προωθείται η ορθολογική και η 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 είναι κάτοχοι ΠΕΙ.

Σύμφωνα με το Π.Δ. 74/2008, 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 κατέχουν όλοι οι οδηγοί οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, των οποίων η οδήγηση απαιτεί μία από τις εξής κατηγορίες αδειών: Γ1, Γ1+Ε, Γ, Γ+Ε, Δ1, Δ1+Ε, Δ, Δ+Ε ή άλλη ισοδύναμη αυτών.

ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης οφείλουν να κατέχουν όλοι οι οδηγοί, οι οποίοι απέκτησαν άδεια οδήγησης από 10/9/2008 για τις κατηγορίες Δ, Δ+Ε, Δ1, Δ1+Ε και από 10/9/2009 για τις κατηγορίες Γ, Γ+Ε, Γ1, Γ1+Ε. 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, 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 ειδικές πιστοποιημένες σχολές.

Οι κάτοχοι ΠΕΙ κάποιας κατηγορίας μεταφοράς επιβατών απαλλάσσονται από τις εξετάσεις άλλων κατηγοριών ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις άλλες σχετικές προϋποθέσεις απόκτησης. Αυτό ισχύει τόσο για την αρχική, όσο και για την περιοδική επιμόρφωση. Τέλος, οι κάτοχοι ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών που επιθυμούν ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων δεν οφείλουν να επαναλαμβάνουν τα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης, παρά μόνο τα τμήματα που αφορούν ειδικώς στη νέα επιμόρφωση.

Στην υποχρέωση απόκτησης ΠΕΙ υπόκεινται όλοι οι επαγγελματίες οδηγοί, είτε είναι ανεξάρτητοι επαγγελματίες, είτε μισθωτοί, είτε εργάζονται για δικό τους λογαριασμό, είτε υπέρ τρίτων.

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 Επιβατικές μεταφορές.

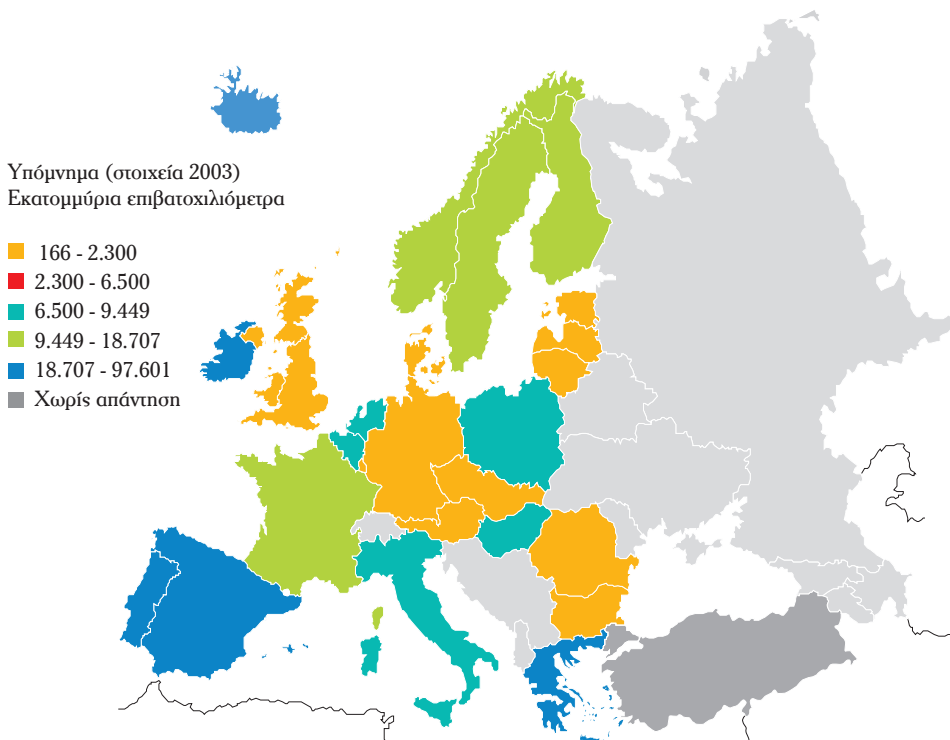
Η ανάγκη των ατόμων για κινητικότητα αυξάνεται διαρκώς τις τελευταίες δεκαετίες και καλύπτεται μέσω της ανάπτυξης των λεγομένων επιβατικών μεταφορών. Η πραγματοποίηση μετακινήσεων μπορεί να γίνεται με σκοπό την εργασία, την αγορά προϊόντων ή τη διασκέδαση. Η μετακίνηση ατόμων για τους σκοπούς αυτούς είναι δυνατόν να γίνεται εντός των ορίων μίας πόλης ή ενός χωριού, μεταξύ διαφορετικών πόλεων ή κοινοτήτων, αλλά και μεταξύ διαφορετικών χωρών. Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ποικίλλουν. Έτσι, εντός πόλεων χρησιμοποιούνται ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα (ΙΧ), ταξί, λεωφορεία, τρόλεϊ, τραμ και μετρό. Μεταξύ πόλεων χρησιμοποιούνται ΙΧ, τρένα, λεωφορεία ή ενίοτε και πλοία. Για πιο μακρινές αποστάσεις προτιμώνται τα αεροπλάνα.

Στο χώρο των μαζικών μεταφορών επιβατών, κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα λεωφορεία. Η λειτουργία ενός λεωφορειακού δικτύου δεν προϋποθέτει υψηλές επενδύσεις (π.χ. του μετρό), καθώς τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούν εν γένει το οδικό δίκτυο που χρησιμοποιούν και τα υπόλοιπα. Επίσης, παρέχουν μεγάλη ευελιξία στην αρχική χάραξη και μετέπειτα αλλαγή της διαδρομής τους. Η διέλευση συνόρων με λεωφορεία είναι σχετικά απλή διαδικασία, αφού δεν προϋποθέτει τεχνολογική συμβατότητα, όπως ο σιδηρόδρομος. Τέλος, οι σύγχρονοι ευρωπαϊκοί αυτοκινητόδρομοι παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφαλείας και επιτρέπουν σημαντική αύξηση της μέσης ταχύτητας κίνησης των λεωφορείων, 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 **επιβατοχιλιόμετρο**. Ένα επιβατοχιλιόμετρο αντιστοιχεί στη διάνυση ενός χιλιόμετρου από έναν επιβάτη. Έτσι, αν δύο επιβάτες διανύσουν 3 km, αυτό αντιστοιχεί σε $2 \times 3 = 6$ επιβατοχιλιόμετρα. Αντίστοιχα, ένα λεωφορείο που μεταφέρει 50 επιβάτες και κάνει τη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη (περίπου 500 km) εκτελεί μεταφορικό έργο $500 \times 50 = 25.000$ επιβατοχιλιόμετρων. Με βάση αυτήν τη μονάδα μέτρησης, μπορεί κάποιος εύκολα να αξιολογήσει το μεταφορικό έργο και να συγκρίνει ορισμένες λεωφορειακές γραμμές μεταξύ τους.

Στο χάρτη του σχήματος 1.1 φαίνεται το επιτελούμενο μεταφορικό έργο από τα λεωφορεία στον ευρωπαϊκό χώρο για το έτος 2003 με βάση στοιχεία της ευρωπαϊκής στατιστικής υπηρεσίας (Eurostat). Οι αριθμοί του υπομνήματος αναφέρονται σε εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα που πραγματοποιούνται ετησίως. Στο χάρτη αυτό, παρατηρούμε ότι η Ελλάδα είναι μεταξύ των χωρών που σπηρίζονται στα λεωφορεία για μεγάλο αριθμό επιβατικών μετακινήσεων.



Σχήμα 1.1 Επιβατικές μεταφορές με λεωφορείο.

1.4 Κοινωνικό περιβάλλον οδικού μεταφορέα.

Επάγγελμα οδικού μεταφορέα επιβατών χαρακτηρίζεται η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης να εκτελεί επιβατικές μεταφορές για το κοινό ή για ορισμένες κατηγορίες πελατών, με κατάλληλα οχήματα. Οι πελάτες καταβάλλουν κόμιστρο για την εκτελούμενη μεταφορά. Οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών επιμερίζονται σε Εθνικές και σε Διεθνείς μεταφορές.

Ο οδικός μεταφορέας προσώπων είναι μία 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 ανταπεξέλθει σε 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 μεταφερομένων ατόμων ή 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 τόσο στην πρόληψη ατυχημάτων και βλαβών, με ενδεχομένως δαπανηρή επιδιόρθωση, όσο στην προστασία του περιβάλλοντος αλλά και στην οικονομία καυσίμου. Η εξασφάλιση των κατά το δυνατόν καλύτερων συνθηκών μεταφοράς των ατόμων αποτελεί πρωταρχικό καθήκον του οδηγού, τόσο για την ασφάλειά τους, 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 μην 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 τον θωρακίζουν έναντι εμπλοκής σε ατυχήματα. Ακόμη, ο οδηγός καλείται να αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο σε περιπτώσεις ατυχημάτων, ιδιαίτερα κατά τη μεταφορά προσώπων, αφού είναι ο αποκλειστικός γνώστης του οχήματος και του εξοπλισμού ασφαλείας. Η καλή επικοινωνία με πελάτες, συναδέλφους ή άλλους επαγγελματίες αποτελεί επίσης σημαντική προϋπόθεση για τη διαμόρφωση ευχάριστου εργασιακού περιβάλλοντος, αλλά και για επαγγελματική ανέλιξη. Επιπλέον, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει στις προβλεπόμενες από το νόμο γραφειοκρατικές διατυπώσεις. Αντίστοιχα πρέπει να είναι σε θέση να διαχειρίζεται τα οικονομικά της επιχείρησής του, αλλά και να κατανοεί τα οικονομικά δεδομένα της εταιρείας στην οποία εργάζεται, αλλά 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, ώστε 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 km/h.
- Οχημάτων τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις και τα 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 Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).
- 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.
- 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 δραστηριότητά του.

Το Π.Δ. 74/2008 με θέμα την 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 ως στόχο να αποτελέσει 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 προκειμένου 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 τα αντίστοιχα εγχειρίδια θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών του ΥΜΕ, αλλά τα συμπληρώνει σε θέματα που προβλέπονται από την Οδηγία 2003/59 και σχετίζονται με την οδική ασφάλεια,

την οικονομία καυσίμου και σειρά άλλων θεμάτων, όπως αρχές υγιεινής, εργονομία, ασφαλής φόρτωση κ.λπ.. Σημειώνεται ότι για λόγους αρτιότητας του συγγράμματος, αναλύονται και ορισμένα θέματα που καλύπτονται από τα εγχειρίδια θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών.

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 και είναι χρωματικά διαχωρισμένες για να καταστούν φιλικότερες προς το χρήστη. Οι ενότητες αυτές καλύπτουν τα εξής θεματικά πεδία:

- Ορθολογική οδήγηση.
- Κανονιστικές ρυθμίσεις.
- Πρόληψη κινδύνων.
- Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- Αρχές υγιεινής.
- Οικονομικό περιβάλλον – Μεταφορικές εταιρείες.

Κάθε ενότητα χωρίζεται σε επιμέρους κεφάλαια και παραγράφους. Στο τέλος κάθε κεφαλαίου υπάρχουν πίνακες ερωτήσεων, οι οποίοι βοηθούν στην αυτοαξιολόγηση της κατανόησής του και στους οποίους θα εξεταστείτε θεωρητικά. Κάθε κεφάλαιο είναι αυτόνομο και, επομένως, ο αναγνώστης μπορεί να επιλέξει ο ίδιος τη σειρά ανάγνωσης των κεφαλαίων.

Στο παράρτημα αυτού του εγχειριδίου περιγράφεται η διαδικασία των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων στις οποίες θα κληθείτε να συμμετάσχετε για την πιστοποίηση της αρχικής επιμόρφωσής σας.

Στο τέλος του βιβλίου παρατίθενται κάποιες μελέτες περιπτώσεων (case studies), οι οποίες προϋποθέτουν συνδυασμένες γνώσεις όλων των κεφαλαίων. Κατά τη διαδικασία θεωρητικής εξέτασης θα κληθείτε να απαντήσετε σε κάποιες από αυτές.



1.8 Ερωτήσεις.

1 Το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα μεταφοράς επιβατών ασκεί:

A	Όποιος διαθέτει κατάλληλη άδεια οδήγησης (Δ ή Δ+Ε).	Λάθος
B	Όποιος έχει στην κατοχή του επιβατηγό όχημα με περισσότερες από 8 θέσεις επιβατών (Μ2).	Λάθος
Γ	Όποιος έχει μεταφορικές επιχειρήσεις έναντι κομίστρου.	Σωστό

2 Οι κάτοχοι ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών για άδεια οδήγησης κατηγορίας Δ που επιθυμούν ΠΕΙ για άδεια οδήγησης κατηγορίας Δ+Ε:

A	Οφείλουν να επαναλάβουν την επιμόρφωση για απόκτηση ΠΕΙ.	Λάθος
B	Δεν χρειάζεται να κάνουν κάποια επιμόρφωση για ΠΕΙ.	Σωστό
Γ	Χρειάζεται μόνο να παρακολουθήσουν την επιμόρφωση που αντιστοιχεί στη νέα δραστηριότητα.	Λάθος

3 Οι κάτοχοι ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών για άδεια οδήγησης κατηγορίας Δ που επιθυμούν ΠΕΙ για άδεια οδήγησης κατηγορίας Γ+Ε:

A	Οφείλουν να επαναλάβουν την επιμόρφωση για απόκτηση ΠΕΙ.	Λάθος
B	Δεν χρειάζεται να κάνουν κάποια επιμόρφωση για ΠΕΙ.	Λάθος
Γ	Χρειάζεται μόνο να εξεταστούν στην επιπλέον ύλη, που αντιστοιχεί στη νέα δραστηριότητα.	Σωστό

4 Υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ οι οδηγοί οχημάτων:

A	Των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h.	Λάθος
B	Τα οποία χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων.	Σωστό
Γ	Τα οποία χρησιμοποιούνται για τα μαθήματα οδήγησης για την απόκτηση ΠΕΙ.	Λάθος

5 Το ΠΕΙ πρέπει να ανανεώνεται κάθε:

A	5 χρόνια.	Σωστό
B	7 χρόνια.	Λάθος
Γ	5 χρόνια για οδηγούς ηλικίας άνω των 65 ετών.	Λάθος

6 Το επιβατοχιλιόμετρο είναι μονάδα μέτρησης του:

A	Επιβατικού κοινού μιας εταιρείας.	Λάθος
B	Μεταφορικού κόστους ανά επιβάτη.	Λάθος
Γ	Πραγματοποιούμενου μεταφορικού έργου.	Σωστό

7 Ένα λεωφορείο μεταφέρει 50 επιβάτες από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη (απόσταση περίπου 500 km) και επιστρέφει από τη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα με 30 επιβάτες. Το κόμιστρο για την απλή διαδρομή ανέρχεται στα 20 ευρώ/επιβάτη. Το έργο αυτό αντιστοιχεί σε:

A	1.000 επιβατοχιλιόμετρα.	Λάθος
B	1.600 επιβατοχιλιόμετρα.	Σωστό
Γ	40.000 επιβατοχιλιόμετρα.	Λάθος

8 Μετά την παρέλευση πενταετίας από την κτήση ΠΕΙ, ο οδηγός προκειμένου να συνεχίσει να ασκεί το επάγγελμα:

A	Υποχρεούται να επαναλάβει την αρχική επιμόρφωση και να μετέχει στις εξετάσεις.	Λάθος
B	Υποχρεούται να παρακολουθήσει μαθήματα περιοδικής κατάρτισης.	Σωστό
Γ	Δεν έχει καμμία υποχρέωση εφόσον έχει αποκτήσει, κατόπιν εξετάσεων, το ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης.	Λάθος

9 Η διάρκεια της περιοδικής κατάρτισης ορίζεται σε:

A	25 ώρες.	Λάθος
B	35 ώρες.	Σωστό
Γ	70 ώρες.	Λάθος