

Τ.Ε.Ι. ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τίτλος:

*«Περιγραφή του συστήματος εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης στην
Ελλάδα και εκτίμηση των εκπαιδευτικών αναγκών τους:
Τα επίπεδα παρέμβασης της Κοινωνικής Εργασίας»*

*Σπουδάστριες: Κατζουράκη Αικατερίνη
Μουρνιανάκη Στυλιανή
Ξενάκη Ολγα*

Επιβλέπουσα: Παπαδακάκη Μαρία

Ηράκλειο, Ιανουάριος 2010

Πίνακας Περιεχομένων

| | | |
|-------|---|----------------|
| | <i>Αντί προλόγου</i> | <i>Σελ.3</i> |
| | <i>Εισαγωγή-Αναγκαιότητα μελέτης</i> | <i>Σελ.4</i> |
| | <i>Θεωρητικό Μέρος</i> | <i>Σελ.8</i> |
| 1 | <i>«ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»</i> | <i>Σελ.9</i> |
| 1.1 | <i>Ορισμός Οδικής Ασφάλειας</i> | <i>Σελ.9</i> |
| 1.2 | <i>Σκοπός Οδικής Ασφάλειας</i> | <i>Σελ.11</i> |
| 1.3 | <i>Παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια</i> | <i>Σελ.13</i> |
| 1.4 | <i>Φορείς που συνδέονται με την οδική ασφάλεια</i> | <i>Σελ.14</i> |
| 1.5 | <i>Η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα</i> | <i>Σελ.15</i> |
| 1.6 | <i>Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα</i> | <i>Σελ.18</i> |
| 1.7 | <i>Η κυκλοφοριακή αγωγή ως μέσο προαγωγής της οδικής ασφάλειας</i> | <i>Σελ.22</i> |
| 2 | <i>«ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ»</i> | <i>Σελ.25</i> |
| 2.1 | <i>Ορισμοί</i> | <i>Σελ.25</i> |
| 2.2 | <i>Παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων</i> | <i>Σελ.26</i> |
| 2.3 | <i>Συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων</i> | <i>Σελ.29</i> |
| 2.4 | <i>Στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα</i> | <i>Σελ.30</i> |
| 3 | <i>«ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»</i> | <i>Σελ.32</i> |
| 3.1 | <i>Οι εκπαιδευτές οδήγησης στην Ελλάδα</i> | <i>Σελ.36</i> |
| 4 | <i>Η συμβολή της Κοινωνικής Εργασίας στην προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας</i> | <i>Σελ.59</i> |
| | <i>Ερευνητικό Μέρος</i> | <i>Σελ.63</i> |
| 5 | <i>Σκοπός και επιμέρους στόχοι μελέτης</i> | <i>Σελ.64</i> |
| 5.1 | <i>Ερευνητικά ερωτήματα</i> | <i>Σελ.64</i> |
| 6 | <i>Μεθοδολογία</i> | <i>Σελ.64</i> |
| 6.1 | <i>Ερευνητική στρατηγική-Δειγματοληψία</i> | <i>Σελ.64</i> |
| 6.1.1 | <i>Αρχειακή έρευνα</i> | <i>Σελ.65</i> |
| 6.1.2 | <i>Βιβλιογραφική ανασκόπηση</i> | <i>Σελ.65</i> |
| 6.1.3 | <i>Ποιοτική έρευνα</i> | <i>Σελ.66</i> |
| 6.1.4 | <i>Ποσοτική έρευνα(έρευνα πεδίου)</i> | <i>Σελ.66</i> |
| 6.2 | <i>Διαδικασία συλλογής πληροφοριών</i> | <i>Σελ.67</i> |
| 6.3 | <i>Ερευνητικό εργαλείο</i> | <i>Σελ.68</i> |
| 6.4 | <i>Στατιστική ανάλυση</i> | <i>Σελ.69</i> |
| 7 | <i>Αποτελέσματα</i> | <i>Σελ.70</i> |
| 8 | <i>Συζήτηση-Συμπεράσματα</i> | <i>Σελ.88</i> |
| 8.1 | <i>Αδυναμίες της έρευνας</i> | <i>Σελ.93</i> |
| 9 | <i>Προτάσεις</i> | <i>Σελ.95</i> |
| | <i>Βιβλιογραφία</i> | <i>Σελ.96</i> |
| | <i>Παράρτημα 1 – Ερωτηματολόγιο μελέτης</i> | <i>Σελ.100</i> |
| | <i>Παράρτημα 2 –Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας(Κ.Ο.Κ.)</i> | <i>Σελ.113</i> |

Αντί προλόγου

*Πριν ξεκινήσεις να οδηγάς
ούτε στιγμή να μην ξεχνάς
τη ζώνη ή το κράνος
πως πρέπει να φοράς*

*Τα φλας να τα ελέγχεις
καθρέπτη να κοιτάς
και στους σηματοδότες
στο κόκκινο φανάρι
πάντα να σταματάς*

*Τα σήματα προσέχεις
δε χρειάζεται να τρέχεις
και στις διαβάσεις των πεζών
να είσαι προσεχτικός
και υπομονή να έχεις.....*

**«Αμαλία Σ.,
Τμήμα Α3 Γυμνασίου,
Πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια»**

Εισαγωγή – Αναγκαιότητα μελέτης

Τα τελευταία χρόνια η οδική ασφάλεια αποτελεί για τη χώρα μας ένα θέμα μείζονος σημασίας με ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις την οποία επιβάλλει πλέον ο σύγχρονος τρόπος ζωής και οι ανάγκες που διαμορφώνει η κοινή ευρωπαϊκή και παγκόσμια αγορά, συνοδεύεται δυστυχώς και από βαρύτερες κοινωνικές συνέπειες οι οποίες εκφράζονται με την απώλεια πολλών συνανθρώπων και το βαρύτερο τραυματισμό άλλων.

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν παγκοσμίως σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας με σημαντικό κοινωνικό και οικονομικό κόστος. Κάθε χρόνο, 1.300.000 τροχαία ατυχήματα έχουν ως αποτέλεσμα ο αριθμός των θυμάτων να υπερβαίνει τους 40.000 νεκρούς και 1.700.000 τραυματίες. Το τραγικό αυτό γεγονός γίνεται ακόμα μεγαλύτερο αν υπολογίσει κανένας ότι πέρα από τους θανάτους πολλοί από τους τραυματίες μένουν ανάπηροι, και μάλιστα σε μικρή ηλικία (Νικολαράκης & Ζοπουνίδης, 2007).

Στις χειρότερες θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης των «25» στα οδικά τροχαία ατυχήματα κατατάσσεται η Ελλάδα. Οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα είναι σχεδόν δυο φορές πιο συχνοί παγκοσμίως, με 2.000 θανάτους, 4.000 βαριά και 30.000 ελαφρά τραυματισμένους κατά μέσο όρο ετησίως (Νικολαράκης & Ζοπουνίδης, 2007).

Μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα έχουν καταδείξει ορισμένες ομάδες του πληθυσμού ή κατηγορίες χρηστών όπως οι νέοι και οι επαγγελματίες οδηγοί να είναι ιδιαίτερα ευάλωτες σε διακινδυνευμένη οδήγηση και ποικίλους παράγοντες σχετιζόμενους με τον ανθρώπινο παράγοντα όπως η κούραση, η στέρηση ύπνου και η κατανάλωση αλκοόλ να συμβάλουν στην αύξηση της πιθανότητας τροχαίων ατυχημάτων (Chliaoutakis et al., 1999; 2000; 2002; Kontogiannis et al., 2002; Papadakaki et al., 2008; Petridou et al., 1998).

Η οδηγική συμπεριφορά δεν είναι απλά η απάντηση στο ερώτημα «έχεις δίπλωμα» ή «ξέρεις να οδηγείς». Ένας καλός χειριστής του μηχανήματος που καλείται

αυτοκινούμενο όχημα δεν αποτελεί πάντα και το σωστό οδηγό όσον αφορά στην οδική ασφάλεια. Όπως κάθε άλλη ανθρώπινη αντίδραση και συμπεριφορά, έτσι και η οδήγηση επηρεάζεται από παράγοντες όπως η φυσική και πνευματική κατάσταση (σωματική κούραση, ψυχική κόπωση κ.α.), τα αντανακλαστικά (κυρίως λόγω ηλικίας), αλλά και η γενικότερη παιδεία – εκπαίδευση. Η επίδραση των παραπάνω στην οδική ασφάλεια γίνεται ακόμα πιο κρίσιμη όταν αυτά αλληλεπιδρούν με εξωτερικούς παράγοντες όπως η ξαφνική μεταβολή της γεωμετρίας της οδού λόγω έργων επί του οδοστρώματος δηλαδή στα σημεία εκτέλεσης οδικών έργων.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η φιλοσοφία προαγωγής της οδικής ασφάλειας αποτελεί πάγια προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω δράσεων βελτίωσης των εκπαιδευτικών τεχνικών, δίδοντας ιδιαίτερη σημασία στις εγκεφαλικές λειτουργίες του οδηγού (π.χ. αντίληψη, αναγνώριση και εκτίμηση των κινδύνων). Η ανάπτυξη της αντίληψης και της ευαισθησίας για την ασφάλεια σημαίνει ουσιαστικά ανάπτυξη της θέλησης των οδηγών για υιοθέτηση ενός τρόπου οδήγησης ασφαλούς και συνειδητού ως προς τους κινδύνους που επιφυλάσσει ο δρόμος. Πρόκειται, δηλαδή, για μια συνεχή διαδικασία όπου επιχειρείται η διαρκής εγρήγορση του οδηγού σε ζητήματα οδικής συμπεριφοράς ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες πρόκλησης ατυχήματος από άγνοια των κανόνων, υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων και χρήση του οχήματος σε καταστάσεις μη απολύτου συστηματικού και νοητικού ελέγχου.

Σε χώρες του εξωτερικού με ικανοποιητικό επίπεδο οδικής ασφάλειας, παρατηρείται έντονη δραστηριοποίηση στη λήψη μέτρων και δράσεων που επιδιώκουν την προαγωγή της οδικής ασφάλειας. Μέτρα και δράσεις έχουν ξεκινήσει από τη δεκαετία του 1970 και του 1980 σε αρκετές χώρες (π.χ. Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Σουηδία), με τη συγκρότηση και εφαρμογή προγραμμάτων μεγάλης κλίμακας, με κοινό χαρακτηριστικό το ενιαίο και ολοκληρωμένο πλαίσιο δράσης και το συντονισμό των φορέων που εμπλέκονται με ζητήματα οδικής ασφάλειας (Κανελλαΐδης, 2005).

Σε ένα πρόγραμμα μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, πρέπει να δίδεται βαρύτητα πρώτα και κύρια, στην ευαισθητοποίηση του χρήστη του οδικού περιβάλλοντος και στην καλλιέργεια κυκλοφοριακής συνείδησης, που αρχίζει πριν την απόκτηση

διπλώματος (από το σχολείο και με αποτελεσματική εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών) και συνεχίζεται μετά την απόκτηση διπλώματος (με τη μορφή δια βίου κατάρτισης και συνεχούς αξιολόγησης)(Basch et al., 1987). Η κυρίαρχη αντίληψη που υπάρχει σε όλα αυτά τα προγράμματα είναι η διασφάλιση της συνεργασίας και της συμμετοχής των πολιτών στην προσπάθεια καταστολής της οδικής ανασφάλειας. Το μέσο, με το οποίο αυτό επιτυγχάνεται, είναι η ενημέρωσή τους, που επιτελείται, κύρια, μέσω εκτεταμένων εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης που καταρτίζονται και υλοποιούνται, στις περισσότερες των περιπτώσεων, από κρατικούς φορείς, αρμόδιους για την οδική ασφάλεια, σε συνεργασία με φορείς που δύνανται να συνεισφέρουν στην προώθηση και προβολή της εκστρατείας (Χαραμής, 2004, AUTH, 2000, Road Safety Campaign THINK, 2008).

Με βάση αυτή τη διεθνή τάση των τελευταίων ετών για προαγωγή της οδικής ασφάλειας και πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, αναδύονται διεθνώς δύο σχολές αντίληψης σχετικά με την «παραγωγή» άρτια εκπαιδευμένων οδηγών (Μίντσης, 1998): Η πρώτη προκρίνει τη βελτίωση του ελέγχου και της ποιότητας της εκπαίδευσης που παρέχουν οι σχολές οδήγησης και η δεύτερη τείνει να μειώσει την σημασία της θεσμοθετημένης εκπαιδευτικής διαδικασίας, αποδίδοντας μεγαλύτερη βαρύτητα στην πρακτική της οδήγησης. Ανεξαρτήτως σχολής, φαίνεται ότι υφίσταται σημαντικό έλλειμμα σε επίπεδο εγκεφαλικής και συμπεριφορικής λειτουργίας του οδηγού. Ορόσημο στον τομέα της εκπαίδευσης των οδηγών αποτελεί η Ευρωπαϊκή Οδηγία 91/439/ΕΟΚ [1991], η οποία ορίζει ότι άδεια οδήγησης δεν χορηγείται παρά μόνο στους υποψηφίους που πέτυχαν σε εξέταση οδηγικής ικανότητας και συμπεριφοράς τους, όπως και σε εξέταση θεωρίας της οδήγησης, ενώ επιπλέον οι υποψήφιοι πρέπει να ανταποκρίνονται και στα ιατρικά κριτήρια περί ικανότητας. Γενικότερα ωστόσο, αρκετές χώρες δεν τηρούν όλες τις διατάξεις της οδηγίας, ενώ οι ιατρικοί όροι περί ικανότητας οδήγησης ποικίλουν από χώρα σε χώρα, με απαραίτητο, όμως, παντού στοιχείο τον έλεγχο της όρασης.

Πέρα όμως από τις απαιτήσεις (ελάχιστη κοινή βάση) της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, ήδη από την δεκαετία 1980 - 1990 εφαρμόστηκαν τα εξής επιπλέον στοιχεία (Μίντσης, 1998): α) Σύστημα δοκιμαστικής άδειας οδήγησης στη Γερμανία, β) Σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης στη Γαλλία, γ) Αναθεώρηση (ολοκληρωμένη

θεώρηση θεωρίας και πρακτική της οδήγησης) στη Δανία, δ) Εκπαίδευση σε δύο στάδια που εισήχθη το 1981 στη Φιλανδία και περιλαμβάνει υποχρεωτική εκπαίδευση μετά την επιτυχία στην εξέταση της πρακτικής της οδήγησης, με στόχο τον περιορισμό των κινδύνων, ε) Υποχρεωτική διάρκεια θεωρητικής εκπαίδευσης 8 ωρών στην Ελβετία, με προσπάθεια ανάπτυξης των εγκεφαλικών λειτουργιών του οδηγού, στ) Αλλαγή συστήματος στη Νορβηγία, όπου δίδεται μεγαλύτερη σημασία στην αξιολόγηση της εκπαίδευσης παρά στην επιβολή υποχρεωτικής εκπαίδευσης, ζ) Σύστημα σταδιακής χορήγησης άδειας οδήγησης στην Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία και ιδίως στον Καναδά, με πρόβλεψη δεύτερης εξέτασης ενόψει της οριστικοποίησης της ισχύος της άδειας οδήγησης.

Παρά τις ραγδαίες εξελίξεις στο σύστημα εκπαίδευσης πολλών χωρών, δεν υπάρχουν δημοσιευμένες μελέτες που να αξιολογούν τις εκπαιδευτικές ανάγκες των δασκάλων οδήγησης καθώς και τα προβλήματα, τις ελλείψεις και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους. Οι περισσότερες μελέτες αντλούν πληροφορίες από τους οδηγούς στην προσπάθεια αξιολόγησης της ποιότητας της παρεχόμενης εκπαίδευσης και του επιπέδου της αποκτηθέντων οδηγικών δεξιοτήτων (Katila et al., 2004, Molina et al., 2007).

Στην Ελλάδα βιώνουμε ένα σημαντικό έλλειμμα κυκλοφοριακής συνείδησης που μεταφράζεται σε έλλειψη αγωγής και παιδείας και συνδέεται με νοθεσίες και αρχές της οικογένειας, του σχολείου, ερεθισμάτων του ευρύτερου κοινωνικού περιβάλλοντος και των απαραίτητων ενεργειών όλων των αρμόδιων φορέων (υπουργείων, οργανισμών), που χαράζουν ή συνεισφέρουν στην οδική ασφάλεια (Υπουργείο Εσωτερικών – Δημόσιας Τάξης, 2008). Με την παρούσα εργασία επιδιώκεται για πρώτη φορά η περιγραφή του συστήματος εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης στην Ελλάδα, η ανάδειξη των αναγκών στην εκπαίδευσή τους και στην επαγγελματική πρακτική τους προκειμένου να εντοπισθούν τα νομοθετικά ελλείμματα και οι πολιτικές που δεν ευνοούν την αποτελεσματική εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησης, δυσχεραίνουν την άσκηση του επαγγέλματός τους και διαιωνίζουν την έλλειψη κυκλοφοριακής συνείδησης των Ελλήνων οδηγών.

Θεωρητικό Μέρος

1. «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»

1.1 Ορισμός Οδικής ασφάλειας

Η οδική ασφάλεια, σύμφωνα με τους (Νικολαράκη - Ζοπουνίδη, 2007) είναι η δυνατότητα να χρησιμοποιεί κάποιος, είτε ως πεζός, είτε μέσω οχήματος, ένα κυκλοφοριακό σύστημα χωρίς να κινδυνεύει να προκαλέσει ή να εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα και αποτελεί ένα συνδυασμό όλων των παραγόντων που εμπλέκονται στην οδική κυκλοφορία.

Είναι γνωστό και αποδεκτό διεθνώς, ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα σύνθετο πρόβλημα το οποίο επηρεάζεται από διάφορους πρωτεύοντες παράγοντες όπως:

1. Ο χρήστης είτε ως οδηγός είτε ως πεζός.

- Ο οδηγός επιδρά με τη φυσική, ψυχική και κοινωνική κατάσταση του, την επάρκεια γνώσεων και δεξιοτήτων του στους κανόνες κυκλοφορίας, τις μηχανικές κινήσεις του, την εξοικείωση και δεξιοτεχνία του, καθώς και από άλλους παράγοντες που έχουν άμεση επίδραση στην οδική προσωπικότητα του, όπως η επιθετικότητα, η κατανόηση προς άλλους χρήστες, η απερισκεψία και άλλες συμπεριφορές του.
- Ο πεζός με τις κινήσεις του βοηθά ή επιδεινώνει στις κυκλοφοριακές συνθήκες.

2. Το όχημα με την μηχανική κατάσταση του, τον τεχνικό εξοπλισμό του, την υποδύναμη του, την ενεργητική και παθητική ασφάλεια, τον βαθμό συντήρησης, την οδική συμπεριφορά του, κτλ.

3. Η οδός με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, την μορφολογία, το άμεσο οδικό περιβάλλον, τον κυκλοφοριακό φόρτο, την σύνθεση της κυκλοφορίας, την κατάσταση και τον τύπο του οδοστρώματος, την σήμανση, κτλ.

4. Η επιτήρηση των τριών προηγούμενων παραγόντων από τις κρατικές υπηρεσίες με την συστηματική και προληπτική αστυνόμευση για την εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

Δευτερεύοντες παράμετροι μπορεί να θεωρηθούν:

- Η αντιμετώπιση κρίσεων με την κατάλληλη οργάνωση για άμεση παροχή βοήθειας και ιατρικής περίθαλψης.
- Οι καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες.

Η οδική ασφάλεια, προϋποθέτει συμβατότητα μεταξύ παραγόντων που συμμετέχουν και διαμορφώνουν το σύστημα «ο οδηγός-όχημα-οδικό δίκτυο». Όσο μεγαλύτερος ο

βαθμός απόκλισης στην εναρμόνιση των παραπάνω, τόσο μεγαλύτερη η πιθανότητα να συμβεί ατύχημα. Η σωστή σειρά προτεραιότητας για τις ευθύνες των παραγόντων αυτών είναι στην πραγματικότητα αντίστροφη, διότι όταν υπάρχει μία δεδομένη και παγιωμένη κατάσταση όπου:

1. Μεγάλο μέρος των χρηστών έχει την νοοτροπία ότι επιτρέπεται να παρανομεί όταν η Αστυνομία δεν είναι παρούσα.
2. Τα οχήματα είναι όλο και πιο εξελιγμένα από τεχνολογικής άποψης με δυνατότητα ανάπτυξης πολύ υψηλών ταχυτήτων, καθώς και με πληθώρα ηλεκτρονικών βοηθημάτων τα οποία αποσπούν την προσοχή από την οδήγηση.
3. Η βελτίωση της ασφάλειας των οδών είναι δύσκολη γιατί απαιτεί χρόνο, ορθές επιλογές επεμβάσεων και σωστό προγραμματισμό σε συνδυασμό με τη διάθεση κονδυλίων.

«Η λύση για άμεσα αποτελέσματα είναι η επιτήρηση και αστυνόμευση του συστήματος της οδικής κυκλοφορίας από τις κρατικές υπηρεσίες, η οποία επιπλέον, αποτελεί εγγύηση για το μέλλον, δεδομένου ότι συμβάλει τα μέγιστα στη διαπαιδαγώγηση των χρηστών της οδού.» (Νικολαράκης – Ζοπουνίδης, 2007:122)

Ωστόσο, για κάθε συνδυασμό «οδηγού – οχήματος – οδικού δικτύου» και για κάθε χρονική στιγμή, τα χαρακτηριστικά της οδού και τα χαρακτηριστικά του οχήματος συνθέτουν μία αντικειμενική πραγματικότητα, στην οποία ο οδηγός διατηρεί ελάχιστους βαθμούς κυκλοφορίας για να προσαρμόσει την πραγματικότητα αυτή, στα δικά του χαρακτηριστικά. Η απαίτηση αυτή μάλιστα, καθορίζει και το μέρος της ευθύνης που φέρει ο οδηγός για την διασφάλιση της οδικής ασφάλειας (SARTRE2, Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, 1997).

Κατά κύριο λόγο, ο βαθμός εφικτότητας της εναρμόνισης αυτής, αφορά στο βαθμό που ο οδηγός:

- Εμπλουτίζει το γνωστικό του επίπεδο.
- Βελτιώνει τις δεξιότητες του.
- Καλλιεργεί τα αντανακλαστικά του και την αντίληψη του.
- Προσαρμόζει τη «φιλοσοφία» του στα καινούργια δεδομένα και τάσεις που διαμορφώνονται και
- Ελέγχει τη συμπεριφορά του.

Επομένως, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα, στην ευαισθητοποίηση του χρήστη του οδικού περιβάλλοντος και στην καλλιέργεια κυκλοφοριακής συνείδησης, που αρχίζει πριν την απόκτηση διπλώματος, από το σχολείο και με αποτελεσματική

εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών και συνεχίζεται μετά την απόκτηση διπλώματος με τη μορφή δια βίου κατάρτισης και συνεχούς αξιολόγησης (EU.Statistical, 2004). Η κοινωνία θα πρέπει να θέτει ως καθήκον της το σχεδιασμό, καθιέρωση και ενθάρρυνση μέτρων οδικής ασφάλειας. Επομένως, η θεώρηση οδικής ασφάλειας αποτελεί μία καλή αφετηρία για την κατανόηση των παραμέτρων της οδικής ασφάλειας.

1.2 Σκοπός Οδικής Ασφάλειας

Σκοπός της οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με τους (Νικολαράκη - Ζοπουνίδη, 2007), είναι η απόκτηση ενός ασφαλούς οδικού κυκλοφοριακού συστήματος από το οποίο θα λείπουν τα ατυχήματα ή έστω τα σοβαρά ατυχήματα με θανατηφόρους τραυματισμούς, ενός συστήματος που θα εξασφαλίζει ασφαλείς μετακινήσεις για όλους. Ο χρήστης της οδού αποτελεί το κεντρικό στοιχείο ενός οδικού κυκλοφοριακού συστήματος αφού είναι αυτός που κάνει χρήση του οδικού δικτύου μεταφέροντας πρόσωπα και αγαθά. Κάθε χρήστης ευθύνεται για την λειτουργία του οχήματος του κάνοντας χρήση της διαθέσιμης υποδομής και ακολουθώντας τους κυκλοφοριακούς κανόνες. Ταυτόχρονα, ο χρήστης αποτελεί τον πιο αδύναμο κρίκο στο κυκλοφοριακό σύστημα. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι άνθρωποι έχουν μειωμένη ικανότητα αντίληψης του κινδύνου και επεξεργασίας των διαφόρων πληροφοριών. Επομένως οι άνθρωποι – οδηγοί είναι επιρρεπείς σε λανθασμένες κινήσεις που γίνονται αθέλητα. Η πλειοψηφία των ανθρώπων περιστασιακά παραβιάζουν συγκεκριμένους κυκλοφοριακούς κανονισμούς πιστεύοντας ότι τα πλεονεκτήματα από την εν λόγω παραβίαση είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα. Στην κυκλοφορία όμως, τα λάθη και οι παραβιάσεις επιφέρουν πολύ εύκολα ένα ατύχημα. Οι άνθρωποι είναι γενικά σωματικά ευπαθείς και μπορούν να αντέξουν σε περιορισμένο αριθμό εξωτερικών δυνάμεων. Σε περίπτωση ενός τροχαίου ατυχήματος, οι εξωτερικές δυνάμεις που ασκούνται στον άνθρωπο είναι ισχυρές με αποτέλεσμα το σοβαρό ή θανατηφόρο τραυματισμό του. Έχοντας λοιπόν τα παραπάνω υπόψη, το οδικό κυκλοφοριακό σύστημα πρέπει να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο που:

1. Να μειώνονται τα πιθανά λάθη.

2. Οι παραβιάσεις να είναι λιγότερο ελκυστικές, ή φυσικά αδύνατες να πραγματοποιηθούν.

3. Λάθη και παραβιάσεις να μην έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα το ατύχημα.

4. Σε περίπτωση μη δυνατής αποφυγής ατυχήματος, οι εξωτερικές δυνάμεις που ασκούνται στο ανθρώπινο σώμα να είναι περιορισμένες.

Σύμφωνα με τους (Νικολαράκη – Ζαπουνίδη, 2007) η στρατηγική οδικής ασφάλειας που βασίζεται στις παραπάνω αρχές αναγνωρίζει αυτόματα ως βασικό στοιχείο του προβλήματος της ασφάλειας την ταχύτητα και καθιστά την διαχείριση της βασικό ζήτημα. Η ταχύτητα όχι μόνο επηρεάζει τον κίνδυνο πιθανού λάθους και επομένως τον κίνδυνο ατυχήματος, αλλά επηρεάζει και το μέγεθος των εξωτερικών δυνάμεων που ασκούνται και συνεπώς τις συνέπειες του ατυχήματος.

Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, κυρίως στις αστικές περιοχές, είναι αρκετά σοβαρό για να αντιμετωπίζεται ως απλή παράμετρος του όλου προβλήματος της κυκλοφορίας. Η δυνατότητα πρόβλεψης του επιπέδου της ασφάλειας σε κρίσιμα σημεία του αστικού οδικού δικτύου με συγκεκριμένα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, αποτελεί βασικό κριτήριο αξιολόγησης στην επιλογή της βέλτιστης λύσης σε προβλήματα αστικού κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Έκθεση της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας σχετικά με την αποφυγή των τραυματισμών από οδικά ατυχήματα, αριθμεί μια σειρά από οδηγίες για την επίτευξη της οδικής ασφάλειας και αναφέρεται ότι:

1. Οι τραυματισμοί από τα οδικά ατυχήματα είναι σε μεγάλο μέρος και αποτρέψιμη και προβλέψιμη.

2. Συνηθισμένα λάθη κατά την οδήγηση και συνηθισμένες συμπεριφορές πεζών δεν θα πρέπει να οδηγούν στον θάνατο και στον σοβαρό τραυματισμό.

3. Το κυκλοφοριακό σύστημα καλείται να βοηθήσει τους χρήστες να ανταπεξέλθουν στις αυξανόμενες απαιτούμενες συνθήκες.

4. Το ευπρόσβλητο του ανθρώπινου σώματος θα πρέπει να αποτελέσει την βασική παράμετρο σχεδιασμού του κυκλοφοριακού συστήματος όπως επίσης και η διαχείριση της ταχύτητας.

1.3 Παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια

Η οδική ασφάλεια είναι ένα πολυπαραμετρικό και πολύεπίπεδο πρόβλημα. Η μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων και οι συνέπειες τους, σε υλικές ζημιές αλλά κυρίως σε ανθρώπινες ζωές, είναι μια πολύ σύνθετη και πολυδιάστατη διαδικασία, που επηρεάζεται από τρεις κυρίως παραμέτρους (Nilsson, 2002):

1. Την έκθεση σε κίνδυνο, που συχνά εκφράζεται από το σύνολο των ανθρώπινων εργασιών που εκθέτουν τον άνθρωπο σε κίνδυνο. Στην οδική ασφάλεια, η έκθεση σε κίνδυνο εκφράζεται με το συνολικό αριθμό των χιλιομέτρων που διανύει ένα άτομο ετησίως ως οδηγός ή ως επιβάτης.
2. Την πιθανότητα ατυχήματος, που ορίζεται ως η πιθανότητα πρόκλησης ή συμμετοχής ενός ατόμου σε ατύχημα ανά μονάδα έκθεσής του σε κίνδυνό.
3. Τη σοβαρότητα ατυχήματος, που αποτελεί το αποτέλεσμα ενός ατυχήματος και περιγράφει τις συνέπειες του σε ανθρώπινες ζωές, αλλά και σε υλικές ζημιές.

Οι προσπάθειες για μείωση ατυχημάτων πρέπει να στοχεύουν και στις τρεις προαναφερθείσες παραμέτρους.

Στην έκθεση σε κίνδυνο, η ανάπτυξη και λειτουργία αξιόπιστων συστημάτων μαζικών μεταφορών αφενός μειώνει σημαντικά τον αριθμό των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή χώρα, αφετέρου εκτρέπει τις μετακινήσεις προς πιο ασφαλή μεταφορικά μέσα, όπως είναι τα λεωφορεία ή τα συστήματα σταθερής τροχιάς σιδηρόδρομος, μετρό, τράμ. Ο σχετικός κίνδυνος ατυχήματος για τα μαζικά μεταφορικά μέσα είναι διαφορετικός από χώρα σε χώρα και εξαρτάται από τις διαμορφωμένες συνθήκες των κατοίκων, στο βαθμό που αφορά τόσο την οδηγική συμπεριφορά όσο και το βαθμό χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου έναντι του ποδηλάτου, της μοτοσικλέτας, των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και από τις κρατούσες καιρικές συνθήκες, το ετήσιο ποσοστό ηλιοφάνειας, το ύψος βροχής, τον αριθμό ημερών με ομίχλη, κλπ.

Η σωστή συντήρηση των οδών, η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση τους, ο προληπτικός έλεγχος των οχημάτων, η αστυνόμευση, η νομοθεσία και η τήρηση της είναι παράγοντες που κυρίως επηρεάζουν την πιθανότητα πρόκλησης ενός οδικού ατυχήματος (Nilsson, 2002).

1.4 Φορείς που συνδέονται με την οδική ασφάλεια

Η οδική ασφάλεια αφορά όλους τους πολίτες, και όλοι πρέπει να βοηθήσουν να γίνουν οι δρόμοι ασφαλέστεροι. Αν και τα μέτρα που έχουν αναληφθεί μέχρι τώρα αποδείχτηκαν αποτελεσματικά, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων παραμένει ανεπίτρεπτα υψηλός στην Ευρωπαϊκή Ένωση: 1,3 εκατομμύρια τροχαία ατυχήματα ετησίως προκαλούν 43.000 θανάτους και 1,7 εκατομμύρια τραυματισμούς. Το θέμα αυτό εξετάζεται με μεγάλη προσοχή σε όλη την ΕΕ και, στο πλαίσιο αυτό, έχει προταθεί ένας φιλόδοξος στόχος: η μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50%, από το 2001 ως το 2010. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος απαιτείται συστηματική προσέγγιση του θέματος (Υγεία – Ε.Ε.,2009).

Οι κυριότεροι φορείς που συνδέονται με την οδική ασφάλεια είναι η αστυνόμευση και τα κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) Επίσης, με την οδική ασφάλεια συνδέονται τα παρακάτω Υπουργεία:

1. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.
2. Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.
3. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
4. Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.
5. Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.
6. Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης
7. Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και Δικαιοσύνης για την υλοποίηση των προγραμμάτων δράσεων για την οδική ασφάλεια.

Αναλυτικότερα, οι φορείς που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια στη χώρα μας μπορούν να ταξινομηθούν σε κρατικούς όπως τα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. και Δημόσιας Τάξης, σε ανεξάρτητους οργανισμούς και σωματεία όπως η Οδική Ομοσπονδία Ελλάδος, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, το Συμβούλιο Προστασίας Ατυχημάτων, η ΕΛΠΑ και άλλα και σε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ανεξάρτητοι ερευνητικοί φορείς.

Οι κρατικοί φορείς έχουν την κύρια ευθύνη για τη χάραξη σταθερής πολιτικής οδικής ασφάλειας, για τη λήψη μέτρων στα πλαίσια της πολιτικής αυτής και για τον συντονισμό και υλοποίηση των μέτρων. Οι ανεξάρτητοι οργανισμοί και τα σωματεία

συντηρούνται αποκλειστικά από τις συνδρομές και εισφορές των μελών τους και η παρέμβασή τους σχετίζεται κύρια με την ενημέρωση του κοινού και πολλές φορές και των κρατικών υπηρεσιών. Οι φορείς αυτοί έχουν σοβαρή αδυναμία ουσιαστικής συμβολής στην προσπάθεια για τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων και λόγω της έλλειψης πόρων αλλά και από δυσχέρειες ένταξής τους σε ένα συνολικό εθνικό πρόγραμμα.

Στο χώρο των ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων η σχετική έρευνα γίνεται μεμονωμένα και αποσπασματικά και η έλλειψη ενός κεντρικού πληροφοριακού δικτύου εμποδίζει την πλήρη αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της.

Η συστηματική ανάλυση των ατυχημάτων στη χώρα μας βρίσκεται σε πολύ αρχικό στάδιο. Η συλλογή των πληροφοριών γίνεται από τα αστυνομικά όργανα που συνήθως δεν έχουν υποστεί σχετική εκπαίδευση και σε έντυπα που χρονολογούνται μερικές δεκαετίες. Τα στοιχεία αυτά δεν περνάνε από συστηματική επεξεργασία.

Η πολύ αξιόλογη προσπάθεια της αρμόδιας διεύθυνσης του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ να συλλέξει και να αξιοποιήσει στοιχεία για τη βελτίωση των <<μελανών>> σημείων του εθνικού οδικού δικτύου δείχνει την αναγκαιότητα συστηματικής επεξεργασίας των στοιχείων που αφορούν τα τροχαία ατυχήματα.

Συμπερασματικά από τα παραπάνω φαίνεται ότι οι φορείς όπως οι αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων εμπλεκόμενων Υπουργείων, τα ΑΕΙ και τα ερευνητικά ινστιτούτα καθώς και οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί καλούνται να έχουν ουσιαστικό ρόλο στα διάφορα πεδία της οδικής ασφάλειας στα οποία δραστηριοποιούνται και να συνεισφέρουν σημαντικά στην επιτυχία αυτού με την εμπειρία τους. Ομοίως, νέοι φορείς που θα δημιουργηθούν μπορεί να συνεισφέρουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και να βοηθήσουν στην ευρύτερη διάδοση της προσπάθειας.

1.5 Η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα

Οι πιο πολλές χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 εμφανίζουν τις δυσμενέστερες επιπτώσεις από την οδική ασφάλεια κυρίως σε συνάρτηση με το αριθμό οχημάτων που κυκλοφορούν, τα χιλιόμετρα που διανύει κάθε αυτοκίνητο, το επίπεδο οδικής υποδομής και τα μέτρα περιστολής της παραβατικότητας. Αντίθετα, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 χωρών, ο αριθμός των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα, αναγόμενος στο σύνολο της κυκλοφορίας οχημάτων έχει μειωθεί

σημαντικά τα τελευταία 30 χρόνια, η Ελλάδα ωστόσο εμφανίζει τους χειρότερους δείκτες οδικής ασφάλειας μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών, ενώ οι επιπτώσεις της οδικής ασφάλειας είναι δραματικές σε διάφορες αναπτυσσόμενες. Έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υφίσταται αιτιοκρατική συσχέτιση ανάμεσα σε συνέπειες της οδικής ασφάλειας και στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης μίας χώρας σύμφωνα με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Α.Ε.Π.), δηλαδή, όσο πιο αναπτυγμένα οικονομικά είναι μία χώρα, τόσο μικρότερο συγκριτικά είναι ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα ανά 1000 οχήματα (Προφιλίδης, 2005).

Για την χώρα μας η διαπίστωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας είναι συγκλονιστική, καθώς βρίσκεται στις πρώτες θέσεις σε τροχαία ατυχήματα από όλες τις άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα φαινόμενα που παρουσιάζονταν και δυστυχώς συνεχίζουν να υπάρχουν στους ελληνικούς δρόμους, είναι ότι πολλοί οδηγοί αναπτύσσουν υπερβολικές ταχύτητες, προβαίνουν σε αντικανονικά προσπεράσματα, κινούνται στο αντίθετο ρεύμα, κάνουν επιθετική οδήγηση κτλ. όλα αυτά αποτελούν στοιχεία που δηλώνουν επικινδυνότητα και επιπολαιότητα από την μεριά των οδηγών. Το μεγαλύτερο σύνολο των παραβιάσεων έγκειται σε ενέργειες που είναι το αποτέλεσμα της ελληνικής κυκλοφοριακής αγωγής που ήταν ανύπαρκτη, η οποία εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να βρίσκεται σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Οι ελληνικοί δρόμοι της εποχής μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90, φέρουν ένα μεγάλο ποσοστό αλλά και μέρος ευθύνης για τα τροχαία ατυχήματα που έχουν γίνει. Έτσι λοιπόν, η κακή ποιότητα του οδοστρώματος από πλευράς λειτουργικότητας, η κακή ορατότητα στις στροφές, οι απότομες και κλειστές στροφές, οι στενοί δρόμοι, η έλλειψη προστατευτικών νησίδων και στηθαίων στο εθνικό δίκτυο δεν συντέλεσαν στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων αλλά αντιθέτως, επιδείνωναν την κατάσταση ακόμα παραπάνω.

Κατά την τελευταία 20ετία, η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια μεταξύ των 15 κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με 1600 νεκρούς και 20000 τραυματίες το χρόνο, σε οδικά ατυχήματα, ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων. Η εφαρμογή εθνικών στρατηγικών σχεδίων, με ποσοτικούς στόχους, για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρακτική που έχει διεθνώς επιφέρει σημαντικά αποτελέσματα στη μείωση του αριθμού των θυμάτων στα οδικά ατυχήματα. Η υιοθέτηση ποσοτικών στόχων

συνεισφέρει στο να συντηρείται το ενδιαφέρον, να τονώνεται η προσπάθεια των αρμόδιων φορέων και των πολιτών και να χρησιμοποιούνται αποδοτικότερα οι διατιθέμενοι οικονομικοί πόροι (European Transport Safety Council, E.T.S.C.. 1997). Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα φαίνεται από την ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, στις 15 χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την περίοδο 1980-2003. Η Ελλάδα αποτελεί την μοναδική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε ατυχήματα αυξήθηκε κατά 18% από 1400 άτομα περίπου το 1980 σε 1650 το 2003, έχοντας όμως ξεπεράσει και τα 2000 άτομα για τα έτη 1993 έως και 2000, με μέγιστη τιμή τους 2229 νεκρούς το 1998.

Τα τελευταία χρόνια το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα παρουσιάζει βελτίωση και οι απόλυτοι αριθμοί ατυχημάτων και νεκρών σημειώνουν μείωση. Εξαίρεση αποτελεί ο αριθμός των νεκρών κατά το έτος 2004, που σημείωσε μικρή αύξηση σε σχέση με το έτος 2003. Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των νεκρών, των τραυματιών, των οδικών ατυχημάτων και των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα, για την περίοδο 1999-2004. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία του 2004 είναι προσωρινά. (Κανελλαΐδης, 2005)

Πίνακας 1: Αριθμός νεκρών, τραυματιών, οδικών ατυχημάτων και κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα στην περίοδο 1999-2004

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Αριθμός νεκρών | 2.116 | 2.037 | 1.880 | 1.634 | 1.605 | 1.619 |
| Αριθμός τραυματιών | 32.706 | 30.763 | 26.336 | 22.459 | 20.737 | 19.919 |
| Οδικά ατυχήματα | 24.231 | 23.001 | 19.671 | 16.809 | 15.751 | 15.509 |
| Κυκλοφ. οχήματα | 4.690.392 | 5.060.885 | 5.389.996 | 5.693.008 | 5.967.610 | 6.257.363 |

Πηγή: 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα, 10-11 Οκτ., 2005

Με μία πρώτη προσέγγιση του προβλήματος, σύμφωνα με τον (Νικολαράκη – Ζοπουνίδη, 2007), δύο δεδομένα υποδεικνύουν τις δυνατότητες επίλυσης του προβλήματος.

1. ο αριθμός των θανατηφόρων κυρίως ατυχημάτων διαφέρει σημαντικά από ένα κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο άλλο. Η Ελλάδα και η Πορτογαλία, έχουν τους υψηλότερους δείκτες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων. Αντίθετα η

Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν τους χαμηλότερους δείκτες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων. Το φάσμα ανάμεσα σε αυτές τις χώρες είναι τόσο μεγάλο, όσο και η διαφορά επιπέδου οδικής ασφάλειας.

2. Ο αριθμός των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα κατά την εικοσαετία από το 1980 μέχρι το 2000 στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσίασε μια θεαματική μείωση της τάξης του 30% ενώ αντίθετα στην χώρα μας έως και το 1999 ακολούθησε μια αυξητική πορεία. Είναι λογικό ότι αυτή η θεαματική μείωση στην Ευρώπη, δεν περιήλθε ούτε με την βοήθεια της τύχης, αλλά ούτε με τον ξορκισμό του προβλήματος. Δρομολογήθηκαν κατάλληλες λύσεις αφού μελετήθηκε σωστά και εμπειριστατωμένα το πρόβλημα με αποτέλεσμα να επέλθει ο μετριασμός της οξύτητας του.

1.6 Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα

Σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό στόχο για την οδική ασφάλεια, καθορίστηκε ο ποσοτικός στόχος του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2006 - 2010: "Ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών του έτους 2000". Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα θα πρέπει να μειωθεί από 2.037 νεκρούς το έτος 2000, σε 1.018 νεκρούς το έτος 2010 (Κανελλαϊδης, 2005).

Κατά τον καθορισμό της δομής του Στρατηγικού Σχεδίου ορίστηκαν έξι κύριες κατευθύνσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας που αντιστοιχούν σε έξι επιμέρους προγράμματα δράσεων. Η εκπόνηση και υλοποίηση κάθε προγράμματος αποτελεί ευθύνη ενός Υπουργείου. Η πρόοδος των εργασιών ελέγχεται με την υποβολή ετήσιας έκθεσης ανεξάρτητα από την πορεία των υπολοίπων προγραμμάτων. Για τα θέματα που αποτελούν συναρμοδιότητα διαφόρων Υπουργείων είναι απαραίτητο να επιτυγχάνεται η κατάλληλη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων τμημάτων για τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων ενώ σημαντικό ρόλο θα έχει και ο συντονισμός των περιφερειακών υπηρεσιών που θα εκτελέσουν τα επιμέρους Προγράμματα.

Παρακάτω αναφέρονται οι δράσεις του επιμέρους Προγραμμάτων Οδικής Ασφάλειας. Κάθε ένα από αυτά περιλαμβάνει δράσεις οδικής ασφάλειας άμεσης εφαρμογής (βραχυπρόθεσμες) και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής (3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, 2005):

1. Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα

(Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών
2. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα βαρέα οχήματα
3. Θέσπιση ειδικών μέτρων για τα σχολικά λεωφορεία
4. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των νέων οδηγών
5. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των οδηγών δικύκλων
6. Μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ηλικιωμένων οδηγών
7. Κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας συντονισμού και παρακολούθησης

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

8. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
9. Αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων
10. Αναβάθμιση συστήματος εκπαίδευσης/εξετάσεων υποψηφίων οδηγών/εκπαιδευτών
11. Βελτίωση και αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια
12. Βάσεις δεδομένων οχημάτων και οδηγών
13. Ανάπτυξη Μητρώου ιατρικών δεδομένων οδηγών
14. Έρευνα των αιτιών των οδικών ατυχημάτων

2. Επιτήρηση για την οδική ασφάλεια

(Υπουργείο Δημόσιας Τάξης)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Αύξηση της συχνότητας των ελέγχων
2. Ολοκληρωμένοι και πλήρεις έλεγχοι
3. Συστηματική καταγραφή των ελέγχων και των παραβάσεων

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Αναβάθμιση υπηρεσιών και εξοπλισμού της Τροχαίας
6. Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των οδικών ατυχημάτων
7. Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων
8. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης της κυκλοφορίας
9. Προγράμματα επανένταξης των κατ' εξακολούθηση παραβατών οδηγών
10. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της Πυροσβεστικής

3. Ασφαλές οδικό περιβάλλον

(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Μέτρα χαμηλού κόστους
2. Προγράμματα συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
4. Πρόγραμμα επεμβάσεων σε επικίνδυνες θέσεις
5. Δημιουργία Μητρώου Οδών
6. Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης ταχυτήτων
7. Επεμβάσεις οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές
8. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας
9. Σύνταξη Κανονισμών και Τεχνικών Προδιαγραφών

4. Περίθαλψη μετά το ατύχημα

(Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Δημιουργία δικτύου κλήσεων έκτακτης ανάγκης
2. Ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης και τοπ. κέντρων συντονισμού

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

3. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
4. Αναβάθμιση εξοπλισμού μονάδων επέμβασης
5. Βελτίωση της άμεσης περίθαλψης των τραυματιών στα νοσοκομεία
6. Έρευνα για την αντιμετώπιση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων
7. Συστηματική καταγραφή στατιστικών στοιχείων

5. Κυκλοφοριακή αγωγή - επιμόρφωση σχετικά με την οδική ασφάλεια
(Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Διδασκαλία κυκλοφοριακής αγωγής
2. Επιμόρφωση εκπαιδευτικών και σύνταξη
3. Δραστηριότητες προώθησης της κυκλοφοριακής αγωγής και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μαθητών

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Δράσεις εκπαίδευσης στην οδική ασφάλεια στις Ένοπλες Δυνάμεις εκπαιδευτικού υλικού κυκλοφοριακής αγωγής

6. Δράσεις Οδικής Ασφάλειας και Τοπική Αυτοδιοίκηση

(Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης)

Βραχυπρόθεσμες δράσεις

1. Αναβάθμιση λειτουργίας Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου
2. Ενίσχυση της ασφάλειας των σχολικών μεταφορών
3. Εφαρμογή μέτρων χαμηλού κόστους

Μεσοπρόθεσμες δράσεις

4. Οργάνωση τμήματος συντονισμού και παρακολούθησης
5. Ανάπτυξη δράσεων οδικής ασφάλειας από την τοπική αυτοδιοίκηση

1.7 Η κυκλοφοριακή αγωγή ως μέσο προαγωγής της οδικής ασφάλειας

Στην Ελλάδα, η κυκλοφοριακή αγωγή έχει ενταχθεί, σχετικά πρόσφατα, στα σχολικά προγράμματα της Πρωτοβάθμιας και της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, μέσα από τα εθελοντικά μαθήματα της Αγωγής Υγείας, ο θεσμός της οποίας καθιερώθηκε το 1996 (Μίντσης, 2003). Συνεπώς, στη διδασκαλία των θεμάτων της κυκλοφοριακής αγωγής κυριαρχεί ο εθελοντικός χαρακτήρας της συμμετοχής των μαθητών, σε ωράριο εκτός του τακτικού σχολικού προγράμματος, σύμφωνα με ετήσιο πρόγραμμα. Η διδασκαλία πραγματοποιείται βάσει εκπαιδευτικού υλικού που συλλέγεται από τις κατά τόπους Διευθύνσεις Αγωγής Υγείας ή τους υπεύθυνους εκπαιδευτικούς κάθε σχολείου. Σε πολλές Διευθύνσεις έχουν εκδοθεί και εγχειρίδια κυκλοφοριακής αγωγής ή έχουν καταρτιστεί συγκεκριμένα προγράμματα διδασκαλίας κανόνων πεζής κυκλοφορίας, με θεωρητικό και πρακτικό σκέλος.

Εκτός του πλαισίου του θεσμού της Αγωγής Υγείας, ενέργειες διδασκαλίας κυκλοφοριακής αγωγής πραγματοποιούνται και στα Π.Κ.Α., τα οποία κατασκευάζονται και λειτουργούν σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) της χώρας, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.), μέσω σχετικών προγραμμάτων που υλοποιούνται οργανωμένα από το 1999.

Για την ορθότερη όμως κυκλοφοριακή διαπαιδαγώγηση των νέων, στα πλαίσια του ερευνητικού έργου “Ολοκληρωμένο σύστημα εκπαίδευσης και ελέγχου ικανότητας οδηγών με έμφαση στα θέματα οδικής ασφάλειας” (Μίντσης 2003), η ερευνητική ομάδα συνέταξε πρόταση υποχρεωτικής ένταξης της κυκλοφοριακής αγωγής στην εκπαιδευτική διαδικασία.

Όπως απεδείχθη, βάσει της αποκτηθείσας ευρωπαϊκής εμπειρίας, αλλά και σύμφωνα με σχετικές εκθέσεις του Ο.Ο.Σ.Α. (Ο.Ε.С.Д,1990), η εξάσκηση σε ειδική προστατευμένη υποδομή θεωρείται προτιμότερη παιδαγωγική μέθοδος από την προσομοίωση ή λοιπά παιδαγωγικά μέσα νέας και υψηλής τεχνολογίας, χάρη στη δυνατότητα συνεχούς επανάληψης των πρακτικών δοκιμασιών.

Σ’ αυτό το πνεύμα υπόκειται και ο σχεδιασμός του πρότυπου Π.Κ.Α., ο οποίος αποτελεί προσομοίωση συνήθους αστικού και περιαστικού οδικού δικτύου μικρότερων κατ’ αναλογία διαστάσεων σε σύγκριση με τα πραγματικά, αφού προορίζεται για την εκπαίδευση μικρών παιδιών- μαθητών. Όπως είναι προφανές, η υποδομή του Π.Κ.Α. πλαισιώνεται από την κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, εναρμονισμένη με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

(Κ.Ο.Κ.). Όσον αφορά στην εκπαιδευτική διαδικασία, αυτή απευθύνεται σε παιδιά ηλικίας από πέντε (5) έως και δώδεκα (12) ετών, με αντικείμενο την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων (ποδηλάτων – αυτοκινήτων), καθώς και τη συμπεριφορά επιβατών οχημάτων. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι κύριος σκοπός είναι η εκμάθηση της σωστής συμπεριφοράς των πεζών και της κυκλοφορίας πεζή. Τα παιδιά δεν εκπαιδεύονται ως οδηγοί οχημάτων. Διδάσκονται, όμως, κανόνες κυκλοφορίας οχημάτων, διότι αφενός με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η κυκλοφορία τους ως πεζών και αφετέρου επιδιώκεται η διαμόρφωση σωστής γενικότερης κυκλοφοριακής συμπεριφοράς, επενδύοντας στο μέλλον. (Μίντσης, 2003)

Το περιεχόμενο της εκπαιδευτικής διαδικασίας καθώς και η επεξήγηση του τρόπου διεξαγωγής του μαθήματος, μέσω οδηγιών και συμβουλών προς τον εκπαιδευτή, περιλαμβάνονται σε εκπαιδευτικό υλικό, που απαρτίζεται από δύο οδηγούς εκπαίδευσης, οι οποίοι διαμοιράζονται στους υπευθύνους όλων των Π.Κ.Α. Οι εν λόγω οδηγοί αντικαθίστανται από καινούργιο εγχειρίδιο, με τη βοήθεια του οποίου ο εκπαιδευτής καθοδηγεί τους εκπαιδευόμενους και αξιολογεί τόσο την επίδοσή τους, όσο και το μάθημα συνολικά.

Το παιδαγωγικό σχέδιο κυκλοφοριακής αγωγής, από την ερευνητική ομάδα του Α.Π.Θ., αναπτύσσεται σε δύο άξονες. Ο πρώτος άξονας αφορά στην εισαγωγή, με υποχρεωτικό και συστηματικό τρόπο, της κυκλοφοριακής αγωγής στην εκπαιδευτική διαδικασία και ο δεύτερος στην ένταξη των Π.Κ.Α. στην εκπαιδευτική διαδικασία, τόσο μέσα από το σχολείο, όσο και με πρωτοβουλία των φορέων λειτουργίας τους, καθώς και μέσω οργανωμένων προγραμμάτων επιμέρους κοινωνικών ομάδων, και πάλι όμως υποχρεωτικά και συστηματικά.

Ειδικότερα, σχετικά με τον πρώτο άξονα, προτείνεται η ένταξη θεματικών ενοτήτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας, με υποχρεωτικό χαρακτήρα, στα πλαίσια υφιστάμενων μαθημάτων του σχολικού προγράμματος, με τρόπο μεθοδικό κι οργανωμένο. Η ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής ως αυτόνομου μαθήματος δεν επιλέχθηκε, εξαιτίας του ιδιαίτερα επιβαρυσμένου υπάρχοντος σχολικού προγράμματος. Προτείνεται, λοιπόν, η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής να ενταχθεί σε όλες τις τάξεις του Δημοτικού Σχολείου και του Γυμνασίου, καθώς και στην πρώτη τάξη του Λυκείου, ενώ πρέπει να παρακολουθείται υποχρεωτικά από το σύνολο των μαθητών. Παραδείγματα μαθημάτων, μέσω των οποίων είναι δυνατή η

διάχυση ζητημάτων κυκλοφοριακής αγωγής, αποτελούν τα Μαθηματικά, η Φυσική, η Γεωγραφία, η Τεχνολογία και η Αγωγή του Πολίτη (Μίντσης, 2003).

2. «ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ»

2.1 Ορισμοί

Ως ατύχημα ορίζεται, σύμφωνα με τον Νικολαράκη – Ζοπουνίδη (2005), η οξεία έκθεση σε μηχανική, ηλεκτρική, θερμική ή χημική ενέργεια, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων στέρησης βασικών ζωτικών παραμέτρων, όπως η θερμότητα και το οξυγόνο.

Τα ατυχήματα διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες: α) τα ακούσια και β) τα εκούσια.

A) Τα ακούσια διακρίνονται:

- 1) Στα τροχαία τα οποία προκαλούν περίπου το 50% των θανάτων.
- 2) Στα οικιακά και ελευθέρου χρόνου ατυχήματα που διακρίνονται στις πτώσεις, τα εγκαύματα, τους πνιγμούς, τις πνιγμονές, τις δηλητηριάσεις και τα ατυχήματα κατά τη διάρκεια αθλοπαιδιών και
3. Στα επαγγελματικά, τα οποία αποτελούν περίπου το 5% του συνόλου των ατυχημάτων.

B) Τα εκούσια ατυχήματα, προσδιορίζονται ως άσκηση βίας, είτε αυτοπροκαλούμενης (αυτοκτονική συμπεριφορά), είτε ετεροπροκαλούμενης (βία μέσα στην οικογένεια, σεξουαλική κακοποίηση).

Τα ατυχήματα αποτελούν ένα σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας, διότι η επίπτωση τους είναι μεγάλη, η πρόκληση τους συνοδεύεται από μεγάλη πιθανότητα θανάτου και αναπηρίας, οι παράγοντες κινδύνου είναι διάσπαρτοι σε όλο τον πληθυσμό και το κόστος τους είναι αυξημένο.

Τροχαίο ατύχημα θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία και την κίνηση ενός ή περισσότερων οχημάτων και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα.

Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

1. Το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία και κίνηση.
2. Να προκληθεί υλική ζημιά, τραυματισμός ή θάνατος προσώπου και
3. Να μην υπάρχει πρόθεση από τους εμπλεκέντες στο ατύχημα.

Αν μία από τις παραπάνω συνιστώσες απουσιάζουν δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Στην περίπτωση που κάποιος θέλοντας να σκοτώσει

χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο ως μέσο για να πετύχει το σκοπό του, αυτός τιμωρείται για ανθρωποκτονία από πρόθεση, με βαρύτερες ποινές και όχι ως οδηγός που προκαλεί θανατηφόρο ατύχημα και τιμωρείται για ανθρωποκτονία από αμέλεια με ελαφρές ποινές πλημελληματικού χαρακτήρα. (Νικολαράκη – Ζοπουνίδη, 2005)

Τα τροχαία ατυχήματα, τα τελευταία χρόνια, ευρίσκονται σε έξαρση και αποτελούν τη λεγόμενη «μάστιγα του αιώνα μας». Αν το φαινόμενο αυτό συνεχισθεί, τότε στατιστικά ένας στους τρεις Έλληνες θα εμπλακεί μία φορά στη ζωή του σε τροχαίο ατύχημα.

2.2 Παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων

Η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται κατά ένα μεγάλο λόγο στην αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων που έγινε σε πολλές χώρες ξαφνικά, χωρίς να υπάρχουν υποδομές και σχέδια από την πολιτεία, καθώς και στην επίδραση λοιπών παραγόντων οι οποίοι αν αναλυθούν θα διαπιστώσουμε ότι είναι:

- 1. Ο άνθρωπος**
- 2. Το όχημα, αυτοκίνητο**
- 3. Ο δρόμος**
- 4. Η κυκλοφοριακές συνθήκες**

Πιο αναλυτικά:

1. Ο παράγοντας άνθρωπος θέλει ιδιαίτερο ενδιαφέρον μελέτης, γιατί έχει περίπου το 80% της ευθύνης των ατυχημάτων. Στον παράγοντα άνθρωπο παίζει ρόλο η προσωπικότητα, οι ψυχοσωματικές ικανότητες, η εξάσκηση, πνευματική καλλιέργεια και ο τρόπος που δέχεται αυτός τις εξωτερικές αντιδράσεις σε συνδυασμό με την ικανότητα αντίδρασης. Ο παράγοντας άνθρωπος είναι γεμάτος από ατέλειες και αδυναμίες που στρέφονται κατά της ζωής της ακεραιότητας και ασφάλειας των συνανθρώπων του αλλά και κατά του ίδιου του εαυτού του.

A) Βασικές αιτίες ατυχημάτων που αναφέρονται στον παράγοντα οδηγό:

- Υπερβολική ταχύτητα

- Αντικανονικό προσπέρασμα
- Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα
- Οδήγηση σε κατάσταση μέθης
- Παραβίαση προτεραιότητας
- Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
- Επιθετική ή επιδεικτική οδήγηση και τέλος,
- απόσπαση προσοχής ή κόπωση οδηγού.

2. Στον παράγοντα όχημα, παίζουν ρόλο: α) η ενεργητική και παθητική ασφάλεια του οχήματος, β) η τεχνική κατάσταση του και γ) οι διαστάσεις του.

Β) Βασικές αιτίες ατυχημάτων που αναφέρονται στον παράγοντα όχημα:

- Η μεγάλη ηλικία του οχήματος
- Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση
- Μηχανικές και άλλες βλάβες
- Ο μεγάλος αριθμός κυκλοφορούντων δικύκλων
- Η υπερφόρτωση οχημάτων
- Ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος και τέλος,
- η κυκλοφορία μεγάλου αριθμού φορτηγών αυτοκινήτων και αγροτικών μηχανημάτων.

3. Στον δρόμο παίζουν ρόλο: α) η κατηγορία, η σήμανση, β) η διαμόρφωση του δρόμου, γ) τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, η τυπική διατομή του, δ) η κατάσταση της επιφάνειας του και ε) οι καιρικές συνθήκες.

Γ) Βασικές αιτίες που αναφέρονται στο παράγοντα οδικό δίκτυο και περιβάλλον:

- Κακή κατάσταση οδικού δικτύου
- Ανεπαρκής σήμανση και σηματοδότηση
- Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού
- Χαμηλά πρότυπα κατασκευής
- Κακή μελέτη και τοποθέτηση παρόδιων στοιχείων
- Ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- Ελλιπή σήμανση κατά την διάρκεια κατασκευών
- Δυσμενείς περιβαλλοντολογικές συνθήκες.

4. Στις κυκλοφοριακές συνθήκες παίζουν ρόλο: α) η οργάνωση του οδικού δικτύου, β) οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, η σύνθεση και η ταχύτητα της κυκλοφορίας, γ) ο τεχνικός έλεγχος και δ) η ανθρώπινη επίβλεψη της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. (Νικολαράκης – Ζοπουνίδης, 2007)

Στις περισσότερες περιπτώσεις ο συνδυασμός των παραπάνω παραγόντων συμβάλλουν στην πρόκληση ατυχήματος, κάνοντας την οδική ασφάλεια ένα ζήτημα σύνθετο και πολυπαραμετρικό. Συστηματικές μελέτες και έρευνες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι ο χρήστης της οδού (είτε μόνος, είτε σε συνδυασμό με τους άλλους παράγοντες) αποτελεί τη σημαντικότερη αιτία οδικών ατυχημάτων σε ποσοστό περίπου 65% έως 95%. (Φρατζεσκάκης, 1993, Μουρατίδης, 1994).

Η κίνηση με το αυτοκίνητο σχετίζεται με την ελευθερία που προσφέρει στον οδηγό η επιλογή του πότε θα ταξιδέψει, ποια διαδρομή θα ακολουθήσει και του πόσο γρήγορα θα ταξιδέψει, συναίσθημα που δύσκολα το βρίσκει σε κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς. Για πολλούς οδηγούς η ταχύτητα έχει μία <<εσωτερική αξία>>, εκφράζοντας μία προσωπική ευχαρίστηση, μία ψυχολογική ικανοποίηση ελευθερίας (Hale, 1990). Η οδική συμπεριφορά ενός ατόμου καθορίζεται από τα δεδομένα και τα στοιχεία του περιβάλλοντα χώρου, τα οποία αξιολογούνται και επεξεργάζονται από τον οδηγό, βάση της προσωπικής του εμπειρίας, των φυσικών ικανοτήτων του και της ιδιοσυγκρασίας. Παρόλα αυτά πολλά από τα ανθρώπινα λάθη γίνονται αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων, όπως η υπερβολική ταχύτητα, η παραβίαση των φωτεινών σηματοδοτών, η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, η αδιαφορία για την τήρηση στοιχειωδών κανόνων ασφάλειας.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας και τη Διεθνή Συνομοσπονδία Αυτοκινήτου, το 90% των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν σε αναπτυσσόμενες χώρες. Η υπερβολική ταχύτητα, η επιθετική οδήγηση, η κούραση, ο ύπνος στο τιμόνι, το αλκοόλ, η μη τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η μη χρήση ζώνης ασφάλειας, αποτελούν τις σημαντικότερες αιτίες θανάτων λόγω τροχαίων στις ανεπτυγμένες χώρες αλλά συμβάλλουν και σε μεγάλο ποσοστό των θανάτων στους δρόμους και στον υπόλοιπο κόσμο.

Τα περισσότερα θύματα είναι πεζοί, ποδηλατιστές και άτομα που χρησιμοποιούν δημόσια μέσα μεταφοράς. (World Health Organization, 2005).

2.3 Συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μαζί με την ειρήνη, τη φτώχεια, την ανεργία και τον καρκίνο ένα από τα κορυφαία παγκόσμια προβλήματα. Η οδική ασφάλεια είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που έχει υποτιμηθεί και δεν της έχει δοθεί η σημασία που πρέπει ούτε από τα άτομα και την κοινωνία ούτε από τα κράτη. Αν κάνεις αναλογισθεί ή ψάξει να βρει τις συνέπειες και το κόστος των ατυχημάτων θα βρεθεί προ έκπληξης, ίσως και σε μη αναμενόμενους ρυθμούς.

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν σήμερα την κύρια αιτία θανάτου για τα άτομα κάτω των 45 ετών. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, περίπου 50.000 άτομα χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ το οικονομικό κόστος των οδικών ατυχημάτων ανέρχεται σε περισσότερα από 160 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, ποσό που αντιστοιχεί στο 2% του ΑΕΠ της Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή). (Κανελλαΐδης, 2005)

Τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 χωρών, κατέγραψαν ότι ένα εκατομμύριο οικογένειες στην Ευρώπη και δέκα εκατομμύρια στον κόσμο θρηνούν θύματα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων. Κάθε χρόνο 40.000 νεκροί, 150.000 ανάπηροι δια βίου και χιλιάδες νέες οικογένειες προστίθενται στη λίστα των ανθρώπων που θυσιάζονται στην ασφάλτο. Αριθμοί που συγκλονίζουν και στοιχεία που αποτελούν πλέον ένα κοινωνικό φαινόμενο.

Τα τροχαία ατυχήματα, ως γνωστό, σε διεθνή κλίμακα αποτελούν την Τρίτη αιτία θανάτου, μετά τις καρδιόπαθειες και τον καρκίνο. Στις ηλικίες δε από 15 έως 44 ετών είναι η πρώτη αιτία. Τα ενεργά χρόνια που χάνονται είναι περισσότερα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων, παρά από τον καρκίνο και τα καρδιαγγειακά νοσήματα. (Νικολαράκης – Ζοπουνίδης, 2007).

Έτσι λοιπόν, όπως φαίνεται και από τους παραπάνω, τα τροχαία ατυχήματα έχουν σοβαρές συνέπειες τόσο για το άτομο όσο και για την κοινωνία. Πιο αναλυτικά, για το άτομο η απώλεια της ίδιας της ζωής του αλλά και ο τραυματισμός του που συνεπάγεται ενδεχόμενη αναπηρία (ανικανότητα για δική του εξυπηρέτηση-εργασία) για όλη του τη ζωή είναι μία σοβαρή και συχνή συνέπεια των τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης, ένα τροχαίο ατύχημα, μπορεί να προκαλέσει στο άτομο ψυχικά τραύματα

(κατάθλιψη-μελαγχολία) και να επηρεάσει τις προσωπικές του σχέσεις και την επαγγελματική του σταδιοδρομία. Συνέπειες θα υπάρχουν επιπλέον για την οικογένεια και τους συγγενείς των θυμάτων, κυρίως με την ύπαρξη ψυχολογικών τραυμάτων, με αποτέλεσμα τη διαταραχή ολόκληρης της οικογενειακής γαλήνης.

Όμως και η ελληνική κοινωνία θα φθείρεται σε μεγάλο βαθμό από τα τροχαία ατυχήματα. Κάποιες από τις κοινωνικές συνέπειες είναι η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού, η έλλειψη εργατικού δυναμικού αλλά και η οικονομική αιμορραγία τόσο από τις αποζημιώσεις όσο και από την περίθαλψη των θυμάτων.

Επομένως, πέρα από τις ακραίες συνέπειες του θανάτου ή των τραυματισμών, υπάρχουν και οικονομικές συνέπειες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με την στατιστική υπηρεσία η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται περίπου 13.000.000 Ευρώ, (δηλαδή 4,5 δισεκατομμύρια δραχμές) σε δαπάνες, για την αποκατάσταση υλικών ζημιών, σωματικών βλαβών, κλπ χωρίς να υπολογίσουμε την απώλεια του εργατικού δυναμικού ή την επιπλέον εργασιακή απασχόληση, όσων εργάζονται για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων (ιατροί, νοσοκομεία, τροχονόμοι, δικαστικοί, πραγματογνώμονες κλπ) όπως και άλλοι παράγοντες όπως για παράδειγμα τα δικαστικά έξοδα που θα πρέπει να συνυπολογιστούν και να επιβαρύνουν την ελληνική οικονομία. Όλα αυτά μαζί διπλασιάζουν τον οικονομικό συντελεστή κάθε τροχαίου ατυχήματος.

2.4 Στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα

Στον παρακάτω πίνακα, σύμφωνα με το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης, αναφέρονται τα στατιστικά στοιχεία για το σύνολο των ατυχημάτων και των παθόντων στην Επικράτεια από το 1990 έως το 2007.

Μπορεί κανείς να διακρίνει, λοιπόν, ότι τα θανατηφόρα ατυχήματα από το 1998 έως το 2007 ελλιώνονται ετησίως σε μεγάλο βαθμό. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με τα σοβαρά αλλά όχι θανατηφόρα ατυχήματα, με μία μικρή διαφοροποίηση στο 2004 όπου φαίνεται μία πολύ σημαντική αύξηση των ατυχημάτων αλλά μόνο για το έτος αυτό.

| Ατυχήματα | | | |
|-----------|------------|--------|--------|
| | Θανατηφόρα | Σοβαρά | Ελαφρά |
| 1998 | 1.980 | 3.768 | 19.146 |
| 1999 | 1.924 | 3.696 | 18.669 |
| 2000 | 1.867 | 3.261 | 17.824 |
| 2001 | 1.712 | 2.512 | 15.446 |
| 2002 | 1.458 | 2.037 | 13.261 |
| 2003 | 1.409 | 1.824 | 12.514 |
| 2004 | 1.374 | 2.032 | 11.993 |
| 2005 | 1.311 | 1.863 | 13.488 |
| 2006 | 1.351 | 1.681 | 12.620 |
| 2007 | 1.292 | 1.462 | 11.872 |

| Παθόντες | | | |
|----------|--------|-------|--------|
| | Νεκροί | Βαριά | Ελαφρά |
| 1998 | 2.229 | 4.889 | 28.224 |
| 1999 | 2.181 | 4.702 | 27.649 |
| 2000 | 2.103 | 4.213 | 26.166 |
| 2001 | 1.911 | 3.251 | 22.758 |
| 2002 | 1.655 | 2.581 | 19.625 |
| 2003 | 1.613 | 2.345 | 18.218 |
| 2004 | 1.547 | 2.521 | 17.254 |
| 2005 | 1.470 | 2.329 | 19.136 |
| 2006 | 1.493 | 2.056 | 17.843 |
| 2007 | 1.449 | 1.812 | 16.411 |

3. Νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (βλ. Παράρτημα 3) είναι όπως αναφέρουν οι Βίττης και Τσαντσάνιγλου (2005), η «ΒΙΒΛΟΣ» των θεμάτων της κυκλοφορίας τα οποία πρέπει να γνωρίζει ο κάθε χρήστης της οδού. Ωστόσο, επειδή ο ΚΟΚ αποτελεί νομικό κείμενο, το ύφος και η γλώσσα που χρησιμοποιούνται δεν είναι δυνατό να απευθύνονται στο ευρύ κοινό. Το πρόβλημα αυτό έχει αντιμετωπιστεί σε άλλες χώρες με την έκδοση, παράλληλα με τον επίσημο ΚΟΚ, μιας απλουστευμένης μορφής του που απευθύνεται στους χρήστες των οδών.

Οι αναθεωρήσεις του ΚΟΚ κυρώνονται με νόμο και συνήθως συντάσσονται από επιτροπή αναθεώρησης που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών.

Ο ΚΟΚ είναι ένα δυναμικό κείμενο το οποίο πρέπει να τροποποιείται αρκετά συχνά ώστε να καθίσταται πιο πλήρες αλλά και να προσαρμόζεται σε αλλαγές που αφορούν σε εξελίξεις της τεχνολογίας ή στην οργάνωση και στις αρμοδιότητες των θεμάτων λειτουργίας, συντήρησης και αστυνόμευσης των οδών.

Γενικότερα, οι κανόνες οδικής συμπεριφοράς, σύμφωνα με σχετικά άρθρα και τις ισχύουσες διατάξεις του Κ.Ο.Κ., αναφέρουν τα εξής στοιχεία:

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες. Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα παιδιά, στους υπερήλικες, στα άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους, τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών, στους παρόδιους ή στους κατοικούντες πλησίον αυτών.

2. Δεν επιτρέπεται η απόθεση η εγκατάλειψη ή η απόρριψη οποιουδήποτε αντικειμένου ή ύλης στις οδούς, εφόσον παρακωλύει έστω και κατ' ελάχιστο την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων, ως και τη στάθμευση των οχημάτων. Δεν επιτρέπεται επίσης να χύνονται στις οδούς ουσίες ή υλικά, τα οποία μπορούν να καταστήσουν την οδό ολισθηρή (π.χ. νερά, λάδια, ασβέστης κλπ.).

3. Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα οποιουδήποτε αντικειμένου, έστω και αν από αυτό δεν καθίσταται επικίνδυνη, ούτε παρακωλύεται η κυκλοφορία. Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα κάθε αντικειμένου ή ουσίας που μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά ή να ρυπάνει το περιβάλλον.

4. Αν οι χρήστες των οδών δεν μπορούν να αποφύγουν τη δημιουργία εμποδίου ή κινδύνου υποχρεούνται να λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση ή αποτροπή αυτού, κι αν δεν μπορούν, οφείλουν να ειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού, για την ύπαρξη του εμποδίου ή του κινδύνου. Αυτοί που επιθυμούν για εύλογη αιτία, να καταλάβουν για λίγο μέρος του πεζοδρομίου ή του οδοστρώματος (μεταφορές, επιβίβαση, αποβίβαση κλπ.), οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

5. Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς, όσο και για τους επιβάτες των οχημάτων. Της υποχρέωσης αυτής εξαιρούνται οι οδηγοί επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, όταν οδηγούν αυτά εντός της περιμετρικής τους ζώνης, τα άτομα με παθήσεις για τα οποία δεν ενδείκνυται η χρήση της ζώνης, όταν τούτο αποδεικνύεται από πιστοποιητικό κρατικού νοσοκομείου, οι έγγυες γυναίκες, όταν είναι εφοδιασμένες με σχετικό ιατρικό πιστοποιητικό που αναγράφει και την ημερομηνία λήξης, τα άτομα που το ανάστημά τους είναι κάτω από 1.50 μ., ως και οι οδηγοί οχημάτων που κάνουν συνεχείς στάσεις, όπως ταχυδρομικοί διανομείς κ.λ.π. Για τη μεταφορά παιδιών ηλικίας μικρότερης των 12 ετών με αυτοκίνητο, είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας κ.λ.π.

6. Οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους πεζούς και στους άλλους οδηγούς. Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, περιλαμβανομένων και των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους επιβάτες.

7. Απαγορεύεται η, εκατέρωθεν του οδοστρώματος των αυτοκινητοδρόμων, στάθμευση οχημάτων και η εγκατάσταση υπαίθριων μικροκαταστημάτων ή κινητών και ακίνητων καντινών για την πώληση διαφόρων ειδών. Στο λοιπό οδικό δίκτυο είναι δυνατή η εγκατάσταση των ανωτέρω, μετά από άδεια των αρμοδίων για την

συντήρηση του οδικού δικτύου αρχών, που χορηγείται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών της Τροχαίας.

8. Στο οδικό δίκτυο της Χώρας ισχύει η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας. Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων, να οδηγεί το όχημα του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και αν ακόμη ολόκληρο το οδόστρωμα είναι ελεύθερο.

9. Τηρουμένων των διατάξεων της παρ.1, σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά κατεύθυνση με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται να οδηγούν αυτά μέσα στα όρια μιας λωρίδας και κατά το δυνατόν, στο μέσο αυτής.

10. Ο οδηγός δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε οδόστρωμα που προορίζεται για την αντίθετη προς την κατεύθυνσή του κυκλοφορία, καθώς και σε πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, νησίδες ασφαλείας και διαχωριστικές νησίδες ή ειδικά ερείσματα, τα οποία προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, εκτός από περιπτώσεις απολύτου ανάγκης ή όταν ειδικές ρυθμίσεις το επιτρέπουν. Επίσης, σε μονόδρομους (οδούς μοναδικής κατεύθυνσης), οι οποίοι έχουν ειδικά σημειωθεί, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να οδηγεί αντίθετα με την κατεύθυνση του μονόδρομου.

11. Ο οδηγός επιβάλλεται να ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του λαμβάνων συνεχώς υπόψη του τις επικρατούσες συνθήκες, ιδιαίτερα δε τη διαμόρφωση του εδάφους, την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της οδού, την κατάσταση και το φορτίο του οχήματός του, τις καιρικές συνθήκες και τις συνθήκες κυκλοφορίας, κατά τρόπον ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματός του μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορεί να προβλεφθεί και το οποίο βρίσκεται στο ορατό από αυτόν μπροστινό τμήμα της οδού. Υποχρεούται επίσης να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτει την πορεία του, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν.

12. Ιδιαίτερα, ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας, στις στροφές, πλησίον των σχολείων, πλησίον των ισόπεδων οδικών κόμβων, στις απότομες κατηφόρες, πλησίον των μέσων μαζικής μεταφοράς, που σταθμεύουν για να αποβιβάζουν ή επιβιβάζουν

επιβάτες, κατά τις νυκτερινές ώρες, σε περίπτωση ομίχλης, βροχής, χιόνων, παγετού και γενικά όταν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό. Την αυτή επίσης υποχρέωση έχει κατά τη διέλευσή του από στενές διόδους και αν η διασταύρωσή του με άλλα οχήματα καθίσταται δυσχερής, όταν υπάρχουν ζώα επί της οδού που παρουσιάζουν σημεία ταραχής, κατά τη διέλευσή του από κατοικημένες περιοχές, αν πεζοί, που βρίσκονται στην τροχιά του, καθυστερούν να απομακρυνθούν, ως και σε κάθε άλλη ειδική περίπτωση, που επιβάλλεται μετριασμός ταχύτητας. Επιπλέον, απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων να συναγωνίζονται μεταξύ τους στην ταχύτητα.

13. Ο οδηγός οχήματος, το οποίο κινείται πίσω από άλλο, υποχρεούται να τηρεί αρκετή απόσταση για την αποφυγή σύγκρουσης αν, το προ αυτού κινούμενο όχημα, μειώσει ξαφνικά την ταχύτητά του ή διακόψει την πορεία του.

14. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου δεν έχει εφαρμογή:

α) όταν η κυκλοφορία είναι πυκνή.

β) σε περιπτώσεις που απαγορεύεται το προσπέρασμα.

γ) στις οδούς οι οποίες έχουν δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά την κατεύθυνση των οχημάτων.

δ) όταν πρόκειται για φάλαγγα ενόπλων δυνάμεων.

15. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χιλιόμετρα την ώρα έξω από αυτές. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζομένων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές.

16. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 40 χλμ/ώρα , ως και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 140 χλμ/ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας πάνω από 130 χλμ/ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ/ώρα, επιβάλλεται χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Νόμος 2696/23-3-1999 ΦΕΚ57Α, 1999)

3.1 Οι εκπαιδευτές οδήγησης στην Ελλάδα

Όσον αφορά στην εθνική νομοθεσία, παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένοι παράμετροι και σχετικά άρθρα που έχουν να κάνουν με τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών και τις σχολές οδήγησης.

Σύμφωνα λοιπόν, με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ.208 και έχοντας υπόψη:

1.Τις διατάξεις:

α. της παραγράφου 6 του άρθρου 94 του Ν. 2696/1999 "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας"(Α'57).

β. του Ν 2009/92 "Εθνικό Σύστημα Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και κατάρτισης και άλλες διατάξεις" (Α' 18).

γ. του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 (Α'37) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν, 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α, άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α'38).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του Διατάγματος αυτού, δεν προκαλείται δαπάνη, σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

3. Τις 353/2001 και 342/2002 γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, επισημαίνονται τα εξής σχετικά άρθρα:

ΑΡΘΡΟ 1ο «Ορισμοί»

1. Εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών είναι το φυσικό πρόσωπο, που κατέχει ισχύουσα άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.

2. Σχολή Οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, 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.

3. Κέντρο θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο), είναι ο κατάλληλα διαμορφωμένος και εξοπλισμένος χώρος τον οποίο χρησιμοποιεί φυσικό ή νομικό πρόσωπο για τη θεωρητική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων. Στα ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο. είναι δυνατόν να παρέχονται μαθήματα θεωρητικής εκπαίδευσης και σε κατόχους άδειας οδήγησης ή σε υποψήφιους οδηγούς μοτοποδηλάτων, για τους οποίους η θεωρητική εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική,

4. Άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών είναι η άδεια που χορηγείται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών σε φυσικό πρόσωπο που πληρεί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών.

5. Δίπλωμα Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών, είναι το δίπλωμα επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο χορηγείται από τον Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΕΕΚ) σε φυσικό πρόσωπο που ολοκλήρωσε επιτυχώς την προβλεπόμενη εκπαίδευση ως εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών.

ΑΡΘΡΟ 2^ο « Άσκηση του επαγγέλματος του Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών»

1. 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 Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

γ. να παρέχει πρακτική εκπαίδευση σε κατόχους άδειας οδήγησης αυτοκινήτων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων για τη βελτίωση της ικανότητας οδήγησης,

2. Για την άσκηση του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να πληρεί αθροιστικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α. Να έχει ισχύουσα άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή.
- β. Να είναι κάτοχος άδειας λειτουργίας Σχολής Οδηγών ή σχολής ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο που λειτουργεί νόμιμα, ή να είναι εταίρος ή μέτοχος νομικού προσώπου στο όνομα του οποίου έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας Σχολής Οδηγών ή σχολής ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο, ή να εργάζεται με οποιαδήποτε σχέση εργασίας, σε Σχολή Οδηγών ή Κέντρο θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών, που λειτουργεί νόμιμα,
- γ. Να είναι ασφαλισμένος στον ασφαλιστικό φορέα που προβλέπουν οι κείμενες διατάξεις, με τη συγκεκριμένη, κατά την προηγούμενη περίπτωση (β), ιδιότητα.

3. 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. Για τους σκοπούς του παρόντος, οι νομοί νοούνται σύμφωνα με τη γεωγραφική διαίρεση της χώρας. Η παράσταση εκπαιδευτή κατά τις πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, είναι ελεύθερη σε όλη τη χώρα.

ΑΡΘΡΟ 3ο «Χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος Εκπαιδευτή»

1. Αρμόδια υπηρεσία για τη χορήγηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στην οποία, ο ενδιαφερόμενος έχει τη μόνιμη κατοικία του.

2. Η άδεια άσκησης επαγγέλματος Εκπαιδευτή χορηγείται σε φυσικά πρόσωπα που πληρούν αθροιστικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α. Είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης όλων των κατηγοριών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

β. Είναι κάτοχοι Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 5 του παρόντος.

γ. Δεν έχουν καταδικαστεί τελεσίδικα σε οποιαδήποτε ποινή για κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, λαθρεμπορία, παράβαση της νομοθεσίας για ναρκωτικά, απιστία, παράβαση καθήκοντος, έγκλημα κατά των ηθών, λιποταξία ή ανυποταξία σε περίοδο πολέμου, παθητική ή ενεργητική δωροδοκία, μέσα δε στην τελευταία. πριν την υποβολή των δικαιολογητικών, πενταετία για οποιοδήποτε άλλο αδίκημα σε ποινές πάνω από δέκα (10) μήνες φυλάκισης αθροιστικά ή σε ποινές πάνω από ενενήντα (90) ημέρες φυλάκισης ή κράτησης αθροιστικά για παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή της νομοθεσίας για τα αυτοκίνητα γενικά,

δ. Δεν έχουν καταδικαστεί τελεσίδικα για παράνομη άσκηση του επαγγέλματος Εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών,

ε. Δεν είναι υπάλληλοι με οποιαδήποτε σχέση εργασίας ή δεν ανήκουν στο προσωπικό του Δημοσίου των Ν.Π.Δ.Δ, και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός καθορίζεται με τις διατάξεις της παρ, 6 του άρθρου 1 του Ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και συνταξιούχοι αυτών.

3. Οι προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου πρέπει να πληρούνται καθ' όλη τη διάρκεια που ο ενδιαφερόμενος κατέχει άδεια Εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών. Αν οποτεδήποτε, παύσει να πληρούται οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις της παραπάνω παραγράφου (2), ανακαλείται η άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή και επαναχορηγείται εφόσον παύσουν να υφίστανται οι λόγοι για τους οποίους αφαιρέθηκε.

Κάθε κάτοχος άδειας εκπαιδευτή είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει άμεσα με αναφορά του, την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών (Μ.Ε.) σε κάθε περίπτωση που παύει να πληρούται στο πρόσωπο του, έστω και μια από τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

4. Για τη χορήγηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος ο ενδιαφερόμενος, υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, με τα εξής δικαιολογητικά:

α. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της ισχύουσας άδειας οδήγησης, από την οποία

πρέπει να προκύπτει ότι ο ενδιαφερόμενος πληρεί τις προϋποθέσεις του εδαφίου α της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Το φωτοαντίγραφο επικυρώνεται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Αντίγραφο ποινικού μητρώου τύπου Α', έκδοσης του τελευταίου τριμήνου, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ο ενδιαφερόμενος δεν έχει καταδικαστεί για τα αδικήματα που αναφέρονται στις περιπτώσεις γ και δ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου ή βεβαίωση της αρμόδιας αρχής, για την κατάθεση αίτησης χορήγησης αντιγράφου ποινικού μητρώου τύπου Α, μαζί με δήλωση του Ν. 1599/1986 ότι δεν έχει καταδικαστεί για τα αδικήματα των περιπτώσεων γ και δ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, Στην περίπτωση αυτή προ της χορηγήσεως της αδειάς θα πρέπει να προσκομίσει το Αντίγραφο ποινικού μητρώου στην αρμόδια υπηρεσία.

γ. Δίπλωμα επαγγελματικής κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης που χορηγεί ο εκπαιδευτικός φορέας της παρ. 1 του άρθρου 5 του παρόντος,

δ. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 με την οποία να δηλώνεται η διεύθυνση κατοικίας του υποψηφίου καθώς και ότι δεν εμπίπτει στα ασυμβίβαστα της περιπτώσεως ε' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, Τα αναγραφόμενα στη δήλωση στοιχεία του ενδιαφερομένου ελέγχονται από την Υπηρεσία με την επίδειξη του δελτίου ταυτότητας του ή άλλου νόμιμου αποδεικτικού στοιχείου.

ε. Αποδεικτικό καταβολής υπέρ του Δημοσίου του ποσού που καθορίζεται από τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 12του παρόντος.

5. Τα δικαιολογητικά της προηγούμενης παραγράφου ελέγχονται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθενται και εφ' όσον πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, χορηγείται η άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών,

6. Η άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή είναι μηχανογραφημένη και σύμφωνη με το υπόδειγμα του Παραρτήματος 1 του παρόντος.

7. Η άδεια άσκησης επαγγέλματος του εκπαιδευτή ισχύει σε όλη τη χώρα, για όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

ΑΡΘΡΟ 4^ο «Ανανέωση - Έκδοση αντιγράφου άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή»

1. Η άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών ανανεώνεται ταυτόχρονα με την άδεια οδήγησης του. Για την ανανέωση της άδειας άσκησης επαγγέλματος, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, τα εξής δικαιολογητικά:

α. Αίτηση για ανανέωση άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.

β. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/86 του ενδιαφερομένου ότι πληρεί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος. Ειδικά για τους υπαλλήλους και συνταξιούχους που αναφέρονται στο εδάφιο ε της παρ. 2 του άρθρου 3, στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή με προηγούμενες διατάξεις, υπεύθυνη δήλωση ότι πληρούν τις προϋποθέσεις των εδαφίων α, β, γ, και δ της παρ. 2 του άρθρου 3. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η χορηγούμενη ανανέωση της άδειας ισχύει μέχρι την 31.12.2005

γ. Αντίγραφο ποινικού μητρώου τύπου Α' έκδοσης του τελευταίου τριμήνου, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ο ενδιαφερόμενος δεν έχει καταδικαστεί για τα αδικήματα που αναφέρονται στις περιπτώσεις γ και δ της παραγράφου 2 του άρθρου 3 ή βεβαίωση της αρμόδιας αρχής, για την κατάθεση αίτησης χορήγησης αντιγράφου ποινικού μητρώου τύπου Α, μαζί με δήλωση του Ν. 1599/1986 ότι δεν έχει καταδικαστεί για τα αδικήματα των περιπτώσεων γ και δ της παραγράφου 2 του άρθρου 3.

δ. Ασφαλιστική ενημερότητα από τον αντίστοιχο ασφαλιστικό του φορέα.

ε. Αποδεικτικό καταβολής υπέρ του Δημοσίου του ποσού που καθορίζεται από τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος. 1-1 άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών δεν ανανεώνεται αν δεν ανανεωθεί η άδεια οδήγησης για όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

2. Σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς ισχύουσας άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών χορηγείται στον ενδιαφερόμενο αντίγραφο, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου.

Για τη χορήγηση του αντιγράφου απαιτείται ο ενδιαφερόμενος να καταθέσει στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών:

α. Αίτηση

β. Την φθαρμένη άδεια εκπαιδευτή (στην περίπτωση της φθοράς) ή υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986, ότι απώλεσε την άδεια και ότι αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή (στην περίπτωση της απώλειας).

γ. Αποδεικτικό καταβολής του ποσού που καθορίζεται με τις διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος.

*ΑΡΘΡΟ 5^ο «Εκπαίδευση υποψηφίων εκπαιδευτών - Χορήγηση Διπλώματος
Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών»*

1. Εκπαιδευτικός φορέας που θα αναλάβει την οργάνωση και λειτουργία προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης υποψηφίων εκπαιδευτών για την απόκτηση "Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων οδηγών", επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, ορίζεται ο Οργανισμός Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.).

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, η διάρκεια της εκπαίδευσης των υποψηφίων εκπαιδευτών από τον φορέα της παρ. 1 του παρόντος άρθρου ορίζεται σε δύο (2) εκπαιδευτικά εξάμηνα. Μετά το πέρας της θεωρητικής εκπαίδευσης, ακολουθεί, υπό την ευθύνη του Ο.Ε.Ε.Κ., πρακτική άσκηση των υποψηφίων συνολικής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών σε Σχολή Οδηγών και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.

3. Για την παρακολούθηση των προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης της παραγράφου 1 απαιτείται η κατοχή ισχύουσας άδειας οδήγησης των κατηγοριών Α, Β, και Γ με περιορισμό για οδήγηση οχήματος με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 7.500 χλγ, αποδεικτικό τίτλου σπουδών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης τουλάχιστον, καθώς και οποιοδήποτε άλλο δικαιολογητικό που καθορίζεται από τον εκπαιδευτικό φορέα της παραγράφου 1. Για τη συμμετοχή στις εξετάσεις που αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους, είναι απαραίτητη η κατοχή όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης.

4. Οι εξετάσεις των υποψηφίων εκπαιδευτών που ολοκλήρωσαν τα προγράμματα

επαγγελματικής κατάρτισης της προηγούμενης παραγράφου, διενεργούνται, σε πανελλαδικό επίπεδο, από τον Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.). Ο ίδιος Οργανισμός χορηγεί στους επιτυχόντες «Δίπλωμα Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών» επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση του παραπάνω διπλώματος είναι η υλοποίηση της τετράμηνης πρακτικής άσκησης των επιτυχόντων σε Σχολή Οδηγών και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο. Ειδικά οι διπλωματούχοι μηχανικοί Ε.Μ.Π. ή άλλης ισότιμης σχολής, μέλη του Τ.Ε.Ε., καθώς και οι απόφοιτοι Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, τμημάτων Μηχανολογίας, Ηλεκτρολογίας και Οχημάτων, συμμετέχουν στις ανωτέρω εξετάσεις για την απόκτηση «Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών» χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθήσουν προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης, ούτε να συμμετάσχουν στην σχετική τετράμηνη πρακτική άσκηση.

5. Οι εξετάσεις των υποψηφίων εκπαιδευτών περιλαμβάνουν δύο φάσεις, τη θεωρητική και την πρακτική, και διενεργούνται στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη και στο Ηράκλειο Κρήτης από εξεταστικές επιτροπές που συγκροτούνται από τον Ο.Ε.Ε.Κ. Ειδικά για την πρακτική εξέταση οι ανωτέρω επιτροπές αποτελούνται από 3 μέλη του κλάδου ΠΕ, κατά προτίμηση διπλωματούχους μηχανικούς του ΕΜΠ ή άλλης ισότιμης σχολής, κατόχους αδειών οδήγησης τουλάχιστον κατηγορίας Β. Το ένα τουλάχιστον των μελών είναι υπάλληλος και εξεταστής υποψηφίων οδηγών, του κλάδου ΠΕ Μηχανικών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή αντίστοιχου κλάδου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Αττικής, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου Κρήτης αντίστοιχα, που ορίζεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση των οικείων Νομαρχών για τριπλάσιο αριθμό υπαλλήλων. Τα άλλα μέλη των επιτροπών προέρχονται από τα Υπουργεία Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ή τον Ο.Ε.Ε.Κ.

6. Οι θεωρητικές εξετάσεις διενεργούνται σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τον Ο.Ε.Ε.Κ. διαδικασία και περιλαμβάνουν γραπτή εξέταση και προφορική εξέταση υπό μορφή διδασκαλίας για τη διαπίστωση εκτός από τις γνώσεις του υποψηφίου και της δυνατότητας μεταδοτικότητας του.

Στις πρακτικές εξετάσεις δικαιούνται να συμμετάσχουν όσοι έχουν περατώσει επιτυχώς τις θεωρητικές εξετάσεις.

Κατά τη φάση των πρακτικών εξετάσεων ο υποψήφιος εξετάζεται πρακτικά στα οχήματα των εκάστοτε κατηγοριών Α, Β, Γ, Δ και Γ+ Ε, με την ίδια διαδικασία που ισχύει για τους υποψήφιους οδηγούς. Ο υποψήφιος οδηγεί το αντίστοιχο όχημα και συγχρόνως γνωστοποιεί, αναλύει και αιτιολογεί προφορικά στην επιτροπή την κάθε του ενέργεια. Η εξέταση γίνεται σε εκπαιδευτικά οχήματα, παρουσία εκπαιδευτή με την παραπάνω σειρά (Α, Β, Γ, Δ και Γ+Ε). Ο εκπαιδευτής οφείλει να μην παρεμβαίνει με οποιοδήποτε τρόπο στην εξεταστική διαδικασία. Η επιτροπή βαθμολογεί την εμπειρία του υποψηφίου σε κάθε κατηγορία οχήματος και τον βαθμό μεταδοτικότητας του, που προκύπτει από την γνωστοποίηση, ανάλυση και αξιολόγηση των ενεργειών του.

7. Σε περίπτωση αποτυχίας του υποψηφίου, στη θεωρητική εξέταση ή σε επί μέρους κατηγορία της πρακτικής εξέτασης, ο υποψήφιος έχει δικαίωμα επανεξέτασης σε επόμενες εξεταστικές περιόδους, από την αρχή ή την επί μέρους κατηγορία της πρακτικής εξέτασης που απορρίφθηκε.

Υποψήφιος εκπαιδευτής ο οποίος μέσα σε τρία (3) χρόνια από την ημερομηνία υποβολής της αρχικής αίτησης δεν περατώσει με επιτυχία τις εξετάσεις του, υποχρεούται να επαναλάβει εκ νέου, από την αρχή, τη διαδικασία εξετάσεων με νέα αίτηση και νέα δικαιολογητικά, με βάση τις προϋποθέσεις που θα ισχύουν κατά τον χρόνο υποβολής της νέας αυτής αίτησης.

ΑΡΘΡΟ 6^ο «Μετατροπή άδειας εκπαιδευτή που εκδόθηκε από κράτος μέλος της Ε.Ε. σε Ελληνική».

1. Ισχύουσα άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών που εκδόθηκε από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε. Ε.) μπορεί να μετατραπεί σε ελληνική αν ο κάτοχος της:

- Έχει τις προϋποθέσεις α, γ, δ, και ε της παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος διατάγματος.

- Καταβάλει το ποσό που απαιτείται για τη χορήγηση της άδειας εκπαιδευτή.

2. Αρμόδια υπηρεσία για τη μετατροπή της άδειας εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου.

3. Αν η ξένη άδεια εκπαιδευτή δεν επιτρέπει στον κάτοχο της να εκπαιδεύει και να παρίσταται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, τότε του χορηγείται άδεια εκπαιδευτή περιορισμένης ισχύος στις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτει η ξένη άδεια.

4. Μαζί με την αίτηση του ενδιαφερομένου και την υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 για τη διεύθυνση της κατοικίας του, υποβάλλονται και τα δικαιολογητικά που αποδεικνύουν τις προϋποθέσεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και φωτοαντίγραφο της ξένης άδειας εκπαιδευτή, επικυρωμένο, για τη γνησιότητα του περιεχομένου του από το Ελληνικό Προξενείο της χώρας έκδοσης. Όσα έγγραφα έχουν εκδοθεί από αρχές ξένου κράτους προσκομίζονται σε επίσημη μετάφραση.

Το επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της ξένης άδειας εκπαιδευτή περιέρχεται στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών έπειτα από αλληλογραφία της Υπηρεσίας αυτής με το Ελληνικό Προξενείο της Χώρας έκδοσης.

ΑΡΘΡΟ 7^ο «Σχολές Οδηγών - Υποκαταστήματα σχολών.»

1. Για την ίδρυση και λειτουργία Σχολής Οδηγών απαιτείται σχετική άδεια που χορηγείται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα από τις κατά τόπους αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών, με απόφαση του οικείου Νομάρχη. Οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών είναι οι εξής:

α. Για τα φυσικά πρόσωπα:

α1. Ισχύουσα άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.

α2. Ασφάλιση στον αντίστοιχο ασφαλιστικό φορέα.

α3. Χώρο υποδοχής και εξυπηρέτησης υποψηφίων οδηγών εμβαδού τουλάχιστον δεκαπέντε (15) τετραγωνικών μέτρων (μικτό) μη συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων βοηθητικών χώρων. Ο χώρος αυτός πρέπει να είναι κύριας χρήσης, ενιαίος, να μην αποτελεί τμήμα κατοικίας, να έχει καλό φωτισμό, επαρκή αερισμό και καλή θέρμανση.

α4. Ιδιοκτησία ή κατοχή με χρηματοδοτική μίσθωση και άδεια - κυκλοφορίας ενός (1) τουλάχιστον εκπαιδευτικού οχήματος, το οποίο πρέπει να έχει ασφαλισθεί ως εκπαιδευτικό.

Οι προδιαγραφές των εκπαιδευτικών οχημάτων καθορίζονται στην Υ.Α.

58930/480/1999 (Β' 526), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την 71541 /8364/2001 (β'1533) και κάθε φορά ισχύει.

β. Για τα νομικά πρόσωπα (συμπεριλαμβανομένου και αστικού συνεταιρισμού):

β1. Όλοι οι εταίροι του νομικού προσώπου να έχουν ισχύουσα άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.

β2. Ασφάλιση στον αρμόδιο ασφαλιστικό φορέα όλων των εταίρων του νομικού προσώπου.

β3. Χώρο υποδοχής και εξυπηρέτησης υποψηφίων οδηγών εμβαδού τουλάχιστον είκοσι (20) τετραγωνικών μέτρων (μικτό), μη συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων βοηθητικών χώρων. Ο χώρος αυτός πρέπει να είναι κύριας χρήσης, ενιαίος, να μην αποτελεί τμήμα κατοικίας, να έχει καλό φωτισμό, επαρκή αερισμό και καλή θέρμανση.

β4. Ιδιοκτησία ή κατοχή με χρηματοδοτική μίσθωση και άδεια κυκλοφορίας τριών (3), τουλάχιστον, εκπαιδευτικών οχημάτων, τα οποία πρέπει να είναι ασφαλισμένα ως εκπαιδευτικά αυτοκίνητα.

2. Για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης σχολής οδηγών υποβάλλονται στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η σχολή τα εξής δικαιολογητικά:

α. Αίτηση από το φυσικό πρόσωπο ή από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

β. Επικυρωμένα φωτοαντίγραφα της ισχύουσας άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών του φυσικού προσώπου ή των ισχυουσών αδειών άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών όλων των φυσικών προσώπων που απαρτίζουν το νομικό πρόσωπο κατά περίπτωση.

γ. Αποδεικτικό καταβολής υπέρ του Δημοσίου του ποσού που καθορίζεται από τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος.

δ. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο οικοδομικής άδειας και βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Πολεοδομίας από την οποία να προκύπτει ότι πρόκειται για χώρο κύριας χρήσης.

ε. Κάτοψη των χώρων υπογεγραμμένη και σφραγισμένη από αρμόδιο μηχανικό με υπεύθυνη δήλωση ότι καλύπτονται οι προβλεπόμενες απαιτήσεις του παρόντος π. δ/τος.

στ. Τίτλοι κυριότητας ή έγγραφα αποδεικτικά της νόμιμης χρήσης του παραπάνω

χώρου.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, αφού ελέγξει τα παραπάνω δικαιολογητικά και διαπιστώσει ότι πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια ίδρυσης σχολής οδηγών. Ο χρόνος ισχύος της άδειας ίδρυσης ανέρχεται σε έξι (6) μήνες.

3. Για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας σχολής οδηγών υποβάλλονται στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, που χορήγησε την άδεια ίδρυσης, τα εξής δικαιολογητικά:

α. Αίτηση από το φυσικό πρόσωπο ή από τον νόμιμο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

β. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο καταστατικού του νομικού προσώπου.

γ. Φωτοαντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των εκπαιδευτικών οχημάτων της σχολής θεωρημένα από την υπηρεσία που εξέδωσε τις άδειες κυκλοφορίας.

δ. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986 με την οποία να δηλώνεται ότι η σχολή είναι εξοπλισμένη με τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 10, του παρόντος διατάγματος, εποπτικά μέσα. Η υπεύθυνη δήλωση υπογράφεται από το φυσικό πρόσωπο ή από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

ε. Ασφαλιστική ενημερότητα από τον αντίστοιχο ασφαλιστικό φορέα του φυσικού προσώπου ή των φυσικών προσώπων που απαρτίζουν το νομικό πρόσωπο.

στ. Αποδεικτικό καταβολής υπέρ του Δημοσίου του ποσού που καθορίζεται από τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος.

ζ. Βεβαίωση της οικείας Οικονομικής Εφορίας περί ενάρξεως λειτουργίας της επιχείρησης (Σχολή Οδηγών), στην οποία θα αναφέρεται το συγκεκριμένο αντικείμενο εργασιών του φυσικού ή νομικού προσώπου (η βεβαίωση αυτή προσκομίζεται αμέσως μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας).

Η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών αφού ελέγξει τα παραπάνω δικαιολογητικά, διενεργήσει υποχρεωτικά αυτοψία στο χώρο της σχολής και διαπιστώσει ότι πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια λειτουργίας Σχολής Οδηγών, συνοδευόμενη από "Παράρτημα της άδειας λειτουργίας" σύμφωνα με τα υποδείγματα των Παραρτημάτων 2α και 2β του παρόντος διατάγματος. Ο υπάλληλος που διενήργησε την αυτοψία συντάσσει σχετικό πρακτικό, που διατηρείται στο φάκελο της Σχολής.

Η χορηγηθείσα άδεια λειτουργίας παρέχει το δικαίωμα πρακτικής εκπαίδευσης μόνο στις αντίστοιχες κατηγορίες (Α, Β, Β+Ε, Γ, Γ+Ε, Δ, Δ+Ε), ανάλογα μετά οχήματα που η Σχολή κατέθεσε φωτοαντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας τους. Ειδικότερα, και προκειμένου να χορηγηθεί σε Σχολή Οδηγών το δικαίωμα παροχής πρακτικής εκπαίδευσης έστω και σε μία κατηγορία Ε, υποχρεούται να κατέχει εκπαιδευτικά οχήματα της κατηγορίας Ε και για τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων που διαθέτει.

4. Ο χρόνος ισχύος της άδειας λειτουργίας της σχολής, στην περίπτωση που αυτή χορηγείται σε νομικό πρόσωπο, δεν υπερβαίνει τη διάρκεια ζωής του νομικού προσώπου, όπως αυτή καθορίζεται στο καταστατικό σύστασης του. Η Υπηρεσία μπορεί να διενεργήσει αυτοψία στο χώρο της σχολής και μετά τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας, για να διαπιστώσει αν εξακολουθούν να πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις έκδοσης της. Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας Σχολής Οδηγών ανακαλούνται αν παύσει να ισχύει οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ο ιδιοκτήτης της σχολής απώλεσε την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών συνεπεία ανακλήσεως της άδειας οδήγησης λόγω σωματικής ανικανότητας, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Π.Δ. 19/1995 (Α' 15) όπως κάθε φορά ισχύει.

5. Οι Σχολές Οδηγών έχουν το δικαίωμα να αποκτούν στο όνομα τους εκπαιδευτικά οχήματα κάθε κατηγορίας πέραν αυτών που αναγράφονται στην άδεια λειτουργίας τους. Ομοίως δύνανται να αποσύρουν της κυκλοφορίας ή να αντικαθιστούν εκπαιδευτικά οχήματα. Σε κάθε μία από αυτές τις περιπτώσεις υποβάλλονται τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α. Αίτηση από το φυσικό πρόσωπο ή από τον νόμιμο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

β. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν. 1599/86 υπογραφόμενη από το φυσικό πρόσωπο ή το νόμιμο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου στην οποία θα αναγράφονται οι μεταβολές στα κατεχόμενα εκπαιδευτικά οχήματα και πίνακας με τα κατεχόμενα από τη σχολή, μετά τη μεταβολή, εκπαιδευτικά οχήματα.

γ. Φωτοαντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των εκπαιδευτικών οχημάτων της σχολής θεωρημένα από την υπηρεσία που εξέδωσε τις άδειες κυκλοφορίας. Μετά τον έλεγχο των δικαιολογητικών το "Παράρτημα της άδειας λειτουργίας"

αντικαθίσταται με νέο στο οποίο αναγράφονται οι νέες κατηγορίες εκπαιδευτικών αυτοκινήτων. Το αυτό εφαρμόζεται και στην περίπτωση αντικατάστασης του Διευθυντή Σπουδών.

6. Οι αποφάσεις χορηγήσεως Άδειας Λειτουργίας Σχολής Οδηγών κοινοποιούνται στη Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και στις οικείες Δ.Ο.Υ. (όπου η έδρα της σχολής).

7. Άδειες κυκλοφορίας εκπαιδευτικών οχημάτων, για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά και μόνον των αναγκών της μέλλουσας να λειτουργήσει σχολής οδηγών, χορηγούνται χωρίς τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από τις ειδικές διατάξεις για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης, εφόσον καταβληθούν οι προβλεπόμενες από τις ειδικές διατάξεις οικονομικές επιβαρύνσεις. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε άδειας κυκλοφορίας εκπαιδευτικού φορτηγού ή λεωφορείου αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης απαιτείται, πέραν των λοιπών δικαιολογητικών και ισχύουσα άδεια ίδρυσης ή ισχύουσα άδεια λειτουργίας της Σχολής Οδηγών, φωτοαντίγραφο της οποίας υποβάλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία.

8. Εξωτερικά της Σχολής οδηγών και σε ευδιάκριτη, από τους πολίτες, θέση αναρτάται υποχρεωτικά πινακίδα στην οποία αναγράφονται:

α. η ένδειξη «ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ», χρώματος μαύρου ή μπλε, β. το διεθνές διακριτικό σήμα «L», χρώματος ερυθρού, και γ. ο αριθμός άδειας λειτουργίας της Σχολής.

Στον εσωτερικό χώρο της Σχολής Οδηγών και σε ευδιάκριτη θέση αναρτάται:

α) η άδεια λειτουργίας της και το "Παράρτημα της αδείας λειτουργίας".

9. Σχολές οδηγών δεν δύνανται να λειτουργούν σε κτίριο που στεγάζεται το ΥΜΕ ή υπηρεσίες του, ΚΤΕΟ και υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Σε περίπτωση που ήδη έχει χορηγηθεί τέτοια άδεια λειτουργίας, αυτή ανακαλείται αμέσως μετά το πέρας της προθεσμίας της παρ.4 του άρθρου 19 του παρόντος.

10. Για την ίδρυση και λειτουργία υποκαταστήματος σχολής οδηγών πρέπει να

πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών εκτός της κατοχής εκπαιδευτικών οχημάτων.

11. Για την έκδοση άδειας λειτουργίας υποκαταστήματος σχολής οδηγών, σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην περιοχή της οποίας πρόκειται να λειτουργήσει το υποκατάστημα:

α. Αίτηση από το φυσικό πρόσωπο ή από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

β. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της άδειας λειτουργίας της σχολής.

γ. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου δ/του Ν. 1599/1986, με την οποία να δηλώνεται ότι το παράρτημα είναι εξοπλισμένο μετά εποπτικά μέσα, που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 10, του παρόντος Διατάγματος. Η υπεύθυνη δήλωση υπογράφεται από το φυσικό πρόσωπο ή από τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του νομικού προσώπου.

δ. Ασφαλιστική ενημερότητα από τον αντίστοιχο ασφαλιστικό φορέα του φυσικού προσώπου ή των φυσικών προσώπων που απαρτίζουν το νομικό πρόσωπο.

ε. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο οικοδομικής άδειας, και βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Πολεοδομίας από τα οποία να προκύπτει ότι πρόκειται για χώρο κύριας χρήσης και ότι επιτρέπεται η χρήση του για τον συγκεκριμένο σκοπό.

στ. Κάτοψη των χώρων υπογεγραμμένη και σφραγισμένη από αρμόδιο μηχανικό με υπεύθυνη δήλωση του ότι καλύπτουν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις.

ζ. Τίτλοι κυριότητας ή έγγραφα αποδεικτικά της νόμιμης χρήσης του παραπάνω χώρου.

η. Αποδεικτικό καταβολής υπέρ του Δημοσίου του ποσού που καθορίζεται από τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος.

θ. Βεβαίωση της οικείας Οικονομικής Εφορίας περί ενάρξεως λειτουργίας της επιχείρησης (Υποκατάστημα Σχολής Οδηγών), στην οποία θα αναφέρεται το συγκεκριμένο αντικείμενο εργασιών του φυσικού ή νομικού προσώπου, η οποία θα προσκομίζεται αμέσως μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας.

12. Κάθε εκπαιδευτής και κάθε νομικό πρόσωπο στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας Σχολής Οδηγών, έχει δικαίωμα ίδρυσης και λειτουργίας σχολών οδηγών ή υποκαταστημάτων της σχολής (ή των σχολών) σε ένα ή περισσότερους νομούς. Η άδεια λειτουργίας του υποκαταστήματος έχει τη μορφή του υποδείγματος 2α με την

αντικατάσταση της φράσης "ΣΧΟΛΗΣ ΟΔΗΓΩΝ" με τη φράση "ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΧΟΛΗΣ ΟΔΗΓΩΝ".

ΑΡΘΡΟ 8^ο «Λειτουργία και Έλεγχος των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών»

1. Για την εγγραφή στο Κέντρο θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών ή στη Σχολή Οδηγών, προκειμένου ο υποψήφιος να υποστεί την προβλεπόμενη θεωρητική ή πρακτική εκπαίδευση, αντίστοιχα, απαιτείται να καταθέσει φωτοαντίγραφο του Δελτίου Εκπαίδευσης Εξέτασης όπως αυτό περιγράφεται στην Υ.Α. οικ. 58930/480/1999 (Β' 526) και ισχύει κάθε φορά. Πριν την έναρξη κάθε μαθήματος θεωρητικής εκπαίδευσης, καταχωρούνται στο βιβλίο μητρώου μαθητών (Παράρτημα 4 του παρόντος), το οποίο υποχρεωτικά τηρείται στη Σχολή ή στο Κέντρο, θεωρημένο από την οικεία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, τα πλήρη στοιχεία του υποψηφίου (όνομα, επώνυμο, πατρώνυμο, διεύθυνση κατοικίας), καθώς και η ώρα έναρξης και λήξης του μαθήματος και η συμφωνημένη αμοιβή ανά ώρα.

2. Τα θέματα που διδάσκονται καθώς και η ύλη, αναφέρονται στην Υ.Α. 58930/480/1999 (Β' 526), όπως αυτή ισχύει κάθε φορά. Το πρόγραμμα που συντάσσεται είναι τουλάχιστον σε εβδομαδιαία βάση, πρέπει να είναι αναλυτικό, να περιλαμβάνει την ημερομηνία και ώρα διδασκαλίας κατά μάθημα και να αναφέρει για κάθε μάθημα και ώρα διδασκαλίας τον διδάσκοντα, είναι δε αναρτημένο σε εμφανή θέση στο χώρο υποδοχής του Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο. ή της Σχολής Οδηγών. Το πρόγραμμα αυτό υποβάλλεται στην οικεία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών την τελευταία τουλάχιστον εργάσιμη ημέρα πριν την έναρξη εφαρμογής του.

3. Κάθε Σχολή Οδηγών επιπλέον τηρεί υποχρεωτικά, για κάθε όχημα που έχει νόμιμα στην κατοχή της ή στη χρήση της και χρησιμοποιεί για την πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, ένα βιβλίο, που βρίσκεται μέσα στο όχημα καθ' όλη τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης του υποψηφίου. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται, κάθε φορά, τα στοιχεία του υποψηφίου και η ώρα έναρξης (κατά την έναρξη) και λήξης (κατά τη λήξη) του μαθήματος, καθώς και τα στοιχεία του εκπαιδευτή.

4. Έλεγχοι των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και της λειτουργίας των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών πραγματοποιούνται υποχρεωτικά από την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών σε τακτά χρονικά διαστήματα, όχι μεγαλύτερα του ενός έτους. Για κάθε διενεργούμενο έλεγχο συντάσσεται σχετικό πρακτικό το οποίο κρατείται στον φάκελο της σχολής ή του ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο. Οι έλεγχοι αυτοί γίνονται χωρίς προειδοποίηση με ευθύνη του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας. Όμοιοι έλεγχοι δύνανται να πραγματοποιούνται από το Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. και από άλλα αρμόδια Ελεγκτικά Όργανα.

5. Η εκπαίδευση για κάθε υποψήφιο οδηγό δεν δύναται να υπερβαίνει ημερησίως:

- α. Της τρεις (3) ώρες προκειμένου για την πρακτική εκπαίδευση.
- β. Της τέσσερις (4) ώρες προκειμένου για την θεωρητική εκπαίδευση.

6. Κάθε κάτοχος άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας σχολής οδηγών ή ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει άμεσα με αναφορά του, την αρμόδια υπηρεσία Μ.Ε. που χορήγησε την αντίστοιχη άδεια, σε κάθε περίπτωση που παύσει να πληρούται, έστω και μια από τις προϋποθέσεις που προβλέπονται, από το παρόν διάταγμα όπως ισχύει, για τη χορήγηση της.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εξειδικεύονται οι διαδικασίες και καθορίζονται οι λεπτομέρειες αναφορικά με τη Λειτουργία και τον Έλεγχο των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών.

ΑΡΘΡΟ 9^ο «Εξοπλισμός σχολών οδηγών και Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών»

1. Ο χώρος υποδοχής κάθε Σχολής οδηγών πρέπει υποχρεωτικά να είναι εξοπλισμένος με:

- α. εικονογραφημένους πίνακες που να παριστάνουν σε δύο όψεις και σε τομή τα παρακάτω συστήματα και συγκροτήματα αυτοκινήτου:

- Τον κινητήρα (πετρελαιοκινητήρα και βενζινοκινητήρα)
- Το σύστημα μετάδοσης της κίνησης
- Το σύστημα διεύθυνσης
- Το σύστημα πέδησης
- Το ηλεκτρικό σύστημα
- Το σύστημα τροφοδοσίας
- Το σύστημα ψύξης
- Το σύστημα λίπανσης
- Καταλύτη με αισθητήρα λ

β. Εικονογραφημένους πίνακες εξαρτημάτων των παραπάνω συστημάτων και συγκροτημάτων, π.χ. αντλίας πετρελαίου, ηλεκτρικού διανομέα, εκκινητήρα, εξαερωτήρα, τροχού, συμπλέκτη κτλ.

γ. Εικονογραφημένους πίνακες της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και σηματοδότησης που προβλέπεται στον Κ.Ο.Κ.

2. Τα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών, εκτός του πιο πάνω εξοπλισμού, πρέπει να διαθέτουν επιπλέον:

α. Καθίσματα για εκπαιδευόμενους

β. Πίνακα διδασκαλίας

γ. Οπτικοαουστικά μέσα (τηλεόραση, βίντεο, επιδια-σκόπιο και ηλεκτρονικό υπολογιστή) και ανάλογο εκπαιδευτικό υλικό που να δείχνει τρόπους ορθής οδήγησης, τρόπους εσφαλμένης οδήγησης, τη λειτουργία του κινητήρα και των λοιπών εξαρτημάτων του αυτοκινήτου κτλ.

δ. Τα εξής εξαρτήματα σε τομή:

- βενζινοκινητήρα
- κιβώτιο ταχυτήτων
- διαφορικό

ε. Από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής μηχανογραφικού συστήματος θεωρητικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών στην οικεία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, αντίστοιχο σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή και λογισμικού για την εξοικείωση των υποψηφίων οδηγών στη διαδικασία της εξέτασης.

ΑΡΘΡΟ 10^ο «Τεχνικός Έλεγχος Εκπαιδευτικών Οχημάτων»

1. Τα εκπαιδευτικά οχήματα κατά την ταξινόμηση τους υπόκεινται υποχρεωτικά σε τεχνικό έλεγχο, από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), και εφοδιάζονται με Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) και έκτοτε, σε ετήσιο περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή ισχύει κάθε φορά. Στο Δ.Τ.Ε. και στη στήλη των παρατηρήσεων θα αναγράφεται η φράση: «πληρούνται οι προϋποθέσεις του εκπαιδευτικού οχήματος».

2. Επιβατηγά αυτοκίνητα ειδικά διασκευασμένα που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση ή πρακτική εξέταση υποψηφίων οδηγών με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου.

3. Μέχρις ότου καθιερωθεί περιοδικός τεχνικός έλεγχος μοτοσικλετών, οι εκπαιδευτικές μοτοσικλέτες υπόκεινται σε υποχρεωτική επιθεώρηση από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων κάθε χρόνο, η οποία εκδίδει σχετική βεβαίωση καταλληλότητας.

ΑΡΘΡΟ 11^ο «Οικονομικά θέματα»

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα ανταποδοτικά, υπέρ του Δημοσίου, τέλη, για:

- α. Για την έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή ή αντιγράφου λόγω απώλειας ή φθοράς άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή.
- β. Για τη χορήγηση ή ανανέωση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Σχολής Οδηγών Κέντρου θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών ή υποκαταστήματος αυτών.

ΑΡΘΡΟ 12^ο «Κυρώσεις - Πειθαρχικό Συμβούλιο.»

1. Στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης συγκροτείται με απόφαση των οικείων νομαρχών, Πρωτοβάθμιο και Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο. Έργο των Πειθαρχικών Συμβουλίων είναι η εκδίκαση των παραβάσεων που προβλέπονται

στο παρόν διάταγμα και καταγγέλλονται εγγράφως. Οι παραβάσεις αυτές εκδικάζονται από τα Πειθαρχικά Συμβούλια του νομού όπου έχει έδρα η Σχολή ή το ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.

2. Το Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από:

- α. Τον προϊστάμενο του τμήματος εκδόσεως αδειών οδήγησης, ή αν δεν υφίσταται τέτοιο τμήμα άλλο υπάλληλο κλάδου Π Ε ή ΤΕ με βαθμό Α' ή Β', της Υπηρεσίας μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ως πρόεδρο.
- β. Τον αρχαιότερο υπάλληλο του ανωτέρω αναφερομένου τμήματος ή αν δεν υφίσταται τέτοιο τμήμα άλλο υπάλληλο της υπηρεσίας κλάδου ΠΕ ή ΤΕ με βαθμό Α' ή Β.
- γ. Κοινό εκπρόσωπο των πρωτοβάθμιων σωματείων εκπαιδευτών του Νομού. Σε περίπτωση διαφωνίας τα πρωτοβάθμια σωματεία ορίζουν μέχρι δύο εκπροσώπους τους και από αυτούς επιλέγεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη, ο κοινός εκπρόσωπος. Σε περίπτωση που σε συγκεκριμένο νομό δεν υπάρχουν πρωτοβάθμια σωματεία ο εκπρόσωπος επιλέγεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη από κατάλογο τριών τουλάχιστον μελών που συντάσσεται για τη συγκεκριμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση από τα Δευτεροβάθμια Συνδικαλιστικά Όργανα των Εκπαιδευτών.

3. Το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του οικείου νομάρχη και αποτελείται από:

- α. Τον προϊστάμενο της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή άλλης Υπηρεσίας της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του κλάδου ΠΕ με βαθμό Α' που ορίζεται από τον οικείο Νομάρχη, ως πρόεδρος.
- β. Ένα (1) υπάλληλο της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης με βαθμό Α' που ορίζεται από τον Νομάρχη.
- γ. Εκπρόσωπο των Δευτεροβαθμίων Συνδικαλιστικών Οργάνων των Εκπαιδευτών που επιλέγεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη από κατάλογο πέντε τουλάχιστον μελών τα οποία προτείνονται από τα όργανα αυτά για τη συγκεκριμένη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

4. Αν τα σωματεία, πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια, δεν ορίσουν εκπροσώπους εντός μηνός από την σχετική ειδοποίηση, τότε το τρίτο μέλος του Πειθαρχικού Συμβουλίου

ορίζει ο Νομάρχης εκ των εκπαιδευτών που έχουν έδρα στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

5. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια Α' και Β' υποστηρίζονται από γραμματεία που:

- α. τηρεί ειδικό πρωτόκολλο και μητρώο παραβάσεων.
- β. δέχεται τις έγγραφες καταγγελίες για τη διάπραξη των παραβάσεων, τις απόψεις, εξηγήσεις και απολογίες όσων έχουν καταγγεληθεί ή έχουν διαπράξει παράβαση και τις προωθεί στους προέδρους των Συμβουλίων.
- γ. διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία.
- δ. εισηγείται στους προέδρους για τις ημερομηνίες συνεδριάσεων των Πειθαρχικών Συμβουλίων.

6. Για όσα θέματα της πειθαρχικής διαδικασίας δεν ορίζει το παρόν εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα.

ΑΡΘΡΟ 13^ο «Αφαίρεση άδειας εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών»

1. Η άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αφαιρείται προσωρινώς ή οριστικώς.
2. Προσωρινή αφαίρεση:
 - α. Όταν αφαιρείται η άδεια οδήγησης και για όσο χρόνο διαρκεί η αφαίρεση αυτή.
 - β. Για χρονικό διάστημα έως ένα (1) μήνα, όταν ο εκπαιδευτής:
 - αα. Παρακρατεί και δεν παραδίνει στον κάτοχο του το δελτίο εκπαίδευσης και εξέτασης (ΔΕΕ) υποψήφιου οδηγού που αποδεδειγμένα το ζήτησε.
 - ββ. Διακόπτει την πρακτική εξέταση του υποψηφίου εκπαιδευτή ή οδηγού στην οποία παρίσταται και αρνείται να συνεχίσει την παράσταση του.
 - γγ. Παρεμβαίνει με οποιοδήποτε τρόπο μεταξύ εξεταστή και εξεταζόμενου, κατά τη διάρκεια της εξέτασης του υποψηφίου.
 - δδ. Παρεμποδίζει με οποιονδήποτε τρόπο, τον υποψήφιο οδηγό ή εκπαιδευτή να λάβει μέρος στις πρακτικές εξετάσεις ή να προσέλθει στο χώρο που βρίσκεται η επιτροπή των εξετάσεων.
 - γ. Για χρονικό διάστημα πάνω από ένα (1) και έως τρεις (3) μήνες, ανάλογα με τις συνθήκες τέλεσης της πράξης:
 - αα. Σε περίπτωση υποτροπής για όλες τις περιπτώσεις του εδαφίου τής παρούσας παραγράφου, εντός διετίας από την τέλεση της προηγούμενης πράξεως.
 - ββ. Όταν ο Εκπαιδευτής παρεμβαίνει, με οποιοδήποτε τρόπο κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης με σκοπό την υποβοήθηση του υποψηφίου οδηγού, εκτός εάν

τούτο είναι αναγκαίο για την αποτροπή τροχαίου ατυχήματος. γγ. Όταν συμπεριφέρεται με απρέπεια προς εξεταστή ή εξεταζόμενο ή άλλο εκπαιδευτή ή δεν παρέχει τα αναγκαία στοιχεία για την διενέργεια ελέγχων από το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του ΥΜΕ ή άλλο αρμόδιο ελεγκτικό όργανο. δδ. Όταν δεν ενημερώνει άμεσα με αναφορά του, την αρμόδια υπηρεσία Μ.Ε. σε κάθε περίπτωση που παύσει να πληρούται, έστω και μια από τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από το παρόν διάταγμα, όπως ισχύει, για τη χορήγηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος Εκπαιδευτή ή των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών ή ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.

δ. Για χρονικό διάστημα πάνω από τρεις (3) και έως έξι (6) μήνες, ανάλογα με τις συνθήκες τέλεσης της πράξης:

Σε περίπτωση υποτροπής για όλες τις περιπτώσεις του εδαφίου β της παρούσας παραγράφου εντός τριετίας.

ε. Για χρονικό διάστημα πάνω από έξι (6) μήνες και έως δύο (2) χρόνια:

αα. Σε περίπτωση υποτροπής, για όλες τις περιπτώσεις του εδαφίου γ της παρούσας παραγράφου εντός πενταετίας.

ββ. Όταν Εκπαιδευτής, στο όνομα του οποίου λειτουργεί σχολή οδηγών, χρησιμοποιεί ως εκπαιδευτές πρόσωπα στερούμενα άδειας εκπαιδευτή ή πρόσωπα που έχουν άδεια εκπαιδευτή τα οποία όμως δεν εργάζονται με οποιαδήποτε εργασιακή σχέση στη σχολή.

γγ. Όταν ο Εκπαιδευτής εκπαιδεύει πρακτικά υποψήφιους οδηγούς, χωρίς να έχει άδεια λειτουργίας σχολής, ή χωρίς να εργάζεται με εξαρτημένη σχέση εργασίας σε σχολή οδηγών.

3. Η άδεια εκπαιδευτή αφαιρείται, αν για τον εκπαιδευτή εκδοθεί αμετάκλητη καταδικαστική απόφαση ποινικού δικαστηρίου μέχρι ποινής φυλάκισης είκοσι τεσσάρων (24) μηνών, για χρονικό διάστημα ίσο με το χρόνο ποινής που του επιβλήθηκε.

4. Η άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αφαιρείται οριστικά:

α. Σε περίπτωση οριστικής αφαιρέσεως της άδειας οδηγήσεως.

β. Σε περίπτωση δεύτερης υποτροπής για την παράβαση της περίπτωσης ββ του εδαφίου δ και των περιπτώσεων ββ και γγ του εδαφίου ε της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

- γ. Αν ο εκπαιδευτής καταδικαστεί τελεσίδικα για:
- αα. Οποιοδήποτε αδίκημα σε ποινή φυλάκισης άνω των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών.
 - ββ. Τέλεση τροχαίων αδικημάτων για τα οποία οι επί μέρους ποινές αθροιστικά υπερβαίνουν τους είκοσι τέσσερις (24) μήνες.
 - γγ. Δωροδοκία ή απόπειρα δωροδοκίας εξεταστών με σκοπό τη λήψη άδειας οδήγησης από τον υποψήφιο οδηγό.
 - δ. Αν ο εκπαιδευτής εκδώσει ψευδή βεβαίωση διενέργειας μαθημάτων θεωρητικής ή πρακτικής εκπαίδευσης.

5. Η άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών αφαιρείται, αν παύση να πληρούται οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή ο εκπαιδευτής υποχρεούται να καταθέσει εντός ενός (1) μηνός, στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών την άδεια εκπαιδευτή. Σε αντίθετη περίπτωση, η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών προβαίνει στην ανάκληση της άδειας, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, που εκδίδεται σε (1) μήνα από τότε που με οποιοδήποτε τρόπο, έλαβε γνώση.

6. Η αφαίρεση της άδειας του εκπαιδευτή, για οποιοδήποτε λόγο, γίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη, στη περιοχή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του οποίου έχει την έδρα της η σχολή οδηγών της οποίας υπάλληλος της, ή ιδιοκτήτης ή συνιδιοκτήτης είναι ο συγκεκριμένος εκπαιδευτής, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Πρωτοβαθμίου Πειθαρχικού Συμβουλίου ή μετά από έφεση και πρόταση του Δευτεροβαθμίου Πειθαρχικού Συμβουλίου και κοινοποιείται στην Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Η συμβολή της Κοινωνικής Εργασίας στην προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας

Ο κοινωνικός λειτουργός μπορεί να συμμετέχει σε πολλαπλές δράσεις και πρωτοβουλίες που θα έχουν διαφορετικούς πληθυσμούς στόχους. Μέσα από ένα μοντέλο «κοινωνικής εκπαίδευσης» σε θέματα οδικής ασφάλειας, που θα απευθύνεται πρώτα σε γονείς/κηδεμόνες μπορούν να δημιουργηθούν σοβαρές υποστηρικτικές δομές, με προγράμματα επιμόρφωσης, που θα ενισχύουν την οικογένεια στην άσκηση του διαπαιδαγωγικού της ρόλου και θα αποφεύγονται συγχύσεις και συγκρούσεις στους μαθητές όταν η πληροφόρησή τους από το σχολείο, θα διασταυρώνεται με αυτή της οικογένειας.

Γενικός σκοπός της «κοινωνικής εκπαίδευσης» θα είναι:

- Η προσπάθεια αντιμετώπισης του ελλείμματος της κυκλοφοριακής αγωγής των ενηλίκων που ευθύνονται για την προστασία, την αγωγή και εκπαίδευση των νέων ατόμων.
- η προαγωγή μιας άλλης κουλτούρας οδικής συμπεριφοράς που θα αναγνωρίζει τη μοναδική αξία της ανθρώπινης ζωής, την οποία ο άνθρωπος οφείλει να προστατέψει από την απειλή των οδικών κινδύνων και των συνεπειών των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούν συγκεκριμένες καταχρηστικές δράσεις των ανθρώπων σε σχέση με το όχημα.

Ο κοινωνικός λειτουργός μπορεί επίσης να σχεδιάσει και να υλοποιήσει προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής. Η Κυκλοφοριακή αγωγή είναι μια πράξη, διαδικασία που αποβλέπει στον έμμεσο προσανατολισμό του ατόμου, προς την ομαδική βούληση, για εξασφάλιση ενός βιώσιμου και ασφαλούς κυκλοφοριακού συστήματος, μέσα από την αποδοχή ενός κανονιστικού πλαισίου, που οριοθετεί την οδική συμπεριφορά των ατόμων και έχει παγκόσμια χαρακτηριστικά. Αυτή η ιδιαίτερη και πολυδιάστατη αγωγή, μέσα από βιωματικές, ενεργητικές μεθόδους μάθησης στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη της ικανότητας του παιδιού για «ανάγνωση» του οδικού περιβάλλοντος, την κατανόηση του ρόλου κάθε οδικού και παρόδιου στοιχείου και των αλληλεπιδραστικών σχέσεων που υπάρχουν μεταξύ τους.
- Στην καθοδήγηση του παιδιού για πρόσληψη ολιστικών εικόνων της κυκλοφοριακής πραγματικότητας και την ανάπτυξη της δυνατότητάς του

για χώρο-χρονική τοποθέτησή του στο περιβάλλον καθώς και τη διάκριση των ρόλων του ως χρήστης (οδηγός, πεζός, επιβάτης κ.τ.λ.)

- Στην ενημέρωση του νέου ατόμου σχετικά με τη λειτουργία του οδικού περιβάλλοντος το οποίο διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες του ΚΟΚ ο οποίος έχει παγκόσμια χαρακτηριστικά.
- Στη βοήθεια του παιδιού για αφομοίωση, ερμηνεία και εφαρμογή των βασικών κανόνων που το αφορούν, ανάλογα με την ηλικία και τις ατομικές του δυνατότητες.
- Στην οπτική και ακουστική εκπαίδευση για ανάπτυξη εξαρτημένων αντανακλαστικών κινήσεων κατά το βάδισμα ή την οδήγηση και τη συνειδητοποίηση των περιορισμών που θέτει το σώμα και η ηλικία τους σε σχέση με τους ενήλικες.
- Στην πληροφόρηση του παιδιού για τις βασικές αιτίες των ατυχημάτων και τους κινδύνους που ελλοχεύουν καθώς εκτίθεται στο οδικό περιβάλλον, καθώς και στη μύησή του για παρατήρηση, πρόβλεψη, εκτίμηση και αντιμετώπιση κάθε επικίνδυνης κατάστασης που μπορεί να προκληθεί με υπαιτιότητα των άλλων.
- Στην ανάπτυξη της ικανότητάς τους να αποφεύγουν τη δημιουργία κινδύνων για τους άλλους χρήστες και για σωστή λήψη αποφάσεων σε κρίσιμες καταστάσεις.
- Στην άσκηση τους για αποκωδικοποίηση των μηνυμάτων που προσλαμβάνουν από τα στοιχεία του οδικού περιβάλλοντος, τη σωστή ερμηνεία τους, καθώς την προσαρμογή της συμπεριφοράς τους ανάλογα με το περιεχόμενο των μηνυμάτων.
- Στην εκμάθηση τρόπων επικοινωνίας με τους άλλους χρήστες και τα όργανα προστασίας και αστυνόμευσης των οδών.
- Στη μύηση των μαθητών για τρόπους αναζήτησης πληροφοριών ή ενημέρωσης σε θέματα οδικής ασφάλειας από διαφορετικές πηγές όπως, το internet, οι βιβλιοθήκες, τα ΜΜΕ (ραδιόφωνο, τηλεόραση, τύπος κ.τ.λ.)
- Στον προβληματισμό των νέων ατόμων σχετικά με τις κοινωνικές, οικονομικές, συναισθηματικές, ψυχοσωματικές, επαγγελματικές κ.ά. συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.

- Στην ευαισθητοποίηση κάθε χρήστη απέναντι σε θέματα προσπελασιμότητας ατόμων με μειωμένη δυνατότητα κίνησης και μεταφοράς.
- Στην άσκηση των παιδιών να επιλέγουν ασφαλείς και κατάλληλους χώρους (π.χ. διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμια, ειδικές λωρίδες) για την πεζή μετακίνησή τους από το ένα μέρος στο άλλο, για το παιχνίδι ή για την οδήγηση του ποδηλάτου τους.
- Στην ενθάρρυνσή τους να διαχέουν τις γνώσεις που κατέκτησαν από την αγωγή και εκπαίδευσή τους προς άλλους χρήστες και κυρίως προς τα μέλη του οικείου περιβάλλοντος.
- Στην αλλαγή λανθασμένων και επικίνδυνων στάσεων και αξιών που μπορεί να απέκτησαν από άλλα περιβάλλοντα και την τροποποίηση επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά το βάδισμα ή την οδήγηση.
- Στην ενθάρρυνση των παιδιών να έλθουν σε επαφή με άλλα κοινωνικά περιβάλλοντα και να γνωρίσουν διαφορετικά επικοινωνιακά συστήματα.
- Στη συνειδητοποίηση τους ότι ο τρόπος της οδικής συμπεριφοράς τους συνδέεται με την κοινωνική υπευθυνότητα που οφείλουμε να διαθέτουμε ως χρήστες των οδών και των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας.
- Στην ενημέρωση των νέων ατόμων για τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης σε σχέση με την εποχούμενη, καθώς και τις θετικές επιδράσεις των φιλικών προς το περιβάλλον Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Στην πληροφόρησή τους σχετικά με το μεγάλο ποσοστό συμμετοχής των οχημάτων στη ρύπανση της ατμόσφαιρας και τις τραγικές συνέπειες στην υγεία των κατοίκων που ζουν στα αστικά κέντρα.
- Στην ενθάρρυνσή τους να φανταστούν και να σχεδιάσουν ένα μελλοντικό οδικό περιβάλλον που θα εξασφαλίζει την ποιότητα ζωής και το δικαίωμα των ανθρώπων να κινούνται με ασφάλεια και αξιοπρέπεια.
- Στην αλλαγή νοοτροπιών που ενθαρρύνουν τον ατομικισμό όσον αφορά στη χρήση των κοινόχρηστων χώρων.
- Στην προετοιμασία υπεύθυνων αυριανών πολιτών που θα μπορούν να καταστούν ασφαλείς χρήστες των οδών.
- Στην ανάπτυξη ηθικών στάσεων και υγιών συνηθειών , καθώς και στην ενίσχυση της αυτοεκτίμησης και εκτίμησης των άλλων.

- Στην προσπάθεια της σχολικής εκπαίδευσης να καταστήσει το παιδί ανεξάρτητο, υπεύθυνο και ικανό να διαχειριστεί τα προβλήματα της μετακίνησής του.
- Στη συνειδητοποίησή τους ότι η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι η κύρια αιτία των τροχαίων ατυχημάτων και αυτά μπορούν να αποφευχθούν μέσα από τη συνετή και υπεύθυνη συμπεριφορά όλων των χρηστών.
- Στην απόκτηση συνείδησης της έννοιας του πολίτη και την θετική αξιολόγηση της σημασίας των κανόνων που εφαρμόζονται στην κοινωνική ζωή.

Ερευνητικό Μέρος

5. Σκοπός και επιμέρους στόχοι μελέτης

Η ανάδειξη των εκπαιδευτικών αναγκών των Ελλήνων δασκάλων οδήγησε με απώτερο στόχο την διαμόρφωση αποτελεσματικών εργαλείων για την εκπαίδευσή τους. Οι επιμέρους στόχοι περιλαμβάνουν:

- A. Την περιγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που αφορά στην βασική και συνεχιζόμενη εκπαίδευση των Ελλήνων δασκάλων οδήγησε.
- B. Την εκτίμηση των εκπαιδευτικών αναγκών των Ελλήνων δασκάλων οδήγησε.

5.1 Ερευνητικά ερωτήματα

- α. Ποιες είναι οι αποφάσεις που ρυθμίζουν την εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησε στην Ελλάδα;
- β. Πώς και από ποιους εκπαιδεύονται οι δάσκαλοι οδήγησε στην Ελλάδα; Ποιο το περιεχόμενο του προγράμματος εκπαίδευσης που εφαρμόζεται;
- γ. Τι εκπαιδευτικό υλικό χρησιμοποιείται για την εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησε στην Ελλάδα;
- δ. Ποιο είναι το επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων των δασκάλων οδήγησε;
- ε. Ποιες είναι οι στάσεις και αντιλήψεις των δασκάλων οδήγησε ως προς το επάγγελμά τους; Ποιες προτεραιότητες βάζουν κατά την άσκηση του επαγγέλματος;
- στ. Υπάρχει ανάγκη επιμόρφωσης των δασκάλων οδήγησε; Σε ποια επίπεδα;
- ζ. Ποια σημεία χρήζουν βελτίωσης στη βασική εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησε; Υπάρχει ανάγκη ανανέωσης ή βελτίωσης του εκπαιδευτικού υλικού;

6. Μεθοδολογία

6.1 Ερευνητική στρατηγική - Δειγματοληψία

Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης χρησιμοποιήθηκαν 4 διαφορετικές μέθοδοι έρευνας:

- α) Αρχειακή
- β) Βιβλιογραφική
- γ) Ποιοτική
- δ) Ποσοτική

6.1.1 Αρχειακή έρευνα

Πραγματοποιήθηκε έρευνα σε διαδικτυακές πηγές για την εξέταση των ηλεκτρονικών αρχείων διαφόρων κυβερνητικών και μη οργανισμών. Μεταξύ των άλλων εξετάστηκαν τα ηλεκτρονικά αρχεία του Εθνικού Τυπογραφείου, της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) και άλλων φορέων όπως εκπαιδευτικών κέντρων και ερευνητικών ινστιτούτων, για την εύρεση πληροφοριών σχετικά με αποφάσεις, κανονισμούς, περιεχόμενο και υλικό εκπαίδευσης καθώς και τις γενικότερες συνθήκες εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης.

Ειδικότερα, η αναζήτηση συμπεριέλαβε τους παρακάτω τύπους πληροφοριών:

- A. Κυβερνητικές αποφάσεις
- B. Νόμους και προσχέδια νόμων
- Γ. Κανονισμούς
- Δ. Περιεχόμενο προγραμμάτων εκπαίδευσης
- E. Εκπαιδευτικά εργαλεία και άλλο υλικό

6.1.2 Βιβλιογραφική ανασκόπηση

Πραγματοποιήθηκε ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας εστιάζοντας σε άρθρα επιλεγμένων επιστημονικών περιοδικών που αναφέρονταν στις πολιτικές και τις διαδικασίες εκπαίδευσης και αδειοδότησης των δασκάλων οδήγησης στην Ελλάδα. Η αναζήτηση συμπεριέλαβε τα επιστημονικά περιοδικά που αποδελτιώνονται στη διεθνή βιοιατρική βάση Medline και περιορίστηκε σε δημοσιευμένα άρθρα των τελευταίων 10 ετών. Για την αναζήτηση χρησιμοποιήθηκαν μεμονωμένα ή συνδυαστικά οι λέξεις κλειδιά driving, instructor, licensing, standards, policy, Greece ως εξής: {driving AND instructors AND licensing AND standards AND policy AND

Greece}, {driving AND instructors AND licensing AND standards AND Greece}, {driving AND instructors AND licensing AND Greece}, {licensing AND standards AND Greece}, {instructors AND licensing AND policy AND Greece}, {driving AND licensing AND policy AND Greece}

6.1.3 Ποιοτική έρευνα

Πραγματοποιήθηκαν προσωπικές συνεντεύξεις με χρήση ημιδομημένης συνέντευξης σε εκπροσώπους φορέων για τη διερεύνηση των υφιστάμενων αποφάσεων, κανονισμών, περιεχομένου και υλικού εκπαίδευσης, καθώς και των συνθηκών εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης.

Η ποιοτική έρευνα είχε το χαρακτήρα πιλοτικής μελέτης και πραγματοποιήθηκε σε δείγμα 10 εκπαιδευτών οδήγησης, που επιλέχθηκαν τυχαία από καταλόγους δασκάλων οδήγησης που διασφαλίσθηκαν από τη Μηχανολογική Υπηρεσία του κάθε νομού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα αποτελούνταν από 6 εκπαιδευτές οδήγησης προερχόμενους από το νομό Ηρακλείου, 2 εκπαιδευτές οδήγησης από το νομό Ρεθύμνου και 2 εκπαιδευτές οδήγησης από το νομό Χανίων.

6.1.4 Ποσοτική έρευνα (έρευνα πεδίου)

Πραγματοποιήθηκε έρευνα πεδίου με ποσοτικά δεδομένα σε δείγμα 93 δασκάλων οδήγησης από τους τρεις νομούς της Κρήτης. Για την επιλογή των 93 δασκάλων οδήγησης διασφαλίσθηκε συγκεντρωτικός κατάλογος των δασκάλων οδήγησης του κάθε νομού από την αντίστοιχη Μηχανολογική Υπηρεσία. Στην Κρήτη ασκούν το επάγγελμα του δασκάλου οδήγησης συνολικά 233 άτομα εκ των οποίων οι 170 στο νομό Ηρακλείου, οι 22 στο νομό Ρεθύμνου και οι 41 στο νομό Χανίων. Στους νομούς Ρεθύμνου και Χανίων προσεγγίστηκε το σύνολο των δασκάλων οδήγησης ενώ στο νομό Ηρακλείου επιλέχθηκε ένα τυχαίο δείγμα 60 ατόμων. Συνολικά δέχτηκαν να συμμετέχουν στη μελέτη 38/60 δασκάλους που προσεγγίστηκαν στο νομό Ηρακλείου, 41/41 στο νομό Χανίων και 14/22 στο νομό Ρεθύμνου.

6.2 Διαδικασία συλλογής πληροφοριών

Αρχαιακή έρευνα και βιβλιογραφική ανασκόπηση

- A. Διαμόρφωση καταλόγου με τους φορείς που θα μπορούσαν να παρέχουν σχετικές πληροφορίες και τα στοιχεία επικοινωνίας ή πρόσβασης σε αυτούς
- B. Διαμόρφωση ενημερωτικού έντυπου με πληροφορίες σχετικά με το σκοπό της έρευνας, τη μεθοδολογία και τη χρησιμότητά της
- Γ. Πραγματοποίηση τηλεφωνικών, ηλεκτρονικών και προσωπικών επαφών για τη συγκέντρωση των πληροφοριών
- Δ. Διαμόρφωση ηλεκτρονικής βάσης για την καταχώρηση της συλλεχθείσας πληροφορίας ανά πηγή προέλευσης.
- E. Ομαδοποίηση της πληροφορίας και εξαγωγή συμπερασμάτων για την ποιότητα και την επάρκεια του εκπαιδευτικού υλικού, καθώς και για τις πολιτικές αποφάσεις και νόμους.

Ποιοτική έρευνα (Πιλοτική μελέτη) και ποσοτική (έρευνα πεδίου)

Για τις ανάγκες της πιλοτικής έρευνας και της έρευνας πεδίου και για λόγους ερευνητικής ηθικής διαμορφώθηκε ένα ενημερωτικό έντυπο, το οποίο περιελάμβανε στοιχεία σχετικά με το σκοπό, τη μεθοδολογία και τη χρησιμότητα της μελέτης και την ύπαρξη εμπιστευτικότητας, όπως επίσης και προσωπικά στοιχεία των ερευνητών για περαιτέρω πληροφορίες και ενημέρωση. Το έντυπο αυτό παραδιδόταν στους συμμετέχοντες κατά την έναρξη της συνέντευξης μαζί με διευκρινίσεις. Επιπλέον, οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στο χώρο εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών έπειτα από τηλεφωνική επικοινωνία για τον ορισμό συνάντησης και σε χρόνο που εξυπηρετούσε τους ίδιους τους συμμετέχοντες. Η διάρκεια της κάθε συνέντευξης κυμαίνονταν από 10 λεπτά έως και 2 ώρες και πραγματοποιούνταν από μία ή δύο συνεντευκτές κάθε φορά. Στην έρευνα πεδίου, ο ρόλος του συνεντευκτή περιοριζόταν στην επεξήγηση των ερωτήσεων και στην παροχή υποστηρικτικών πληροφοριών.

6.3 Ερευνητικό εργαλείο

Ποιοτική έρευνα (Πιλοτική μελέτη)

Για τις ανάγκες της πιλοτικής έρευνας και βάσει της διεθνούς βιβλιογραφίας, διαμορφώθηκε δρομολόγιο συνέντευξης (interview schedule), το οποίο μεταξύ των άλλων διερευνούσε ζητήματα όπως: Α) Πώς αξιολογούν οι δάσκαλοι οδήγησης την ποιότητα της υφιστάμενης βασικής εκπαίδευσης και το διαθέσιμο εκπαιδευτικό υλικό, Β) Τι δυνατότητες συνεχιζόμενης εκπαίδευσης έχουν στην Ελλάδα και το εξωτερικό; Γ) Πώς αξιολογούν οι δάσκαλοι οδήγησης τις γνώσεις και δεξιότητές τους; Πού εντοπίζουν τις σημαντικότερες ελλείψεις; Δ) Ποιες είναι οι προτεραιότητες που βάζουν κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους; Σε ποιες παραμέτρους της οδήγησης δίδουν μεγαλύτερη βαρύτητα; Ε) Πώς αξιολογούν τη διαθεσιμότητα εκπαιδευτικών/επιμορφωτικών προγραμμάτων και δραστηριοτήτων απευθυνόμενων στους δασκάλους οδήγησης; Στ) Ποια είναι η αποστολή και οι αρμοδιότητες των δασκάλων οδήγησης κατά σειρά προτεραιότητας; Ζ) Ποια κριτήρια πρέπει να πληρεί η εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησης; Ποιες οι προτεραιότητες κατά την εκπαίδευσή τους;

Ποσοτική έρευνα (έρευνα πεδίου)

Το ερευνητικό εργαλείο το οποίο χρησιμοποιήθηκε προέκυψε από την επεξεργασία των ποιοτικών δεδομένων που συλλέχθηκαν στην πιλοτική μελέτη. Ήταν ένα αυτοσυμπληρούμενο ερωτηματολόγιο (βλέπε παράρτημα 1) το οποίο περιελάμβανε κλειστές, ανοικτές και ανοικτού τέλους ερωτήσεις και αποτελούνταν από 8 ενότητες και 162 ερωτήσεις ως εξής:

1. Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων (π.χ. φύλο, ηλικία, μορφωτικό επίπεδο).
2. Οδηγητικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων (π.χ. διανυθέντα χιλιόμετρα, συχνότητα οδήγησης, έτη κατοχής διπλώματος οδήγησης).
3. Εργασιακά ζητήματα και πρακτικές (π.χ. Εκπαιδεύονται οι υποψήφιοι οδηγοί γύρω από τις νόμιμες ενέργειές τους σε περίπτωση ατυχήματος, η διοίκηση αξιολογεί

συστηματικά τους δασκάλους οδήγησης, οι παιδαγωγικές γνώσεις των δασκάλων οδήγησης ανανεώνονται τακτικά).

4. *Προβλήματα και ανάγκες του επαγγέλματος* (π.χ. ποια είναι τα βασικά προβλήματα στο επάγγελμα του δασκάλου οδήγησης, πως μπορούν τα ζητήματα αυτά να βελτιωθούν, ποια είναι τα θετικά σημεία του επαγγέλματος).

5. *Εργασιακή επιβάρυνση και πηγές υποστήριξης* (π.χ. ύπαρξη υποστήριξης και βοήθειας από τους ανωτέρους, ύπαρξη καταστάσεων στη δουλειά οι οποίες να θεωρούνται πολύ δύσκολες για τους συμμετέχοντες, βαθμός πνευματικής κούρασης από τη δουλειά).

6. *Συναισθηματική επιβάρυνση και ικανοποίηση από την εργασία* (π.χ. αισθήματα πνιγμού από τη δουλειά, αισθήματα ανεπάρκειας, αισθήματα απώλειας του ενδιαφέροντος με τους πελάτες).

7. *Βαθμός ανταπόκρισης στις οδηγικές συνθήκες* (π.χ. άνετη οδήγηση, αντίληψη των κινδύνων στην κυκλοφορία, διατήρηση ελέγχου του οχήματος).

8. *Καταστάσεις οδηγικής διακινδύνευσης* (π.χ. πρόσκρουση σε κάτι που δεν είχαν δει ενώ έκαναν όπισθεν, ελλιπής ενθύμηση της διαδρομής που μόλις διάνυσαν).

6.4 Στατιστική ανάλυση

Ποιοτική έρευνα (Πιλοτική μελέτη)

Τα δεδομένα της πιλοτικής μελέτης αναλύθηκαν με ποιοτικές μεθόδους ανάλυσης δεδομένων μέσα από τις οποίες προέκυψαν συγκεκριμένες θεματικές ενότητες.

Η διαδικασία της ανοιχτής κωδικοποίησης αποτέλεσε μέρος της ανάλυσης και στόχευε ειδικά στο να κατηγοριοποιήσει και να ονομάσει τα διαφορετικά φαινόμενα μέσω μιας στενής εξέτασης των στοιχείων. Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση περιελάμβανε την κωδικοποίηση των σημειώσεων, την απόδοση δηλαδή αρχικών εννοιών στα στοιχεία και την αρχική ονομασία των φαινομένων-κατηγοριών. Αυτό πραγματοποιήθηκε έπειτα από απομαγνητοφώνηση των συνεντεύξεων μέσα από την αναλυτική καταγραφή των κωδικοποιημένων σημειώσεων και το θέσιμο ερωτημάτων. Κατά την διαδικασία αυτή τα στοιχεία διασπάστηκαν σε διακριτά μέρη, στενά εξεταζόμενα, συγκρίθηκαν για ομοιότητες και διαφορές και τέθηκαν ερωτήματα σχετικά με τα διαφορετικά φαινόμενα που ανακαλύφθηκαν.

Ποσοτική έρευνα (έρευνα πεδίου)

Για τη στατιστική ανάλυση χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο Spss version 17.0. Παράχθηκαν περιγραφικά στατιστικά στοιχεία για όλες τις μεταβλητές που συμπεριλήφθηκαν στο ερωτηματολόγιο. Επιπλέον πραγματοποιήθηκε έλεγχος χ^2 για να διερευνηθούν στατιστικώς σημαντικές διαφορές στις εκπαιδευτικές ανάγκες των δασκάλων οδήγησης με βάση τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά τους, τις αντιλήψεις και τις επαγγελματικές πρακτικές τους. Τέλος πραγματοποιήθηκαν πολυπαραγοντικές αναλύσεις για την αναζήτηση παραγόντων κινδύνου για την υιοθέτηση θετικών επαγγελματικών πρακτικών.

7. Αποτελέσματα

Αρχειακή έρευνα και βιβλιογραφική ανασκόπηση

Αναλυτικά αποτελέσματα της αρχειακής έρευνας και βιβλιογραφικής ανασκόπησης παρατίθενται στον Πίνακα (1). Η αναζήτηση στην ιστοσελίδα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) και του Εθνικού Τυπογραφείου δεν απέδωσε αποτελέσματα. Από τη Μηχανολογική Υπηρεσία συλλέχθηκαν πληροφορίες που αφορούσαν τις διαθέσιμες Σχολές Οδηγών που υπάρχουν στους τρεις νομούς της Κρήτης.

Μελετήθηκαν αναφορές του κύριου Κανελλαΐδη σχετικές με την ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα από το 2001 μέχρι το 2005. Επίσης, μελετήθηκε το βιβλίο του κ. Μίντση, ο οποίος στο βιβλίο του μιλάει για τον προσδιορισμό δομικών και λειτουργικών στοιχείων Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Κέντρων Εκπαίδευσης / Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.). Τέλος, ένα ακόμη βιβλίο το οποίο μελετήθηκε ήταν εκείνο του κ. Χαραμή, το οποίο κάνει λόγο για τις Εκστρατείες Ευαισθητοποίησης και Ενημέρωσης σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Επίσης, βρέθηκαν ξενόγλωσσα άρθρα (π.χ. Aristotle University of Thessaloniki – AUTH (2000), Chliaoutakis et al.. (1999, 2000, 2002), και Papadakaki et al (2008).

Επιπλέον, η αναζήτηση δεν περιορίστηκε μόνο σε βιβλία και περιοδικά αλλά και σε κυβερνητικές και ιδιωτικές διαδικτυακές ιστοσελίδες όπου βρέθηκαν πληροφορίες σχετικές με αποφάσεις, κανονισμούς, περιεχόμενο και υλικό εκπαίδευσης καθώς και τις συνθήκες εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης.

Μία από αυτές τις διαδικτυακές ιστοσελίδες ήταν του Εθνικού Τυπογραφείου <<<http://www.et.gr>>> με αποφάσεις σχετικές με το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) και με τον καθορισμό του ύψους ανταποδοτικών τελών για κάθε πράξη που αφορά τις άδειες άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας σχολών οδηγών. Μία άλλη ιστοσελίδα ήταν της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης <<<http://eur.lex.europa.eu>>> από όπου και λήφθηκαν πληροφορίες σχετικά με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια [P6_TA(2007)0009]. Επιπλέον, στην ιστοσελίδα <<<http://www.library.tee.gr>>> βρέθηκε άρθρο σχετικό με την τροποποίηση και συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για θέματα αυτοκινητοδρόμων. Μία ακόμα ιστοσελίδα ήταν της Στατιστικής Υπηρεσίας <<<http://www.Statistics.gr>>> η οποία περιλάμβανε πληροφορίες σχετικές με στατιστικές αναλύσεις για τα οδικά τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα. Επίσης, στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών <<<http://www.ypes-dt.gr>>> βρέθηκαν πληροφορίες που κοινοποιούνταν μέσα από δελτία τύπου. Στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών <<<http://www.yme.gr>>> συλλέχθηκαν πληροφορίες σχετικές με τις συνθήκες εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης. Τέλος, βρέθηκε ηλεκτρονικό και έντυπο υλικό από επαφές με άτομα κλειδιά στο χώρο των δασκάλων οδήγησης.

Πίνακας 1. Αποτελέσματα αρχειακής έρευνας και βιβλιογραφικής ανασκόπησης

| Πηγή | Στοιχεία πηγής | Τύπος πληροφοριών | Περιγραφή |
|--|---|---|--|
| Διαδίκτυο | www.statistics.gr | Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα. | 1. Αριθμός τροχαίων 2. Συχνότητα ατυχημάτων ανά τύπο |
| Διαδίκτυο | http://www.et.gr | Αποφάσεις σχετικές με το Σύστημα (Σ.Ε.Σ.Ο.) και με τον καθορισμό του ύψους ανταποδοτικών τελών, για κάθε πράξη που αφορά τις άδειες άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας σχολών οδηγών | 1. Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων. 2. Πίνακας παραβάσεων- Βαθμοί ποινής Σ.Ε.Σ.Ο. 3. Στοιχεία σχετικά με ποσό που χρησιμοποιήθηκαν για τις ενέργειες που αφορούσαν τις άδειες άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας σχολών οδηγών |
| Διαδίκτυο | http://eur.lex.europa.eu | Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια [P6_TA(2007)0009] | 1. Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. |
| Διαδίκτυο | http://www.library.tee.gr | Άρθρο για την τροποποίηση και συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για θέματα αυτοκινητοδρόμων. | 1. Ορισμοί 2. Σήμανση- Διαγράμμιση- Σηματοδότηση 3. Κανόνες Οδικής Συμπεριφοράς. 4. Διάφορες διατάξεις. |
| Διαδίκτυο | http://www.ypes-dt.gr | Δελτία τύπου | 1. Τροχαία ατυχήματα – Απολογισμός 2007. 2. Έκθεση σύσκεψης στο Υπουργείο Εσωτερικών για θέματα οδικής ασφάλειας. |
| Διαδίκτυο | http://www.yme.gr | Συνθήκες εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης. | Θεωρητικές εξετάσεις με το Μηχανογραφικό Σύστημα Θεωρητικής Εξέτασης Υποψήφιων Οδηγών (Μ.Σ.Θ.Ε.Υ.Ο.) |
| Διεθνή βάση επιστημονικών περιοδικών | www.pubmed.com | Έρευνες σχετικές με τον τρόπο συμπεριφοράς των οδηγών και με τους παράγοντες που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα. | Ερευνητικά άρθρα Aristotle University of Thessaloniki – AUTH (2000), Chliaoutakis et al.. (1999, 2000, 2002), και Papadakaki et al (2008). |
| Βιβλιογραφική Ανασκόπηση | www.google.gr (Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας (3ο: 10-11 Οκτ., 2005: Πάτρα) (M 2100) | 1.Κανελλαίδης κ.α. <<ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα από το 2001 μέχρι το 2005.>> 2.Μίντση <<προσδιορισμός δομικών και λειτουργικών στοιχείων Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Κέντρων Εκπαίδευσης / Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.).>> 3.Χαραμής <<Εκστρατείες Ευαισθητοποίησης και Ενημέρωσης σε θέματα οδικής ασφάλειας.>> | 1. Αντικείμενο της εργασίας είναι η παρουσίαση της ανάπτυξης του 2ου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006-2010, με στόχο ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα το έτος 2010 να είναι μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το έτος 2000. 2. Ζητήματα σχετικά με την οδική ασφάλεια μέσα από τη διαδικασία υποστήριξης και διαπίστευσης της οδηγικής ικανότητας, τόσο των υποψηφίων, όσο και των τακτικών οδηγών. 3. Προτάσεις σχεδιασμού και οργάνωσης μίας εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας, για την Ελλάδα. |
| Προσωπικές συνεντεύξεις με άτομα-κλειδιά | Σαμψών Δ. Ιδιοκτήτης Εταιρείας Προσομοιωτών Οδήγησης «Virage Hellas» | 1. Βιβλίο 2. cd | 1.Ανάλυση τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. 2. Προϋποθέσεις, διαδικασία και απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση και τη μεταβολή άδειας οδήγησης, 3. Εκπαίδευση υποψήφιων οδηγών. 4. Εξετάσεις υποψήφιων οδηγών. |

Ποιοτική έρευνα (πιλοτική μελέτη)

Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά πιλοτικού δείγματος

Αναλυτική περιγραφή των κοινωνικοδημογραφικών χαρακτηριστικών των συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον Πίνακα 2. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες ήταν άνδρες (90%). Οι μισοί από αυτούς ήταν άγαμοι (50%) και η μέση ηλικία τους ήταν 46,6 έτη (Τ.Α.12,66). Το 60% αυτών κατοικούσε στο νομό Ηρακλείου και αντίστοιχο ποσοστό ασκούσε το επάγγελμα περισσότερο από 10 χρόνια.

Πίνακας 2. Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά πιλοτικού δείγματος 10 ατόμων

| | n |
|---------------------------------|-------------|
| Φύλο | |
| Άνδρες | 9 |
| Γυναίκες | 1 |
| Ηλικία¹ | 46,6 (12,6) |
| Οικογενειακή κατάσταση | |
| Έγγαμος | 4 |
| Άγαμος | 5 |
| Διαζευγμένος | 1 |
| Χήρος | 0 |
| Τόπος κατοικίας | |
| Ηράκλειο | 6 |
| Ρέθυμνο | 2 |
| Χανιά | 2 |
| Έτη άσκησης επαγγέλματος | |
| ≤10 έτη | 4 |
| >10 έτη | 6 |

¹ Περιγράφονται η μέση τιμή και η τυπική απόκλιση

Αναλυτική παρουσίαση αποτελεσμάτων πιλοτικής μελέτης

Στην ερώτηση ποιες προτεραιότητες και στόχους θέτουν ως εκπαιδευτές κατά την διδασκαλία του υποψήφιου οδηγού το 60% από αυτούς (6 οδηγοί), επισήμαναν ότι θα πρέπει ο υποψήφιος οδηγός να τηρεί σωστά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ακόμα, σε ποσοστό 40% (4 οδηγοί) απάντησαν ότι θα πρέπει να υπάρχει σεβασμός όσον αφορά τον εαυτό του ίδιου του υποψήφιου οδηγού αλλά και των άλλων οδηγών και πεζών. Επίσης, σε ποσοστό 30% (3 οδηγοί) είπαν ότι θα πρέπει ο υποψήφιος οδηγός να έχει καλή οδηγική συμπεριφορά και να μην κάνει επιθετική και αμυντική οδήγηση. Επιπλέον, σε ποσοστό 20% (2 οδηγοί), επισήμαναν ότι ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει αρκετές γνώσεις όσον αφορά το σωστό ξεκίνημα του αυτοκινήτου και δεν πρέπει να αρκεστεί στην διδασκαλία των απαραίτητων μόνο. Τέλος, οι μεμονωμένες απαντήσεις που δόθηκαν είναι οι ακόλουθες: να έχει προσωπική παιδεία, να του αρέσει αυτό που κάνει, να είναι υπεύθυνος και να έχει αυτοπεποίθηση και αυτοέλεγχο του εαυτού του.

Σε μία επόμενη ερώτηση για το πώς αξιολογούν την ποιότητα εκπαίδευσης προς τους υποψήφιους οδηγούς το 20% (2 οδηγοί) απάντησε ότι όσον αφορά στον Νομό Χανίων, το επίπεδο εκπαίδευσης είναι επαρκές, τόσο στην γνώση που προσφέρει, αλλά και όσο αφορά στο εκπαιδευτικό υλικό για την σωστή εκμάθηση του Κ.Ο.Κ.. Επίσης, το σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης που διδάσκεται σήμερα είναι αξιόλογο, διότι κατορθώνει να μεταδώσει την απαραίτητη και απαιτούμενη γνώση που χρειάζεται για να γίνει κάποιος ένας σωστός και ικανός οδηγός. Ακόμα, το 20% των ερωτηθέντων εκπαιδευτών (2 οδηγοί) στο Ρέθυμνο πιστεύουν ότι η εκπαίδευση είναι ανεπαρκής, καθώς οι μαθητές διδάσκονται τα βασικά χωρίς να δίνουν βάση στην οδηγική συμπεριφορά. Επίσης, 20% (2 οδηγοί) των εκπαιδευτών, απάντησαν ότι δεν υπάρχουν κατάλληλες υποδομές και οι δρόμοι δεν είναι ασφαλείς με αποτέλεσμα το έργο του εκπαιδευτή να γίνεται σύνθετο. Επιπρόσθετα, ένα ακόμη ποσοστό του 20% των εκπαιδευτών (2 οδηγοί) απάντησαν ότι η εκπαίδευση εξαρτάται από τον ίδιο τον εκπαιδευτή και τις γνώσεις που διαθέτει. Επίσης, ένα 20% των εκπαιδευτών (2 οδηγοί), ανέφερε ότι το επίπεδο εκπαίδευσης είναι ικανοποιητικό και ένα άλλο ίδιο ποσοστό ανέφερε ότι η θεωρητική εκπαίδευση με χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή είναι ικανοποιητική. Τέλος, οι μεμονωμένες απαντήσεις που δόθηκαν αφορούσαν την ελλιπή κρατική στήριξη και βοήθεια από το κράτος.

Στην συνέχεια και πιο συγκεκριμένα στο ερώτημα, σχετικά με το ποιες είναι οι διαφορές ανάμεσα στο ελληνικό σύστημα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών και στο σύστημα εκπαίδευσης του εξωτερικού, οι απαντήσεις που δόθηκαν ήταν και εδώ ποικίλες. Πιο αναλυτικά, σε ποσοστό 50% από τους εκπαιδευτές (5 οδηγοί) απάντησαν ότι το Ελληνικό σύστημα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών θεωρείται ένα από τα καλύτερα συστήματα εκπαίδευσης από όλες τις χώρες της Ευρώπης. Θεωρούν ότι δεν υπάρχουν ιδιαίτερες διαφορές μεταξύ τους, στο σημείο όμως που υπάρχει μία σημαντική και έντονη διαφορά, είναι στο κομμάτι της θεωρητικής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών. Το ελληνικό σύστημα εκπαίδευσης διαθέτει πλήρη ύλη πάνω στην διδασκαλία του ΚΟΚ, διαθέτοντας και σήματα τα οποία δεν εμπεριέχονται στην ύλη των υπόλοιπων χωρών του εξωτερικού. Επίσης, το 30% των εκπαιδευτών (3 οδηγοί) απάντησαν ότι μια σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο συστημάτων, είναι το γεγονός ότι στο εξωτερικό το σύστημα είναι σύγχρονο, αντικειμενικό, αυτοματοποιημένο, αδιάβλητο, πέρα από την υστερόβουλη κρίση του κάθε ειδικού, δηλαδή, όσον αφορά στην εξέταση, αυτή γίνεται σωστά και χωρίς να διαβρώνεται ο θεσμός της. Ακόμα, σε ίδιο ποσοστό απάντησαν διαφορετικά στη παραπάνω ερώτηση και επισήμαναν ότι μια ακόμα διαφορά είναι ότι στο εξωτερικό πέρα από το γεγονός ότι οι οδηγοί είναι πιο προσεκτικοί και έχουν καλύτερο σύστημα πρακτικής εκπαίδευσης, γιατί υπάρχουν ειδικοί χώροι για αυτό, όπως τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, κάτι που στην Ελλάδα εκλείπει σε σημαντικό βαθμό. Τέλος, ένα ποσοστό του 20% (2 οδηγοί), τόνισε ότι άλλη μια διαφορά μεταξύ των δύο αυτών συστημάτων, αφορά στις υποδομές και πιο συγκεκριμένα ότι στο εξωτερικό υπάρχουν καλύτερες υποδομές και κυρίως καλύτεροι δρόμοι για μια πιο σωστή και ασφαλή οδήγηση.

Ένα άλλο ερώτημα που τέθηκε, αφορούσε στην αξιολόγηση της εκπαίδευσης που παρέχουν οι ίδιοι, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και ποιες είναι οι ανάγκες πάνω στην δουλειά τους. Εδώ, ένα ποσοστό του 30% (3 οδηγοί) απάντησε ότι το σημαντικότερο σε αυτό το επάγγελμα που ασκούν, είναι η εμπειρία των πολλών χρόνων που διαθέτουν τόσο στην θεωρητική, όσο και στην πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών. Παρέχουν μια επαρκής και ολοκληρωμένη εκπαίδευση και θέτουν πάντα ως πρωταρχικό τους στόχο στην διδασκαλία τον σεβασμό, την πιστή και σωστή τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σε ποσοστό 20% (2 οδηγοί) οι

εκπαιδευτές, απάντησαν ότι το έργο τους θα μπορούσε να γίνει πιο αποδοτικό, εάν το κράτος παρείχε πιο κατάλληλες υποδομές π.χ (καλύτερους και σωστούς δρόμους, πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής κτλ.) και κάνοντας κάποια ενημερωτικά και επιμορφωτικά σεμινάρια. Στην συνέχεια, το 20% των εκπαιδευτών (2 οδηγοί), επισήμαναν ότι το σημαντικό είναι, ότι είναι αρκετά υπομονετικοί, δεν εκνευρίζονται εύκολα και μπορούν να προσαρμόσουν την τεχνική της εκπαίδευσης στον διαφορετικό χαρακτήρα των υποψηφίων οδηγών. Επομένως, διαθέτουν όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που κάνουν έναν δάσκαλο επιτυχή. Ακόμα, το ίδιο ποσοστό των εκπαιδευτών τόνισαν ότι αξιολογούν το έργο τους μέσα από τα μεγάλα ποσοστά επιτυχίας που σημειώνουν οι μαθητές τους, τα οποία ποσοστά, αγγίζουν το 85%.(8,5 οδηγοί) Τέλος, μόνο ένας εκπαιδευτής απάντησε, ότι δεν μπορεί να αξιολογήσει τον εαυτό του και ότι αυτό θα μπορούσαν να το κάνουν μόνο οι μαθητές του.

Επίσης, ένα ερώτημα που είχε τεθεί στους εκπαιδευτές, ήταν να αξιολογήσουν το επάγγελμα του εκπαιδευτή των υποψηφίων οδηγών. Πάνω σε αυτό, το 20% των εκπαιδευτών (2 οδηγοί) απάντησαν ότι το επάγγελμα του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών δεν απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις και δεξιότητες. Παρόλα αυτά όμως, παρουσιάζει ελλείψεις όσον αφορά στην διαθεσιμότητα εκπαιδευτικών αλλά και επιμορφωτικών προγραμμάτων και δραστηριοτήτων. Πιο συγκεκριμένα, δεν γίνονται επιμορφωτικά σεμινάρια και ενημερώσεις και αυτά τα οποία διεξάγονται είναι ελάχιστα έως και μηδαμινά. Ακόμα, το 50% των εκπαιδευτών (5 οδηγοί) τόνισαν ότι το επάγγελμα του εκπαιδευτή δεν είναι πλέον τόσο κερδοφόρο όσο παλιά. Η οικονομική κρίση και ο ανταγωνισμός έχουν ρίξει, όπως είπαν, την δουλειά και τα περισσότερα έσοδα σπαταλώνται στην συντήρηση του αυτοκινήτου, στο ενοίκιο της σχολής και στους φόρους. Επιπλέον, 2 στους 10 εκπαιδευτές επισήμαναν ότι το επάγγελμα τους θα το χαρακτήριζαν λειτούργημα εάν σκεφτεί κανείς πόσοι χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους κάθε μέρα.

Στην συνέχεια, πάνω στο ερώτημα ποια είναι η συνεργασία τους με τους κρατικούς φορείς, σε ποσοστό 100% των εκπαιδευτών (και οι 10 οδηγοί), απάντησαν ομόφωνα ότι η συνεργασία τους περιορίζεται στον έλεγχο από την Νομαρχία του κάθε νομού από την οποία και εποπτεύονται. Σε γενικές γραμμές όμως, θεωρείται ελλιπής, καθώς το κράτος δεν δίνει την απαιτούμενη προσοχή που χρειάζεται σε ένα τέτοιο επάγγελμα που έχει να κάνει με την ανθρώπινη ζωή η οποία απειλείται στους

δρόμους εξαιτίας του ελλιπούς κρατικού ελέγχου που μεγάλο μέρος αυτής, περιλαμβάνει την αστυνόμευση η οποία χαρακτηρίζεται ανεπαρκής.

Το τελευταίο ερώτημα που τέθηκε στους εκπαιδευτές, αφορούσε στις σχέσεις του κάθε εκπαιδευτή με τους υπόλοιπους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών. Πάνω και σε αυτό το ερώτημα, όλοι απάντησαν μηδενός εξαιρουμένου, ότι οι σχέσεις όπως είναι φυσιολογικό και συμβαίνει σε κάθε επάγγελμα, είναι ναι μεν καλές καθώς είναι μεταξύ τους συνάδελφοι, αλλά υπάρχει και ο ανταγωνισμός. Όπως επισημάνθηκε, διανύουμε μια εποχή δύσκολη, καθώς η οικονομική κρίση έχει ως αποτέλεσμα ο κόσμος να βάζει άλλες προτεραιότητες από την εκμάθηση ενός μεταφορικού μέσου και την απόκτηση του σχετικού διπλώματος. Το να αποκτήσει κάποιος δίπλωμα θεωρείται είδος πολυτελείας, κάτι που κάνει τον κόσμο να οπισθοχωρεί. Αυτό το φαινόμενο, έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει ανταγωνισμός καθώς όλοι ρίχνουν τις τιμές με σκοπό την μεγαλύτερη προσέλευση του κόσμου. Όπως επισήμαναν, παλαιότερα υπήρχε η αντίληψη, ότι, όταν κάποιος είχε σχολή οδηγών είχε και αρκετά χρήματα. Τώρα αυτή η αντίληψη παύει να ισχύει, καθώς υπάρχουν αρκετά έξοδα από ότι έσοδα και μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών. Η δουλειά περισσότερο κινείται, μόνο όταν ο κάθε υποψήφιος συστήνει σε δικά του πρόσωπα το δάσκαλο. Επίσης, ένα σημείο που τόνισαν, είναι ότι υπάρχουν χαμηλές τιμές οι οποίες όμως δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Λειτουργούν σαν κράχτης, αλλά στην ουσία πρόκειται για δελεαστικές προτάσεις που κρύβουν κάποια «απάτη». Για παράδειγμα, αν ένας εκπαιδευτής χρεώνει το μάθημα 20 ευρώ για 45 λεπτά για σύνολο μαθημάτων π.χ. 20, ένας άλλος για να προσελκύσει περισσότερους πελάτες θα χρεώνει 10 ευρώ το μάθημα για 45 λεπτά αλλά θα επιβάλλει 40 μαθήματα γιατί θα κρίνει ότι ο υποψήφιος οδηγός δεν είναι έτοιμος να δώσει εξετάσεις.

Σύνοψη αποτελεσμάτων πιλοτικής έρευνας

Όσον αφορά στις προτεραιότητες που θέτουν κατά την άσκηση του επαγγέλματος, όλοι συμφώνησαν ότι δίνουν έμφαση, στο θέμα του σεβασμού προς τους άλλους οδηγούς, στην ανάπτυξη των δεξιοτήτων αυτο-ελέγχου και στην καλή γνώση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ).

Με εξαίρεση τους εκπαιδευτές οδηγών από το νομαρχιακό διαμέρισμα Χανίων, σχεδόν όλοι συμφώνησαν ότι το ελληνικό σύστημα σε θέματα που αφορούν την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών δεν είναι ικανοποιητικό. Εκείνοι που διαφώνησαν, δικαιολόγησαν τη διαφωνία τους με την αναφορά ότι το κέντρο για τη θεωρητική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών στα Χανιά, θεωρείται ευρέως ως ένα από τα καλύτερα σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Σημαντικά εμπόδια που προσδιορίστηκαν ότι εμποδίζουν την εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών, ήταν ο τεράστιος ανταγωνισμός μεταξύ των εκπαιδευτών οδήγησης, ειδικά από την άποψη του κόστους των πρακτικών μαθημάτων. Τα πρόσθετα εμπόδια που αναφέρθηκαν, ήταν οι αυξανόμενες δαπάνες για τη συντήρηση των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων και την πληρωμή του ενοικίου της σχολής στην οποία στεγάζονται, καθώς επίσης και την έλλειψη συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών για να βοηθήσουν τη διδασκαλία του θεωρητικού μέρους της σειράς μαθημάτων.

Κανένας από τους συμμετέχοντες δεν ανέφερε οποιοσδήποτε επίσημες ή άτυπες συνεργασίες και δικτύωση μεταξύ των μεμονωμένων εκπαιδευτών οδήγησης και των υπηρεσιών. Υπογράμμισαν περαιτέρω τη συνολική απουσία κυβερνητικών πρωτοβουλιών προς την ανάπτυξη των ισότιμων ευκαιριών κατάρτισης υπό μορφή σεμιναρίων ή άλλο τύπο εκπαιδευτικών σειρών μαθημάτων.

Όσον αφορά στη σύγκριση μεταξύ του ελληνικού συστήματος εκπαίδευσης και άλλων συστημάτων εκπαίδευσης στην Ευρώπη, όλοι τόνισαν ότι το ελληνικό σύστημα είναι κατώτερο από άλλα συστήματα, δεδομένου ότι υφίσταται σοβαρά μειονεκτήματα, όπως η έλλειψη της υποδομής, του απαραίτητου οδικού περιβάλλοντος και της έλλειψης πάρκων για την εκπαίδευση των οδηγών.

Ποσοτική έρευνα (έρευνα πεδίου)

A. Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων

Αναλυτική περιγραφή των κοινωνικοδημογραφικών χαρακτηριστικών των ερωτώμενων παρουσιάζονται στον Πίνακα 3. Απάντησαν συνολικά 93 εκπαιδευτές οδήγησης από τους οποίους οι 89 ήταν άντρες και οι 4 ήταν γυναίκες και η μέση ηλικία τους ήταν 44,58 χρόνια. Από τους 93 εκπαιδευτές, οι 79 ήταν αυτοαπασχολούμενοι και οι 14 υπάλληλοι. Οι 6 εκπαιδευτές είχαν ολοκληρώσει σπουδές στο Γυμνάσιο, 60 στο Λύκειο και 24 ήταν απόφοιτοι Πανεπιστημίου ή Τ.Ε.Ι. Μόλις 3 εκπαιδευτές διέθεταν μεταπτυχιακές σπουδές. Οι 38 προέρχονταν από το Ηράκλειο, 14 από το Ρέθυμνο και 41 από τα Χανιά.

Πίνακας 3: Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά συμμετεχόντων

| Μεταβλητές | | n | % |
|--------------------|----------------------|-------------|-------------|
| Φύλο | Άνδρας | 89 | 95,7 |
| | Γυναίκα | 4 | 4,3 |
| Αυτοαπασχολούμενοι | Ναι | 79 | 84,9 |
| | Όχι | 14 | 15,1 |
| Περιοχή | Ηράκλειο | 38 | 40,9 |
| | Ρέθυμνο | 14 | 15,1 |
| | Χανιά | 41 | 44,1 |
| Μορφωτικό επίπεδο | Γυμνάσιο | 6 | 6,5 |
| | Λύκειο | 60 | 64,5 |
| | Πανεπιστήμιο ή Τ.Ε.Ι | 24 | 25,8 |
| | Μεταπτυχιακό | 3 | 3,2 |
| | | M.T. | T.A. |
| Ηλικία | | 44,58 | 11,35 |

B. Οδηγητικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

Λεπτομέρειες για τα οδηγητικά χαρακτηριστικά των εκπαιδευτών, παρουσιάζονται στον Πίνακα 4. Από το σύνολο των εκπαιδευτών, οι 8 ανέφεραν ότι το πριν ασκήσουν το επάγγελμα του εκπαιδευτή οδήγησης ήταν δημόσιοι υπάλληλοι, 24 ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι, 21 ελεύθεροι επαγγελματίες, 25 ήταν οδηγοί και 15 απάντησαν ότι η πρώτη τους εργασία ήταν ως εκπαιδευτές οδήγησης. Επίσης, 98,9 % των συμμετεχόντων απάντησαν ότι οδηγούν σχεδόν κάθε μέρα, 1,1% μερικές μέρες τον μήνα. Η μέση εργασιακή εμπειρία τους ως δάσκαλοι οδήγησης ήταν 17,17 έτη και ο μέσος χρόνος πρακτικής εκπαίδευσης ήταν 41,05 ώρες. Ο μέσος χρόνος κατοχής

διπλώματος οδήγησης ήταν τα 24,84 έτη και η μέση απόσταση που διένυσαν κατά το τελευταίο έτος και σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους ήταν 47958,38 χλμ. και 1258064,52 χλμ. αντίστοιχα. Η μέση ενεργητική εμπλοκή των συμμετεχόντων σε τροχαίες συγκρούσεις ήταν 0,20 (Τ.Α.0,58) και η μέση παθητική εμπλοκή τους 0,84 (Τ.Α.1,17).

Πίνακας 4: Οδηγητικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

| Μεταβλητές | n | % |
|---|-------------------------|-------------|
| Προηγούμενο επάγγελμα | Δημόσιος υπάλληλος | 8,6 |
| | Ιδιωτικός υπάλληλος | 25,8 |
| | Ελεύθερος επαγγελματίας | 22,6 |
| | Οδηγός | 26,9 |
| | Πρώτη εργασία | 16,1 |
| Συχνότητα οδήγησης | Σχεδόν κάθε μέρα | 98,9 |
| | 3-4 μέρες/εβδ | 0,0 |
| | 1-2 μέρες/εβδ | 0,0 |
| | Μερικές μέρες/μήνα | 1,1 |
| | Σπάνια | 0,0 |
| | M.T. | T.A. |
| Χρόνια εργασίας ως δ.ο. | 17,17 | 10,95 |
| Ωρες πρακτικής εκπαίδευσης | 41,05 | 12,53 |
| Χρόνια κατοχής διπλώματος | 24,84 | 10,73 |
| χλμ κατά το τελευταίο έτος | 47958,38 | 68385,36 |
| χλμ κατά τη διάρκεια της ζωής | 1258064,52 | 1236146,06 |
| Ενεργητική εμπλοκή σε ατυχήματα | 0,20 | 0,58 |
| Παθητική εμπλοκή σε ατυχήματα | 0,84 | 1,17 |
| Κυκλοφοριακές ποινές στάθμευσης | 0,18 | 0,38 |
| Κυκλοφοριακές ποινές προσπέρασης | 0,01 | 0,10 |
| Κυκλοφοριακές ποινές παραβίασης ταχύτητας | 0,02 | 0,14 |
| Άλλες κυκλοφοριακές ποινές | 0,03 | 0,17 |

Γ. Εργασιακά ζητήματα και πρακτικές

Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει αναλυτικά αποτελέσματα σχετικά με τις 49 μεταβλητές που μετρούν τις μεθόδους που υιοθετούν οι εκπαιδευτές στην πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών. Πιο συγκεκριμένα, το 12,9% των ερωτώμενων εκπαιδευτών απάντησε ότι δεν << διδάσκουν στους υποψήφιους οδηγούς όλους τους τύπους ασφαλούς οδήγησης που σχετίζονται με τη γνώση και τις δεξιότητες ακόμα και όταν

αυτή η πληροφορία δεν περιλαμβάνεται μέσα στο πρόγραμμα εκπαίδευσης>>, ενώ το 87,1% απάντησαν ότι συμφωνούν στην παραπάνω πρόταση. Επίσης, στην πρόταση << Η διοίκηση κατά διαστήματα αξιολογεί τους δασκάλους οδήγησης>> το 48,4% των εκπαιδευτών απάντησαν ότι διαφωνούν, ενώ το 51,6% ότι συμφωνούν. Ακόμα, στην πρόταση << Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες και τις προτάσεις του δασκάλου οδήγησης στο πλαίσιο της βελτίωσης των μεθόδων εκπαίδευσης>> το 26,9% Διαφωνούν ενώ το 73,1% Συμφωνούν. Στην πρόταση «Υπάρχουν δάσκαλοι οδήγησης οι οποίοι εκπαιδεύουν χωρίς να έχουν δίπλωμα εκπαίδευσης» το 74,2% Διαφωνούν και το 25,8% Συμφωνούν. Στην πρόταση «Η σπουδαιότητα του σεβασμού κατά την οδήγηση υπογραμμίζεται στους υποψήφιους οδηγούς» το 3,2% Διαφωνεί ενώ το 96,8% Συμφωνεί. Ακόμα, το 3,2% των ερωτηθέντων απάντησε ότι Διαφωνεί στην πρόταση << Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται πάνω στις **νόμιμες** ενέργειές τους σε περίπτωση ατυχήματος>>, ενώ το 96,8% των ερωτηθέντων απάντησε το αντίθετο. Στην πρόταση << Το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση που εφαρμόζεται είναι αρκετό για να διδάξει τους υποψηφίους οδηγούς να οδηγούν με ασφάλεια>> το 38,7% Διαφωνούν και το 61,3% Συμφωνούν. Στην πρόταση << Η διοίκηση ζητάει από όλους τους δασκάλους οδήγησης να αλληλεπιδρούν με άλλους δασκάλους για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση>>, 48,4% Διαφωνεί ενώ το 51,6% Συμφωνεί. Επίσης, στην πρόταση << Η διοίκηση ζητάει από τους δασκάλους οδήγησης να λαμβάνουν υπόψη την διάθεση των υποψηφίων οδηγών, την προσωπικότητα τους και το μαθησιακό τους στυλ κατά την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση>>, το 22,6% Διαφωνεί και το 77,4% Συμφωνεί. Επιπλέον, στην πρόταση << Οι δάσκαλοι οδήγησης προσφέρουν στους υποψηφίους οδηγούς επαρκή θεωρητική γνώση κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση>> το 12,9% των ερωτηθέντων Διαφωνεί ενώ το 87,1% Συμφωνεί. Στην πρόταση << Το ιστορικό οδήγησης των δασκάλων οδήγησης (π.χ. ο αριθμός των κυρώσεων, η εμπλοκή σε ατύχημα, η οδηγική εμπειρία) λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία της πρόσληψης και της επιλογής >>, το 37,6% Διαφωνεί ενώ το 62,4% Συμφωνεί. Στην πρόταση <<Οι δάσκαλοι οδήγησης λαμβάνουν ξεχωριστή εκπαίδευση, πριν ξεκινήσουν να εκπαιδεύουν πρακτικά τους υποψηφίους οδηγούς>>, το 20,4% Διαφωνεί ενώ το 79,6% Συμφωνεί. Στην πρόταση << Ένα ειδικό πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση προσφέρεται σε ομάδες υποψηφίων οδηγών με ειδικές ανάγκες (π.χ. ανάπηρους οδηγούς)>> το 48,4% απάντησε ότι Διαφωνεί ενώ το 51,6% Συμφωνεί. Στην πρόταση << Όταν ο

υποψήφιος οδηγός αναφέρει στον δάσκαλο οδήγησης ότι γνωρίζει οδήγηση, τότε δεν τον συμπεριλαμβάνει στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση>> το 84,9% απάντησε ότι Διαφωνεί ενώ το 15,1% Συμφωνεί. Επιπλέον, στην πρόταση << Η διοίκηση δίνει κατευθυντήριες οδηγίες στους δασκάλους οδήγησης σχετικά με τον τρόπο επικοινωνίας με τους υποψήφιους οδηγούς κατά τη διάρκεια των μαθημάτων>> το 61,3% απάντησαν ότι Διαφωνούν ενώ το 38,7% Συμφωνούν. Στην πρόταση << Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών σε ορισμένους βασικούς και απαραίτητους για την κυκλοφορία τομείς είναι αρκετά (π.χ., πώς να ξεκινάς και να οδηγάς το όχημα)>> το 28,0% απάντησαν ότι Διαφωνούν ενώ το 72,0% Συμφωνεί. Επιπρόσθετα, στην πρόταση << Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν σύμφωνα με τους κανόνες ως προς τα κύρια κυκλοφοριακά προβλήματα (π.χ., υπερβολική ταχύτητα, προσκόλληση στο προπορευόμενο όχημα, λαθεμένη προσπέραση, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ)>> το 8,6% Διαφωνούν ενώ το 91,4% Συμφωνούν. Στην πρόταση << Τεχνικές βελτιώσεις, μέθοδοι και κανόνες σχετικοί με την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση προωθούνται στους δασκάλους οδήγησης (π.χ. από τη διοίκηση)>> , το 35,5% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι Διαφωνούν ενώ το 64,5% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Ακόμα, στην πρόταση << Ανεξάρτητα από τη σοβαρότητα με την οποία οι υποψήφιοι οδηγοί αντιμετωπίζουν την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, όλοι οι δάσκαλοι οδήγησης εκπαιδεύουν τον κάθε υποψήφιο με τον ίδιο βαθμό σοβαρότητα >>, το 30,1% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 69,9% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην επόμενη πρόταση << Οι δάσκαλοι οδήγησης παρέχουν στους υποψήφιους οδηγούς λεπτομερείς πρακτικές πληροφορίες (π.χ. πώς να ελέγχουν τα λάδια του αυτοκινήτου, να αλλάζουν/προσθέτουν νερό) >>, το 28,0% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 72,0% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην ερώτηση << Οι χώροι της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση έχουν επιλεγθεί έτσι ώστε να αντιπροσωπεύουν μία μεγάλη ποικιλία κυκλοφοριακών καταστάσεων>>, το 24,7% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 75,3% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Σε μία άλλη ερώτηση, η οποία αναφέρει το εξής: << Εκτός από το ουσιαστικό τους έργο στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν επιπλέον και κάποιες άλλες εργασίες (π.χ. γραφειοκρατικές εργασίες) >>, το 9,7% απάντησαν ότι Διαφωνούν ενώ το 90,3% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην ερώτηση << Η πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση επιδιώκει να φτάνουν οι υποψήφιοι οδηγοί στον προορισμό τους στην ώρα τους, χρησιμοποιώντας την πιο κατάλληλη διαδρομή>>, το 30,1% απάντησε ότι Διαφωνεί,

ενώ το 69,9% ότι Συμφωνεί. Στην πρόταση << Οι υποψήφιοι οδηγοί είναι ενημερωμένοι σχετικά με το πώς να συμπεριφέρονται κάτω από ανεπιθύμητες συνθήκες σε κυκλοφοριακά περιβάλλοντα (π.χ. θυμό, επιθετικότητα, κυκλοφοριακή παρενόχληση)>>, το 26,9% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 73,1% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Ακόμα, στην πρόταση, << Η διοίκηση επιλέγει δασκάλους οδήγησης λαμβάνοντας υπόψη το εκπαιδευτικό τους επίπεδο>>, το 47,3% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 52,7% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην πρόταση << Η διοίκηση απολύει τους ανεπαρκείς δασκάλους οδήγησης>>, το 43,0% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 57,0% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην ερώτηση << Οι υποψήφιοι οδηγοί λαμβάνουν διαφορετική πρακτική εκπαίδευση για τις διαφορετικές κατηγορίες του διπλώματος οδήγησης>>, το 3,2% απάντησαν ότι Διαφωνούν, ενώ το 96,8% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην ερώτηση << Ένας δάσκαλος οδήγησης που θα έπρεπε να απολυθεί για εργασιακούς λόγους, δεν απολύεται γιατί εργάζεται με χαμηλές αποδοχές>>, το 63,4% απάντησαν ότι Διαφωνούν και το 36,6% απάντησαν ότι Συμφωνούν. Στην ερώτηση << Οι έμπειροι δάσκαλοι οδήγησης βοηθούν και καθοδηγούν τους νέο-προσληθέντες δασκάλους οδήγησης όταν τους το ζητούν >>, το 10,8% απάντησε ότι Διαφωνεί και το 89,2% απάντησε ότι Συμφωνεί. Στην πρόταση << Η διοίκηση υποστηρίζει τους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να έχουν επαγγελματικά/εργασιακά οφέλη>>, το 22,6% απάντησε ότι Διαφωνεί και ότι 77,4% απάντησε ότι Συμφωνεί. Στην συνέχεια, στην ερώτηση << Η διοίκηση πληροφορεί τακτικά τους δασκάλους οδήγησης για τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις των οχημάτων>>, το ποσοστό του 30,1% απάντησε ότι Διαφωνεί, ενώ το ποσοστό του 69,9% απάντησε ότι Συμφωνεί. Στην ερώτηση << Η διοίκηση προσφέρει πληροφορίες και βοήθεια στους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να βελτιωθούν ως προς την άσκηση του επαγγέλματός τους>>, το ποσοστό του 30,1% απάντησε ότι Διαφωνεί, ενώ το ποσοστό του 69,9% απάντησε ότι Συμφωνεί. Στην ερώτηση << Ακόμη και αν τα μαθήματα οδήγησης που προβλέπονται από το πρόγραμμα εκπαίδευσης έχουν ολοκληρωθεί, οι υποψήφιοι οδηγοί οι οποίοι φαίνονται ανεπαρκείς καλούνται για πρόσθετα μαθήματα>>, το ποσοστό του 12,9% απάντησε ότι Διαφωνεί, ενώ το 87,1%, απάντησε ότι Συμφωνεί. Η επόμενη ερώτηση περιγράφει << Μια πολιτική ικανοποιητικών αποδοχών εφαρμόζεται για να διατηρηθεί υψηλή η ποιότητα των δασκάλων οδήγησης >>. Σε αυτήν την ερώτηση, το ποσοστό που απάντησε ότι Διαφωνεί είναι 31,2%, ενώ το ποσοστό που απάντησε ότι Συμφωνεί είναι 68,8%. Η επόμενη ερώτηση είναι << Η διοίκηση βοηθάει τους

υποψήφιους οδηγούς σε προβλήματα σχετικά με την οδήγηση ακόμα και μετά τη λήψη του διπλώματος οδήγησης>>, το ποσοστό που δηλώνει ότι Διαφωνεί είναι 8,6%, ενώ το ποσοστό που δηλώνει ότι Συμφωνεί είναι 91,4%. Στην επόμενη ερώτηση η οποία αφορά στο ότι <<η διοίκηση οργανώνει συναντήσεις όπου οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν τη δυνατότητα να μοιραστούν προβλήματα σχετικά με την εργασία τους και να γνωρίσουν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία τους μέσα από την ανατροφοδότηση από άλλους δασκάλους οδήγησης>>, το ποσοστό των εκπαιδευτών οδήγησης που υποστηρίζει ότι διαφωνεί στην ερώτηση, είναι 35,5%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 64,5%. Σχετικά με το ερώτημα που αφορά στην <<πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση δεν είναι αρκετή για να οδηγούν οι υποψήφιοι οδηγοί στην κυκλοφοριακή ροή>>, το ποσοστό των εκπαιδευτών που απάντησε ότι διαφωνεί, είναι 34,4%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί είναι 65,6%. Σε μια άλλη ερώτηση, δηλαδή σχετικά με <<τα μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης που πραγματοποιούνται σε ταχεία κυκλοφορία>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 28,0 %, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί 72,0 %. Στην συνέχεια, στο ερώτημα << Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν κάτω από διακινδυνευμένες στιγμές, καταστάσεις και καιρικές συνθήκες>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 43% , ενώ το ποσοστό που συμφωνεί 57%. Σχετικά με το ερώτημα <<Η διοίκηση παρέχει κάποιου είδους ανατροφοδότηση και καθοδήγηση στους δασκάλους οδήγησης για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 36,6%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 63,4%. Στο ερώτημα <<Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τα αιτήματα και τις πρωτοβουλίες των υποψήφιων οδηγών για τον προσδιορισμό των ωρών που αφιερώνονται στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση>>, το ποσοστό που διαφωνεί. Είναι 29%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, 71%. Όσον αφορά το ερώτημα <<Δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη εφαρμογή της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση: το σχέδιο μαθημάτων εφαρμόζεται λαμβάνοντας υπόψη τη γνώση, τις ικανότητες και τα προσόντα των υποψήφιων οδηγών>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 14%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 86%. Στην συνέχεια, στο ερώτημα που αφορά << Στα οικονομικά ζητήματα είναι τα πιο σημαντικά>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 43%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 57%. Σχετικά με το ερώτημα << Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες εφαρμογές σχετικά με το πώς να «αρχίσεις» και πώς να «τελειώσεις» το μάθημα>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 47,3%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 52,7%. Στο επόμενο ερώτημα που κάνει αναφορά << Η παιδαγωγική γνώση των δασκάλων οδήγησης ενημερώνεται

τακτικά>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 44,1%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 55,9%. Στο ερώτημα <<Ο πρώτιστος σκοπός στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης είναι να καταστήσει τον υποψήφιο οδηγό έτοιμο να οδηγήσει σε ένα πραγματικό κυκλοφοριακό περιβάλλον σαν ασφαλής οδηγός>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 4,3%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί 95,7%. Όσον αφορά στο ερώτημα <<Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης με τη βοήθεια εξομοιωτή>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 77,4%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί 22,6%. Στην συνέχεια, στο ερώτημα <<Οι υποψήφιοι οδηγοί δέχονται μια εκπαίδευση που βοηθά στην αντικειμενική συνειδητοποίηση των γνώσεων, των προσόντων και των ικανοτήτων τους>>, το ποσοστό που διαφωνεί είναι 9,7%, ενώ το ποσοστό που συμφωνεί, είναι 90,3%. Τέλος, στο ερώτημα << Η εκπαίδευση βασίζεται στην ιδέα ότι η ολοκληρωμένη μάθηση κατορθώνεται μέσα από μακροχρόνια και συνεχιζόμενη εκπαίδευση και όχι μέσα από την εκπαίδευση στις βασικές αρχές της οδήγησης για μία μόνο φορά>>, το 6,5 % διαφωνεί με αυτό, ενώ μόλις το 93,5%, δηλώνει ότι συμφωνεί με το ερώτημα αυτό.

Πίνακας 5: Εργασιακά ζητήματα και πρακτικές

| ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ | ΔΙΑΦΩΝΩ ¹ | ΣΥΜΦΩΝΩ ² |
|---|----------------------|----------------------|
| | N (%) | N (%) |
| Οι δάσκαλοι οδήγησης διδάσκουν στους υποψήφιους οδηγούς όλους τους τύπους ασφαλούς οδήγησης που σχετίζονται με τη γνώση και τις δεξιότητες ακόμα και όταν αυτή η πληροφορία δεν περιλαμβάνεται μέσα στο πρόγραμμα εκπαίδευσης | 12 (12,9) | 81(87,1) |
| Η διοίκηση κατά διαστήματα αξιολογεί τους δασκάλους οδήγησης | 45(48,4) | 48(51,6) |
| Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες και τις προτάσεις του δασκάλου οδήγησης στο πλαίσιο της βελτίωσης των μεθόδων εκπαίδευσης | 25(26,9) | 68(73,1) |
| Υπάρχουν δάσκαλοι οδήγησης οι οποίοι εκπαιδεύουν χωρίς να έχουν δίπλωμα εκπαίδευσης | 69(74,2) | 24(25,8) |
| Η σπουδαιότητα του σεβασμού κατά την οδήγηση υπογραμμίζεται στους υποψήφιους οδηγούς | 3(3,2) | 90(96,8) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται πάνω στις νόμιμες ενέργειές τους σε περίπτωση ατυχήματος | 3(3,2) | 90(96,8) |
| Το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση που εφαρμόζεται είναι αρκετό για να διδάξει τους υποψηφίους οδηγούς να οδηγούν με ασφάλεια | 36(38,7) | 57(61,3) |
| Η διοίκηση ζητάει από όλους τους δασκάλους οδήγησης να αλληλεπιδρούν με άλλους δασκάλους για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 45(48,4) | 48(51,6) |
| Η διοίκηση ζητάει από τους δασκάλους οδήγησης να λαμβάνουν υπόψη την διάθεση των υποψηφίων οδηγών, την προσωπικότητα τους και το μαθησιακό τους στυλ κατά την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 21(22,6) | 72(77,4) |
| Οι δάσκαλοι οδήγησης προσφέρουν στους υποψήφιους οδηγούς επαρκή θεωρητική γνώση κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση | 12(12,9) | 81(87,1) |
| Το ιστορικό οδήγησης των δασκάλων οδήγησης (π.χ, ο αριθμός των κυρώσεων, η εμπλοκή σε ατύχημα, η οδηγική εμπειρία) λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία της πρόσληψης και της επιλογής | 35(37,6) | 58(62,4) |

| | | |
|---|----------|----------|
| Οι δάσκαλοι οδήγησης λαμβάνουν ξεχωριστή εκπαίδευση, πριν ξεκινήσουν να εκπαιδεύουν πρακτικά τους υποψήφιους οδηγούς | 19(20,4) | 74(79,6) |
| Ένα ειδικό πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση προσφέρεται σε ομάδες υποψήφιων οδηγών με ειδικές ανάγκες (π.χ. ανάπηρους οδηγούς) | 45(48,4) | 48(51,6) |
| Όταν ο υποψήφιος οδηγός αναφέρει στον δάσκαλο οδήγησης ότι γνωρίζει οδήγηση, τότε δεν τον συμπεριλαμβάνει στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 79(84,9) | 14(15,1) |
| Η διοίκηση δίνει κατευθυντήριες οδηγίες στους δασκάλους οδήγησης σχετικά με τον τρόπο επικοινωνίας με τους υποψήφιους οδηγούς κατά τη διάρκεια των μαθημάτων | 57(61,3) | 36(38,7) |
| Η εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών σε ορισμένους βασικούς και απαραίτητους για την κυκλοφορία τομείς είναι αρκετά (π.χ., πώς να ξεκινάς και να οδηγάς το όχημα) | 26(28,0) | 67(72,0) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν σύμφωνα με τους κανόνες ως προς τα κύρια κυκλοφοριακά προβλήματα (π.χ., υπερβολική ταχύτητα, προσκόλληση στο προπορευόμενο όχημα, λαθεμένη προσέλαση, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ) | 8(8,6) | 85(91,4) |
| Τεχνικές βελτιώσεις, μέθοδοι και κανόνες σχετικοί με την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση προωθούνται στους δασκάλους οδήγησης (π.χ. από τη διοίκηση) | 33(35,5) | 60(64,5) |
| Ανεξάρτητα από τη σοβαρότητα με την οποία οι υποψήφιοι οδηγοί αντιμετωπίζουν την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, όλοι οι δάσκαλοι οδήγησης εκπαιδεύουν τον κάθε υποψήφιο με τον ίδιο βαθμό σοβαρότητα | 28(30,1) | 65(69,9) |
| Οι δάσκαλοι οδήγησης παρέχουν στους υποψήφιους οδηγούς λεπτομερείς πρακτικές πληροφορίες (π.χ. πώς να ελέγχουν τα λάδια του αυτοκινήτου, να αλλάζουν/προσθέτουν νερό) | 26(28,0) | 67(72,0) |
| Οι χώροι της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση έχουν επιλεγθεί έτσι ώστε να αντιπροσωπεύουν μία μεγάλη ποικιλία κυκλοφοριακών καταστάσεων | 23(24,7) | 70(75,3) |
| Εκτός από το ουσιαστικό τους έργο στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν επιπλέον και κάποιες άλλες εργασίες (π.χ. γραφειοκρατικές εργασίες) | 9(9,7) | 84(90,3) |
| Η πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση επιδιώκει να φτάνουν οι υποψήφιοι οδηγοί στον προορισμό τους στην ώρα τους, χρησιμοποιώντας την πιο κατάλληλη διαδρομή | 28(30,1) | 65(69,9) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί είναι ενημερωμένοι σχετικά με το πώς να συμπεριφέρονται κάτω από ανεπιθύμητες συνθήκες σε κυκλοφοριακά περιβάλλοντα (π.χ. θυμό, επιθετικότητα, κυκλοφοριακή παρενόχληση) | 25(26,9) | 68(73,1) |
| Η διοίκηση επιλέγει δασκάλους οδήγησης λαμβάνοντας υπόψη το εκπαιδευτικό τους επίπεδο | 44(47,3) | 49(52,7) |
| Η διοίκηση απολύει τους ανεπαρκείς δασκάλους οδήγησης | 40(43,0) | 53(57,0) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί λαμβάνουν διαφορετική πρακτική εκπαίδευση για τις διαφορετικές κατηγορίες του διπλώματος οδήγησης | 3(3,2) | 90(96,8) |
| Ένας δάσκαλος οδήγησης που θα έπρεπε να απολυθεί για εργασιακούς λόγους, δεν απολύεται γιατί εργάζεται με χαμηλές αποδοχές | 59(63,4) | 34(36,6) |
| Οι έμπειροι δάσκαλοι οδήγησης βοηθούν και καθοδηγούν τους νέο-προσληφθέντες δασκάλους οδήγησης όταν τους το ζητούν | 10(10,8) | 83(89,2) |
| Η διοίκηση υποστηρίζει τους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να έχουν επαγγελματικά/εργασιακά οφέλη | 21(22,6) | 72(77,4) |
| Η διοίκηση πληροφορεί τακτικά τους δασκάλους οδήγησης για τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις των οχημάτων | 28(30,1) | 65(69,9) |
| Η διοίκηση προσφέρει πληροφορίες και βοήθεια στους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να βελτιωθούν ως προς την άσκηση του επαγγέλματός τους | 28(30,1) | 65(69,9) |
| Ακόμη και αν τα μαθήματα οδήγησης που προβλέπονται από το πρόγραμμα εκπαίδευσης έχουν ολοκληρωθεί, οι υποψήφιοι οδηγοί οι οποίοι φαίνονται ανεπαρκείς καλούνται για πρόσθετα μαθήματα | 12(12,9) | 81(87,1) |
| Μια πολιτική ικανοποιητικών αποδοχών εφαρμόζεται για να διατηρηθεί υψηλή η ποιότητα των δασκάλων οδήγησης | 29(31,2) | 64(68,8) |
| Η διοίκηση βοηθάει τους υποψήφιους οδηγούς σε προβλήματα σχετικά με την οδήγηση ακόμα και μετά τη λήψη του διπλώματος οδήγησης | 8(8,6) | 85(91,4) |
| Η διοίκηση οργανώνει συναντήσεις όπου οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν τη δυνατότητα να μοιραστούν προβλήματα σχετικά με την εργασία τους και να γνωρίσουν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία τους μέσα από την ανατροφοδότηση από άλλους δασκάλους οδήγησης | 33(35,5) | 60(64,5) |
| Η πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση δεν είναι αρκετή για να οδηγούν οι υποψήφιοι οδηγοί στην κυκλοφοριακή ροή | 32(34,4) | 61(65,6) |
| Τα μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης πραγματοποιούνται σε ταχεία κυκλοφορία | 26(28,0) | 67(72,0) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν κάτω από διακινδυνευμένες στιγμές, καταστάσεις και καιρικές συνθήκες | 40(43,0) | 53(57,0) |
| Η διοίκηση παρέχει κάποιου είδους ανατροφοδότηση και καθοδήγηση στους δασκάλους | 34(36,6) | 59(63,4) |

| | | |
|--|----------|----------|
| οδήγησης για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | | |
| Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τα αιτήματα και τις πρωτοβουλίες των υποψήφιων οδηγών για τον προσδιορισμό των ωρών που αφιερώνονται στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 27(29,0) | 66(71,0) |
| Δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη εφαρμογή της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση: το σχέδιο μαθημάτων εφαρμόζεται λαμβάνοντας υπόψη τη γνώση, τις ικανότητες και τα προσόντα των υποψήφιων οδηγών | 13(14,0) | 80(86,0) |
| Τα οικονομικά ζητήματα είναι τα πιο σημαντικά | 40(43,0) | 53(57,0) |
| Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες εφαρμογές σχετικά με το πώς να «αρχίσεις» και πώς να «τελειώσεις» το μάθημα | 44(47,3) | 49(52,7) |
| Η παιδαγωγική γνώση των δασκάλων οδήγησης ενημερώνεται τακτικά | 41(44,1) | 52(55,9) |
| Ο πρώτιστος σκοπός στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης είναι να καταστήσει τον υποψήφιο οδηγό έτοιμο να οδηγήσει σε ένα πραγματικό κυκλοφοριακό περιβάλλον σαν ασφαλής οδηγός | 4(4,3) | 89(95,7) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης με τη βοήθεια εξομοιωτή | 72(77,4) | 21(22,6) |
| Οι υποψήφιοι οδηγοί δέχονται μια εκπαίδευση που βοηθά στην αντικειμενική συνειδητοποίηση των γνώσεων, των προσόντων και των ικανοτήτων τους | 9(9,7) | 84(90,3) |
| Η εκπαίδευση βασίζεται στην ιδέα ότι η ολοκληρωμένη μάθηση κατορθώνεται μέσα από μακροχρόνια και συνεχιζόμενη εκπαίδευση και όχι μέσα από την εκπαίδευση στις βασικές αρχές της οδήγησης για μία μόνο φορά | 6(6,5) | 87(93,5) |

¹Διαφωνώ απολύτως, Διαφωνώ, Εν μέρει διαφωνώ

²Συμφωνώ απολύτως, Συμφωνώ, Εν μέρει συμφωνώ

Δ. Προβλήματα και ανάγκες του επαγγέλματος

Στον πίνακα 6 παρουσιάζονται τα προβλήματα και οι ανάγκες που αντιμετωπίζουν οι εκπαιδευτές οδήγησης. Το πρόβλημα που αναφέρθηκε από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων ήταν η έλλειψη υποδομών (20,4 %, 19 οδηγοί). Για την βελτίωση των προβλημάτων οι εκπαιδευτές υπογράμμισαν την ανάγκη κρατικής-πολιτικής υποστήριξης (41 οδηγοί). Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων αναγνώρισε την επαφή με τον κόσμο το πιο θετικό στοιχείο του επαγγέλματός τους (35,5%). Τέλος, το 41,9% των συμμετεχόντων (39 οδηγοί) ανέφεραν ότι κάποια επιπλέον εκπαιδευτικά σεμινάρια θα ήταν απαραίτητα για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας τους.

Πίνακας 6: Προβλήματα και ανάγκες του επαγγέλματος

| Μεταβλητές | n | % |
|------------|-------------------------------------|---------|
| Προβλήματα | Έλλειψη υποδομών | 19 20,4 |
| | Ανταγωνισμός | 13 14,0 |
| | Κυκλοφοριακό | 17 18,3 |
| | Μαθητές που δεν συγκεντρώνονται | 10 10,8 |
| | Έλλειψη σεβασμού από άλλους οδηγούς | 11 11,8 |
| | Άλλο | 23 24,7 |

| | | | |
|-------------------------|-------------------------------------|----|------|
| | Αναπάντητα | 0 | 0,0 |
| Βελτίωση | Παιδεία | 31 | 33,3 |
| | Κρατική-Πολιτική υποστήριξη | 41 | 44,1 |
| | Επιμορφωτικά σεμινάρια | 0 | 0,0 |
| | Άλλο | 15 | 16,1 |
| | Αναπάντητα | 6 | 6,5 |
| Θετικά Στοιχεία | Επαφή με κόσμο | 33 | 35,5 |
| | Οικονομικοί πόροι | 16 | 17,2 |
| | Δημιουργικότητα | 28 | 30,1 |
| | Αυτοεπαγγελματική εργασία | 7 | 7,5 |
| | Άλλο | 6 | 6,5 |
| | Αναπάντητα | 3 | 3,2 |
| Περεταίρω εκπαίδευση | Πακέτα ενημερωτικού υλικού | 3 | 3,2 |
| | Εκπαιδευτικό υλικό και παρουσιάσεις | 4 | 4,3 |
| | Ιστοσελίδα | 1 | 1,1 |
| | Εκπαιδευτικά σεμινάρια | 39 | 41,9 |
| | Όλα τα παραπάνω | 30 | 32,3 |
| | Άλλο | 10 | 10,8 |
| | Αναπάντητα | 6 | 6,5 |

8. Συζήτηση – Συμπεράσματα

Σχετικά με τις αποφάσεις που ρυθμίζουν την εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησης στην Ελλάδα όπως αυτές ορίζονται από το Άρθρο 3 του Προεδρικού Διατάγματος υπ' αριθ.208, είναι οι εξής: α) ο ενδιαφερόμενος να έχει μόνιμη κατοικία στον τόπο που επιθυμεί να ανοίξει την σχολή οδήγησης, β) να είναι κάτοχος όλων των κατηγοριών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και ειδικότερα να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης και Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 5 του παρόντος, γ) να μην έχει ο ενδιαφερόμενος εκπαιδευτής καταδικαστεί τελεσίδικα σε οποιαδήποτε ποινή για

κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, λαθρεμπορία, παράβαση της νομοθεσίας για ναρκωτικά, απιστία, παράβαση καθήκοντος, έγκλημα κατά των ηθών, λιποταξία ή ανυποταξία σε περίοδο πολέμου, παθητική ή ενεργητική δωροδοκία, μέσα δε στην τελευταία. πριν την υποβολή των δικαιολογητικών, πενταετία για οποιοδήποτε άλλο αδίκημα σε ποινές πάνω από δέκα (10) μήνες φυλάκισης αθροιστικά ή σε ποινές πάνω από ενενήντα (90) ημέρες φυλάκισης ή κράτησης αθροιστικά για παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή της νομοθεσίας για τα αυτοκίνητα γενικά, και τέλος, να μην έχει καταδικαστεί τελεσίδικα για παράνομη άσκηση του επαγγέλματος Εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και δ) να μην είναι υπάλληλος με οποιαδήποτε σχέση εργασίας ή να μην ανήκει στο προσωπικό του Δημοσίου των Ν.Π.Δ.Δ, και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός καθορίζεται με τις διατάξεις της παρ, 6 του άρθρου 1 του Ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και συνταξιούχοι αυτών. Όλες αυτές οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο σχετικό άρθρο που προαναφέραμε, θα πρέπει να πληρούνται καθ' όλη τη διάρκεια που ο ενδιαφερόμενος κατέχει άδεια Εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.

Σχετικά με την εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησης στην Ελλάδα, αυτό ορίζεται επίσης από το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ.208, Άρθρο 5. Πιο αναλυτικά, α) ο Εκπαιδευτικός φορέας που θα αναλάβει την οργάνωση και λειτουργία προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης υποψηφίων εκπαιδευτών για την απόκτηση "Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων οδηγών", επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, ορίζεται ο Οργανισμός Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.), β) η διάρκεια της εκπαίδευσης των υποψηφίων εκπαιδευτών από τον φορέα της παρ. 1 του παρόντος άρθρου ορίζεται σε δύο (2) εκπαιδευτικά εξάμηνα. Μετά το πέρας της θεωρητικής εκπαίδευσης, ακολουθεί, υπό την ευθύνη του Ο.Ε.Ε.Κ., πρακτική άσκηση των υποψηφίων συνολικής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών σε Σχολή Οδηγών και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο. γ) για την παρακολούθηση των προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης της παραγράφου 1 απαιτείται η κατοχή ισχύουσας άδειας οδήγησης των κατηγοριών Α, Β, και Γ με περιορισμό για οδήγηση οχήματος με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 7.500 χλγ, αποδεικτικό τίτλου σπουδών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης τουλάχιστον, καθώς και οποιοδήποτε άλλο δικαιολογητικό που καθορίζεται από τον εκπαιδευτικό φορέα της παραγράφου 1. δ) οι εξετάσεις των υποψηφίων εκπαιδευτών που ολοκλήρωσαν τα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης της προηγούμενης παραγράφου, διενεργούνται, σε πανελλαδικό επίπεδο,

από τον Οργανισμό Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Ο.Ε.Ε.Κ.). Ο ίδιος Οργανισμός χορηγεί στους επιτυχόντες «Δίπλωμα Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών» επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση του παραπάνω διπλώματος είναι η υλοποίηση της τετράμηνης πρακτικής άσκησης των επιτυχόντων σε Σχολή Οδηγών και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο. Ειδικά οι διπλωματούχοι μηχανικοί Ε.Μ.Π. ή άλλης ισότιμης σχολής, μέλη του Τ.Ε.Ε., καθώς και οι απόφοιτοι Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, τμημάτων Μηχανολογίας, Ηλεκτρολογίας και Οχημάτων, συμμετέχουν στις ανωτέρω εξετάσεις για την απόκτηση «Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών» χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθήσουν προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης, ούτε να συμμετάσχουν στην σχετική τετράμηνη πρακτική άσκηση, ε) οι εξετάσεις των υποψηφίων εκπαιδευτών περιλαμβάνουν δύο φάσεις, τη θεωρητική και την πρακτική, και διενεργούνται στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη και στο Ηράκλειο Κρήτης από εξεταστικές επιτροπές που συγκροτούνται από τον Ο.Ε.Ε.Κ. Ειδικά για την πρακτική εξέταση οι ανωτέρω επιτροπές αποτελούνται από 3 μέλη του κλάδου ΠΕ, κατά προτίμηση διπλωματούχους μηχανικούς του ΕΜΠ ή άλλης ισότιμης σχολής, κατόχους αδειών οδήγησης τουλάχιστον κατηγορίας Β. Το ένα τουλάχιστον των μελών είναι υπάλληλος και εξεταστής υποψηφίων οδηγών, του κλάδου ΠΕ Μηχανικών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή αντίστοιχου κλάδου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Αττικής, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου Κρήτης αντίστοιχα, που ορίζεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση των οικείων Νομαρχών για τριπλάσιο αριθμό υπαλλήλων. Τα άλλα μέλη των επιτροπών προέρχονται από τα Υπουργεία Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ή τον Ο.Ε.Ε.Κ και τέλος, στ) οι θεωρητικές εξετάσεις διενεργούνται σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τον Ο.Ε.Ε.Κ. διαδικασία και περιλαμβάνουν γραπτή εξέταση και προφορική εξέταση υπό μορφή διδασκαλίας για τη διαπίστωση εκτός από τις γνώσεις του υποψηφίου και της δυνατότητας μεταδοτικότητας του.

Όσον αφορά στις επαγγελματικές προτεραιότητες πρακτικής που θέτουν οι εκπαιδευτές οδήγησης, βασική και πρωταρχική προτεραιότητα, είναι το θέμα του σεβασμού απέναντι στους άλλους οδηγούς, αλλά και το ζήτημα της ανάπτυξης του αυτοελέγχου του υποψηφίου οδηγού και βεβαίως, να κατέχει άριστη γνώση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Με εξαίρεση τους εκπαιδευτές οδήγησης από το νομαρχιακό διαμέρισμα των Χανίων σχεδόν όλοι συμφώνησαν ότι το ελληνικό σύστημα για την εκπαίδευση των οδηγών δεν είναι ικανοποιητικό. Εκείνοι που διαφώνησαν, δικαιολόγησαν τη διαφωνία τους με την αναφορά ότι το κέντρο για τη θεωρητική εκπαίδευση των οδηγών σε Χανιά θεωρείται ευρέως ως ένα από το καλύτερο σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Σημαντικά εμπόδια που προσδιορίστηκαν κατά την εκπαιδευτική διαδικασία των υποψηφίων οδηγών, ήταν ο τεράστιος ανταγωνισμός μεταξύ των εκπαιδευτικών οδηγών ειδικά από την άποψη του κόστους των πρακτικών μαθημάτων. Τα πρόσθετα εμπόδια που αναφέρθηκαν, ήταν οι αυξανόμενες δαπάνες για τη συντήρηση αυτοκινήτων, το κόστος του ενοικίου, καθώς επίσης και η έλλειψη συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών για να βοηθήσουν τη διδασκαλία του θεωρητικού μέρους της σειράς μαθημάτων.

Κανένας από τους συμμετέχοντες δεν ανέφερε οποιεσδήποτε επίσημες ή άτυπες συνεργασίες και δικτύωση μεταξύ των μεμονωμένων εκπαιδευτικών οδηγών και των υπηρεσιών. Υπογράμμισαν περαιτέρω τη συνολική απουσία κυβερνητικών πρωτοβουλιών προς την ανάπτυξη των ισόβιων ευκαιριών κατάρτισης υπό μορφή σεμιναρίων ή άλλο τύπο εκπαιδευτικών σειρών μαθημάτων.

Επίσης, τόνισαν ότι η ύπαρξη επιμορφωτικών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων σχετικά με το αντικείμενο τους, είναι ελλιπής και σπάνια πραγματοποιούνται τέτοια προγράμματα στην Ελλάδα, κάτι που το επιθυμούν και οι ίδιοι να γίνονται πιο συχνά τέτοια προγράμματα για τη καλύτερη εκπαίδευση και των ίδιων αλλά και των υποψήφιων οδηγών.

Οι συνθήκες εκπαίδευσης, κατά την διάρκεια της πρακτικής διαδικασίας, είναι σχετικά καλές, αλλά δεν παύει να υπάρχουν κάποια προβλήματα, κατά την διάρκεια της πρακτικής εξάσκησης, που κάνουν πιο δύσκολο το έργο του εκπαιδευτή αλλά και του ίδιου του υποψήφιου οδηγού. Όπως για παράδειγμα, οι κακοί δρόμοι, η έλλειψη κυκλοφοριακών πάρκων εκπαίδευσης, καθώς υπάρχουν ελάχιστες ευρύχωρες περιοχές για τις ανάγκες της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, και τέλος, το έντονο πρόβλημα του κυκλοφοριακού.

Οι σχέσεις των εκπαιδευτών οδήγησης, είναι γενικά καλές αλλά δεν παύει να υπάρχει και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Διότι, όλοι θέλουν να αποκτήσουν και να προσελκύσουν περισσότερους πελάτες με την μείωση των τιμών τους.

Όσον αφορά στη σύγκριση μεταξύ του Έλληνα και άλλων συστημάτων της εκπαίδευσης οδηγών στην Ευρώπη, όλοι πρότειναν ότι το ελληνικό σύστημα είναι

κατώτερο από άλλα συστήματα δεδομένου ότι υφίσταται τα σοβαρά μειονεκτήματα όπως η έλλειψη της υποδομής, του απαραίδεκτου οδικού περιβάλλοντος και της έλλειψης πάρκων για την εκπαίδευση των οδηγών.

Από την άλλη μεριά, σύμφωνα με το διαδίκτυο το Ινστιτούτο Μεταφορών - IMET , το οποίο έχει σημαντική πείρα, έχει ήδη αναπτύξει καινοτόμα εκπαιδευτικά εργαλεία πολυμέσων για εκπαίδευση στον τομέα των μεταφορών, για διάφορες περιπτώσεις εκπαίδευσης στον τομέα των Μεταφορών. Οι βασικές εφαρμογές που το IMET έχει αναπτύξει με τη χρήση καινοτόμων εργαλείων λογισμικού για την εκπαίδευση αφορούν σε:

- Εκπαίδευση και αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών επιβατικών Ι.Χ.
- Εκπαίδευση και αξιολόγηση των οδηγών - μεταφορέων επικινδύνων φορτίων
- Εκπαίδευση και αξιολόγηση ηλικιωμένων οδηγών
- Εκπαίδευση και αξιολόγηση οδηγών με αναπηρίες
- Εκπαίδευση οδηγών στη χρήση προηγμένων τεχνολογιών στην οδήγηση
- Εκπαίδευση οδηγών σε θέματα οδήγησης, και αντίδρασης στην επίδραση χρήσης οινοπνεύματος και φαρμάκων καθώς και κόπωσης
- Εκπαίδευση οδηγών στην οικολογική οδήγηση και τη χρήση των καθαρών τεχνολογιών αυτοκίνησης

Στους συγκεκριμένους τομείς δεν υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα παρόμοια συστήματα, ή τα υπάρχοντα δεν βασίζονται σε πολυμέσα. Έχει αναπτυχθεί ειδικό λογισμικό υπόβαθρο (με το πακέτο Macromedia Authorware), για τη δημιουργία λογισμικού πολυμέσων εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, με σκοπό την καλύτερη θεωρητική του κατάρτιση.

Ακόμα, η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω σχετικών προγραμμάτων προωθεί τον έξυπνο τρόπο οδήγησης με την ονομασία Eco-driving (ECLAB, TREATISE, ECODRIVEN). Σε αρκετές χώρες της Ευρώπης οι αρχές Eco-driving είναι ήδη γνωστές και εφαρμόζονται με υψηλά επίπεδα αποτελεσματικότητας

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ(ΠΟΕΕΟΑΜ) πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτικό σεμινάριο από 27/1/2006 – 16/4/2006 από το Πανεπιστήμιο Μακεδονία “Παιδαγωγική και

Ψυχολογική Κατάρτιση Παιδαγωγών Κυκλοφορίας'', με οργάνωση και ευθύνη της Ομοσπονδίας με ΘΕΜΑ: Επιμόρφωση Εκπαιδευτών Οδήγησης – Παιδαγωγικά Σεμινάρια

ΣΧΕΤ.:

- α..Απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου της 24 Ιουνίου 2006
- β. Αριθ. Πρωτ. 577/24-11-2005/ΠΟΕΕΟΑΜ
- γ. Αριθ. Πρωτ. 35/8-4-2006/ΠΟΕΕΟΑΜ
- δ. Αριθ. Πρωτ. 58/25-4-2006/ΠΟΕΕΟΑΜ
- ε. Αριθ. Πρωτ. 102/1-6-2006/ΠΟΕΕΟΑΜ
- ς. Αριθ. Πρωτ. 144/10-7-2006/ΠΟΕΕΟΑΜ
- ζ. Αριθ. Πρωτ. 528/ 2-10-2006/Παν. Μακεδονίας
- η. Αναλυτικό Πρόγραμμα Κατάρτισης Παιδαγωγών Κυκλοφορίας

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ομοσπονδίας, αφού μελέτησε τα αποτελέσματα της πρώτης σειράς εκπαίδευσης (43 Εκπαιδευτές) και έλαβε υπόψη του :

- α. Τις ανάγκες βελτίωσης γνώσεων των Εκπαιδευτών Οδήγησης.
- β. Την προγραμματιζόμενη από το Υπουργείο παιδείας παροχή μάθησης σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής στους μαθητές των Γυμνασίων και Λυκείων της Χώρας, όπως στον ΚΟΚ προβλέπεται.
- γ. Τον επικείμενο προγραμματισμό ειδικής εκπαίδευσης από το Υπουργείο Μεταφορών, για τους κατ' επάγγελμα οδηγούς αυτοκινήτων.
- δ. Τις ανάγκες των Δήμων, για Υπεύθυνους παροχής εκπαίδευσης κυκλοφοριακής αγωγής στους μαθητές των Δημοτικών Σχολείων, στα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής.
- ε. Την ανάγκη των Νομαρχιακών Διευθύνσεων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από Σχολικούς Συμβούλους Κυκλοφοριακής Αγωγής. προγραμμάτισε και οργανώνει, σε συνεργασία πάντα με το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, την Δεύτερη σειρά εκπαιδευομένων της πιο πάνω Εκπαίδευσης.

8.1 Αδυναμίες της έρευνας

Στην παρούσα έρευνα που υλοποιήσαμε, αντιμετωπίσαμε πολλές δυσκολίες – αδυναμίες. Όσον αφορά στον κομμάτι της αρχειακής έρευνας και βιβλιογραφικής ανασκόπησης, η αναζήτηση μας περιορίστηκε σε κυβερνητικές και ιδιωτικές

διαδικτυακές ιστοσελίδες όπου βρέθηκαν πληροφορίες σχετικές με αποφάσεις, κανονισμούς, περιεχόμενο και υλικό εκπαίδευσης καθώς και τις συνθήκες εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης. Επίσης, μελετήθηκαν ξενόγλωσσα άρθρα και αναφορές διάφορων ειδικευμένων ανθρώπων πάνω στα θέματα της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η αναζήτηση μας στην ιστοσελίδα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) και του Εθνικού Τυπογραφείου δεν απέδωσε αποτελέσματα. Ούτε από τη Μηχανολογική Υπηρεσία συλλέχθηκαν γενικότερες πληροφορίες για τους εκπαιδευτές οδήγησης, αλλά μόνο οι απαραίτητες πληροφορίες που αφορούσαν τις διαθέσιμες Σχολές Οδηγών που υπάρχουν στους τρεις νομούς της Κρήτης. Η προσωπική επικοινωνία με απρόσωπους φορείς όπως το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για να συλλέξουμε πληροφορίες σχετικά με την εκπαίδευση των δασκάλων οδήγησης στην Ελλάδα, ήταν πολύ δύσκολο να γίνει. Γι' αυτό περιοριστήκαμε μόνο στην αναζήτηση, μέσω του διαδικτύου. Επιπλέον, μας βοήθησε η επαφή που είχαμε με άτομα κλειδιά στο χώρο των δασκάλων οδήγησης, όπου μας έδωσαν ηλεκτρονικό και έντυπο υλικό.

Όσον αφορά στο κομμάτι της ποσοτικής έρευνας (έρευνας πεδίου), αντιμετωπίσαμε πολλές δυσκολίες. Από τους 150 εκπαιδευτές οδήγησης που θέλαμε αρχικά να προσεγγίσουμε, οι 93 αποδέχτηκαν θετικά την συμμετοχή τους στην παρούσα έρευνα. Οι υπόλοιποι εκπαιδευτές δεν θέλανε να συμμετέχουν για διάφορους λόγους, όπως για λόγους, αναδιοργάνωσης του χρόνου τους, αλλά και ασυνέπειας, από την μεριά τους να συμπληρώσουν εγκαίρως, το ερευνητικό εργαλείο της έρευνας.

9. Προτάσεις

Απαραίτητη είναι η χρηματοδότηση επιμορφωτικών προγραμμάτων για τους εκπαιδευτές οδήγησης, αφού η σημερινή κατάρτιση των εκπαιδευτών πολύ απέχει από τις σύγχρονες επαγγελματικές του ανάγκες και απαιτήσεις. Επίσης, αναγκαία είναι και η χρηματοδότηση των εκπαιδευτών, για τον εκσυγχρονισμό των επαγγελματικών εγκαταστάσεων και εκπαιδευτικού εξοπλισμού, καθώς και την προμήθεια ή αντικατάσταση των εκπαιδευτικών οχημάτων όλων των κατηγοριών. Χρειάζεται αναβάθμιση, περιοδική κατάρτιση και επιμόρφωση των εκπαιδευτών οδήγησης αλλά και πρόβλεψη για προγραμματισμό υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης και επιμόρφωσης των εκπαιδευτών. Δεν πρέπει να ξεχνάμε τη νομοθετική κατοχύρωση του επαγγελματικού δικαιώματος, με την εκπόνηση και σύνταξη επαγγελματικών περιγραμμάτων, ώστε να εκλείψουν οι κατά καιρούς επαγγελματικές αμφισβητήσεις προς τον κλάδο αυτό, από εκείνους που εσκεμμένα δημιουργούν επαγγελματικά διλήμματα, για να έχουν ίδιο ή άλλο όφελος ή να δικαιολογούν αποφάσεις συμφέροντος τους ή ικανοποίηση τρίτων απαιτήσεων. Ακόμα, χρειάζεται η εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέτασης, για ειδικές κοινωνικές ομάδες, όπως Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αθίγγανοι, δυσλεκτικοί, οικονομικοί μετανάστες, κωφοί, αναλφάβητοι, Μουσουλμάνοι Β. Ελλάδας, ξενόγλωσσοι, και άλλοι . Πρέπει να αποδοθεί η εκπαίδευση μέσα σε Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής στους Εκπαιδευτές, που είναι οι μόνοι αρμόδιοι και φυσικοί ερμηνευτές του ΚΟΚ και παροχή στους πολίτες, όλων των ηλικιών, κυκλοφοριακή αγωγή. Τέλος, θα θέλαμε να τονίσουμε πόσο σημαντικό είναι να γίνει κατανοητό ότι ο ρόλος του εκπαιδευτή οδήγησης αποβλέπει κατά κύριο λόγο στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, συνιστά λόγω δημοσίου συμφέροντος και δικαιολογεί την επιβολή όρων κατά την επιλογή και άσκηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

➤ **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- 1) **Javeau, C.** (2000) *Η ΕΡΕΥΝΑ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ. Το Εγχειρίδιο του Καλού Ερευνητή. Μτφρ: Τζαννόνε-Τζώρτζη. ΑΘΗΝΑ: Εκδόσεις τυπωθήτω.*
- 2) **Μουρατίδης, Α., Ηλίου, Ν.,** (1994) *Η οδική ασφάλεια σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της οδού. 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας. Θεσσαλονίκη, σελ. 422.*
- 3) **Φραντζεσκάκη, Ι., Γκόλα, Ι.** (1993) *Οδική Ασφάλεια. Εκδόσεις Παπασωτηρίου.*
- 4) **Τσόχος, Γ., Κεχαγιά, Φ. και Σατραζέμης, Α. (χ.χ)** *Η οδική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών και οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Έρευνα τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ.*
- 5) **Βίττης, Ν., Τσαντσάνογλου, Α. (2005)** *Τροποποίηση και συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για θέματα αυτοκινητοδρόμων. 2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας. Βόλος.*
- 6) **Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2007)_P6_TA(2007)0009.**
- 7) **Φάκελος Διδακτικών σημειώσεων, άρθρων, εργασιών και περιλήψεις βιβλίων. Επιμέλεια Ν. Ράτσικα, Ηράκλειο 2008.**
- 8) **Ευρωπαϊκή Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 1991**
- 9) **Κανελλαΐδης, Γ. (2005).** *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001 – 2005, 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα, 10-11 Οκτ. 2005*
- 10) **Μίντσης Γ., Ταξιλάρης Χ., Τσόχος Γ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ., Βούγιας Σ., Παπαϊωάννου Π. (1998).** *Προσδιορισμός δομικών και λειτουργικών στοιχείων Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α.) και Κέντρων Εκπαίδευσης / Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.), Ενδιάμεση Έκθεση Ερευνητικού έργου διατμηματικής ομάδας Πολυτεχνικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης*
- 11) **Μίντσης Γ., Ταξιλάρης Χ., Μπάσμπας Σ., Φυλακτάκης Α., Τσουκαλά Α., (2003).** *Ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής στην Υποχρεωτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα.*

3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα, 10-11 Οκτ. 2005

12) Νικολαράκης, Μ., Ζοπουνίδης, Κ. (2007) *Ανάλυση Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Κλειδάριθμος.

13) Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης. (2008). *Τροχαία ατυχήματα- Απολογισμός 2007*. <http://www.ypes-dt.gr>

14) Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης. *Ευρεία σύσκεψη για θέματα οδικής ασφάλειας. Στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα.* (www.ypes-dt.gr – 19/2/2009)

15) Χαραμής Θ., (2004). *Εκστρατείες Ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης σε θέματα οδικής ασφάλειας, Μεταπτυχιακή Εργασία, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση των Συστημάτων Μεταφορών», Α.Π.Θ., Ελλάδα, 2004.*

16) Υγεία – Ευρωπαϊκή Επιτροπή. «Οδική Ασφάλεια». *Η δικτυακή πόλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημόσια Υγεία.* 11/8/09

17) ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 208. *Εκπαιδευτές Υποψηφίων Οδηγών, Σχολές Οδηγών, Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων με την τροποποίηση του π.δ. 337/2003*

18) Άρθρο 107. *Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.* ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57/Α'/23-3-1999)

19) Προφολλίδης Β., Γ. Μποτζώρης, *Ανάλυση και Μοντελοποίηση των Παραμέτρων Οδικής Ασφάλειας, Πάτρα, 2005*

20) Ανδρούτσος, Γ., (1996). «Οδονηρές συνέπειες από τα τροχαία». *Εφημερίδα Ριζοσπάστης, Κυριακή 18 Απριλίου σ.42*

➤ Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- 1) *Aristotle University Of Thessaloniki - AUTH (2000). Research Programme: Camparie, DGVII Transport RTD Programme, Fourth Framework Programme of the European Commision, Urban Transport Research, Greece, 2000.*
- 2) *Basch, C.E., DeCicco, I.M., & Malfetti, J.L. (1987). Perceptions, attitudes, motivations and behaviors of drivers 18 to 22 years old. Safety Research and Education Project, Teachers College, Columbia University. Falls Church, Virginia: AAA Foundation for Traffic Safety.*
- 3) *Chliaoutakis, J.E., Darviri, C., Demakakos, P.T., (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. Accident Analysis & prevention. 31: 771-780*
- 4) *Chliaoutakis, J. Gnardellis, Ch., Drakou, I., Darviri, Ch., Sboukis, V., (2000). Modelling the factors related to the seatbelt use by the young drivers of Athens. Accident Analysis & Prevention, 32: 815-825*
- 5) *Chliaoutakis, J. E., Drakou, I., Gnardellis, Ch., Galariotou, S., Carra, H., Chliaoutaki, M., (2002). Greek Christian Orthodox Ecclesiastical lifestyle: could it become a pattern of health-related behavior? Preventive Medicine, 34: 428-35*
- 6) *Papadakaki M, Kontogiannis T, Tzamalouka G, Darviri C, Chliaoutakis J. (2008). Exploring the effects of lifestyle, sleep factors and driving behaviors on sleep-related road risk: a study of Greek drivers. Accid Anal Prev. 40(6):2029-36*
- 7) *Petridou, E, Skalkidou, A, Ioannou, N, Trichopoulos, D., (1998). Fatalities from nonuse of seat belts and helmets in Greece: a nationwide appraisal. Hellenic Road Traffic Police. Accident Analysis & Prevention, 30:87-91*
- 8) *Road Safety Campaign {THINK}, Department For Transport, United Kingdom (<http://www.think.dft.gov.uk>)*
- 9) *SARTRE 2.(Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) The attitude and behaviour of European car drivers to road safety, 1997*
- 10) *(EE, Energy & transport in Figures: Statistical pocketbook 2004, ISBN 92-894-8464-0).*
- 11) *Nilsson E. The three Dimensions of Exposure, Risk and Consequence. Swedish National Road and Research Institute, Linkoping, 2002*
- 12) *European Transport Safety Council, (ETSC), A strategic road safety plan for the European Union, European Transport Safety Council, Brussels, 1997*

13)Wegman F. *Central and local government partnership, Best in Europe Road Safety Conference, European Road Safety Council, Brussels, 2000.*

14)World Health Organization.(2005). *Αίτια τροχαίων ατυχημάτων*

15)Strauss, A. and Corbin, J. (1990). *Basics of Qualitative Research. Grounded Theory Procedures and Techniques. USE: SAGE Publications.*

16)Hale, A. (1990) *Safety and speed: A systems view of determinants and control measures.* IATSS Research, V14 (1), pp59-65.

Παράρτημα 1

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Αγαπητέ συμμετέχοντα,

Αυτό το ερωτηματολόγιο είναι μέρος ενός προγράμματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σκοπεύει στη βελτίωση της εκπαίδευσης των δασκάλων οδήγησης. Για να ανακαλύψουμε τις ανάγκες και την τρέχουσα κατάσταση στην εκπαίδευση των οδηγών, θα θέλαμε να ζητήσουμε τη γνώμη σας και τις εμπειρίες σας μέσα από κάποιες ερωτήσεις.

Παρακαλούμε διαβάστε προσεχτικά κάθε ερώτηση στο ερωτηματολόγιο και απαντήστε σύμφωνα με τις οδηγίες που βρίσκονται στην αρχή κάθε κλίμακας. Δεν υπάρχουν σωστές ή λάθος απαντήσεις στις ερωτήσεις – αυτό που μας ενδιαφέρει είναι η προσωπική σας γνώμη και οι εμπειρίες σας. Σας παρακαλούμε προσπαθήστε να απαντήσετε με ειλικρίνεια. Οι απαντήσεις θα επεξεργαστούν με αυστηρή εμπιστευτικότητα: δεν ρωτάμε το όνομα σας και τα αποτελέσματα θα επεξεργαστούν ανά κατηγορία.

Ευχαριστούμε για την πολύτιμη βοήθεια σας!

1- Ηλικία: _____ 2- Φύλο: Άνδρας Γυναίκα

3- Πόσα χρόνια εργάζεστε ως δάσκαλος οδήγησης; _____

4- Πόσες ώρες περίπου αφιερώνετε στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση **την εβδομάδα**;

5- Ποιο ήταν το επάγγελμά σας πριν ξεκινήσετε να εργάζεστε ως δάσκαλος οδήγησης;

6- Μορφωτικό Επίπεδο:

Γυμνάσιο Λύκειο Πανεπιστήμιο ή ΤΕΙ Μεταπτυχιακή εκπαίδευση

7- Πόσα χρόνια έχετε δίπλωμα οδήγησης; _____ χρόνια

8- Κατά το τελευταίο έτος, πόσα χιλιόμετρα έχετε διανύσει; _____ Χμ

9- Κατά τη διάρκεια της ζωής σας πόσα χιλιόμετρα έχετε διανύσει; _____ Χμ

10- Σε γενικές γραμμές, πόσο συχνά οδηγείτε;

α. Σχεδόν κάθε μέρα β. 3-4 ημέρες την εβδομάδα γ. 1-2 ημέρες την εβδομάδα δ. Μερικές μέρες το μήνα ε. Σπάνια

11- Κατά τα τελευταία τρία χρόνια, πόσες φορές είχατε ενεργητική εμπλοκή σε ατυχήματα (π.χ. χτυπήσατε έναν πεζό, ένα όχημα ή κάποιο αντικείμενο - συμπεριλαμβανομένων και μικρών ατυχημάτων); _____ φορές

12- Κατά τα τελευταία τρία χρόνια, πόσες φορές είχατε παθητική εμπλοκή σε ατυχήματα; (π.χ. ένας πεζός ή ένα όχημα σας χτύπησε - συμπεριλαμβανομένων και μικρών ατυχημάτων) _____ φορές

13- Κατά τα τελευταία τρία χρόνια, πόσες φορές είχατε δεχθεί τις ακόλουθες κυκλοφοριακές ποινές; Στάθμευσης Προσπέρασης Παραβίασης Ταχύτητας Άλλο (παρακαλούμε σημειώστε):

Έχοντας υπόψη την **σχολή οδήγησης** για την οποία δουλεύετε, παρακαλώ σημειώστε πόσο πολύ συμφωνείτε /διαφωνείτε με τις παρακάτω ερωτήσεις χρησιμοποιώντας την ακόλουθη κλίμακα:

1=Διαφωνώ Απολύτως, **2=**Διαφωνώ, **3=**Εν μέρη Διαφωνώ,
4=Εν μέρη Συμφωνώ, **5=**Συμφωνώ, **6=**Συμφωνώ Απολύτως

Παρακαλώ διαβάστε κάθε ερώτηση σαν να ήταν η συνέχεια της πρότασης **“Στη σχολή οδήγησης για την οποία εργάζομαι ...”** η οποία βρίσκεται στην κορυφή κάθε σελίδας.

| Στη σχολή οδήγησης για την οποία εργάζομαι ... | Διαφωνώ Απολύτως | Διαφωνώ | Εν μέρη Διαφωνώ | Εν μέρη Συμφωνώ | Συμφωνώ | Συμφωνώ |
|---|------------------|---------|-----------------|-----------------|---------|---------|
| <i>*Σε περιπτώσεις ατομικής σχολής οδήγησης (με έναν δάσκαλο οδήγησης) ο όρος «διοίκηση» αντικαθίσταται με τον όρο «σωματείο δασκάλων οδήγησης» εννοώντας το συλλογικό όργανο εκπροσώπησης των δασκάλων οδήγησης σε επίπεδο νομού ή ευρύτερα.</i> | | | | | | |
| 1. Οι δάσκαλοι οδήγησης διδάσκουν στους υποψήφιους οδηγούς όλους τους τύπους ασφαλούς οδήγησης που σχετίζονται με τη γνώση και τις δεξιότητες ακόμα και όταν αυτή η πληροφορία δεν περιλαμβάνεται μέσα στο πρόγραμμα εκπαίδευσης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2. Η διοίκηση κατά διαστήματα αξιολογεί τους δασκάλους οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3. Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες και τις προτάσεις του δασκάλου οδήγησης στο πλαίσιο της βελτίωσης των μεθόδων εκπαίδευσης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 4. Υπάρχουν δάσκαλοι οδήγησης οι οποίοι εκπαιδεύουν χωρίς να έχουν δίπλωμα εκπαίδευσης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 5. Η σπουδαιότητα του σεβασμού κατά την οδήγηση υπογραμμίζεται στους υποψήφιους οδηγούς | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 6. Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται πάνω στις νόμιμες ενέργειές τους σε περίπτωση ατυχήματος | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7. Το πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση που εφαρμόζεται είναι αρκετό για να διδάξει τους υποψηφίους οδηγούς να οδηγούν με ασφάλεια | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 8. Η διοίκηση ζητάει από όλους τους δασκάλους οδήγησης να αλληλεπιδρούν με άλλους δασκάλους για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 9. Η διοίκηση ζητάει από τους δασκάλους οδήγησης να λαμβάνουν υπόψη την διάθεση των υποψηφίων οδηγών, την προσωπικότητα τους και το μαθησιακό τους στυλ κατά την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10. Οι δάσκαλοι οδήγησης προσφέρουν στους υποψήφιους οδηγούς επαρκή θεωρητική γνώση κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11. Το ιστορικό οδήγησης των δασκάλων οδήγησης (π.χ. ο αριθμός των κυρώσεων, η εμπλοκή σε ατύχημα, η οδηγική εμπειρία) λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία της πρόσληψης και της επιλογής | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12. Οι δάσκαλοι οδήγησης λαμβάνουν ξεχωριστή εκπαίδευση, πριν ξεκινήσουν να εκπαιδεύουν πρακτικά τους υποψήφιους οδηγούς | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13. Ένα ειδικό πρόγραμμα πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση προσφέρεται σε ομάδες υποψήφιων οδηγών με ειδικές ανάγκες (π.χ. ανάπηρους οδηγούς) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14. Όταν ο υποψήφιος οδηγός αναφέρει στον δάσκαλο οδήγησης ότι γνωρίζει οδήγηση, τότε δεν τον συμπεριλαμβάνει στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15. Η διοίκηση δίνει κατευθυντήριες οδηγίες στους δασκάλους οδήγησης σχετικά με τον τρόπο επικοινωνίας με τους υποψήφιους οδηγούς κατά τη διάρκεια των μαθημάτων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16. Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών σε ορισμένους βασικούς και απαραίτητους για την κυκλοφορία τομείς είναι αρκετά (π.χ., πώς να ξεκινάς και να οδηγάς το όχημα) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17. Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν σύμφωνα με τους κανόνες ως προς τα κύρια κυκλοφοριακά προβλήματα (π.χ., υπερβολική ταχύτητα, προσκόλληση στο προπορευόμενο όχημα, λαθεμένη προσπέραση, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18. Τεχνικές βελτιώσεις, μέθοδοι και κανόνες σχετικοί με την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση προωθούνται στους δασκάλους οδήγησης (π.χ. από τη διοίκηση) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 19. Ανεξάρτητα από τη σοβαρότητα με την οποία οι υποψήφιοι οδηγοί αντιμετωπίζουν την πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, όλοι οι δάσκαλοι οδήγησης εκπαιδεύουν τον κάθε υποψήφιο με τον ίδιο βαθμό σοβαρότητα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 20. Οι δάσκαλοι οδήγησης παρέχουν στους υποψήφιους οδηγούς λεπτομερείς πρακτικές πληροφορίες (π.χ. πώς να ελέγχουν τα λάδια του αυτοκινήτου, να αλλάζουν/προσθέτουν νερό) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 21. Οι χώροι της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση έχουν επιλεγθεί έτσι ώστε να αντιπροσωπεύουν μία μεγάλη ποικιλία κυκλοφοριακών καταστάσεων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 22. Εκτός από το ουσιαστικό τους έργο στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση, οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν επιπλέον και κάποιες άλλες εργασίες (π.χ. γραφειοκρατικές εργασίες) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 23. Η πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση επιδιώκει να φτάνουν οι υποψήφιοι οδηγοί στον προορισμό τους στην ώρα τους, χρησιμοποιώντας την πιο κατάλληλη διαδρομή | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 24. Οι υποψήφιοι οδηγοί είναι ενημερωμένοι σχετικά με το πώς να συμπεριφέρονται κάτω από ανεπιθύμητες συνθήκες σε κυκλοφοριακά περιβάλλοντα (π.χ. θυμό, επιθετικότητα, κυκλοφοριακή παρενόχληση) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 25. Η διοίκηση επιλέγει δασκάλους οδήγησης λαμβάνοντας υπόψη το εκπαιδευτικό τους επίπεδο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 26. Η διοίκηση απολύει τους ανεπαρκείς δασκάλους οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 27. Οι υποψήφιοι οδηγοί λαμβάνουν διαφορετική πρακτική εκπαίδευση για τις διαφορετικές κατηγορίες του διπλώματος οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 28. Ένας δάσκαλος οδήγησης που θα έπρεπε να απολυθεί για εργασιακούς λόγους, δεν απολύεται γιατί εργάζεται με χαμηλές αποδοχές | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 29. Οι έμπειροι δάσκαλοι οδήγησης βοηθούν και καθοδηγούν τους νέο-προσληφθέντες δασκάλους οδήγησης όταν τους το ζητούν | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 30. Η διοίκηση υποστηρίζει τους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να έχουν επαγγελματικά/εργασιακά οφέλη | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 31. Η διοίκηση πληροφορεί τακτικά τους δασκάλους οδήγησης για τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις των οχημάτων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 32. Η διοίκηση προσφέρει πληροφορίες και βοήθεια στους δασκάλους οδήγησης προκειμένου να βελτιωθούν ως προς την άσκηση του επαγγέλματός τους | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 33. Ακόμη και αν τα μαθήματα οδήγησης που προβλέπονται από το πρόγραμμα εκπαίδευσης έχουν ολοκληρωθεί, οι υποψήφιοι οδηγοί οι οποίοι φαίνονται ανεπαρκείς καλούνται για πρόσθετα μαθήματα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 34. Μια πολιτική ικανοποιητικών αποδοχών εφαρμόζεται για να διατηρηθεί υψηλή η ποιότητα των δασκάλων οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 35. Η διοίκηση βοηθάει τους υποψήφιους οδηγούς σε προβλήματα σχετικά με την οδήγηση ακόμα και μετά τη λήψη του διπλώματος οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 36. Η διοίκηση οργανώνει συναντήσεις όπου οι δάσκαλοι οδήγησης έχουν τη δυνατότητα να μοιραστούν προβλήματα σχετικά με την εργασία τους και να γνωρίσουν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία τους μέσα από την ανατροφοδότηση από άλλους δασκάλους οδήγησης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 37. Η πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση δεν είναι αρκετή για να οδηγούν οι υποψήφιοι οδηγοί στην κυκλοφοριακή ροή | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 38. Τα μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης πραγματοποιούνται σε ταχεία κυκλοφορία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 39. Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται να οδηγούν κάτω από διακινδυνευμένες στιγμές, καταστάσεις και καιρικές συνθήκες | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 40. Η διοίκηση παρέχει κάποιου είδους ανατροφοδότηση και καθοδήγηση στους δασκάλους οδήγησης για μία καλύτερη πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 41. Η διοίκηση λαμβάνει υπόψη τα αιτήματα και τις πρωτοβουλίες των υποψήφιων οδηγών για τον προσδιορισμό των ωρών που αφιερώνονται στην πρακτική εκπαίδευση στην οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 42. Δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη εφαρμογή της πρακτικής εκπαίδευσης στην οδήγηση: το σχέδιο μαθημάτων εφαρμόζεται λαμβάνοντας υπόψη τη γνώση, τις ικανότητες και τα προσόντα των υποψήφιων οδηγών | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 43. Τα οικονομικά ζητήματα είναι τα πιο σημαντικά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 44. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες εφαρμογές σχετικά με το πώς να «αρχίσεις» και πώς να «τελειώσεις» το μάθημα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 45. Η παιδαγωγική γνώση των δασκάλων οδήγησης ενημερώνεται τακτικά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 46. Ο πρώτιστος σκοπός στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης είναι να καταστήσει τον υποψήφιο οδηγό έτοιμο να οδηγήσει σε ένα πραγματικό κυκλοφοριακό περιβάλλον σαν ασφαλής οδηγός | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 47. Οι υποψήφιοι οδηγοί εκπαιδεύονται στην πρακτική εκπαίδευση οδήγησης με τη βοήθεια εξομοιωτή | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 48. Οι υποψήφιοι οδηγοί δέχονται μια εκπαίδευση που βοηθά στην αντικειμενική | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| συνειδητοποίηση των γνώσεων, των προσόντων και των ικανοτήτων τους | | | | | | |
| 49. Η εκπαίδευση βασίζεται στην ιδέα ότι η ολοκληρωμένη μάθηση κατορθώνεται μέσα από μακροχρόνια και συνεχιζόμενη εκπαίδευση και όχι μέσα από την εκπαίδευση στις βασικές αρχές της οδήγησης για μία μόνο φορά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | |
|---|----------------|--|----------------|----------------------------|
| Παρακαλούμε απαντήστε στις παρακάτω ανοιχτές ερωτήσεις λαμβάνοντας υπόψη τη δουλειά σας | | | | |
| 1. Ποια είναι τα βασικά προβλήματα στο επάγγελμά σας ως δάσκαλος οδήγησης; | | | | |
| | | | | |
| 2. Πώς νομίζετε μπορούν τα παραπάνω ζητήματα να βελτιωθούν; Τι θα έλυνε τα προβλήματα αυτά; | | | | |
| | | | | |
| 3. Ποιες είναι τα καλά/θετικά σημεία του επαγγέλματός σας; | | | | |
| | | | | |
| 4. Πιστεύετε ότι οι δάσκαλοι οδήγησης θα ωφελούνταν από περαιτέρω εκπαίδευση; AN NAI τι τύπου υποστήριξη ή εκπαίδευση θα ήταν καλύτερη (π.χ. πακέτα ενημερωτικού υλικού, εκπαιδευτικό υλικό και παρουσιάσεις, ιστοσελίδα, εκπαιδευτικά σεμινάρια); Παρακαλούμε αναφέρετε ΟΛΕΣ τις εκπαιδευτικές μεθόδους που θεωρείτε ότι θα ήταν ωφέλιμες. | | | | |
| | | | | |
| Παρακαλούμε επισημάνετε πόσο ικανοποιημένος είστε ως προς τις οικονομικές πτυχές της εργασίας σας | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Εντελώς Δυσανεστημένος | Δυσανεστημένος | Ούτε Ικανοποιημένος Ούτε Δυσανεστημένος | Ικανοποιημένος | Απολύτως Ικανοποιημένος |
| Παρακαλούμε επισημάνετε πόσο ικανοποιημένος είστε ως προς την μη-υλική πλευρά της εργασίας σας | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Εντελώς Δυσανεστημένος | Δυσανεστημένος | Ούτε Ικανοποιημένος Ούτε Δυσανεστημένος | Ικανοποιημένος | Απολύτως Ικανοποιημένος |

**Παρακαλούμε κυκλώστε την εναλλακτική απάντηση που περιγράφει την περίπτωση σας καλύτερα:
Απαντήστε την κάθε ερώτηση όσο καλύτερα και πιο ειλικρινά μπορείτε.**

1. Μπορείτε να επηρεάσετε ζητήματα σχετικά με τον εαυτό σας και τη δουλειά σας στο χώρο εργασίας σας;

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

| | | | | |
|-----------|------|-----------------|-----------|---------|
| Πάρα πολύ | Πολύ | Σε κάποιο βαθμό | Πολύ λίγο | Καθόλου |
|-----------|------|-----------------|-----------|---------|

2. Έχετε κάποιο μέλος στην οικογένεια, κάποιον φίλο ή συνάδελφο με τον οποίο μπορείτε να συζητήσετε ανοιχτά για τα προσωπικά σας ζητήματα και προβλήματα;

| | | |
|-----|-----|----------|
| 1 | 2 | 3 |
| Όχι | Ναι | Δεν ξέρω |

3. Έχετε κάποια υποστήριξη και βοήθεια από τους ανωτέρους σας (=αφεντικό) εάν την χρειαστείτε;

| | | | | |
|-----------|--------|-----------------|------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Πάρα πολύ | Αρκετά | Σε κάποιο βαθμό | Λίγο | Πολύ λίγο |

4. Πώς είναι οι σχέσεις μεταξύ των εργαζόμενων στον χώρο εργασίας σας;

| | | | | | |
|----------------------|------------|--------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Δεν έχω εργαζόμενους | Πολύ καλές | Αρκετά καλές | Όχι καλές ούτε κακές | Λίγο προβληματικές | Κακές (ένταση, πικρές κ.α.) |

5. Μπορείτε να χρησιμοποιήσετε τα προσόντα σας και τις γνώσεις σας στη δουλειά σας;

| | | | | |
|-----------|--------|-----------------|------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Πάρα πολύ | Αρκετά | Σε κάποιο βαθμό | Λίγο | Πολύ λίγο |

6. Χρειάζεται να βιάζεστε για να τελειώσετε τη δουλειά σας στην ώρα σας;

| | | | | |
|------|---------------|---------------|--------------|----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Ποτέ | Σχεδόν σπάνια | Μερικές φορές | Σχεδόν συχνά | Συνέχεια |

7. Υπάρχουν καταστάσεις στη δουλειά σας, τις οποίες θεωρείτε πολύ δύσκολες για εσάς;

| | | | | |
|------|---------------|---------------|--------------|----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Ποτέ | Σχεδόν σπάνια | Μερικές φορές | Σχεδόν συχνά | Συνέχεια |

8. Είναι η δουλειά σας πνευματικά κουραστική;

| | | | | |
|---------|--------------|------------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Καθόλου | Λίγο ελαφριά | Κάπως κουραστική | Λίγο κουραστική | Πολύ κουραστική |

9. Είναι η δουλειά σας σωματικά κουραστική;

| | | | | |
|---------|--------------|------------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Καθόλου | Λίγο ελαφριά | Κάπως κουραστική | Λίγο κουραστική | Πολύ κουραστική |

10. Το στρες είναι μία κατάσταση, όπου ένα άτομο αισθάνεται ένταση, κούραση, νευρικότητα ή ανησυχία ή έχει δυσκολίες στον ύπνο επειδή το απασχολούν ζητήματα σχετικά με τη δουλειά του. Αισθάνεσαι ότι έχεις αυτό το είδος του στρες αυτή τη στιγμή;

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

| | | | | |
|---------|------|-------|--------|-----------|
| Καθόλου | Λίγο | Κάπως | Αρκετά | Πάρα πολύ |
|---------|------|-------|--------|-----------|

11. Πώς είναι γενικά η υγεία σας συγκρινόμενη με άλλους ανθρώπους της δικής σας ηλικίας και φύλου;

| | | | | |
|-----------|-------------|--------|-----------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Πολύ καλή | Αρκετά καλή | Μέτρια | Λίγο κακή | Πολύ κακή |

12. Πόσο ικανοποιημένος/η είσαι εσύ με την τωρινή εργασία σου;

| | | | | |
|---------------------|---------------------|--|---------------------|---------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Πολύ ικανοποιημένος | Λίγο ικανοποιημένος | Όχι ικανοποιημένος αλλά όχι και δυσαρεστημένος | Λίγο δυσαρεστημένος | Πολύ δυσαρεστημένος |

13. Πόσο ικανοποιημένος είσαι εσύ με την ζωή σου σήμερα;

| | | | | |
|---------------------|---------------------|--|---------------------|---------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Πολύ ικανοποιημένος | Λίγο ικανοποιημένος | Όχι ικανοποιημένος αλλά όχι και δυσαρεστημένος | Λίγο δυσαρεστημένος | Πολύ δυσαρεστημένος |

14. Θα ήθελες να συζητήσεις για τα προσωπικά σου προβλήματα με έναν επαγγελματία ψυχικής υγείας εάν είχες αυτήν τη δυνατότητα;

| | | | |
|---------------------|---------|------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Όχι, δε θα το ήθελα | Πιθανόν | Όπωςδήποτε | Δε γνωρίζω |

15. Πόσο θα βελτίωνε τη δουλειά σας η ανανέωση των μηχανημάτων και των εργαλείων της δουλειάς;

| | | | | | |
|-----------|--------|------|---------|-------------------|----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Πάρα πολύ | Αρκετά | Λίγο | Καθόλου | Θα ήταν επιβλαβές | Έχει ήδη γίνει |

16. Πόσο θα βελτίωνε τη δουλειά σας η αναδιοργάνωσή της;

| | | | | | |
|-----------|--------|------|---------|-------------------|----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Πάρα πολύ | Αρκετά | Λίγο | Καθόλου | Θα ήταν επιβλαβές | Έχει ήδη γίνει |

17. Πόσο θα βελτίωνε τη δουλειά σας η ανάπτυξη ομαδικής εργασίας και συνεργασίας ανάμεσα στους εργαζόμενους;

| | | | | | |
|-----------|--------|------|---------|-------------------|----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Πάρα πολύ | Αρκετά | Λίγο | Καθόλου | Θα ήταν επιβλαβές | Έχει ήδη γίνει |

Παρακαλούμε κυκλώστε τον αριθμό που περιγράφει καλύτερα τις συνθήκες εργασίας σας. Περιγράψτε την τρέχουσα εργασιακή σας κατάσταση. Παρακαλούμε απαντήστε σε κάθε ερώτηση όσο καλύτερα και ειλικρινά μπορείτε.

| | Διαφωνώ Απόλυτα | Διαφωνώ | Εν μέρη διαφωνώ | Εν μέρη συμφωνώ | Συμφωνώ | Συμφωνώ Απόλυτα |
|--|-----------------|---------|-----------------|-----------------|---------|-----------------|
| 1. Αισθάνομαι ότι πνίγομαι στη δουλειά. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2. Συχνά νιώθω τον εαυτό μου απρόθυμο στη δουλειά και σκέφτομαι συχνά να παραιτηθώ. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3. Έχω συχνά αισθήματα ανεπάρκειας. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 4. Κοιμάμαι συχνά άσχημα εξ' αιτίας ανησυχίας που σχετίζεται με τη δουλειά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 5. Συχνά εξαγριώνομαι με τους πελάτες μου ή με άλλους ανθρώπους που σχετίζονται με τη δουλειά μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 6. Συχνά αμφισβητώ την αξία της δουλειάς μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7. Η πίεση της δουλειάς έχει δημιουργήσει προβλήματα στις στενές σχέσεις μου (π.χ. με τη/το σύζυγο, οικογένεια ή φίλους) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 8. Αισθάνομαι ότι έχω να δώσω όλο και λιγότερα στη δουλειά μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 9. Αισθάνομαι ότι δεν μπορώ να βοηθήσω τους άλλους τόσο πολύ όσο θα επιθυμούσα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10. Σκέφτομαι ζητήματα που αφορούν τη δουλειά μου στον ελεύθερο χρόνο μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11. Συνειδητοποιώ ότι δυσκολεύομαι να βάλω την ψυχή μου μέσα στα προβλήματα ή στις ανάγκες των πελατών μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12. Όταν ξεκίνησα να εργάζομαι, περίμενα περισσότερα επιτεύγματα από τη δουλειά μου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13. Αισθάνομαι όλη την ώρα άσχημα επειδή αναγκάζομαι να παραμελώ την οικογένεια και τους ανθρώπους που βρίσκονται δίπλα μου. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14. Αισθάνομαι ότι χάνω το ενδιαφέρον μου με τους πελάτες | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15. Για να είμαι ειλικρινής, αισθάνομαι ότι παλαιότερα εκτιμούσα τη δουλειά μου περισσότερο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

Υπάρχουν πολλές διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς, ειδικά σε διαφορετικά συστατικά της οδήγησης. Όλοι έχουμε δυνατά και αδύναμα στοιχεία. Παρακαλούμε επισημάνετε τα δυνατά και αδύναμα σημεία σας μαρκάροντας τη σωστή εναλλακτική επιλογή. Οι εναλλακτικές επιλογές απάντησης είναι:

1= Απόλυτα Αδύναμος/η, 2 = Αδύναμος/η, 3= Ούτε αδύναμος/η ούτε δυνατός/ή, 4= Δυνατός/ή, 5= Απόλυτα δυνατός/ή

| | Απόλυτα αδύναμος | Αδύναμος | Ούτε αδύναμος/ ούτε δυνατός | Δυνατός | Απόλυτα δυνατός |
|---|------------------|----------|-----------------------------|---------|-----------------|
| 1. Άνετη οδήγηση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. Αντίληψη των κινδύνων στην κυκλοφορία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. Οδήγηση πίσω από ένα αργό αυτοκίνητο χωρίς να χάσετε την υπομονή σας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. Διαχείριση του αυτοκινήτου σε οδόστρωμα που γλιστράει | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5. Πρόβλεψη κυκλοφοριακής κατάστασης εκ των προτέρων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6. Γνώση του τρόπου δράσης σε ιδιαίτερες κυκλοφοριακές καταστάσεις | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 7. Άνετη αλλαγή λωρίδας σε έντονη κυκλοφορία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 8. Λήψη σταθερών αποφάσεων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 9. Διατήρηση ηρεμίας σε εκνευριστικές καταστάσεις | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 10. Διατήρηση ελέγχου του οχήματος | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11. Διατήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12. Προσαρμογή της ταχύτητας σας στις εκάστοτε συνθήκες | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13. Απότομο ξεκίνημα σε απότομη κατηφόρα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 14. Προσπέραση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15. “Εγκατάλειψη” νόμιμων δικαιωμάτων όταν χρειάζεται | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 16. Συμμόρφωση με τα όρια της ταχύτητας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17. Αποφυγή περιττών κινδύνων | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18. Χειρισμός των λαθών άλλων οδηγών με ηρεμία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 19. Υπακοή στα φανάρια κυκλοφορίας με προσοχή | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 20. Οπισθοκίνητη στάθμευση σε στενό άνοιγμα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Για κάθε ερώτηση καλείστε να επισημάνετε **ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ** έχουν συμβεί σε σας τα παρακάτω, στην περίπτωση που σας έχουν συμβεί. Στηριχτείτε σε αυτά που θυμάστε για την οδήγησή σας **κατά το τελευταίο έτος**. Παρακαλούμε επισημάνετε την απάντησή σας μαρκάροντας τη σωστή εναλλακτική επιλογή. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές επιλογές απάντησης είναι:

1= Ποτέ 2= Σχεδόν ποτέ 3= Περιστασιακά 4= Σχεδόν συχνά 5= Συχνά 6= Σχεδόν όλη την ώρα

| | Ποτέ | Σχεδόν ποτέ | Περισσότερα | Σχεδόν συχνά | Συχνά | Σχεδόν όλη την ώρα |
|--|------|-------------|-------------|--------------|-------|--------------------|
| 1. Να χτυπήσετε κάτι που δεν είχατε δει προηγουμένως ενώ κάνετε όπισθεν | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2. Ενώ σχεδιάζετε να οδηγήσετε προς μια κατεύθυνση Α, «ανακαλύψετε» ότι βρίσκεστε στο δρόμο προς μία κατεύθυνση Β, ίσως επειδή η τελευταία είναι η πιο συνηθισμένη για εσάς διαδρομή | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3. Να οδηγείτε ενώ υποψιάζεστε ότι ίσως έχετε ξεπεράσει το νόμιμο όριο κατανάλωσης οινοπνεύματος | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 4. Να περνάτε στην αντίθετη λωρίδα ενώ πλησιάζετε μία κυκλική διασταύρωση ή μία διακλάδωση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 5. Να ακολουθείτε την ουρά για να στρίψετε αριστερά σε έναν κύριο δρόμο, και εξαιτίας της υπερβολικής προσήλωσης στο κύριο ρεύμα κυκλοφορίας να κινδυνεύετε να χτυπήσετε το προπορευόμενο αυτοκίνητο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 6. Να αποτυγχάνετε να παρατηρήσετε ότι πλησιάζουν πεζοί ενώ στρίβετε από έναν κύριο σε έναν παράπλευρο δρόμο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7. Να παίζετε την κόρνα σας για να δείξετε την ενόχληση σας σε κάποιον άλλο χρήστη του οδικού δικτύου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 8. Να αποτυγχάνετε να ελέγξετε τον καθρέπτη σας πριν σταματήσετε ή αλλάξετε λωρίδα κ.α. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 9. Να φρενάρτε πολύ γρήγορα σε έναν ολισθηρό δρόμο, ή να στρίψετε το τιμόνι σε λάθος κατεύθυνση σε έναν δρόμο που γλιστράει | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10. Να βγαίνετε τόσο γρήγορα από μία διακλάδωση ώστε ο οδηγός που έχει προτεραιότητα να πρέπει να σταματήσει για να σας αφήσει να περάσετε | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11. Να αψηφάτε το όριο ταχύτητας σε έναν αστικό δρόμο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12. Να ανάβετε κάτι, όπως τους προβολείς, ενώ θέλατε να ανάψετε κάτι άλλο, όπως τους υαλοκαθαριστήρες | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13. Στρίβοντας αριστερά, να έχετε παραλίγο σύγκρουση με ποδηλάτη που έχει έρθει από την εσωτερική πλευρά σας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14. Να σας διαφεύγει να ανάψετε φλας και να αποφεύγετε οριακά τη σύγκρουση με τα οχήματα που έχουν προτεραιότητα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15. Να επιχειρείτε να ξεκινήσετε στα φανάρια με τρίτη ταχύτητα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| 16. Να επιχειρείτε να προσπεράσετε κάποιον που δεν είχατε παρατηρήσει ότι έχει ανάψει φλας για να στρίψει δεξιά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17. Να θυμώνετε με κάποιον άλλο οδηγό και να τον κυνηγάτε με την πρόθεση να του δείξετε ποιος είστε | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18. Να παραμένετε μέχρι το τελευταίο λεπτό σε μία λωρίδα ενός αυτοκινητόδρομου, η οποία γνωρίζετε ότι θα κλείσει, μέχρι να μετακινηθείτε βιαίως σε άλλη λωρίδα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 19. Να ξεχνάτε που έχετε αφήσει το αυτοκίνητο σας σε κάποιο χώρο στάθμευσης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 20. Να προσπερνάτε κάποιον αργό οδηγό από την εσωτερική πλευρά | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 21. Να κάνετε αγώνα ταχύτητας ξεκινώντας από τα φανάρια, με την πρόθεση να νικήσετε τον οδηγό που βρίσκεται δίπλα σας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 22. Να διαβάζετε λανθασμένα τις πινακίδες και να βγαίνετε από κυκλική διασταύρωση σε λάθος δρόμο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 23. Να οδηγείτε τόσο κοντά στο προπορευόμενο όχημα ώστε να είναι δύσκολο να σταματήσετε σε κατάσταση ανάγκης | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 24. Να περνάτε μία διακλάδωση γνωρίζοντας ότι τα φανάρια έχουν ήδη ανάψει «κόκκινο» | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 25. Να εκνευρίζετε με κάποιο συγκεκριμένο τύπο οδηγού και να δείχνετε την εχθρότητά σας με όποιο μέσο μπορείτε | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 26. Να αντιλαμβάνεστε ότι δε θυμάστε καθαρά τη διαδρομή που μόλις διανύσατε | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 27. Να υποεκτιμάτε την ταχύτητα ενός οχήματος που έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση τη στιγμή που κάνετε προσπέραση | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 28. Να αψηφάτε το όριο ταχύτητας σε έναν αυτοκινητόδρομο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 29. Να κάνετε ότι μπορείτε για να μην εμποδίζετε τους άλλους οδηγούς στην κυκλοφορία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 30. Να παραχωρείτε προτεραιότητα σε άλλους οδηγούς στην κυκλοφορία | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 31. Να χρησιμοποιείτε λιγότερο συχνά τους μακρινούς προβολείς για να βοηθήσετε τους οδηγούς που έρχονται από το αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 32. Να μην κορνάρετε για να αποφύγετε το θόρυβο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 33. Να χρησιμοποιείτε τα φλας για να βοηθήσετε τον οδηγό που βρίσκεται πίσω σας του οποίου η ορατότητα δεν είναι αρκετά καλή, να προσπεράσει | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 34. Να αποφεύγετε να χρησιμοποιήσετε την αριστερή λωρίδα για να διευκολύνετε την ταχύτητα της κυκλοφορίας σε έναν αυτοκινητόδρομο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 35. Να αποφεύγετε να οδηγείτε κοντά στο προπορευόμενο όχημα για να μην | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ενοχλήσετε το οδηγό | | | | | | |
| 36. Να ρυθμίζετε την ταχύτητα σας για να βοηθήσετε τον οδηγό που προσπαθεί να σας προσπεράσει | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 37. Να επιστρέψετε στη θέση σας εγκαταλείποντας την προσπέραση για να μην εμποδίσετε το αυτοκίνητο που έρχεται πίσω σας | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 38. Να ευχαριστείτε τον οδηγό που σας βοήθησε ή σας σεβάστηκε, κουνώντας του το χέρι σας, παίζοντας την κόρνα κ.α. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 39. Να αφήνετε τους πεζούς να περάσουν ακόμα και αν εσείς έχετε προτεραιότητα | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 40. Να παρκάρετε το αυτοκίνητο σας εμποδίζοντας την ελεύθερη κυκλοφορία άλλων χρηστών του οδικού δικτύου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 41. Να μην παίζετε την κόρνα σας προκειμένου να μην ενοχλήσετε τον οδηγό που περιμένει μπροστά σας ακόμα και όταν το φανάρι έχει ανάψει πράσινο | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 42. Να προσέχετε τις μικρές εστίες νερού έτσι ώστε να μην πετάξετε νερό πάνω στους πεζούς ή σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

Παράρτημα 2

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) καθορίζει τη συμπεριφορά όλων, όσοι χρησιμοποιούν οδούς και με αυτή την έννοια αποτελεί θεμελιώδες κείμενο διαμόρφωσης των συνθηκών κυκλοφορίας. Ένα τέτοιο κείμενο οφείλει να είναι εύληπτο και κατανοητό από όλους, ενώ παράλληλα θα πρέπει να είναι πλήρως προσαρμοσμένο στις σύγχρονες ανάγκες. Η τροποποίηση του Κ.Ο.Κ. που ολοκληρώθηκε με τις διατάξεις του ν. 3542/2007 (ΦΕΚ 50/Α'), ήταν αναγκαία ύστερα από οκτώ χρόνια εφαρμογής του ισχύοντος κώδικα. Στο διάστημα αυτό πολλές από τις συνθήκες κυκλοφορίας στις οδούς αλλά και οι καθημερινές ανάγκες έχουν μεταβληθεί. Βασικός στόχος των τροποποιήσεων είναι η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και λειτουργικότητα των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., ώστε αυτές να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες.

ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

(Νόμος 2696/23-3-1999 ΦΕΚ57Α)

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΛΟΤΗΣΗ - ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΑ - ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής του Κώδικα

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας εφαρμόζεται σε οδούς και σε χώρους, που χρησιμοποιούνται για δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΣΗΜΑΝΣΗ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ - ΣΗΜΑΤΟΛΟΤΗΣΗ

Άρθρο 3

Υποδείξεις και σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς υποχρεούνται να συμμορφώνονται αμέσως με τις πιο κάτω υποδείξεις και σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι όταν ρυθμίζουν την κυκλοφορία.

α) Βραχίονας υψωμένος κατακόρυφα σημαίνει : "Προσοχή, διακοπή πορείας" για όλους που χρησιμοποιούν την οδό, από όλες τις κατευθύνσεις πλην των οδηγών οι οποίοι δεν μπορούν να διακόψουν την πορεία του οχήματός τους αμέσως και ασφαλώς.

Αν το σήμα αυτό δίνεται σε οδικό κόμβο, δεν απαιτείται τα οχήματα που βρίσκονται στον κόμβο να διακόψουν την πορεία τους.

β) Βραχίονας ή βραχίονες τεντωμένοι οριζόντια σημαίνει: διακοπή πορείας για όλους που χρησιμοποιούν την οδό και πλησιάζουν από οποιαδήποτε κατεύθυνση, η οποία διέρχεται κάθετα προς την οριζόμενη με τον τεντωμένο βραχίονα ή βραχίονες κατεύθυνση.

Ο τροχονόμος που ρυθμίζει τη κυκλοφορία μπορεί, αφού δώσει το σήμα αυτό να κατεβάσει το βραχίονα ή τους βραχίονές του. Η στάση αυτή σημαίνει ομοίως "διακοπή πορείας" για αυτούς που κινούνται κατά μέτωπο και από πίσω από τον τροχονόμο.

γ) Κίνηση του χεριού προς κάποια κατεύθυνση σημαίνει: κίνηση των οχημάτων προς την υποδεικνυόμενη κατεύθυνση.

δ) Κινούμενο ερυθρό φως σημαίνει: "διακοπή πορείας" γι' αυτούς που χρησιμοποιούν την οδό προς τους οποίους κατευθύνεται το φως.

2. Οι τροχονόμοι, όταν οι ανάγκες της κυκλοφορίας απαιτούν αυτό, μπορούν να επιβάλλουν επιτάχυνση ή επιβράδυνση της κυκλοφορίας ως και διακοπή ή αλλαγή πορείας οχημάτων ή πεζών.

3. Οι υποδείξεις και τα σήματα που δίνονται από τους τροχονόμους που ρυθμίζουν την κυκλοφορία υπερισχύουν των φωτεινών σηματοδοτών ρύθμισης της κυκλοφορίας ή των πινακίδων σήμανσης στις οδούς ή των διαγραμμίσεων ή συμβόλων στις οδούς ως και των κανόνων κυκλοφορίας γενικά. Οι τροχονόμοι, όταν ρυθμίζουν την κυκλοφορία, πρέπει να διακρίνονται ευκρινώς από απόσταση τόσο κατά τη νύκτα όσο και κατά την ημέρα. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας από τροχονόμο, κατά τρόπο αντίθετο από τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών, γίνεται σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις λήψης ειδικών και έκτακτων μέτρων. Αν δεν είναι δυνατό, μετά προηγούμενη ειδοποίηση του τροχονόμου, να σβήσουν οι φωτεινοί σηματοδότες, η ως άνω ρύθμιση γίνεται με σήματα προς τους χρησιμοποιούντες την οδό και αφού βεβαιωθεί ο τροχονόμος ότι από την ενέργειά του αυτή δεν δημιουργείται κίνδυνος ατυχημάτων.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 4

Σήμανση οδών με πινακίδες

Ο οδηγός που δε συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με τις ρυθμιστικές πινακίδες, P-39, P-41, P-42 και P-43 ή το συνδυασμό αυτών με

πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών, των δε πινακίδων P-40, P-70, P-71 και P-72 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, της δε πινακίδας P-69 ή το συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών.

Η παράβαση βεβαιώνεται από το αστυνομικό όργανο, που επιλαμβάνεται αυτής, το οποίο και συντάσσει σχετική έκθεση. Ο παραβάτης καλείται, μέσα σε τρεις (3) ημέρες, εφόσον το επιθυμεί, να εμφανιστεί στην Αρχή στην οποία υπάγεται το αστυνομικό όργανο που βεβαίωσε την παράβαση και να υποβάλει τις αντιρρήσεις του. Σε περίπτωση που δεν εμφανιστεί ή εφόσον οι αντιρρήσεις κριθούν αβάσιμες, ο Διοικητής της πιο πάνω Αστυνομικής Αρχής επιβάλλει το διοικητικό πρόστιμο το οποίο και εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης ορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

Ο οδηγός που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με τις ρυθμιστικές πινακίδες P-1 και P-2 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, των πινακίδων P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-45, P-46 και P-64 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, ενώ ο οδηγός που δε συμμορφώνεται με τις λοιπές, πλην των P-1, P-2, P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-39, P-41, P-42, P-43, P-45, P-46, P-64, P-69, P-70, P-71 και P-72, ρυθμιστικές πινακίδες ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 5

Οριζόντια σήμανση οδών

1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή σύμβολα χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς, είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες, για να τονιστεί ή διευκρινιστεί η σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες,

υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

2. Τα κύρια είδη των σημάνσεων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις είναι:

α) Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις.

β) Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις και

γ) Οι ειδικές διαγραμμίσεις.

3. Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων.

β) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας.

Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παραπλεύρως λωρίδας κυκλοφορίας.

γ) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων και των μεταξύ των κενών πολύ μικρότερα της προηγούμενης υπό στοιχείο 3β διακεκομμένης γραμμής, η οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής.

δ) Η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων.

ε) Η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν τη πορεία τους λόγω της πινακίδας "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP)" (P-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σήματος τροχονόμου ή προ σιδηροδρομικής διάβασης (γραμμή διακοπής πορείας).

Η λέξη "STOP" μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος προ των πιο πάνω διαγραμμίσεων.

β) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1 "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ".

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνα σημειούμενα το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να

παραχωρήσει προτεραιότητα.

γ) Η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA).

δ) Η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλατιστών.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι:

α) Η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές.

β) Η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34.

γ) Συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος που σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34.

δ) Διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα.

ε) Πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση.

στ) Συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες σήμανσης ή αναγραφής λέξεων στο οδόστρωμα ως π.χ. λεωφορεία, ταξί, κ.λ.π., η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα οχήματα.

ζ) Βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επανάληψη των διδομένων από πινακίδες οδηγιών ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώνουν στάσεις λεωφορείων, ως και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Εάν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα, η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση.

η) Περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η

λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως αμέσου ανάγκης με την έννοια του άρθρου 44 παράγραφος 3.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του άρθρου αυτού κατά μήκος γραμμές, που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος (για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά), κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες κάθετους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα ως και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση οι οποίες μπορούν να είναι κυανές.

β) Τεθλασμένων γραμμών (ζιγκ-ζαγκ) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες.

γ) Της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη.

δ) Των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της παραγράφου 5ε του άρθρου αυτού, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζου χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλου από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο, οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 10 του παρόντος Κώδικα.

8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται :

α) Να διαβαίνουν την εκ μιας ή δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής.

β) Να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις.

γ) Σε μια συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής επιτρεπομένης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτήν η συνεχής γραμμή δεν εμποδίζει τον οδηγό, ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος.

δ) Να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιπαστί).

ε) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας.

στ) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας.

ζ) Να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλαισιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλαισιώνεται με διακεκομμένη

γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνο όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατό να κάμουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας.

η) Να σταθμεύουν στη πλευρά της οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ).

θ) Να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς, οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος, η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής.

ι) Να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις επί του οδοστρώματος, ως π.χ. ταξί κ.λ.π., εάν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής.

ια) Να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής, η οποία έχει τα βέλη αυτά.

ιβ) Να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος, η οποία έχει σημανθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση.

ιγ) Να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 8 περίπτωση α, β, γ και στ του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου αυτού με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 6

Φωτεινή σηματοδότηση για την κυκλοφορία οχημάτων

1. Οι οδηγοί των οδικών οχημάτων υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις πιο κάτω ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών ρύθμισης της κυκλοφορίας, εκτός αν η ρύθμιση αυτή γίνεται από τροχονόμο κατά διάφορο τρόπο.

α) Πράσινο σταθερό φως κυκλικής μορφής :

Ο οδηγός προχωρεί κατευθείαν μπροστά ή στρίβει προς τα δεξιά ή αριστερά, εκτός αν άλλο σήμα ή πινακίδα απαγορεύει την κατευθείαν κίνηση ή στροφή. Ο οδηγός υποχρεούται, και αν ακόμη ο φωτεινός σηματοδότης δείχνει πράσινο φως, κινούμενος κατευθείαν μπροστά, να παραχωρεί προτεραιότητα σε άλλο όχημα ή πεζό που κινείται ακόμη από προηγούμενη σηματοδότηση, στρίβοντας δε να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς, οι οποίοι κινούνται στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει.

β) Ερυθρό σταθερό φως κυκλικής μορφής:

Ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει προ της ειδικής γραμμής διακοπής αυτής, ή αν δεν υπάρχει τέτοια, σε αρκετή απόσταση από το σηματοδότη, ώστε η σηματοδότηση να είναι σ' αυτόν ευχερώς ορατή, να παραμένει δε σε στάση μέχρις ότου ανάψει το πράσινο φως. Επίσης υποχρεούται να μην εισέρχεται στον οδικό κόμβο ούτε να κινείται πάνω στις διαβάσεις πεζών, εάν ο σηματοδότης είναι

τοποθετημένος στο μέσο ή στην απέναντι πλευρά του κόμβου.

γ) Κίτρινο σταθερό φως κυκλικής μορφής :

Ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει, όπως και προ ερυθρού φωτός, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάμει αυτό ασφαλώς.

δ) Απλό ή διπλό κίτρινο φως κυκλικής μορφής, το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπων):

Ο οδηγός υποχρεούται να ανακόπτει ταχύτητα, να προχωρεί με ιδιαίτερη προσοχή και να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς και στα οχήματα.

ε) Απλό ερυθρό φως, το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπων), κυκλικής μορφής ή διπλό εναλλασσόμενο στον ίδιο ιστό, στο αυτό ύψος και προς την αυτήν κατεύθυνση:

Σημαίνει μεγάλο κίνδυνο και υποχρεώνει τον οδηγό σε ακινητοποίηση του οχήματος, όπως και προ ερυθρού σταθερού φωτός. Η σηματοδότηση αυτή χρησιμοποιείται μόνο σε ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, σε προσβάσεις σε κινητές γέφυρες ή αποβάθρες οχηματαγωγών, όταν πυροσβεστικά οχήματα εισέρχονται στην οδό ή πλησιάζουν αεροσκάφη, τα οποία θα διέλθουν σε χαμηλό ύψος πάνω από την οδό.

στ) Πράσινο φως με μορφή ενός ή περισσότερων βελών:

Ο οδηγός μπορεί να προχωρήσει μόνο προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη. Βέλος προς τα πάνω σημαίνει υποχρεωτική κίνηση κατευθείαν μπροστά.

ζ) Σηματοδότης τρίχρωμου συστήματος, ο οποίος περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα πρόσθετα πράσινα βέλη:

Ο οδηγός μπορεί να προχωρεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη, ανεξάρτητα από τη φάση που έχει ο σηματοδότης κατά τη στιγμή εκείνη, αφού προηγουμένως εισέλθει στη λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία προορίζεται για τα οχήματα τα κινούμενα προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη.

Οδηγός, ο οποίος βρίσκεται μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας η οποία προορίζεται για τα οχήματα που κινούνται προς την κατεύθυνση του βέλους, υποχρεούται να κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτήν, εκτός αν η διακοπή της πορείας του δεν εμποδίζει την κίνηση των οχημάτων που κινούνται πίσω του στην ίδια λωρίδα.

Στις πιο πάνω περιπτώσεις ο οδηγός επιτρέπεται να προχωρήσει προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος μόνο αν το επιτρέπουν οι συνθήκες κυκλοφορίας στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει και δεν εκτίθενται σε κίνδυνο οι πεζοί.

η) Ερυθρό φως με μορφή βέλους:

Ο οδηγός απαγορεύεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος και υποχρεούται να σταματήσει το όχημά του, όπως και προ ερυθρού φωτός κυκλικής μορφής.

θ) Κίτρινο φως με μορφή βέλους, το οποίο είναι σταθερό ή αναβοσβήνει:

Ο οδηγός έχει τις αυτές υποχρεώσεις όπως και προ κίτρινου φωτός κυκλικής μορφής.

ι) Ερυθρό φως με μορφή δύο ράβδων που τέμνονται σε σχήμα Χ, το οποίο είναι τοποθετημένο πάνω από λωρίδα κυκλοφορίας, σε οδόστρωμα με περισσότερες από δύο λωρίδες, οι οποίες χωρίζονται με κατά μήκος διαγραμμώσεις, απαγορεύει τη χρησιμοποίηση της λωρίδας αυτής, πράσινο δε φως, με

μορφή βέλους προς τα κάτω, παρέχει δικαίωμα κίνησης σε αυτήν.

2. Φωτεινοί σηματοδότες, οι οποίοι έχουν ένδειξη ποδήλατο, λεωφορείο ή άλλο όχημα στα φώτα ή σηματοδότες μικρότερου μεγέθους του κανονικού, με ορθογώνια

παραλληλόγραμμη πινακίδα που φέρει ένδειξη συγκεκριμένου οχήματος στον ιστό τους, ισχύουν μόνο για τους οδηγούς των αντίστοιχων οχημάτων.

3. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 περίπτωση β', ε', η' και ι' του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών. Ο παραβάτης των λοιπών διατάξεων του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 7

Φωτεινή σηματοδότηση για τους πεζούς

1. Οι πεζοί υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των ειδικών γι' αυτούς φωτεινών σηματοδοτών ως ακολούθως, εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμους κατά διάφορο τρόπο.

α) Πράσινο σταθερό φως με σύμβολο άτομο που βαδίζει: Οι πεζοί μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Ερυθρό σταθερό φως με σύμβολο άτομο σε στάση: Οι πεζοί δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο φως το οποίο αναβοσβήνει με σύμβολο άτομο που βαδίζει: Οι πεζοί μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

2. Αν ο πεζός καταληφθεί στη διάβαση από το ερυθρό φως με το σύμβολο ατόμου σε στάση, δικαιούται να συνεχίσει την πορεία του προς την απέναντι πλευρά της οδού.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 9

Σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς

1. Όταν εκτελούνται στις οδούς εργασίες, τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις όλες οι πινακίδες σήμανσης που απαιτούνται κατά περίπτωση (κινδύνου, ρυθμιστικές, πληροφοριακές), κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 10 του παρόντος Κώδικα.

2. Επιπλέον της κατά την προηγούμενη παράγραφο σήμανσης τα όρια των επί του οδοστρώματος εκτελούμενων εργασιών ή οι χώροι εναπόθεσης υλικών πρέπει να επισημαίνονται με την τοποθέτηση συνεχών ή διακεκομμένων εμποδίων, τα οποία να έχουν εναλλασσόμενες λωρίδες ερυθρού και λευκού χρώματος.

Κατά τη νύκτα δε, αν τα εμπόδια δεν είναι αντανακλαστικά, με φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, τα για το σκοπό αυτόν χρησιμοποιούμενα αντανακλαστικά στοιχεία και σταθερά φώτα πρέπει να είναι χρώματος ερυθρού, αν δε χρησιμοποιηθούν φώτα τα οποία αναβοσβήνουν πρέπει να έχουν χρώμα βαθύ κίτρινο.

Κατ' εξαίρεση των πιο πάνω οριζομένων:

α) Φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία ορατά μόνο από τη μία κατεύθυνση της κυκλοφορίας, τα οποία επισημαίνουν τα όρια οδικών εργασιών επί της απέναντι πλευράς της οδού, πρέπει να είναι λευκά.

β) Φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, τα οποία επισημαίνουν τα όρια οδικών εργασιών, οι οποίες διαχωρίζουν τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, πρέπει να είναι λευκά ή κίτρινα ανοικτού χρώματος.

3. Τα μέσα σήμανσης των προηγούμενων παραγράφων τοποθετούνται με μέριμνα και ευθύνη των εργοληπτών ή των εκτελούντων τις εργασίες, σε περίπτωση δε που οι εργασίες εκτελούνται απολογιστικά, από τον επιβλέποντα το έργο. Οι φορείς που κατασκευάζουν τα διάφορα έργα στις οδούς ή αναθέτουν την κατασκευή τους σε τρίτους υποχρεούνται να ελέγχουν την τοποθέτηση των μέσων σήμανσης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες και οι προδιαγραφές, τις οποίες πρέπει να πληρούν οι διάφορες σημάνσεις των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς.

5. Αυτός που παραλείπει την τοποθέτηση και συντήρηση των πιο πάνω μέσων σήμανσης, ως και αυτός που τα τοποθετεί πλημμελώς, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρις έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 10

Εγκατάσταση μέσων σήμανσης και σηματοδότησης

1. Όποιος έχει τις κατά τον παρόντα κώδικα αρμοδιότητες ή την εξουσία επί του πράγματος, επί του οποίου διεξάγεται δημόσια κυκλοφορία, υποχρεούται να λαμβάνει κάθε μέτρο, ώστε από την δημόσια κυκλοφορία να μη δημιουργείται κίνδυνος ή ζημία τρίτων προσώπων ή άλλων εννόμων αγαθών.

2. Η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών εκτελείται μόνο κατόπιν σχετικής μελέτης. Αρμόδιοι φορείς για την εκπόνηση ή έγκριση μελετών εφαρμογής που αφορούν την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών (πινακίδες και διαγραμμίσεις) και για την εγκατάσταση και συντήρηση της σήμανσης αυτής είναι είτε η Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, είτε οι υπηρεσίες της Περιφέρειας, είτε οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης που τις συντηρούν, κατά περίπτωση.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες των φορέων αυτών έχουν την υποχρέωση της υλοποίησης, σε εύλογο χρονικό διάστημα και των σχετικών αστυνομικών αποφάσεων.

Η Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ασκεί σε όλη τη Χώρα την εποπτεία και παρέχει τις οδηγίες για θέματα κυκλοφοριακής σήμανσης.

Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων διαπιστώσουν την ελλιπή ή εσφαλμένη σήμανση ή πλημμελή συντήρηση μέσων

σημάνσεως από τις προς τούτο αρμόδιες υπηρεσίες, δύναται να τις καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών εγκατάστασης νέας, απομάκρυνσης ή αντικατάστασης εσφαλμένης σήμανσης καθώς και συντήρησης μέσων σήμανσης, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων δύναται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάστασή των. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την εγκατάσταση, απομάκρυνση, αντικατάσταση και συντήρηση των μέσων σήμανσης. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τις ανωτέρω Υπηρεσίες και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη βάσει των σχετικών διατάξεων. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μπορεί να ακυρώνει αποφάσεις των αρμοδίων υπηρεσιών, που αναφέρονται σε θέματα οδικής σήμανσης και οι οποίες δεν είναι σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές και οδηγίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

3. Για την εγκατάσταση και λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι ρυθμίζουν την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών απαιτείται προηγούμενη εκπόνηση ή έγκριση της σχετικής μελέτης από την αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων ή από την αρμόδια διεύθυνση Ελέγχου και Συντήρησης Έργων της Περιφέρειας ή άλλη αρμόδια, κατά νόμο, υπηρεσία.

4. Επιτρέπεται ο διαχωρισμός των λωρίδων κυκλοφορίας με κατάλληλη διαμόρφωση και εγκατάσταση εξοπλισμού, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή από την αρμόδια διεύθυνση Ελέγχου και Συντήρησης Έργων της Περιφέρειας ή άλλη αρμόδια, κατά νόμο, υπηρεσία.

5. Για τη μελέτη, εγκατάσταση και συντήρηση των κάθε είδους σηματοδοτών, ηχητικών συσκευών ή κινητών φραγμάτων στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες του φορέα εκμετάλλευσης.

6. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές, οι όροι και ο τρόπος της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης των οδών, της σηματοδότησής τους, της σήμανσης και σηματοδότησης των εκτελουμένων έργων, της δημιουργίας ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος, της τοποθέτησης κινητών εμποδίων και κάθε άλλη συναφής λεπτομέρεια.

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μπορεί να τροποποιείται ή να συμπληρώνεται το σύστημα κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και το σύστημα σηματοδότησης που προβλέπονται από τον Κώδικα αυτόν.

8. Απαγορεύεται η τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης ή η χάραξη διαγραμμίσεων, καθώς και η εγκατάσταση σηματοδοτών, από άλλους εκτός από τις παραπάνω καθοριζόμενες αρμόδιες υπηρεσίες. Επίσης απαγορεύεται η καταστροφή, παραποίηση, μετάθεση, αλλοίωση και γενικά η με οποιονδήποτε τρόπο επένεργεια στις πινακίδες σήμανσης, στους σηματοδότες και το σύστημα στήριξής τους, στις διαγραμμίσεις πάνω στο οδόστρωμα, καθώς και στις συσκευές ρύθμισης ή μέτρησης

της κυκλοφορίας. Οι διατάξεις του άρθρου 47 του Κώδικα αυτού, για τον καταλογισμό της σχετικής δαπάνης σε βάρος των παραβατών, εφαρμόζονται ανάλογα στις παραπάνω περιπτώσεις.

9. Απαγορεύεται η εγκατάσταση οποιασδήποτε πινακίδας, αφίσας, διαγράμμισης ή συσκευής, η οποία μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση με πινακίδες σήμανσης ή με κυκλοφοριακή διαγράμμιση ή με άλλη συσκευή ρύθμισης της κυκλοφορίας ή να τις καταστήσει λιγότερο ορατές ή αποτελεσματικές ή να προκαλέσει θάμβωση στους χρήστες της οδού και γενικά να αποσπάσει την προσοχή τους κατά τρόπο που μπορεί να έχει δυσμενή επίδραση στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Οι πινακίδες, αφίσες, διαγραμμίσεις ή συσκευές, οι οποίες τοποθετούνται, κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου, αφαιρούνται ή εξαλείφονται κατά τη διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 18 του Ν. 2130/93.

Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων διαπιστώσουν την παράλειψη άσκησης των αρμοδιοτήτων της παρούσας παραγράφου, από τους προς τούτο υπόχρεους δήμους ή κοινότητες, δύνανται να τους καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών αφαίρεσης ή εξάλειψης των αντικειμένων που έχουν τοποθετηθεί παράνομα, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων δύνανται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάσταση του δήμου ή της κοινότητας. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την αφαίρεση ή εξάλειψη των πινακίδων, αφισών, διαγραμμίσεων ή συσκευών που έχουν τοποθετηθεί παράνομα. Η σχετική δαπάνη βαρύνει το δήμο ή την κοινότητα και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη βάσει των διατάξεων του δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Σε κάθε περίπτωση η υπηρεσία που προβαίνει στην αφαίρεση ή εξάλειψη των πινακίδων, αφισών, διαγραμμίσεων ή συσκευών που έχουν τοποθετηθεί παράνομα, καθώς και ο Δήμος ή η Κοινότητα, στον προϋπολογισμό των οποίων εγγράφεται υποχρεωτική δαπάνη για σχετικές ενέργειες που έγιναν καθ' υποκατάστασή τους, δύνανται να καταλογίζουν τη σχετική δαπάνη σε βάρος των παραβατών, η είσπραξη της οποίας γίνεται κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους, με την επιφύλαξη της εφαρμογής κάθε άλλης διάταξης που προβλέπει επιβολή βαρύτερης ποινής για τυχόν άλλα αδικήματα που συρρέουν.

Άρθρο 11

Επιγραφές - Διαφημίσεις

1. "Απαγορεύεται κάθε διαφήμιση που πραγματοποιείται με οποιονδήποτε τρόπο και μέσο, στα εκτός κατοικημένης περιοχής τμήματα των χαρακτηρισμένων εθνικών και επαρχιακών οδών και σε ζώνη μέχρις εκατόν πενήντα (150) μέτρων και από τις δύο πλευρές του άξονα των οδών αυτών και είναι ορατή από τους χρήστες των οδών.

Η παραπάνω ζώνη απαγόρευσης περιορίζεται στα σαράντα (40) μέτρα και από τις δύο πλευρές του άξονα των ανωτέρω τμημάτων εθνικών και επαρχιακών οδών, που

διέρχονται μέσα από κατοικημένη περιοχή, αν το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας στα τμήματα αυτά είναι ανώτερο των 70 Km/h.

Προκειμένου περί οδών που βρίσκονται εντός κατοικημένων περιοχών και το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας είναι 70 Km ή κατώτερο επιτρέπεται η διαφήμιση με την επιφύλαξη των κατωτέρω απαγορεύσεων, στο χώρο της οδού και μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή.

Στις οδούς των ανωτέρω κατηγοριών που θα χαρακτηρισθούν με αποφάσεις του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σαν πρωτεύον αστικό οδικό δίκτυο και ανήκει σε αυτό η αποκλειστική αρμοδιότητα για τη συντήρησή τους, δύναται να καθορίζονται οδοί, τμήματα οδών ή χώροι στους οποίους οι διαφημίσεις απαγορεύονται, είτε στο χώρο της οδού (οδόστρωμα, διαχωριστική νησίδα, νησίδα ασφαλείας, οδός παρόδιου εξυπηρέτησης, πεζοδρόμιο), είτε εντός των ρυμοτομικών γραμμών, ή δύναται να επιτρέπονται σε ειδικά πλαίσια, κατασκευασμένα και τοποθετημένα σύμφωνα με εγκεκριμένες προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

2. Απαγορεύεται γενικά η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων ή η εγκατάσταση οποιασδήποτε πινακίδας, αφίσας, διαγράμμισης ή συσκευής, σε θέση ή κατά τρόπο που μπορεί να έχει οποιοσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις στους χρήστες της οδού ή να επηρεάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο την κυκλοφορία. Ιδίως απαγορεύεται η τοποθέτηση ή εγκατάσταση των ανωτέρω σε τέτοιες θέσεις, ώστε να παρεμποδίζεται η θέα των πινακίδων κατακόρυφης σήμανσης ή φωτεινών σηματοδοτών ή να δημιουργείται σύγχυση με πινακίδες σήμανσης ή με κυκλοφοριακή διαγράμμιση ή με άλλη συσκευή ρύθμισης της κυκλοφορίας ή να τις καταστήσει λιγότερο ορατές ή αποτελεσματικές ή να προκαλέσει θάμβωση στους χρήστες της οδού και γενικά να αποσπάσουν την προσοχή τους κατά τρόπο που μπορεί να έχει δυσμενή επίδραση στην οδική ασφάλεια γενικά.

3. Σε οδούς, στις οποίες είναι εγκατεστημένοι φωτεινοί σηματοδότες ρύθμισης της κυκλοφορίας, απαγορεύεται η τοποθέτηση έγχρωμων φωτεινών διαφημίσεων ή πινακίδων ή αναγραφών με χρώματα που χρησιμοποιούνται στη φωτεινή σηματοδότηση, σε απόσταση εκατέρωθεν και ύψος μικρότερο των είκοσι (20) μέτρων από κάθε φανό σηματοδότησης.

4. Με παράλληλη τήρηση των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων, επιτρέπεται να τοποθετούνται ή να λειτουργούν επιγραφές, που αναφέρονται στην επωνυμία ή σε άλλο διακριτικό σημείο ή τίτλο επιχείρησης που λειτουργεί παρά την οδό.

Οι διαφημιστικές ως άνω πινακίδες και επιγραφές, όπου επιτρέπεται, πρέπει να τοποθετούνται παράλληλα προς τον άξονα της οδού, εκτός από τις διαφημίσεις και τις επιγραφές των εγκεκριμένων πλαισίων και των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν παρά την οδό, οι οποίες μπορούν να τοποθετούνται και κάθετα προς τον άξονα αυτής.

5. Η τοποθέτηση διαφημιστικών πλαισίων και διαφημίσεων στα στέγαστρα στάσεων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών επιτρέπεται μόνο στην πλευρά που βρίσκεται στο αντίθετο προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρο του στεγάστρου.

6. Απαγορεύεται επί οχημάτων οι φωτεινές ή φωτιζόμενες διαφημίσεις, οι διαφημίσεις για τις οποίες χρησιμοποιούνται αντανακλαστικά στοιχεία, καθώς και οι διαφημίσεις με εναλλασσόμενα μηνύματα.

7. Απαγορεύεται κάθε διαφήμιση εκτός των καθορισμένων πλαισίων ή οποιαδήποτε αναγραφή λέξεων, εικόνων ή συμβόλων σε στύλους ηλεκτροφωτισμού ή φωτεινών σηματοδοτών, σε διαχωριστικές νησίδες ή νησίδες ασφαλείας σε πεζοδρόμια, σε επιφάνειες τεχνικών έργων, οδοποιίας, είτε αυτή γίνεται απ' ευθείας στις επιφάνειες αυτές, είτε σε επιφάνειες μέσω εξαρτώμενων από τα τεχνικά έργα.

8. Διαφημίσεις, επιγραφές, πινακίδες, αφίσες, διαγραμμίσεις ή συσκευές που τοποθετούνται κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού, αφαιρούνται ή εξάλειφονται ή εφόσον είναι φωτεινές, τίθενται εκτός λειτουργίας, κατά τη διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 2130/93. Σε περίπτωση που τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων ή της Περιφέρειας διαπιστώσουν την παράλειψη τήρησης των υποχρεώσεων του προηγούμενου εδαφίου από τους προς τούτο υπόχρεους, δύνανται να τους καλούν προς εκτέλεση των αναγκαίων ενεργειών, τάσσοντάς τους σχετική προθεσμία ενέργειας. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τα αρμόδια όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων ή της Περιφέρειας δύνανται να προβούν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες καθ' υποκατάσταση των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης. Η υποκατάσταση αυτή περιλαμβάνει κάθε πρόσφορη ενέργεια για την αφαίρεση, εξάλειψη ή θέση εκτός λειτουργίας των διαφημίσεων και επιγραφών από οποιονδήποτε χώρο της οδού, ανεξάρτητα από τον Φορέα που την συντηρεί.

Η σχετική δαπάνη βαρύνει τους Οργανισμούς Αυτοδιοίκησης και εγγράφεται στον προϋπολογισμό τους ως υποχρεωτική δαπάνη βάσει των σχετικών διατάξεων του Κώδικα. Σε κάθε περίπτωση η υπηρεσία που προβαίνει στην αφαίρεση, εξάλειψη ή θέση εκτός λειτουργίας παράνομων επιγραφών ή διαφημίσεων, καθώς και οι Οργανισμοί Αυτοδιοίκησης στον προϋπολογισμό των οποίων εγγράφεται υποχρεωτική δαπάνη για σχετικές ενέργειες που έγιναν καθ' υποκατάστασή τους, δύνανται να καταλογίζει τη σχετική δαπάνη σε βάρος των διαφημιστών ή των διαφημιζομένων, η είσπραξη της οποίας γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. Οι ανωτέρω υπηρεσίες δεν φέρουν καμία ευθύνη για τυχόν ζημιές κατά την αποξήλωση, καθώς και για τη φύλαξη και την απόδοση των σχετικών υλικών στους διαφημιστές ή τους διαφημιζόμενους.

9. Αυτός που επικολλά ή αναρτά έντυπα ή διενεργεί γενικά διαφημιστικές πράξεις και παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, καθώς και ο διαφημιζόμενος ή ο διαφημιστής τιμωρείται με φυλάκιση έως ένα έτος και με χρηματική ποινή έως 600.000 δρχ. Η χρηματική ποινή μπορεί να αυξηθεί έως δύο εκατομμύρια δραχμές, αν χρησιμοποιούν ανεξίτηλες ουσίες. Οι πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, οι εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι Ανωνύμων Εταιρειών, οι διαχειριστές ΕΠΕ, καθώς και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση ή τη διαχείριση άλλων Νομικών Προσώπων του Δημοσίου ή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.), ή του ιδιωτικού τομέα που αναθέτουν διαφημιστικές πράξεις κατά παράβαση του άρθρου αυτού τιμωρούνται σαν αυτουργοί, ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου".

10. Οι ποινές της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλονται εφόσον δεν προβλέπονται ποινές, αυστηρότερες από άλλες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Άρθρο 12

Γενικές διατάξεις

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες. Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα παιδιά, στους υπερήλικες, στα άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους, τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών, στους παρόδιους ή στους κατοικούντες πλησίον αυτών.

2. Δεν επιτρέπεται η απόθεση η εγκατάλειψη ή η απόρριψη οιαδήποτε αντικειμένου ή ύλης στις οδούς, εφόσον παρακωλύει έστω και κατ' ελάχιστο την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων, ως και τη στάθμευση των οχημάτων.

Δεν επιτρέπεται επίσης να χύνονται στις οδούς ουσίες ή υλικά, τα οποία μπορούν να καταστήσουν την οδό ολισθηρή (π.χ. νερά, λάδια, ασβέστης κλπ.).

3. Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα οποιουδήποτε αντικειμένου, έστω και αν από αυτό δεν καθίσταται επικίνδυνη, ούτε παρακωλύεται η κυκλοφορία.

Δεν επιτρέπεται η απόρριψη από το όχημα κάθε αντικειμένου ή ουσίας που μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά ή να ρυπάνει το περιβάλλον.

4. Αν οι χρήστες των οδών δεν μπορούν να αποφύγουν τη δημιουργία εμποδίου ή κινδύνου υποχρεούνται να λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση ή αποτροπή αυτού, κι αν δεν μπορούν, οφείλουν να ειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού, για την ύπαρξη του εμποδίου ή του κινδύνου. Αυτοί που επιθυμούν για εύλογη αιτία, να καταλάβουν για λίγο μέρος του πεζοδρομίου ή του οδοστρώματος (μεταφορές, επιβίβαση, αποβίβαση κλπ.), οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

5. Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς, όσο και για τους επιβάτες των οχημάτων. Της υποχρέωσης αυτής εξαιρούνται οι οδηγοί επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, όταν οδηγούν αυτά εντός της περιμετρικής τους ζώνης, τα άτομα με παθήσεις για τα οποία δεν ενδείκνυται η χρήση της ζώνης, όταν τούτο αποδεικνύεται από πιστοποιητικό κρατικού νοσοκομείου, οι έγγειες γυναίκες, όταν είναι εφοδιασμένες με σχετικό ιατρικό πιστοποιητικό που αναγράφει και την ημερομηνία λήξης, τα άτομα που το ανάστημά τους είναι κάτω

από 1.50 μ., ως και οι οδηγοί οχημάτων που κάνουν συνεχείς στάσεις, όπως ταχυδρομικοί διανομείς κ.λ.π.

Για τη μεταφορά παιδιών ηλικίας μικρότερης των 12 ετών με αυτοκίνητο, είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας κ.λ.π.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές για τα ειδικά μέσα συγκράτησης. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

6. Οι οδηγοί και οι επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο, υποχρεούνται να φορούν προστατευτικό κράνος, του οποίου τα χαρακτηριστικά, οι προδιαγραφές ως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

7. Οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους πεζούς και στους άλλους οδηγούς. Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, περιλαμβανομένων και των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να συμπεριφέρονται με ευγένεια στους επιβάτες.

8. Απαγορεύεται η οδήγηση οδικών οχημάτων για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων.

9. Απαγορεύεται η, εκατέρωθεν του οδοστρώματος των αυτοκινητοδρόμων, στάθμευση οχημάτων και η εγκατάσταση υπαίθριων μικροκαταστημάτων ή κινητών και ακίνητων καντινών για την πώληση διαφόρων ειδών. Στο λοιπό οδικό δίκτυο είναι δυνατή η εγκατάσταση των ανωτέρω, μετά από άδεια των αρμοδίων για την συντήρηση του οδικού δικτύου αρχών, που χορηγείται μόνο μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών της Τροχαίας.

10. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Παιδείας και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε το μάθημα της Οδικής Κυκλοφορίας, να διδάσκεται στα σχολεία, σε όλες τις βαθμίδες.

11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 7 τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούντα την παράβαση, για 30 ημέρες.

Άρθρο 13

Οδηγοί

1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.
2. Ο οδηγός επιβάλλεται να έχει την, κατά τις σχετικές διατάξεις προβλεπόμενη άδεια οδήγησης και την αναγκαία σωματική και διανοητική ικανότητα και να βρίσκεται σε κατάλληλη κατάσταση για να οδηγεί, οφείλει δε κατά το χρόνο της οδήγησης να είναι σε θέση να ελέγχει το όχημά του ή τα ζώα του. Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται να έχει πλήρη ελευθερία των κινήσεών του, για να ενεργεί ελεύθερα τους αναγκαίους χειρισμούς. Ιδιαίτερα, απαγορεύεται να χρησιμοποιεί εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές καθώς και κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.
3. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος και μοτοποδηλάτου επιβάλλεται να έχει κατά τις σχετικές διατάξεις, αναγκαίες γνώσεις και επιδεξιότητα, για να οδηγεί. Τις αυτές αναγκαίες γνώσεις πρέπει να έχει και ο εκπαιδευόμενος οδηγός, όταν οδηγεί.
4. Ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος που μεταφέρει επικίνδυνες ύλες πάνω από ορισμένες ποσότητες επιβάλλεται να έχει υποστεί την κατά τις σχετικές διατάξεις αναγκαία επαγγελματική κατάρτιση, για να ενεργεί και να οδηγεί το όχημα, ώστε να μην κινδυνεύουν οι άνθρωποι, το περιβάλλον, τα ζώα και η προσωπική του ασφάλεια.
5. Οι οδηγοί λεωφορείων, επιβατηγών δημόσιας χρήσης και φορτηγών αυτοκινήτων απαγορεύεται να οδηγούν πέραν των χρονικών ορίων τα οποία καθορίζονται από τις κείμενες διατάξεις.

Οι οδηγοί των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, μετά ή άνευ μετρητού, ως και οι οδηγοί των μέσων μαζικής μεταφοράς περιλαμβανομένων των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να φροντίζουν για τη λήψη μέτρων παθητικής ασφάλειας των επιβατών και να οδηγούν με σύνεση ώστε να είναι απόλυτα ασφαλής η μεταφορά τους.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000).

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 5 τιμωρείται, για το πρώτο μεν εδάφιο με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, για το δεύτερο δε εδάφιο με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

7. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζεται σύστημα επιβολής διοικητικών ποινών (τρόπος επιβολής ποινής, ύψος ποινών, όργανα επιβολής ποινών, περιγραφή ποινών) στους παραβαίνοντες τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου αυτού.

8. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι νομάρχες, κατά περίπτωση, ή οι από αυτούς εξουσιοδοτούμενες αρχές, μπορούν να επιβάλλουν την επανεξέταση κατόχου άδειας ικανότητας οδηγού, αν ανακύψουν αμφιβολίες για την ικανότητά του

προς οδήγηση ή την ιατρική επανεξέτασή του, αν ανακλύσουν αμφιβολίες για τη σωματική ή πνευματική του κατάσταση.

Στις περιπτώσεις αυτές η άδεια ικανότητας οδήγησης του παραπεμπόμενου για επανεξέταση οδηγού αφαιρείται μετά την έκδοση της απόφασης για επανεξέταση και αποδίδεται μόνο αν αυτός κριθεί ικανός. Τα του τρόπου και της διαδικασίας επανεξέτασης των οδηγών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, προκειμένου δε για τα μοτοποδήλατα του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

Οι αιτούντες αναπηρική σύνταξη υποχρεούνται να καταθέτουν στις αρμόδιες Υπηρεσίες των οικείων ασφαλιστικών φορέων, μεταξύ των άλλων δικαιολογητικών, την κατεχόμενη από αυτούς άδεια οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας ή υπεύθυνη δήλωση του ν.1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης. Η άδεια οδήγησης αποστέλλεται στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που την εξέδωσε και επαναχορηγείται, μετά από θετική γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως ορίζεται στο π.δ. 155/1996 (ΦΕΚ 115 Α'). Η δευτεροβάθμια ιατρική Επιτροπή υποχρεούται να συνέλθει και να αποφανθεί το αργότερο εντός τριμήνου από τη λήψη της σχετικής άδειας.

Όλοι οι ήδη μέχρι σήμερα δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης από οποιονδήποτε ασφαλιστικό φορέα υποχρεούνται εντός ενός έτους από τη θέση σε ισχύ του παρόντος ή να προσκομίσουν στην αρμόδια υπηρεσία του ασφαλιστικού τους φορέα υπεύθυνη δήλωση του ν.1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης ή να καταθέσουν την κατεχόμενη από αυτούς άδεια, οπότε και ακολουθείται η διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου για τυχόν επαναχορήγησή της.

Σε περίπτωση μη υποβολής υπεύθυνης δήλωσης ή κατάθεσης της άδειας αναστέλλεται για όσο διάστημα καθυστερεί αυτή και η χορήγηση της αναπηρικής σύνταξης.

Το άρθρο 42 του ν.2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας»(ΦΕΚ.57^{Α'}) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 14

Ζώα, αναβάτες αλόγων και συνοδοί ζώων

1. Ζώα επιτρέπεται να οδηγούνται μόνο από ανθρώπους απόλυτα ικανούς γι' αυτό που είναι σε θέση να τα ελέγχουν πλήρως.

Ζώα που είναι πιθανό να θέσουν σε κίνδυνο τους χρήστες των οδών δεν επιτρέπεται να κινούνται σε οδούς, εκτός κι αν βρίσκονται κάτω από την επίβλεψη και έλεγχο κάποιου κατάλληλου οδηγού. Τα σκυλιά πρέπει, γενικά, να είναι δεμένα με ειδικό λουρί.

2. Ζώα επικίνδυνα, είτε σε αγέλες ή κοπάδια πρέπει επίσης να κινούνται κάτω από τον έλεγχο ενός ατόμου επικεφαλής. Μεγάλες αγέλες ή κοπάδια ζώων πρέπει να έχουν πολλούς οδηγούς.

3. Εφόσον μεγάλα ζώα ή αγέλες ή κοπάδια κινούνται κατά τη διάρκεια της νύκτας στις οδούς, οι οδηγοί τους υποχρεούνται να επισημαίνουν τα ζώα ως και την αρχή και το τέλος της αγέλης ή του κοπαδιού με ευδιάκριτα φώτα.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 15

Εκπομπές ρύπων, θόρυβοι κ.λ.π.

1. Απαγορεύεται η κυκλοφορία ως και η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος το οποίο:

α) εκπέμπει ουσίες ή προϊόντα βλαπτικά για την υγεία του ανθρώπου ή που ρυπαίνουν το περιβάλλον πέραν των επιτρεπόμενων ορίων.

β) προκαλεί γενικά από την κίνηση και λειτουργία του θόρυβο, πέραν των επιτρεπόμενων ορίων.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα επιτρεπόμενα όρια περιεκτικότητας σε βλαπτικές ουσίες για την υγεία του ανθρώπου και σε προϊόντα αερίων που ρυπαίνουν το περιβάλλον, που εκπέμπονται από τα οδικά οχήματα, καθώς επίσης και τα επιτρεπόμενα όρια των θορύβων που προκαλούνται από αυτά.

Όλα τα πιο πάνω όρια μπορούν να κλιμακώνονται ανάλογα με την ηλικία του κινητήρα και με άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος.

3. Αυτοί που παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρούνται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος από τον βεβαιούνται την παράβαση. Τα αφαιρούμενα στοιχεία κρατούνται στην αρμόδια Αρχή μέχρι να προσκομιστεί από τον παραβάτη σημείωμα της αρμόδιας Υπηρεσίας Συγκοινωνιών για την καταλληλότητα του οχήματος από πλευράς εκπομπής καυσαερίων ή θορύβων.

Σε όσες περιοχές έχει εφαρμοστεί ή θα εφαρμοστεί η κάρτα ελέγχου καυσαερίων, στους παραβάτες επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις καθιέρωσης του θεσμού αυτού.

4. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται να αποφεύγουν, κατά τις περιστάσεις, να παρενοχλούν τους άλλους χρήστες της οδού, τους παρόδιους και τους διαμένοντες επί της οδού, προκαλώντας, μεταξύ άλλων, θόρυβο, σκόνη, καπνό ή ρίψη υδάτων, όποτε αυτό είναι δυνατόν να αποφεύγεται.

Οι παραβάτες τιμωρούνται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 16

Θέση επί της οδού

1. Στο οδικό δίκτυο της Χώρας ισχύει η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας. Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1 και 17 παρ. 6 του παρόντος Κώδικα, να οδηγεί το όχημά του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και αν ακόμη ολόκληρο το οδόστρωμα είναι ελεύθερο.

Ο οδηγός, με εξαίρεση την περίπτωση απολύτου ανάγκης, υποχρεούται να κινείται αποκλειστικά στις καθορισμένες, για την κατηγορία του οχήματός του, ειδικές οδούς, οδοστρώματα και λωρίδες κυκλοφορίας όπου υφίστανται τέτοιες. Αν δεν έχει οριστεί λωρίδα κυκλοφορίας ή ειδική οδός γι' αυτούς, οι μεν οδηγοί φορτηγών, λεωφορείων και βραδυκίνητων και βραδυπορούντων γενικά οδικών οχημάτων υποχρεούνται, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 17 παρ. 6 του Κώδικα αυτού, να οδηγούν αυτά στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας στις οδούς οι οποίες έχουν δύο τουλάχιστον λωρίδες κατά κατεύθυνση, οι δε οδηγοί μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και μη μηχανοκίνητων οχημάτων καθώς και οι οδηγοί ζώων, υποχρεούνται να κινούνται κατά μήκος οιοδήποτε προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας βατού ερείσματος της οδού, εφόσον υπάρχει και δεν προκαλείται δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες αυτό, άλλως πλησίον του άκρου δεξιού του οδοστρώματος.

3. Τηρουμένων των διατάξεων της παρ.1,σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά κατεύθυνση με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται να οδηγούν αυτά μέσα στα όρια μιας λωρίδας και κατά το δυνατόν, στο μέσο αυτής.

4. Ο οδηγός δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε οδόστρωμα που προορίζεται για την αντίθετη προς την κατεύθυνσή του κυκλοφορία, καθώς και σε πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, νησίδες ασφαλείας και διαχωριστικές νησίδες ή ειδικά ερείσματα, τα οποία προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, εκτός από περιπτώσεις απολύτου ανάγκης ή όταν ειδικές ρυθμίσεις το επιτρέπουν.

5. Σε οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης, τα οποία έχουν τέσσερις ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να καταλαμβάνει τις λωρίδες κυκλοφορίας, που προορίζονται για την κίνηση προς την αντίθετη κατεύθυνση.

6. Σε οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης, τα οποία έχουν τρεις λωρίδες κυκλοφορίας, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να καταλαμβάνει την ακραία λωρίδα κυκλοφορίας της αντίθετης κατεύθυνσης.

7. Σε μονόδρομους (οδούς μοναδικής κατεύθυνσης), οι οποίοι έχουν ειδικά σημανθεί, ο οδηγός δεν επιτρέπεται να οδηγεί αντίθετα με την κατεύθυνση του μονόδρομου.

8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των μεν παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, των δε παραγράφων 4 έως και 7 με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 17

Προσπέρασμα - Κυκλοφορία σε στοίχους

1. Ο οδηγός επιτρέπεται να προσπεράσει προπορευόμενο όχημα μόνο εφόσον μπορεί να το κάνει χωρίς κίνδυνο ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και εφόσον προειδοποιήσει έγκαιρα γι' αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2 του παρόντος Κώδικα.

2. Το προσπέρασμα επιτρέπεται, κατά κανόνα, από τα αριστερά. Κατ' εξαίρεση, το προσπέρασμα επιτρέπεται από τα δεξιά αν ο προπορευόμενος οδηγός έχει δώσει σήμα ότι προτίθεται να στρίψει αριστερά και έχει μετακινήσει το όχημα ή τα ζώα του προς την πλευρά αυτήν.

3. Το προσπέρασμα απαγορεύεται γενικά στις εξής περιπτώσεις:

α) Όταν κάποιος από τους οδηγούς που ακολουθούν αυτόν που προτίθεται να προσπεράσει άρχισε ήδη το προσπέρασμα.

β) Όταν ο οδηγός που προπορεύεται στην αυτή λωρίδα κυκλοφορίας, δώσει σήμα ότι προτίθεται να προσπεράσει άλλον.

γ) Όταν η λωρίδα κυκλοφορίας την οποία θα χρησιμοποιήσει ο οδηγός κατά το προσπέρασμα, δεν είναι ελεύθερη σε αρκετή απόσταση μπροστά του, κατά τρόπο ώστε, λαμβανομένης υπόψη της διαφοράς ταχύτητας του οχήματός του, κατά το χρόνο του προσπεράσματος, και εκείνης των οχημάτων, τα οποία προτίθεται να προσπεράσει, να μην εκθέσει σε κίνδυνο ή παρεμποδίσει τους ερχόμενους αντίθετα.

δ) Αμέσως προ ή επί μη κυκλικού ισόπεδου οδικού κόμβου, εκτός αν:

αα) επιτρέπεται το προσπέρασμα προς τα δεξιά, κατά την περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου αυτού.

ββ) η οδός, στην οποία γίνεται το προσπέρασμα, έχει προτεραιότητα.

γγ) η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμο ή με φωτεινούς σηματοδότες και

δδ) το όχημα το οποίο προσπερνάται είναι ποδήλατο, μοτοποδήλατο, ή μοτοσυκλέτα χωρίς καλάθι.

ε) Αμέσως προ ή επί ισόπεδου σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα, εκτός αν η οδική κυκλοφορία ρυθμίζεται από φωτεινούς σηματοδότες, όπως αυτοί που χρησιμοποιούνται στους ισόπεδους οδικούς κόμβους.

στ) Αμέσως προ ή σε διάβαση πεζών, η οποία έχει σημειωθεί ως διάβαση πεζών στο οδόστρωμα ή με πινακίδα σήμανσης.

ζ) Μέσα στις σήραγγες.

η) Όταν σχολικό λεωφορείο έχει σταματήσει σε οδόστρωμα με μία ή δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση που κινείται και έχει αναμμένα τα φώτα έκτακτης ανάγκης για την αποβίβαση και επιβίβαση μαθητών.

4. Ειδικότερα σε οδόστρωμα διπλής κατεύθυνσης το προσπέρασμα απαγορεύεται και κατά την προσέγγιση σε κυρτή αλλαγή κλίσης ή σε στροφές με ανεπαρκή ορατότητα, εκτός αν υπάρχει στα σημεία αυτά διαχωριστική νησίδα ή δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση αυτού που προσπερνά, οι οποίες ορίζονται με κατά μήκος διαγραμμίσεις, το δε προσπέρασμα γίνεται χωρίς να εγκαταλείψει ο οδηγός τις λωρίδες κυκλοφορίας που σημειώνονται ως κλειστές γι' αυτούς που έρχονται αντίθετα.

5. Ο οδηγός, κατά το προσπέρασμα, υποχρεούται να αφήνει στο όχημα το οποίο προσπερνά αρκετό χώρο παραπλεύρως.

6. Ο οδηγός, υποχρεούται μετά το προσπέρασμα, να επαναφέρει το όχημά του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος, χωρίς κίνδυνο γι' αυτούς που προσπερνά.

Αν όμως κινείται σε οδόστρωμα με δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση και προτίθεται να προσπεράσει περισσότερα από ένα οχήματα, μπορεί να παραμείνει στη λωρίδα που χρησιμοποιεί για το προσπέρασμα, αν η ενέργειά του αυτή δεν προκαλεί δυσχέρεια στους οδηγούς ταχύτερων οχημάτων που τον πλησιάζουν από πίσω.

7. Οδηγός που αντιλαμβάνεται ότι άλλος οδηγός προτίθεται να τον προσπεράσει, υποχρεούται να κινείται πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και να μην επιταχύνει την κίνησή του. Ο οδηγός βραδέως κινούμενου ή ογκώδους οχήματος, του οποίου δεν είναι ευχερές και ασφαλές το προσπέρασμα, λόγω της στενότητας ή της κατάστασης του οδοστρώματος, σε συνδυασμό με την πυκνότητα της αντιθέτως ερχόμενης κυκλοφορίας, υποχρεούται να μειώνει την ταχύτητά του και να πλησιάζει κατά το δυνατό, στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος, για να διευκολύνει το προσπέρασμα από οχήματα που ακολουθούν.

8. α) Σε μονόδρομους και οδούς διπλής κατεύθυνσης, που υπάρχουν δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας, κατά κατεύθυνση, μέσα σε κατοικημένες περιοχές και τρεις εκτός αυτών, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις, επιτρέπεται η κυκλοφορία σε παράλληλες σειρές (στοίχους).

β) Στην περίπτωση αυτή, αλλαγή λωρίδας επιτρέπεται μόνο, εφόσον δεν προκαλείται κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και δίνεται έγκαιρα προειδοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2 του παρόντος Κώδικα.

γ) Στην περίπτωση που προβλέπεται στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου, ο προβλεπόμενος τρόπος οδήγησης δε θεωρείται ότι αποτελεί προσπέρασμα κατά την έννοια του παρόντος άρθρου. Η διάταξη της περίπτωσης στ' της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, παραμένει εφαρμόσιμη.

9. Αν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε τα οχήματα να καταλαμβάνουν ολόκληρο το πλάτος του οδοστρώματος προς την κατεύθυνση της

κυκλοφορίας και κινούνται με την ταχύτητα του προπορευόμενου αυτών οχήματος, αλλαγή λωρίδας επιτρέπεται μόνο προκειμένου το όχημα να στρίψει δεξιά ή αριστερά ή να σταθμεύσει.

10. Στις περιπτώσεις κίνησης των οχημάτων σε παράλληλες σειρές (στοίχους), οι οδηγοί των βραδυπορούντων οχημάτων υποχρεούνται να κινούν αυτά στη δεξιά λωρίδα του οδοστρώματος.

11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων α, β, ε, στ και ζ της παρ. 3 και της παρ. 4 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 18

Διέλευση οχημάτων που κινούνται αντίθετα

1. Ο οδηγός κατά τη συνάντησή του με οχήματα που έρχονται αντίθετα υποχρεούται να παραχωρεί επαρκή χώρο παραπλεύρως, κινούμενος στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος. Αν κατά τη συνάντηση αυτήν παρεμποδίζεται η διέλευση του οχήματος, λόγω εμποδίου ή από άλλη αιτία, υποχρεούται ο οδηγός να μειώνει την ταχύτητα και αν είναι αναγκαίο, να διακόπτει την πορεία του για να επιτρέψει τη διέλευση στον ερχόμενο ή τους ερχόμενους.

2. Σε οδούς μεγάλης κλίσης, που η διέλευση των οχημάτων που έρχονται αντίθετα είναι αδύνατη ή δυσχερής, ο οδηγός του κατερχόμενου οχήματος υποχρεούται να παραχωρήσει επαρκή χώρο για τη διέλευση του ανερχόμενου οχήματος.

Αν το ένα από τα δύο οχήματα απαιτείται να οπισθοδρομήσει, για να μπορέσει να περάσει το άλλο, ο συνδυασμός οχημάτων (συρμός) έχει προτεραιότητα διέλευσης σε σχέση με τα άλλα οχήματα, τα βαρέα προς τα ελαφρά και τα λεωφορεία προς τα φορτηγά αυτοκίνητα. Αν και τα δύο οχήματα είναι της ίδιας κατηγορίας, υποχρεούται να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του κατερχόμενου οχήματος εκτός αν, λόγω των συνθηκών κυκλοφορίας, της διαμόρφωσης και κατάστασης της οδού και του μεταφερόμενου φορτίου, μπορεί πιο εύκολα να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του ανερχόμενου.

3. Σε κάθε άλλη περίπτωση εκτός από τις αναφερόμενες πιο πάνω στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού, που η διέλευση οχημάτων που κινούνται αντίθετα είναι δυσχερής ή αδύνατη, έχουν ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις των δύο τελευταίων περιπτώσεων της προηγούμενης παραγράφου με την προσθήκη ότι σε περίπτωση οχημάτων της αυτής κατηγορίας υποχρεούται να οπισθοδρομήσει ο οδηγός του οχήματος που του επιτρέπουν οι κυκλοφοριακές συνθήκες.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 19

Ταχύτητα και απόσταση μεταξύ οχημάτων

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος επιβάλλεται να έχει τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς.

2. Ο οδηγός επιβάλλεται να ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του λαμβάνων συνεχώς υπόψη του τις επικρατούσες συνθήκες, ιδιαίτερα δε τη διαμόρφωση του εδάφους, την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της οδού, την κατάσταση και το φορτίο του οχήματός του, τις καιρικές συνθήκες και τις συνθήκες κυκλοφορίας, κατά τρόπον ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματός του μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορεί να προβλεφθεί και το οποίο βρίσκεται στο ορατό από αυτόν προστινικό τμήμα της οδού. Υποχρεούται επίσης να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτει την πορεία του, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν.

3. Ιδιαίτερα, ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας, στις στροφές, πλησίον των σχολείων, πλησίον των ισόπεδων οδικών κόμβων, στις απότομες κατωφέρειες, πλησίον των μέσων μαζικής μεταφοράς, που σταθμεύουν για να αποβιβάζουν ή επιβιβάζουν επιβάτες, κατά τις νυκτερινές ώρες, σε περίπτωση ομίχλης, βροχής, χιόνων, παγετού και γενικά όταν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό. Την αυτή επίσης υποχρέωση έχει κατά τη διέλευσή του από στενές διόδους και αν η διασταύρωσή του με άλλα οχήματα καθίσταται δυσχερής, όταν υπάρχουν ζώα επί της οδού που παρουσιάζουν σημεία ταραχής, κατά τη διέλευσή του από κατοικημένες περιοχές, αν πεζοί, που βρίσκονται στην τροχιά του, καθυστερούν να απομακρυνθούν, ως και σε κάθε άλλη ειδική περίπτωση, που επιβάλλεται μετριασμός ταχύτητας.

Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων που κινούνται σε οδό με χιόνια, υποχρεούνται, εφόσον το όχημα δε φέρει ειδικά ελαστικά, να τοποθετούν στους δύο τουλάχιστον κινητήριους τροχούς, αντιολισθητικές αλυσίδες ή άλλα ανάλογα αντιολισθητικά μέσα. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι οδηγοί των πιο πάνω οχημάτων και όταν κινούνται σε οδό με παγετό, εφόσον ειδοποιούνται προς τούτο με ρυθμιστικές πινακίδες ή από τις αρμόδιες αρχές.

4. Ο οδηγός οχήματος υποχρεούται να μην παρεμποδίζει την ομαλή πορεία άλλων οχημάτων κινούμενος με ασυνήθη βραδύτητα, χωρίς αποχρώντα λόγο.

5. Απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων να συναγωνίζονται μεταξύ τους στην ταχύτητα.

6. Στην τήρηση των πιο πάνω διατάξεων υποχρεούνται και οι οδηγοί ζώων έλξης, φορτίου ή ιππασίας.

7. Ο οδηγός οχήματος, το οποίο κινείται πίσω από άλλο, υποχρεούται να τηρεί αρκετή απόσταση για την αποφυγή σύγκρουσης αν, το προ αυτού κινούμενο όχημα, μειώσει ξαφνικά την ταχύτητά του ή διακόψει την πορεία του.

8. Εκτός των κατοικημένων περιοχών, για τη διευκόλυνση του προσπεράσματος, οι οδηγοί οχημάτων, για τα οποία επιβάλλεται ειδικός περιορισμός ταχύτητας, ή συνδυασμού οχημάτων συνολικού μήκους πάνω από επτά (7) μέτρα, υποχρεούνται, εκτός των περιπτώσεων κατά τις οποίες ή προσπερνούν ή ετοιμάζονται να προσπεράσουν, να τηρούν αρκετή απόσταση από τα προ αυτών κινούμενα

μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε τα άλλα οχήματα που τους προσπερνούν να μπορούν ακίνδυνα να κινηθούν στο μπροστινό χώρο του οχήματός τους.

9. Η διάταξη της προηγούμενης παραγράφου δεν έχει εφαρμογή:

α) όταν η κυκλοφορία είναι πυκνή.

β) σε περιπτώσεις που απαγορεύεται το προσπέρασμα.

γ) στις οδούς οι οποίες έχουν δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κατά την κατεύθυνση των οχημάτων.

δ) όταν πρόκειται για φάλαγγα ενόπλων δυνάμεων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 20

Ορια ταχύτητας

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.

2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία οχήματος αυτοκινητόδρομοι - οδοί ταχείας κυκλοφορίας - άλλο οδικό δίκτυο

Επιβατηγά 120 110 90

Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο 90 90 80

Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο 80 80 80

Λεωφορεία 90 90 80

Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο 80 80 80

Αρθρωτά λεωφορεία 70 70 70

Διώροφα λεωφορεία 80 80 80

Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών 60 60 60

Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. 90 90 80

Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο 80 80 80

Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο 70 70 70

Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. 80 80 80

Φορτηγά μ.β. μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο 70 70 70

Συνδυασμός φορτηγών 70 70 70

Μοτοσυκλέτες πάνω από 125 κ.ε. 120 110 90

Μοτοσυκλέτες μέχρι 125 κ.ε. 70 70 70

Μοτοσυκλέτες με καλάθι 60 60 60

3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χιλιόμετρα την ώρα έξω από αυτές.

4. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζόμενων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.

5. Για τα μοτοποδήλατα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χιλιόμετρα την ώρα.

6. Με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού, Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, δύνανται να καθορίζονται και μεταβάλλονται τα ανώτατα όρια ταχύτητας στις οδούς για τις οποίες έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης, τα οποία πρέπει να είναι κατώτερα των ανωτάτων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό.

7. Ειδικά για τους αυτοκινητοδρόμους, τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και το πρωτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, τα όρια ταχύτητας, εκτός των ανωτάτων επιτρεπομένων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και μεταβάλλονται ύστερα από μελέτη και μόνο με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Οι κατά την προηγούμενη και την παράγραφο αυτή αποφάσεις, τίθενται σε ισχύ από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων στις ανωτέρω οδούς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να μεταβάλλονται τα υπό του άρθρου αυτού οριζόμενα όρια ταχύτητας.

9. Στα φορτηγά αυτοκίνητα και στα ρυμουλκούμενα απ' αυτά ως και στα λεωφορεία αυτοκίνητα πρέπει ν' αναγράφεται στο πίσω μέρος του αμαξώματός τους, με στοιχεία ύψους 0,15 μ. μαύρου χρώματος σε άσπρη κυκλική επιφάνεια, ο αριθμός των χιλιομέτρων την ώρα του επιτρεπόμενου ανώτατου ορίου ταχύτητάς τους.

10. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται για τον έλεγχο των στοιχείων πορείας (διανυόμενα χιλιόμετρα, διακοπές πορείας και χρόνος, ταχύτητα) των φορτηγών, λεωφορείων και άλλων κατηγοριών αυτοκινήτων, ο εφοδιασμός τους με αυτόματη συσκευή καταγραφής των στοιχείων αυτών και με μηχανισμό περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος, ως και η υποχρέωση λειτουργίας αυτών.

Με την αυτή απόφαση καθορίζεται ο τύπος και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων.

11. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

12. Σ' αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ/ώρα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ/ώρα επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 40 χλμ/ώρα , ως και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 140 χλμ/ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας πάνω από 130 χλμ/ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ/ώρα, επιβάλλεται χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

Σ' αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, ως και σ' αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παράγραφο 10 του άρθρου αυτού, ως και αυτός που επενεργεί σκόπιμα στο μηχανισμό της για να αλλοιώσει τα καταγραφόμενα απ' αυτή στοιχεία, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο

εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

Αυτός που παραβαίνει κατά τα λοιπά τη διάταξη της παρ. 10 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 21

Κανόνες για τους ελιγμούς των οχημάτων

1. Ο οδηγός που προτίθεται να εκτελέσει ελιγμό, οφείλει προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο ή παρακώλυση των λοιπών χρηστών της οδού, οι οποίοι κινούνται πίσω, μπροστά ή πλάι του, ή ετοιμάζονται να τον προσπεράσουν, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση, την κατεύθυνση και την ταχύτητά τους.

2. Πριν από κάθε ελιγμό, ο οδηγός υποχρεούται να καταστήσει έγκαιρα γνωστή την πρόθεσή του αυτή χρησιμοποιώντας για το σκοπό αυτόν τους δείκτες κατεύθυνσης, αν δε αυτοί δεν λειτουργούν, υποχρεούται να δώσει τα ακόλουθα σήματα με το χέρι:

α) Έκταση του βραχίονα για στροφή προς την κατεύθυνση αυτού.

β) Κάμψη του βραχίονα προς τα πάνω για στροφή προς την αντίθετη πλευρά αυτού.

γ) Κάμψη του βραχίονα προς τα κάτω, για τον ελιγμό στάθμευσης.

3. Η προειδοποίηση που δίνεται με τους δείκτες κατεύθυνσης, επιβάλλεται να συνεχίζεται σ' όλη τη διάρκεια του ελιγμού και να παύει όταν ολοκληρωθεί ο ελιγμός.

4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που επιχειρεί, στην οδό, συνεχείς ή διακεκομμένους ελιγμούς και κίνηση που δημιουργεί κίνδυνο για τους λοιπούς χρήστες της οδού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

Άρθρο 22

Κίνηση προς τα πίσω

1. Απαγορεύεται η προς τα πίσω κίνηση των οχημάτων, με εξαίρεση τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η προς τα μπρος κίνηση είναι αδύνατη ή γίνεται ελιγμός στάθμευσης καθώς και στις περιπτώσεις εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Ο ελιγμός στάθμευσης επιτρέπεται να εκτελείται στην ίδια οδό και σε μήκος όχι μεγαλύτερο του διπλάσιου μήκους του οχήματος.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 23

Αλλαγή κατεύθυνσης

- 1.** Ο οδηγός, προκειμένου να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά, υποχρεούται να κινηθεί έγκαιρα προς το δεξιό άκρο του οδοστρώματος και να πραγματοποιήσει τη στροφή κατά το δυνατόν κλειστή.
- 2.** Προκειμένου ο οδηγός να αλλάξει κατεύθυνση προς τ' αριστερά, υποχρεούται να πλησιάσει προοδευτικά προς τον άξονα του οδοστρώματος, αν είναι διπλής κατεύθυνσης και προς το αριστερό άκρο αυτού αν είναι μονής κατεύθυνσης (μονόδρομος). Για να εισέλθει στην κάθετη οδό, πρέπει να πραγματοποιήσει τη στροφή στο κέντρο της διασταύρωσης, ώστε το όχημα να εισέλθει στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος αυτής της οδού. Κατά την κίνηση αυτή ο οδηγός υποχρεούται να επιτρέψει τη διέλευση των οχημάτων που κινούνται αντίθετα στο οδόστρωμα που πρόκειται να εγκαταλείψει.
- 3.** Αν ο οδηγός, κατά την αλλαγή της κατεύθυνσης, πρόκειται να διασχίσει ειδική λωρίδα που προορίζεται για την κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων υποχρεούται να παραχωρεί προτεραιότητα σ' αυτά.
- 4.** Στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού και εφόσον ο οδηγός που προτίθεται να αλλάξει κατεύθυνση καταστήσει γνωστή την πρόθεσή του αυτή, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 21 του παρόντος Κώδικα, οι οδηγοί που τον ακολουθούν και κινούνται στις παρακείμενες λωρίδες, υποχρεούνται να τον διευκολύνουν με τη μείωση της ταχύτητας του οχήματός τους, αυτός δε να μην αλλάξει κατεύθυνση αν δεν μπορεί να το πράξει με ασφάλεια.
- 5.** Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 24

Επιβράδυνση

- 1.** Απαγορεύεται η απότομη τροχοπέδηση εκτός αν την επιβάλλουν λόγοι ασφάλειας.
- 2.** Με εξαίρεση την περίπτωση που η μείωση της ταχύτητας γίνεται για την αποτροπή επικείμενου κινδύνου, ο οδηγός μπορεί να επιβραδύνει σε σημαντικό βαθμό την κίνηση του οχήματός του μόνο αν αυτό δεν δημιουργεί κίνδυνο ή δεν προκαλεί δυσχέρεια στους άλλους οδηγούς και μετά προηγούμενη πάντοτε σαφή και έγκαιρη προειδοποίηση. Η προειδοποίηση δίνεται με τα φώτα πέδησης ή φωτεινού συναγερμού του οχήματος ή με το χέρι (έκταση του βραχίονα και συνεχής κίνηση αυτού προς τα πάνω και κάτω).
- 3.** Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 25

Ειδικοί κανόνες για τα οχήματα των δημόσιων συγκοινωνιών

- 1.** Για τη διευκόλυνση της κίνησης των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών (μαζικής μεταφοράς επιβατών) μέσα στις κατοικημένες περιοχές οι οδηγοί των άλλων οχημάτων υποχρεούνται, εφόσον δεν δημιουργείται κίνδυνος, να μειώσουν την ταχύτητά τους και σε ανάγκη να διακόπτουν την πορεία τους για να επιτρέπουν στα οχήματα αυτά να εκτελέσουν τον αναγκαίο ελιγμό για την εκκίνηση από τις καθορισμένες στάσεις.
- 2.** Στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου, οι οδηγοί των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση να προειδοποιήσουν με τους δείκτες κατεύθυνσης των οχημάτων τους για την πρόθεσή τους να εκκινήσουν και να λάβουν τις αναγκαίες προφυλάξεις για την αποφυγή κάθε κινδύνου.
- 3.** Για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών οι οδηγοί των οχημάτων δημόσιων συγκοινωνιών υποχρεούνται να πλησιάζουν, κατά το δυνατόν, το άκρο του οδοστρώματος.
- 4.** Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 26

Ισόπεδοι οδικοί κόμβοι και υποχρέωση παραχώρησης προτεραιότητας

- 1.** Ο οδηγός που πλησιάζει σε ισόπεδο οδικό κόμβο υποχρεούται να καταβάλλει ιδιαίτερη προσοχή για να μην προκαλέσει επί του κόμβου κίνδυνο ή παρακώλυση της κυκλοφορίας, ρυθμίζοντας την ταχύτητα του οχήματός του, ώστε να μπορεί να διακόψει την πορεία αυτού, για να διέλθουν τα οχήματα, που έχουν προτεραιότητα.
- 2.** Ο οδηγός απαγορεύεται να εισέρχεται στον κόμβο, έστω και αν οι τυχόν υπάρχοντες φωτεινοί σηματοδότες το επιτρέπουν, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε να υποχρεωθεί ενδεχομένως, να παραμείνει στη διασταύρωση.
- 3.** Ο οδηγός, που έχει εισέλθει στον κόμβο όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες, μπορεί να εξέλθει αυτού και πριν δοθεί το σήμα ελεύθερης κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση την οποία θα ακολουθήσει, αν δεν θα παρεμποδιστεί εκ τούτου η διέλευση των λοιπών οχημάτων που χρησιμοποιούν την οδό και κινούνται προς την ανοικτή κατεύθυνση.
- 4.** Στους κόμβους η προτεραιότητα ορίζεται με κατάλληλη σήμανση.
- 5.** Στους κόμβους χωρίς τέτοια σήμανση η προτεραιότητα ανήκει σ' αυτόν που έρχεται από τα δεξιά. Κατ' εξαίρεση:
 - α)** Αυτοί που κυκλοφορούν στους αυτοκινητόδρομους, εθνικές οδούς και οδούς ταχείας κυκλοφορίας έχουν προτεραιότητα.

β) Αυτοί που εισέρχονται σε οδό από χωματόδρομο, μονοπάτια, παρόδιο ιδιοκτησία, χώρο στάθμευσης και σταθμούς ανεφοδιασμού και εξυπηρέτησης οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα σ' αυτούς που κινούνται στην οδό.

γ) Αυτοί που εκκινούν ή κινούνται προς τα πίσω, όπου αυτό επιτρέπεται, οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα.

δ) Τα σιδηροδρομικά ή τροχιοδρομικά οχήματα έχουν προτεραιότητα.

6. Οι ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών κυκλοφορίας υπερισχύουν των ενδείξεων των πινακίδων σήμανσης, οι οποίες καθορίζουν την προτεραιότητα.

7. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 27

Ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς οφείλουν να καταβάλλουν ιδιαίτερη προσοχή, όταν πλησιάζουν ή διασχίζουν σιδηροδρομικές διαβάσεις και να τηρούν τους πιο κάτω κανόνες:

α) Ο οδηγός οχήματος υποχρεούται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του προ των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου K-31 έως K-35.

β) Προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα ή φωτεινή σηματοδότηση, που επισημαίνεται με πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας P-2 και πλησίον σιδηροδρομικής διάβασης με πινακίδα K-36 ή K-37, ο οδηγός υποχρεούται να διακόπτει την πορεία του στην ειδική προς τούτο γραμμή, ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια, στη θέση που βρίσκονται οι πινακίδες και να μην εκκινεί, αν δεν βεβαιωθεί ότι δεν πλησιάζει σιδηροδρομικός συρμός.

γ) Προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, που επισημαίνεται με φωτεινή σηματοδότηση, με κινητά φράγματα που λειτουργούν αυτόματα, ο χρήστης της οδού υποχρεούται, μπροστά από ερυθρό φως που αναβοσβύνει ή μπροστά από δύο τέτοια φώτα τα οποία αναβοσβύνουν διαδοχικά, να διακόπτει την πορεία προ της ειδικής γραμμής ή προ του σηματοδότη, αν δεν υπάρχει τέτοια. Την ίδια υποχρέωση έχει και στην περίπτωση ηχητικού σήματος που εκπέμπει συσκευή εγκατεστημένη στη διάβαση.

δ) Αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό υποχρεούνται να μην εισέρχονται σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, όταν τα κινητά φράγματα έχουν κλείσει την οδό και κατά το χρόνο που αυτά ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν.

ε) Αυτός που διασχίζει ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση οφείλει να κινείται χωρίς καθυστέρηση.

στ) Ουδείς οδηγός επιτρέπεται να εισέρχεται σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, χωρίς προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι δε θα υποχρεωθεί να ακινητοποιηθεί πάνω σ'

αυτή. Σε περίπτωση αναγκαστικής ακινητοποίησης του οχήματος πάνω στις σιδηροτροχιές, κατά το χρόνο που διέρχεται την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, ο οδηγός ως και οι λοιποί χρήστες της οδού πλησίον της διάβασης, υποχρεούνται να το μετακινήσουν και αν δεν μπορούν να ειδοποιήσουν αμέσως και με κάθε τρόπο τους μηχανοδηγούς των σιδηροδρομικών οχημάτων για τον κίνδυνο.

2. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 περίπτωση γ' και δ' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 28

Οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές

1. Οπου επί οδοστρωμάτων κινούνται τροχιοδρομικά οχήματα, αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό, υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερη τη σιδηροτροχιά, όταν αυτά πλησιάζουν, για να επιτρέπουν το πέρασμά τους.

2. Το προσπέρασμα των κινούμενων τροχιοδρομικών οχημάτων ή αυτών που βρίσκονται σε στάση γίνεται από τα δεξιά. Αν αυτό είναι αδύνατο λόγω έλλειψης χώρου, η διέλευση ή το προσπέρασμα μπορεί να γίνει και από τα αριστερά, αν δεν προκαλούνται κίνδυνοι ή δυσχέρειες γι' αυτούς που έρχονται αντίθετα. Στους μονόδρομους το προσπέρασμα των τροχιοδρομικών οχημάτων μπορεί να γίνει και από τα αριστερά, αν οι συνθήκες της κυκλοφορίας το επιτρέπουν.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 29

Κίνηση οχημάτων σε αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες

1. Στους αυτοκινητόδρομους και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, οι οποίες διακρίνονται από τις ειδικές πινακίδες σήμανσης και στις οδούς εισόδου και εξόδου εξ αυτών, απαγορεύεται η κυκλοφορία πεζών, εφίπων, ζώων, ποδηλάτων, ζωηλάτων οχημάτων και γενικά οχημάτων τα οποία δεν κινούνται με κινητήρα, ως και μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία εξ υπολογισμού ή εκ κατασκευής ή εξ άλλης αιτίας δεν μπορούν να αναπτύξουν σε οριζόντια οδό ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χιλιομέτρων την ώρα.

2. Στις πιο πάνω οδούς απαγορεύεται:

α) η πραγματοποίηση επιτόπιας στροφής (αναστροφή 180ο).

β) η οπισθοπορεία.

γ) η οδήγηση οχημάτων στην κεντρική διαχωριστική λωρίδα, συμπεριλαμβανομένων και των επ' αυτής σημείων σύνδεσης των δύο οδοστρωμάτων.

3. Εάν όχημα ακινητοποιηθεί αναγκαστικά επί του οδοστρώματος από βλάβη ή άλλη αιτία, ο οδηγός του υποχρεούται να καταβάλλει κάθε προσπάθεια να το μετακινήσει εκτός του οδοστρώματος, και, αν δεν μπορεί, να τοποθετήσει αμέσως την κατ' άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα τριγωνική πινακίδα σε απόσταση 100 τουλάχιστον μέτρων πίσω από το όχημα ή την ειδική προειδοποιητική συσκευή σε κατάλληλη θέση και κατά τη νύχτα να έχει αναμμένα τα φώτα θέσης.

Αν το όχημα εξ αιτίας βλάβης ρυμουλκείται στον αυτοκινητόδρομο ή την οδό ταχείας κυκλοφορίας, υποχρεούται να εξέλθει αυτών στην πρώτη έξοδο.

4. Σε αυτοκινητόδρομους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας τριών ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας προς την αυτή κατεύθυνση απαγορεύεται στους οδηγούς των φορτηγών αυτοκινήτων, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόννους, των λεωφορείων ή των συνδυασμών οχημάτων (συρμών), μήκους μεγαλύτερου των 7 μέτρων, να καταλαμβάνουν άλλη λωρίδα εκτός των δύο πλησιέστερων προς το δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

5. Οι οδηγοί που εισέρχονται σε αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας υποχρεούνται:

α) Αν η οδός εισόδου δεν συνεχίζεται με λωρίδα επιτάχυνσης, να παραχωρούν προτεραιότητα στα κινούμενα οχήματα επί του αυτοκινητόδρομου ή της οδού ταχείας κυκλοφορίας.

β) Αν υπάρχει λωρίδα επιτάχυνσης, να χρησιμοποιούν αυτήν και εισερχόμενοι στον αυτοκινητόδρομο ή την οδό ταχείας κυκλοφορίας να συμμορφώνονται με αυτά που ορίζονται στις διατάξεις του άρθρου 21 του παρόντος Κώδικα.

6. Ο οδηγός που εξέρχεται από αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας υποχρεούται να καταλάβει έγκαιρα τη λωρίδα κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στην έξοδο του αυτοκινητόδρομου ή της οδού ταχείας κυκλοφορίας και να εισέλθει το ταχύτερο στη λωρίδα επιβράδυνσης, αν υπάρχει τέτοια.

7. Απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η δημιουργία πρόσβασης προς ή από αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών.

8. Σε σήραγγες, που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Οι οδηγοί απαγορεύεται:

α) να πραγματοποιούν οπισθοπορεία.

β) να πραγματοποιούν επιτόπια στροφή (αναστροφή 180ο).

Ακόμα και αν η σήραγγα είναι φωτισμένη, ο οδηγός πρέπει ν' ανάψει τα φώτα διασταύρωσης ή τα φώτα πορείας. Σε περίπτωση παρατεταμένης ακινητοποίησης, ο οδηγός πρέπει να σβήσει τη μηχανή του οχήματός του.

9. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών τουλάχιστον.

Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 περ. α και της παρ. 8 περ. β του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 30

Ανοιγμα των θυρών οχημάτων

1. Απαγορεύεται σε όλους ν' ανοίγουν ή ν' αφήνουν τις πόρτες του οχήματος ανοικτές ή να εισέρχονται/εξέρχονται αυτού, αν προηγουμένως δε βεβαιωθούν ότι, εκ των ενεργειών τους, δεν προκαλείται κίνδυνος στους χρήστες της οδού.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 31

Εμπόδια στο οδόστρωμα

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 16 του Κώδικα αυτού, οι οδηγοί επιτρέπεται να διέρχονται από την αριστερή ή δεξιά πλευρά κάθε κατασκευής, νησίδας, στύλου, πασσάλου, μνημείου, έργου ή συσκευής που βρίσκονται στο οδόστρωμα και τα οποία αποτελούν εμπόδιο για την κατ' ευθείαν κίνηση των οχημάτων, εκτός αν με πινακίδες σήμανσης ορίζεται η πλευρά στην οποία υποχρεούνται να κινηθούν.

2. Αν εμπόδιο από τα πιο πάνω βρίσκεται στον άξονα οδοστρώματος διπλής κατεύθυνσης, οι οδηγοί υποχρεούνται να διέρχονται από τη δεξιά πλευρά αυτού.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 32

Φόρτωση οχημάτων

1. Το μεικτό βάρος οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του.

2. Το φορτίο του οχήματος πρέπει να τακτοποιείται και να στοιβάζεται κατά τρόπον ώστε:

α) Να μην εκτίθενται σε κίνδυνο πρόσωπα και να μην προκαλούνται ζημιές από διαρροή ή πτώση αυτού στην οδό.

β) Να μην περιορίζεται ή παρεμποδίζεται η ορατότητα του οδηγού, να μην εμποδίζεται η οδήγηση του οχήματος και να μη μειώνεται η σταθερότητα αυτού.

γ) Να μην προκαλούνται θόρυβοι ή σκόνη ή άλλες ενοχλήσεις οι οποίες μπορούν ν' αποφευχθούν.

δ) Να μην καλύπτονται οι φανοί, συμπεριλαμβανομένων και των φανών στάθμευσης και πορείας, τα αντανακλαστικά στοιχεία, οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και το διακριτικό σήμα της χώρας απογραφής του οχήματος, ως και τα σήματα που δίνονται με το χέρι, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

3. Τα εξαρτήματα, ως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα κ.λπ. που χρησιμοποιούνται για εξασφάλιση ή προστασία του φορτίου πρέπει να σφίγγονται και να στερεώνονται καλά. Ιδιαίτερος τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για την προστασία του φορτίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προηγούμενης παραγράφου. Το φορτίο των φορτηγών αυτοκινήτων ανοικτού αμαξώματος που αποτελείται από υλικά που μπορούν, κατά τη διαδρομή, να εκφύγουν από το αμάξωμα ως π.χ. αδρανή υλικά, δημητριακά, χορτάρι, άχυρα, κουρέλια κ.ά, πρέπει να καλύπτεται με ειδικό κάλυμμα, οι προδιαγραφές του οποίου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Μέχρι την έκδοση της απόφασης αυτής τα παραπάνω φορτία πρέπει να καλύπτονται με κάλυμμα κατάλληλο με τη φύση των υλικών αυτών.

4. Το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει από το πίσω τμήμα του οχήματος περισσότερο από 30% του μήκους του αμαξώματος. Ειδικά, στα μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και τρίτροχα οχήματα, το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει περισσότερο από 0,40 μ. από τις πλευρές τους, υπολογιζόμενου από το εξωτερικό άκρο του εμπρόσθιου πλευρικού φανού του οχήματος, ή του μπρος ή πίσω ακραίου σημείου αυτών. Προκειμένου για ειδική μεταφορά αντικειμένων που προεξέχουν από το πίσω τμήμα των αυτοκινήτων οχημάτων πέραν του 30% του μήκους του αμαξώματος, απαιτείται προηγούμενη άδεια της κατά τόπον αρμόδιας Τεχνικής Υπηρεσίας.

5. Τα προεξέχοντα φορτία από το μπρος ή πίσω τμήμα ή τις πλευρές του οχήματος, αν αυτό επιτρέπεται, πρέπει να επισημαίνονται με σταθερή προσαρμοσμένη πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 0,50 X 0,50 μ. λευκού χρώματος με διαγώνιες ερυθρές λωρίδες, κατασκευασμένη από υλικά υψηλής αντανακλαστικότητας και τοποθετημένη με το πάνω άκρο όχι πιο ψηλά από 1,60 μ. και το κάτω άκρο όχι πιο χαμηλά από 0,40 μ. από το οδόστρωμα, όταν δεν μπορούν την προεξοχή να αντιληφθούν οι οδηγοί των άλλων οχημάτων. Κατά τη νύκτα, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 1 τού άρθρου 2 του παρόντος Κώδικα, για την επισήμανση αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται λευκό φώς και λευκό αντανακλαστικό στοιχείο μπροστά, ερυθρό δε φως και ερυθρό αντανακλαστικό στοιχείο πίσω.

6. Ειδικότερα προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα και αν αυτό επιτρέπεται:

α) Τα προεξέχοντα φορτία περισσότερο από ένα (1) μέτρο πέραν του μπρος ή πίσω τμήματος του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται οπωσδήποτε.

β) Τα φορτία τα οποία προεξέχουν κατά πλάτος περισσότερο από 0,40 μ. από το εξωτερικό άκρο του μπρος φανού ή του πίσω ερυθρού φανού του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται τη νύκτα.

7. Η μεταφορά αντικειμένων που σύρονται στο έδαφος, επιτρέπεται μόνον εφόσον αυτά δε φθείρουν το οδόστρωμα και δε δημιουργούν κίνδυνο για τους χρήστες της οδού και ύστερα από ειδική άδεια της αρμόδιας κατά τόπον Τεχνικής Υπηρεσίας.

8. Ο κάτοχος ή ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου αυτού, με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, κατά ποσοστό μέχρι 10%, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών. Αν η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 10% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, ο κάτοχος ή οδηγός αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και σε περίπτωση που η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 20% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, επιβάλλεται στον κάτοχο ή οδηγό αυτού πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, και επί τόπου αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για τριάντα (30) ημέρες, από το αρμόδιο όργανο που βεβαιώνει την παράβαση, σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Με τα ως άνω πρόστιμα τιμωρούνται και όποιοι συνεργούν στις ως άνω υπερφορτώσεις.

Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει την υποχρέωση κάλυψης φορτίου λατομικών προϊόντων, που μεταφέρεται με φορτηγά ανοικτού αμαξώματος και πρέπει να καλύπτεται με ειδικό κάλυμμα, τιμωρείται κατά τις ειδικές περί αυτής διατάξεις.

9. Σε περίπτωση επικίνδυνης φόρτωσης, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή υπερφόρτωσης με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους πάνω από 10%, επιβάλλεται και η ακινητοποίηση του οχήματος, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος Κώδικα.

Άρθρο 33

Μεταφορά επιβατών με οχήματα

1. Απαγορεύεται η μεταφορά επιβατών με οδικά οχήματα κατά τρόπο τέτοιο ώστε να δημιουργείται κίνδυνος.

2. Ειδικότερα απαγορεύεται:

α) Η μεταφορά επιβατών περισσότερων των αναγραφόμενων στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

β) Η κατάληψη θέσης, παραπλεύρως του οδηγού, από περισσότερα πρόσωπα από όσα επιτρέπεται στη θέση αυτή.

γ) Η μεταφορά ανηλίκων έως πέντε (5) ετών με μοτοσικλέτα ή μοτοποδήλατο, εφόσον δε συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους.

3. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, και μοτοποδηλάτου επιβάλλεται να μεριμνά για την ασφάλεια των συνεπιβατών του και ειδικότερα να ελέγχει αν φορούν τις ζώνες ασφαλείας και το προστατευτικό κράνος κατά τη μεταφορά τους.

4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 34

Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές.

β) Σε απόσταση μικρότερη από 12 μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων.

γ) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10 μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.

δ) Σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων.

ε) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σ' αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.

στ) Πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.

ζ) Πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχεων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.

η) Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.

θ) Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.

ι) Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.

ια) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες.

ιβ) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.

ιγ) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.

ιδ) Σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό.

ιε) Επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως.

ιστ) Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιζ) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιη) Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις.

β) Μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος - έξοδος οχημάτων εξ αυτής.

γ) Σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει.

δ) Αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά.

ζ) Σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία.

η) Προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά.

θ) Αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα.

ι) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI).

ια) Στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σ' αυτούς.

ιβ) Επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σημασμένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δε δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόννους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέραν από 24 συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους Δήμους ή Κοινότητες, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Δημόσιας Τάξης και ΠΕΧΩΔΕ καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λ.π.

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας γι' αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών.

Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδισθεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες κ.λ.π.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλειόμενης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλο κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προσθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή Διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο με κάθε πρόσφορο μέσο του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προσθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσυκλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από 20 μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, 50 δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παρ. 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, ενώ αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο αστυνομικό όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τρίωρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία οπότε η μεταφορά γίνεται άμεσα. Η παράβαση βεβαιούται από το αστυνομικό όργανο ή άλλο προς τούτο αρμόδιο όργανο που τη διαπίστωσε, το οποίο συντάσσει σχετική έκθεση, με την οποία καλείται ο παραβάτης αν το επιθυμεί, να εκθέσει, μέσα σε τρεις (3) ημέρες, τις αντιρρήσεις του στην Αρχή που υπάγεται το αστυνομικό όργανο που βεβαίωσε την παράβαση. Στην περίπτωση που δεν παρουσιαστεί ή εφόσον οι αντιρρήσεις κριθούν αβάσιμες, ο διοικητής της υπηρεσίας ή ο οικείος ΟΤΑ επιβάλλει το διοικητικό πρόστιμο, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης,

Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων για τη στάθμευση του παρόντος Κώδικα λογίζεται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω και σε περίπτωση απουσίας του οδηγού ο κάτοχος αυτού.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα. Παράλληλα, και ανεξάρτητα, της κατά το προηγούμενο εδάφιο ποινής, με πράξη του οικείου νομάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενης συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

13. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, τροχιοδρομικών οχημάτων ως και επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ-ΑΓΟΡΑΙΩΝ), επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. από αυτόν, ύστερα από ειδική μελέτη αυτού, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της Χώρας από τον οικείο Νομάρχη, ύστερα από ειδική μελέτη που καταρτίζεται από την αρμόδια υπηρεσία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με την οποία πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλή και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης, επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα, για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια Αρχή.

Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

Άρθρο 35

Κανόνες χρήσης φώτων εντοπισμού θέσης

1. Τα μηχανοκίνητα οχήματα στις οδούς, πλην των δίτροχων μοτοσυκλετών χωρίς καλάθι, επιβάλλεται να έχουν τη νύκτα και οποτεδήποτε η ορατότητα είναι ανεπαρκής, αναμμένα τουλάχιστον τα δύο λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα θέσης στο μπρος μέρος τους και ίσο αριθμό ερυθρών φώτων θέσης πίσω, σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στα άρθρα 65 και 66 του παρόντος Κώδικα. Στο συνδυασμό

μηχανοκίνητου οχήματος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα, πρέπει τα ερυθρά φώτα θέσης να είναι προσαρμοσμένα και στο πίσω μέρος του τελευταίου ρυμουλκούμενου. Τα ρυμουλκούμενα, των οποίων το πλάτος υπερβαίνει τα 1,60 μέτρα, επιβάλλεται να έχουν αναμμένα στο μπροστινό μέρος τους τα δύο λευκά φώτα θέσης (πλευρικά) του άρθρου 65 του παρόντος Κώδικα.

2. Οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων στα οποία δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, επιβάλλεται τη νύκτα να έχουν αναμμένα τουλάχιστον ένα λευκό ή ειδικής επιλογής κίτρινο φως στο μπροστινό μέρος και τουλάχιστον ένα ερυθρό φως στο πίσω μέρος αυτών. Αν υπάρχει μόνο ένα φως μπροστά και ένα φως πίσω πρέπει να τοποθετείται αυτό στην κεντρική γραμμή του οχήματος ή στην αριστερή του πλευρά.

3. Τη νύκτα και οποτεδήποτε η ορατότητα είναι ανεπαρκής, η παρουσία μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση πρέπει να επισημαίνεται με τα μπρος και πίσω φώτα θέσης ή στάθμευσης.

Εξαιρούνται:

α) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε οδό που φωτίζεται αρκετά.

β) Τα δίτροχα ποδήλατα, δίτροχα μοτοποδήλατα ή δίτροχες μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι, που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση στο άκρο του οδοστρώματος σε κατοικημένη περιοχή και δεν είναι εφοδιασμένα με συσσωρευτή (μπαταρία).

γ) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε ειδικούς χώρους έξω από το οδόστρωμα και

δ) Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση σε οδούς κατοικημένων περιοχών με ελάχιστη κυκλοφορία οχημάτων.

4. Τα φώτα που καθορίζονται στη παράγραφο 1 του άρθρου αυτού πρέπει να είναι ικανά ώστε να γίνεται αντιληπτή η παρουσία του οχήματος στους χρήστες της οδού.

Κατά τις ώρες της ημέρας, οι οδηγοί μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών, πρέπει να κινούνται με αναμμένο ένα τουλάχιστον πρόσθιο φως διασταύρωσης και ένα οπίσθιο ερυθρό φως. Η εσωτερική νομοθεσία μπορεί να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση φώτων ημέρας στη θέση των φώτων διασταύρωσης.

Το μπρος και πίσω φως απαγορεύεται να εκπέμπεται από τον αυτό φανό ή την αυτή συσκευή, εκτός αν το επιτρέπουν τα χαρακτηριστικά του οχήματος, ιδιαίτερα το μήκος του.

5. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, το μήκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα έξι (6) μέτρα και το πλάτος τα δύο (2) μέτρα και στα οποία δεν έχει συνδεθεί άλλο όχημα, επιτρέπεται, όταν βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, σε οδό κατοικημένης περιοχής, να έχουν αναμμένο ένα πλευρικό φως προς το μέρος όπου διεξάγεται η κυκλοφορία. Το φως αυτό πρέπει να είναι λευκό ή κίτρινο μπροστά και ερυθρό ή κίτρινο πίσω.

6. Δεν επιτρέπεται σε όχημα να φέρει μπροστά ερυθρά φώτα, ερυθρές αντανakλαστικές συσκευές ή ερυθρά αντανakλαστικά υλικά και πίσω λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα, λευκής ή ειδικής επιλογής κίτρινες αντανakλαστικές συσκευές ή λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα αντανakλαστικά υλικά.

Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται προκειμένου για χρήση λευκών ή ειδικής επιλογής κίτρινων φώτων οπισθοδρόμησης ούτε για την αντανakλαση των ανοικτού χρώματος αριθμών ή γραμμάτων των πίσω πινακίδων αναγνώρισης ή άλλων χαρακτηριστικών ή διακριτικών σημάτων, που προβλέπονται και περιγράφονται από τις σχετικές διατάξεις. Επίσης δεν εφαρμόζεται για την αντανakλαση του ανοικτού χρώματος των ως άνω πινακίδων ή σημάτων, ούτε για τα ερυθρά φώτα ορισμένων οχημάτων άμεσης ανάγκης, τα οποία περιστρέφονται ή αναβοσβύνουν.

7. Οι οδηγοί των οδικών και τροχιοδρομικών οχημάτων, που κυκλοφορούν κατά τη διάρκεια της νύκτας υποχρεούνται να μεριμνούν για το φωτισμό της πίσω πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, ώστε να είναι εύκολη η αναγνώριση των στοιχείων της.

8. Στα ζωήλατα οχήματα και χειράμαξες η συσκευή που εκπέμπει το φωτισμό μπορεί να φέρεται από τον οδηγό ή από το συνοδό ο οποίος βαδίζει στην αριστερή πλευρά αυτών.

9. Ομάδες πεζών οι οποίες οδηγούνται από επιφορτισμένο για το σκοπό αυτόν πρόσωπο ή σχηματίζουν πομπή, όπως επίσης οι οδηγοί ζώων ή ζώων έλξης φορτίου ή ιππασίας, οι οποίοι κινούνται κατά μήκος του οδοστρώματος τη νύκτα, υποχρεούνται να έχουν προς την πλευρά στην οποία διεξάγεται η κυκλοφορία αντανakλαστικό στοιχείο ή ένα τουλάχιστον αναμμένο φως λευκό ή ειδικής επιλογής κίτρινο μπροστά και ένα ερυθρό φως πίσω ή κίτρινο φως και στα δύο πιο πάνω σημεία. Τα φώτα αυτά είναι δυνατό να εκπέμπονται και από την αυτή συσκευή. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν εφαρμόζονται σε κατοικημένη περιοχή που φωτίζεται αρκετά.

10. Των διατάξεων του άρθρου αυτού εξαιρούνται τα αμαξίδια βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ως και άλλα μικρά οχήματα χωρίς μηχανή, τα οποία σύρονται ή προωθούνται από τους πεζούς, εκτός και αν κυκλοφορούν τη νύκτα εκτός κατοικημένης περιοχής, οπότε υποχρεούνται να φέρουν αντανakλαστικά στοιχεία χρώματος λευκού ή κίτρινου.

11. Δεν επιτρέπεται, σε όχημα να έχει φώτα διαφορετικού χρώματος, από αυτά που ορίζονται κατά περίπτωση στο άρθρο αυτό.

12. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 36

Κανόνες χρήσης των φώτων οχημάτων

1. Κατά τη διάρκεια της νύκτας ο οδηγός υποχρεούται να έχει τα φώτα του οχήματός του αναμμένα και να τα χρησιμοποιεί όπως πιο κάτω:

α) Τα φώτα πορείας απαγορεύεται να είναι αναμμένα, όταν το οδόστρωμα φωτίζεται, αρκετά μεν μέσα στις κατοικημένες περιοχές, αρκετά δε και συνεχώς εκτός κατοικημένων περιοχών, ώστε ο οδηγός να μπορεί να βλέπει ευκρινώς από απόσταση τουλάχιστον εκατό (100) μέτρων καθώς και όταν το όχημα βρίσκεται σε στάση ή στάθμευση.

β) Τα φώτα πορείας πρέπει, στις ακόλουθες περιπτώσεις, να μην είναι αναμμένα ή, όταν είναι αναμμένα, η λειτουργία τους να ρυθμίζεται κατά τρόπον ώστε να αποτρέπεται η θάμβωση:

αα) Όταν ο οδηγός πρόκειται να συναντηθεί με όχημα που έρχεται αντίθετα, τα τυχόν αναμμένα φώτα πορείας πρέπει να σβήνουν ή η λειτουργία τους να ρυθμίζεται κατά τρόπον ώστε να αποτρέπεται η θάμβωση για αρκετό διάστημα και αντ' αυτών να είναι αναμμένα τα φώτα διασταύρωσης, για να μπορεί ο οδηγός του άλλου οχήματος να προχωρήσει εύκολα και ακίνδυνα.

ββ) Όταν ένα όχημα ακολουθεί πίσω και πλησίον άλλου, τα φώτα πορείας μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου αυτού για να δοθεί προειδοποίηση για την πρόθεση προσπεράσματος κατά το προβλεπόμενο από το άρθρο 37 του παρόντος Κώδικα.

γγ) Σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία είναι αναγκαίο να αποφευχθεί η θάμβωση των άλλων που χρησιμοποιούν την αυτήν οδό, ή αυτών που χρησιμοποιούν άλλη οδό ή υδάτινη οδό ή σιδηροδρομική γραμμή, οι οποίες βαίνουν παράπλευρα αυτής.

γ) Τα φώτα διασταύρωσης επιβάλλεται να ανάβουν μέσα και έξω από τις κατοικημένες περιοχές όπου απαγορεύεται η χρήση των φώτων πορείας.

δ) Τα φώτα θέσης επιβάλλεται να χρησιμοποιούνται εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 35 του παρόντος Κώδικα και με τα φώτα πορείας, τα φώτα διασταύρωσης και τα φώτα ομίχλης. Σε περίπτωση στάσης ή στάθμευσης μπορούν να ανάβουν τα φώτα θέσης ή τα φώτα στάθμευσης.

2. Αν υπάρχουν φώτα ομίχλης, σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στο άρθρο 69 του παρόντος Κώδικα, πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο σε περίπτωση ομίχλης, χιονόπτωσης, ή καταρρακτώδους βροχής, μόνα τους ή μαζί με τα φώτα διασταύρωσης. Τα φώτα αυτά επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε στενούς ελικοειδείς οδούς και αν δεν συντρέχουν οι πιο πάνω προϋποθέσεις.

3. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις του άρθρου 37 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα απαγορεύεται, κατά τη συνάντηση με όχημα που έρχεται αντίθετα, το άναμμα και το σβήσιμο των φώτων ή η εναλλαγή της χρήσης τους κατά μικρά χρονικά διαστήματα.

4. Η κατά το άρθρο 37 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα φωτεινή προειδοποίηση είναι το άναμμα των φώτων διασταύρωσης, με διακοπές σε μικρά χρονικά διαστήματα ή το άναμμα με διακοπές των φώτων πορείας ή η εναλλαγή των φώτων διασταύρωσης και των φώτων πορείας με διακοπές επίσης σε μικρά χρονικά διαστήματα.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για χρονικό διάστημα ενός (1) μήνα η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο. Αυτός δε που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 37

Ηχητικές και φωτεινές προειδοποιήσεις

1. Η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης επιτρέπεται μόνο:

α) Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για την αποφυγή δυστυχήματος.

β) Εκτός κατοικημένων περιοχών, κατά το προσπέρασμα, για να ειδοποιηθεί ο οδηγός του προπορευόμενου οχήματος, αν αυτό είναι απαραίτητο.

γ) Όταν μεταφέρονται με οχήματα άτομα, τα οποία κινδυνεύουν ή έχουν άμεση ανάγκη ιατρικής βοήθειας.

2. Η χρήση των ηχητικών οργάνων πρέπει να μην παρατείνεται πέραν του απολύτως αναγκαίου χρόνου.

3. Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων μπορούν τη νύκτα, αντί ηχητικών προειδοποιήσεων, να δίνουν τις φωτεινές προειδοποιήσεις, του άρθρου 36 παρ. 4 του παρόντος Κώδικα.

4. Ο οδηγός σχολικού λεωφορείου ή οχήματος μεταφοράς ατόμων με μειωμένη κινητικότητα οφείλει να έχει αναμμένο το σύστημα φωτεινού συναγερμού, όσο χρόνο διαρκεί η επιβίβαση ή αποβίβαση.

5. Οι οδηγοί αυτοκινήτων οχημάτων, εκτός από την περίπτωση ακινησίας του οχήματος, επιτρέπεται να θέτουν σε λειτουργία τα φώτα έκτακτης ανάγκης (σύστημα φωτεινού συναγερμού), μόνο όταν κινδυνεύουν τρίτοι από το δικό τους όχημα.

6. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1,2,4 και 5 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 38

Κανόνες κυκλοφορίας πεζών

1. Οι πεζοί υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια ή τα ειδικά γι' αυτούς ερείσματα. Κατ' εξαίρεση, μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, αφού λάβουν τις αναγκαίες προφυλάξεις:

α) Πεζοί, που ωθούν, σύρουν ή μεταφέρουν ογκώδη αντικείμενα, οι οποίοι αν βιάζοντο στο πεζοδρόμιο ή το έρεισμα, θα προκαλούσαν σοβαρή δυσχέρεια στη κίνηση των άλλων πεζών.

β) Ομάδες πεζών, όταν οδηγούνται από ειδικά για το σκοπό αυτόν επιφορτισμένο πρόσωπο ή σχηματίζουν πομπή.

γ) Ατομα με μειωμένη κινητικότητα τα οποία κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα.

2. Αν είναι αδύνατη η χρησιμοποίηση των πεζοδρομίων ή των ερεισμάτων, που προορίζονται για τους πεζούς ή δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ή ερείσματα, οι πεζοί μπορούν να βαδίζουν στο οδόστρωμα, κατά τρόπον ώστε να μην παρεμποδίζουν την κυκλοφορία. Αν το οδόστρωμα διαθέτει λωρίδα για ποδήλατα ή μοτοποδήλατα μπορούν να βαδίζουν σ' αυτήν αν το επιτρέπει η πυκνότητα της κυκλοφορίας και δεν παρεμποδίζουν την κίνηση των μοτοποδηλάτων ή ποδηλάτων. Οι πεζοί δεν επιτρέπεται να υπερπηδούν εμπόδια π.χ. δοκούς, αλυσίδες, νησίδες, στηθαία, κιγκλιδώματα, που έχουν τοποθετηθεί από τις αρμόδιες αρχές για ειδικούς λόγους.

Η ύπαρξη τέτοιων εμποδίων σημαίνει απαγόρευση εισόδου του πεζού στην αποκλεισμένη επιφάνεια της οδού.

3. Οι πεζοί που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, υποχρεούνται να βαδίζουν αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο άκρο του οδοστρώματος, εκτός αν κατ' αυτόν τον τρόπο κινδυνεύουν ή δεν το επιτρέπουν ειδικές περιστάσεις.

Κατ' εξαίρεση, πρόσωπα που ωθούν ή σύρουν χειράμαξες, ωθούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, που κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα ως και ομάδες πεζών, όταν σχηματίζουν πομπή ή οδηγούνται από ειδικά επιφορτισμένο πρόσωπο, υποχρεούνται να βαδίζουν πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος. Οι πεζοί που βαδίζουν στο οδόστρωμα, αν δεν σχηματίζουν πομπή, υποχρεούνται να βαδίζουν σε απλό στοίχο, όταν το απαιτεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας, εξαιτίας των συνθηκών ορατότητας, της πυκνότητας ή άλλων λόγων. Ομάδες πεζών που κινούνται στις οδούς υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερη στα δεξιά της οδού επαρκή επιφάνεια του οδοστρώματος ώστε να μπορεί να διέρχεται ένα όχημα.

4. Οι πεζοί προκειμένου να διασχίσουν το οδόστρωμα, υποχρεούνται:

α) Αν υπάρχουν στο οδόστρωμα διαβάσεις πεζών, να τις χρησιμοποιούν.

β) Αν στη διάβαση πεζών, την οποία πρόκειται να χρησιμοποιήσουν, υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες πεζών, να συμμορφώνονται στα σημάτά τους.

γ) Αν στη διάβαση δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες πεζών, αλλά η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή από τροχονόμους και δίνεται σήμα για να προχωρήσουν τα οχήματα, να μην κατέρχονται στο οδόστρωμα.

δ) Σε διαβάσεις που η κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες, να μην κατεβαίνουν στο οδόστρωμα πριν λάβουν υπόψη τους την απόσταση και την ταχύτητα των οχημάτων τα οποία πλησιάζουν.

ε) Αν δεν υπάρχουν στο οδόστρωμα διαβάσεις πεζών να μην κατεβαίνουν σ' αυτό αν δεν βεβαιωθούν ότι δεν θα παρεμποδίσουν την κυκλοφορία των οχημάτων, στη συνέχεια δε να διασχίζουν το οδόστρωμα κάθετα προς τον άξονά του.

στ) Σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, στους οποίους η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή τροχονόμους να διασχίζουν το οδόστρωμα βαδίζοντας παράλληλα με τα κινούμενα οχήματα.

ζ) Να διασχίζουν το οδόστρωμα, κάθετα χωρίς να βραδυπορούν ή να σταματούν σ' αυτό αδικαιολόγητα.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 39

Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς

1. Ολοι οι οδηγοί πρέπει να αποφεύγουν να συμπεριφέρονται με τρόπο που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τους πεζούς.

Τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1, 17 παρ. 3 περίπτ. στ' και 19 παρ. 1 του παρόντος Κώδικα, όπου σε οδοστρώματα υπάρχουν διαβάσεις πεζών, οι οποίες έχουν σημανθεί με πινακίδες ή διαγραμμίσεις και η κυκλοφορία των οχημάτων ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή τροχονόμους, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται:

α) Να σταματούν πριν από τη διάβαση, όταν απαγορεύεται σε αυτούς με σήμα να προχωρήσουν ή όταν τυφλοί χρησιμοποιούν και επιδεικνύουν το λευκό μπαστούνι τους, για να δείξουν ότι πρόκειται να διασχίσουν την οδό ή όταν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρόκειται να διασχίσουν την οδό. Όταν επιτραπεί να προχωρήσουν, να μη διακόπτουν ή παρεμποδίζουν τη διέλευση των πεζών, τυφλών ή των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, οι οποίοι έχουν ήδη εισέλθει και προχωρούν στη διάβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38 του παρόντος Κώδικα.

β) Αυτοί που προτίθενται να στρίψουν σε άλλη οδό, στην είσοδο της οποίας υπάρχει διάβαση πεζών, να κινούνται αργά και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς που ήδη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται στη διάβαση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38 του παρόντος Κώδικα και σε περίπτωση ανάγκης να διακόπτουν τη πορεία του οχήματός τους.

2. Αν σε σημασμένη διάβαση πεζών η κυκλοφορία των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή με τροχονόμο, οι οδηγοί υποχρεούνται να πλησιάζουν στη διάβαση με ταχύτητα τόσο μικρή ώστε να μην εκθέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς που τη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται σ' αυτήν και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους για να επιτρέπουν τη διέλευση των πεζών.

Σε σημασμένους με ειδική σήμανση πεζοδρόμους, τα οχήματα τα οποία επιτρέπεται να εισέλθουν σε αυτούς οφείλουν να κινούνται με ταχύτητα βαδίσματος και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων

επιβάλλεται να παραχωρούν προτεραιότητα στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών, όταν σε αυτές κινούνται πεζοί ή ποδηλατιστές αντίστοιχα.

3. Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημειωθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του. Τα παιχνίδια επιτρέπονται.

β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.

γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.

δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Απαγορεύεται η στάθμευση εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.

στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.

4. Οι οδηγοί, οι οποίοι πρόκειται να στρίψουν σε άλλη οδό στην οποία δεν υπάρχουν σημασμένες με πινακίδες διαβάσεις πεζών, ή διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα, υποχρεούνται να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς, οι οποίοι στις περιπτώσεις της παρ. 2 του άρθρου 38 του παρόντος Κώδικα, έχουν κατέλθει στο οδόστρωμα της οδού, στην οποία πρόκειται να εισέλθουν οι οδηγοί και σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους.

Οι οδηγοί πρέπει επίσης να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στους πεζούς που διασχίζουν την οδό προκειμένου να επιβιβαστούν σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή όταν απομακρύνονται από αυτά.

5. Οι οδηγοί που προτίθενται να προσπεράσουν από δεξιά, όταν αυτό επιτρέπεται όχημα δημόσιων συγκοινωνιών, που βρίσκεται σε στάση σε καθορισμένο σημείο, υποχρεούνται να σταματούν, για να επιτρέπουν την αποβίβαση ή επιβίβαση των επιβατών.

6. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 40

Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων.

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων, απαγορεύεται:

α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα.

β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα.

γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού.

δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα.

ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί.

στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει, ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών.

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει, κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

3. Οι οδηγοί ποδηλάτων υποχρεούνται να κατεβαίνουν απ' αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

4. Οι οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 41

Ειδικοί κανόνες για συνοδείες, πομπές και κίνηση αμαξιδίων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ή βρεφών

1. Απαγορεύεται στους χρήστες της οδού να διακόπτουν στρατιωτικές φάλαγγες, στοίχους μαθητών, οι οποίοι συνοδεύονται από επιφορτισμένο ειδικά για το σκοπό αυτόν πρόσωπο και άλλες πομπές.
2. Για την κίνηση αμαξιδίων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία προωθούνται από τους ίδιους ή τους συνοδούς τους και αμαξιδίων βρεφών, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται τα πεζοδρόμια, οι πεζόδρομοι ή κατάλληλα ερείσματα.
3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού.

Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,5 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,5 gr/l) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με τις κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών με μικρότερα ποσοστά, προσαρμοζόμενων αναλόγως και των ορίων της παραγράφου 7, να εξειδικεύονται τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παρούσας παραγράφου που ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού και να καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά τις παραγράφους του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

2. Τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν κατά περίπτωση ν' ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης, στον οργανισμό των οδηγών, οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την προηγούμενη παράγραφο, οι δε οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν.

3. Σε περίπτωση θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία από τα θανόντα πρόσωπα, ως και από τους ζώντες, εκτός και αν για τους τελευταίους, ειδικοί

παθολογικοί λόγοι δεν το επιτρέπουν, οπότε στην περίπτωση αυτή η μέτρηση γίνεται, για μεν το οινόπνευμα στον εκπνεόμενο αέρα με τη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τις τοξικές ουσίες και φάρμακα με τη λήψη ούρων ή άλλο πρόσφορο μέσο. Για την ύπαρξη ή μη των προβαλλόμενων αυτών λόγων χρειάζεται ιατρική πιστοποίηση από δημόσιο νοσοκομείο.

4. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος με σωματικές βλάβες ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινόπνευματος γίνεται είτε στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρων είτε με αιμοληψία.

5. Στους τροχονομικούς ελέγχους στο δρόμο ή σε τροχαία ατυχήματα χωρίς σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινόπνευματος γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παραγράφου 1 του παρόντος γίνεται με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Η διαπίστωση του ποσοστού συγκέντρωσης οινόπνευματος σε ατύχημα πεζού, στις περιπτώσεις της παρούσας και των δύο προηγούμενων παραγράφων, διαπιστώνεται με τον ίδιο τρόπο.

6. Με την επιφύλαξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3, όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό του οινόπνευματος, είτε δια αιμοληψίας είτε με τη χρήση συσκευής αλκοολομέτρου, τεκμαίρεται ότι η συγκέντρωση οινόπνευματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10gr/l σύμφωνα με τη μέθοδο της αιμοληψίας. Επίσης όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό τεκμαίρεται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, σύμφωνα με την παράγραφο 9.

7. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινόπνευματος τιμωρείται ως εξής:

α. Με πρόστιμο 50.000 δραχμών, εάν η συγκέντρωση οινόπνευματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 gr./l έως 0,80 gr./l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

β. Με πρόστιμο 100.000 δραχμών και με αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για τρεις (3) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινόπνευματος στο αίμα του είναι άνω του 0,80 gr./l και μέχρι 1,10 gr./l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,40 έως 0,60 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

γ. Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό πρόστιμο 200.000 δραχμών και αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για έξι (6) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινόπνευματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr./l μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο

εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

Στην περίπτωση αυτή, η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται, μετά την παρέλευση του εξαμήνου, μόνο με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

δ. Στις πιο πάνω περιπτώσεις α', β' και γ' το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 και των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενων αποφάσεων.

Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών ή λιμενικών, εκ των οποίων ο ένας είναι ανακριτικός υπάλληλος.

8. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επίρεια οινοπνεύματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος και η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του, κατά τη δεύτερη παράβαση, είναι άνω του 1,10 gr./l, μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, επιβάλλεται επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, για πέντε (5) χρόνια, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

9. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

10. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 7 εδάφιο γ' και 8 του άρθρου αυτού, η παράβαση τιμωρείται, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές και λοιπές κυρώσεις που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές, και με την ποινή της αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων και της άδεια κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες, η οποία επιβάλλεται από το δικαστήριο. Η κύρωση αυτή δεν ισχύει για τις περιπτώσεις των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103 παρ.4 στοιχεία α' και β' του παρόντος.

11. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία στους πλοίαρχους ταχύπλοων πλοίων και στους κυβερνήτες ή χειριστές των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

Άρθρο 43

Συμπεριφορά σε περίπτωση ατυχήματος

1. Αν συμβεί οδικό τροχαίο ατύχημα, από το οποίο επήλθε βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα, κάθε οδηγός ή άλλος που χρησιμοποιεί την οδό, ο οποίος ενεπλάκη με οποιονδήποτε τρόπο στο ατύχημα υποχρεούται:

α) Να σταθμεύσει αμέσως στον τόπο του ατυχήματος χωρίς να δημιουργήσει πρόσθετους κινδύνους στην κυκλοφορία.

β) Να λάβει μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας στον τόπο του ατυχήματος και, αν δεν μπορεί, να ειδοποιήσει για το ατύχημα την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή.

γ) Να δώσει τα στοιχεία της ταυτότητάς του ως και κάθε χρήσιμη σχετική με το όχημά του πληροφορία, αν οι εμπλακέντες στο ατύχημα ζητήσουν αυτά. Σε περίπτωση υλικών ζημιών, αν ο ζημιωθείς δεν είναι παρών, τα εμπλακέντα στο ατύχημα πρόσωπα υποχρεούνται, μέσα σε είκοσι τέσσερις ώρες (24) ώρες, να του δώσουν τις πιο πάνω πληροφορίες κατά τον καταλληλότερο τρόπο ή δια του πλησιέστερου Αστυνομικού Τμήματος, το οποίο φροντίζει για την ενημέρωση του ζημιωθέντα.

2. Αν από το οδικό τροχαίο ατύχημα επήλθε θάνατος ή σωματική βλάβη, κάθε οδηγός ή άλλος που χρησιμοποιεί την οδό, ο οποίος ενεπλάκη με οποιονδήποτε τρόπο στο ατύχημα, υποχρεούται επιπλέον:

α) Να δώσει την αναγκαία βοήθεια και συμπαράσταση στους παθόντες.

β) Να ειδοποιήσει την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή και να παραμείνει στον τόπο του ατυχήματος μέχρι την άφιξή της, εκτός αν είναι αναγκαία η απομάκρυνσή του για την ειδοποίηση της Αστυνομίας ή για την περίθαλψη των τραυματιών ή του ίδιου. Και στην περίπτωση αυτήν ο οδηγός υποχρεούται να αναγγείλει το ατύχημα στην Αστυνομική Αρχή το ταχύτερο δυνατόν.

γ) Να αποτρέψει οποιαδήποτε μεταβολή στον τόπο του ατυχήματος, η οποία θα μπορούσε να δυσκολέψει το έργο της Αστυνομίας με εξαίρεση τις ενέργειές του εκείνες οι οποίες αποβλέπουν στην αποκατάσταση της τυχόν διακοπείσας κυκλοφορίας.

3. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 και παρ. 2 περίπτωση γ' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός (1) μήνα, αν δε πρόκειται για οδηγό μηχανοκίνητου οχήματος ή μοτοποδήλατου και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

4. Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 2 περίπτωση α' και β' του άρθρου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών.

Αν από τη συμπεριφορά του ο παθών περιήλθε σε κίνδυνο ζωής ή επήλθε θάνατος ή βαριά σωματική βλάβη αυτού, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών εφόσον η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη στις δύο πιο πάνω περιπτώσεις και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) έως έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

5. Σε περίπτωση σωματικής βλάβης, η οποία προκαλείται από όχημα, αν ο οδηγός αυτού συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για κράτηση του άρθρου 419 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Στην περίπτωση αυτήν οι αστυνομικοί που επιλαμβάνονται ως προανακριτικοί υπάλληλοι, μετά τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων και την ενέργεια των σχετικών προανακριτικών πράξεων, παύουν την προσωρινή κράτηση του οδηγού. Αν πρόκειται για οδηγούς οι οποίοι είναι ύποπτοι φυγής ή ιδιαίτερα επικίνδυνοι, προκύπτουν δε σε βάρος τους στοιχεία ενοχής, οι πιο πάνω υπάλληλοι προσάγουν αυτούς στον αρμόδιο εισαγγελέα, ο οποίος μπορεί να εφαρμόσει τις διατάξεις του άρθρου 419 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

6. Δεν έχουν επίσης εφαρμογή στα αυτοκίνητα οχήματα, στα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες, κατά την έννοια του παρόντος Κώδικα, οι για την κράτηση από την Αστυνομική Αρχή διατάξεις του άρθρου 11 του ν. ΓΠΝ/1911, αν ο οδηγός συμμορφώθηκε με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου αυτού και κατέθεσε αποδεικτικό ασφάλισης (βεβαίωση αναγνωρισμένης στην Ελλάδα ασφαλιστικής εταιρείας) του οχήματος ή αποδείξει ότι είναι κάτοχος δελτίου διεθνούς ασφάλισης, τα οποία αποτελούν δήλωση αναδοχής χρέους για τα ισχύοντα στην Ελλάδα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, τα οποία προβλέπονται από τα νομίμως εγκεκριμένα τιμολόγια ασφαλιστρων ή, προκειμένου για αυτοκίνητα και τρίτροχα οχήματα δημόσιας χρήσης, καταθέσει δήλωση αναδοχής χρέους αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού ή αλληλοασφαλιστικού ταμείου συνεταιρισμού, που λειτουργεί νόμιμα, στον οποίο το όχημα είναι ασφαλισμένο.

7. Τα οχήματα που εγκαταλείπονται για οποιονδήποτε λόγο στον τόπο του ατυχήματος καθώς και τα απομακρυνθέντα και μη παραληφθέντα οχήματα λόγω παράνομης στάθμευσης, σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα, εφόσον εμποδίζουν την οδική κυκλοφορία, απομακρύνονται με μέριμνα των ιδιοκτητών ή κατόχων τους και σε περίπτωση αδυναμίας ή αδιαφορίας αυτών, απομακρύνονται από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή, η οποία, μετά παρέλευση διμήνου, τα παραδίδει στον Ο.Δ.Δ.Υ. για εκποίηση. Οι λεπτομέρειες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

Άρθρο 44

Οχήματα άμεσης ανάγκης - Έργα στις οδούς

1. Αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό, όταν ειδοποιούνται με τις συσκευές ηχητικής ή φωτεινής προειδοποίησης, ότι πλησιάζει όχημα άμεσης ανάγκης ή όχημα με το οποίο μεταφέρονται πρόσωπα που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, υποχρεούνται να αφήνουν χώρο, κινούμενοι προς τα δεξιά της οδού, για να διέλθει το όχημα αυτό και σε περίπτωση ανάγκης να σταματούν. Ως οχήματα άμεσης ανάγκης, για την εφαρμογή της διάταξης αυτής, θεωρούνται τα οχήματα που φέρουν ειδικά πρόσθετα μπλε ή ερυθρά φώτα. Με ένα ή περισσότερα μπλε φώτα που αναβοσβήνουν, μπορούν να εφοδιάζονται μόνο τα νοσοκομειακά οχήματα, τα οχήματα πρώτων βοηθειών και κλινικών, τα οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας, της Δημοτικής Αστυνομίας ως και τα οχήματα των στρατιωτικών και λιμενικών αρχών.

Με ένα ή περισσότερα ερυθρά φώτα που αναβοσβήνουν, μπορούν να εφοδιάζονται μόνο τα οχήματα της πυροσβεστικής υπηρεσίας δασαρχείου και αποκατάστασης βλαβών ηλεκτρικού δικτύου καθώς και τα οχήματα των υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να παρέχεται το δικαίωμα να τοποθετούνται τα πιο πάνω φώτα και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

2. Αν η ειδοποίηση για την κίνηση των οχημάτων άμεσης ανάγκης ή οχημάτων με τα οποία μεταφέρονται πρόσωπα, που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, δίνεται με τις ειδικές συσκευές προειδοποίησης και δεν δημιουργείται κίνδυνος για τους λοιπούς χρήστες της οδού οι οδηγοί των οχημάτων αυτών δεν υποχρεούνται να τηρήσουν τις διατάξεις των άρθρων 12 έως 43 του παρόντος Κώδικα. Δεν μπορούν όμως να διέρχονται αντίθετα στους μονόδρομους ή να μη συμμορφώνονται στα σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι.

3. Αν οι οδηγοί κινούνται στο οδόστρωμα με περισσότερες από δύο λωρίδες κυκλοφορίας κατά κατεύθυνση υποχρεούνται, αν χρησιμοποιούν τη λωρίδα που ορίζεται με κατάλληλη διαγράμμιση ως λωρίδα άμεσης ανάγκης, να την εγκαταλείψουν αμέσως κινούμενοι στις παραπλεύρωσ λωρίδες. Αυτοί που κινούνται στις παρακείμενες λωρίδες υποχρεούνται να παρέχουν προτεραιότητα στους εισερχομένους. Απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων ν' ακολουθούν από κοντά τα οχήματα άμεσης ανάγκης, όταν κινούνται για εκτέλεση επείγουσας αποστολής.

4. Οι οδηγοί των οχημάτων άμεσης ανάγκης επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις ειδικές συσκευές προειδοποίησης μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δικαιολογείται αυτό εκ του κατεπείγοντος της αποστολής τους.

5. Οι εργαζόμενοι στην κατασκευή, επισκευή ή συντήρηση τμημάτων οδών ως και οι χειριζόμενοι τεχνικό εξοπλισμό, ο οποίος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των έργων αυτών, αν τηρούν τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα και παίρνουν τα αναγκαία προφυλακτικά μέτρα, δεν υποχρεούνται να συμμορφωθούν στις διατάξεις που αναφέρονται στους κανόνες κυκλοφορίας του παρόντος Κώδικα.

6. Οι οδηγοί οχημάτων, για να προσπεράσουν ή να παρακάμψουν τον τεχνικό εξοπλισμό, που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, όταν αυτός χρησιμοποιείται για εκτέλεση έργων στην οδό, δεν υποχρεούνται να τηρήσουν τις διατάξεις των άρθρων 17 και 18 του παρόντος Κώδικα, αν λαμβάνουν τα αναγκαία προφυλακτικά μέτρα.

7. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Με την αυτή ποινή τιμωρείται και αυτός που για να επιτύχει την κατά προτεραιότητα κίνησή του προσποιείται ότι το όχημα που οδηγεί είναι όχημα άμεσης ανάγκης ή μεταφέρονται με αυτό πρόσωπα που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 45

Ειδικές υποχρεώσεις οδηγών και πεζών προς τα αστυνομικά όργανα και τους σχολικούς τροχονόμους

- 1.** Οι οδηγοί οχημάτων και οι πεζοί υποχρεούνται να συμμορφώνονται στο σήμα στάσης το οποίο δίνουν τα αστυνομικά όργανα που φορούν στολή.
- 2.** Οι οδηγοί οχημάτων, όταν καλούνται από τα όργανα αυτά υποχρεούνται να δείχνουν κάθε στοιχείο σχετικό με την κυκλοφορία του οχήματός τους.
- 3.** Για την οδική ασφάλεια των πεζών μαθητών κατά τις μετακινήσεις τους προς και από τα σχολεία, μπορούν να χρησιμοποιούνται σχολικοί τροχονόμοι.

Ο σχολικός τροχονόμος ρυθμίζει την κυκλοφορία σε ορισμένο σημείο της οδού (και όχι σε διασταύρωση), διακόπτοντας τη ροή οχημάτων σε διατομή της οδού, όπου υπάρχει σημασμένη διάβαση πεζών. Προς το σκοπό αυτόν είναι εφοδιασμένος με φορητή πινακίδα STOP, την οποία εκτείνει κατάλληλα πάνω από την επιφάνεια του οδοστρώματος. Ο τροχονόμος αυτός φέρει αντανακλαστικό χιτώνιο που πληροί τις προδιαγραφές του αντίστοιχου χιτωνίου της Ελληνικής Αστυνομίας, αντί όμως των διακριτικών της Αστυνομίας φέρει την ένδειξη " σχολικός τροχονόμος".

Οι σχολικοί τροχονόμοι ορίζονται από το διευθυντή του σχολείου, μπορεί να προέρχονται είτε από το προσωπικό του σχολείου είτε να προτείνονται από τον οικείο σύλλογο γονέων και κηδεμόνων και εξοπλίζονται με μέριμνα του οικείου σχολείου.

- 4.** Αυτός, που παραβαίνει τις διατάξεις της παρ. 1 και 3 του άρθρου αυτού, ως και αυτός που αρνείται να επιδείξει κάθε στοιχείο σχετικό με την κυκλοφορία του οχήματός του, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο. Με τις αυτές πιο πάνω ποινές τιμωρείται ο οδηγός οχήματος, ο οποίος συμπεριφέρεται με πράξεις ή λόγια, υβριστικά ή απειλητικά προς τα όργανα που εκτελούν υπηρεσία τροχαίας κίνησης ή παρεμβάλλει δυσχέρειες στο έργο αυτών κατά τη βεβαίωση παραβάσεων του παρόντος Κώδικα ή δίνει ψευδή στοιχεία ταυτότητας ή στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία του οχήματός του.

Άρθρο 46

Ακίνητοποίηση οχήματος

- 1.** Αν διαπιστωθεί ότι η κίνηση οδικού οχήματος είναι επικίνδυνη για τους επιβαίνοντες ή τους λοιπούς χρήστες της οδού, συνεπεία βλαβών, φθορών, εκπομπής ρύπων, προσθήκης εξαρτημάτων και άλλων παράνομων μετατροπών ή εξαιτίας σωματικής ή πνευματικής κατάστασης του οδηγού, τα αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιήσουν το όχημα μέχρι να εξασφαλισθούν οι αναγκαίες προϋποθέσεις

ασφαλούς κίνησης και λειτουργίας του οχήματος. Ακίνητοποίηση κάθε οδικού οχήματος μπορούν να επιβάλλουν τα αστυνομικά όργανα, κατά τις ώρες κοινής ησυχίας και μέσα στις κατοικημένες περιοχές αν από τη λειτουργία του προκαλούνται υπερβολικοί θόρυβοι. Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, όπως η διαδικασία, ο τρόπος και οι περιπτώσεις ακίνητοποίησης του οχήματος, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο οδηγός που αρνείται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις του αστυνομικού οργάνου για την ακίνητοποίηση του οχήματός του ή εκείνος, ο οποίος κινεί όχημα του οποίου διατάχθηκε η ακίνητοποίηση, όπως ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

Άρθρο 47

Εργασίες και εναπόθεση υλικών στις οδούς

1. Αυτοί που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς υποχρεούνται:

α) Να εκτελούν το έργο και εναποθέτουν τα υλικά και τα εργαλεία κατά τρόπο, που να μην παρεμποδίζει την κυκλοφορία. Αν η παρεμπόδιση δεν μπορεί να αποφευχθεί επιβάλλεται να επισημαίνονται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα, οι χώροι εκτέλεσης του έργου και τα υλικά.

β) Να περιφράσσουν τα ορύγματα ή άλλους επικίνδυνους για την κυκλοφορία χώρους των έργων και επισημαίνουν αυτούς κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα.

2. Απαγορεύεται η απόρριψη χωμάτων ή άχρηστων υλικών στην οδό (οδοστρώματα, ερείσματα, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, τάφρους κ.λ.π.) Για την απομάκρυνση των πιο πάνω υλικών μπορούν να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της επόμενης παραγράφου.

3. Οποιαδήποτε τομή ή εκσκαφή οδοστρώματος, ερείσματος, πεζόδρομου ή πεζοδρομίου εθνικής, επαρχιακής, δημοτικής ή κοινοτικής οδού, η οποία είναι απαραίτητη για την κατασκευή έργου, που εκτελείται από επιχείρηση κοινής ωφέλειας, οργανισμό, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, επιτρέπεται να γίνει μόνο ύστερα από άδεια της αρμόδιας για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας, η οποία θεωρείται πριν από την έναρξη των εργασιών από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή. Στην άδεια αυτήν ορίζεται ο χρόνος μέσα στον οποίο θα ενεργείται η πλήρης αποκατάσταση της φθοράς του οδοστρώματος από την επιχείρηση ή το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες συντήρησης των οδών υποχρεούνται, μετά την παρέλευση της προθεσμίας η οποία ορίζεται στην άδεια, να αποκαθιστούν τις γενόμενες φθορές και να καταλογίζουν τη σχετική δαπάνη σε βάρος του οργανισμού, της επιχείρησης ή του προσώπου που εκτελεί ή για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο, κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

4. Αυτοί που εργάζονται στις οδούς υποχρεούνται να φορούν ειδικούς επενδύτες ασφάλειας, αντανakλαστικούς και φθορίζοντες, ώστε να διακρίνονται ευχερώς από τα κινούμενα σ' αυτές οχήματα. Οι προδιαγραφές των επενδυτών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Υπόχρεοι για τον εφοδιασμό των εργαζομένων στις οδούς με τους επενδύτες αυτούς είναι οι εργοδότες.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, της δε παραγράφου 4 με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού ως και αυτός που επιφέρει με οποιονδήποτε τρόπο και από αμέλεια ακόμη φθορές στην οδό, εφόσον από άλλη διάταξη δεν προβλέπεται αυστηρότερη ποινή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

Άρθρο 48

Κατάληψη τμήματος οδού και πεζόδρομου

1. Η προσωρινή ή διαρκής κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος με εγκαταστάσεις ή εμπόδια απαγορεύεται, ιδιαίτερα αν με αυτά παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, η επιτρεπόμενη στάση ή στάθμευση οχημάτων ή περιορίζεται η ορατότητα αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς.

2. Κατ' εξαίρεση της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να επιτραπεί σε έκτακτες περιπτώσεις ή ζώνες μικρής κυκλοφορίας εντός κατοικημένων περιοχών, αν υπάρχει αρκετός χώρος γι' αυτό, η κατάληψη τμήματος οδού με προσωρινές εγκαταστάσεις ή εμπόδια ύστερα από άδεια των Δημοτικών ή Κοινοτικών Αρχών μετά γνώμη των αρμόδιων Αστυνομικών Αρχών.

3. Αυτοί που ανεγείρουν οικοδομές μέσα σε κατοικημένες περιοχές ή εκτελούν άλλα έργα και καταλαμβάνουν ολόκληρο το πεζοδρόμιο μπροστά από την οικοδομή ή το έργο, υποχρεούνται να κατασκευάσουν πρόσθετο πεζοδρόμιο ή να πάρουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

4. Όταν επιτρέπεται, όπως πιο πάνω, η κατάληψη τμήματος οδού πρέπει αυτό να επισημαίνεται υποχρεωτικά από αυτόν που το κατέλαβε κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος Κώδικα.

5. Η κατάληψη επιφάνειας πεζόδρομου για οποιαδήποτε άλλη χρήση, εκτός γι' αυτήν που έχει κατασκευαστεί, απαγορεύεται, εφόσον παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών ως και η είσοδος - έξοδος οχημάτων, άμεσης ανάγκης ή εξυπηρέτησης των παροδίων.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

Άρθρο 49

Αγώνες στις οδούς και στις πίστες

1. Αγώνες ζωηλάτων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων στις δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς και χώρους, επιτρέπεται να γίνουν μόνο ύστερα από σχετική άδεια.

2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο άδεια δίνεται:

α) Για τους αγώνες ζωηλάτων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Τροχαίας.

β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις αυτές Αρχές, μετά προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και εισήγηση της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.) και

γ) Για όλους τους αγώνες αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων Αρχών, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί, επίσημα, στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.), τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) και προκειμένου για αγώνες παλαιών αυτοκινήτων, τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.).

Ειδικά η τέλεση αγώνων με μικρά τετράτροχα οχήματα (κάρτ) πραγματοποιείται μόνο σε ειδικούς προς τούτο χώρους (πίστες), για τους οποίους έχει χορηγηθεί προηγουμένως άδεια αγωνιστικού χώρου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 ν. 75/75 " περί οργάνωσης του εξωσχολικού αθλητισμού και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων " και με τις προϋποθέσεις Διεθνή Διαγωνισμού Κάρτ, οι οποίες διαπιστώνονται από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων υποβάλλεται στο νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί τη Δ.Ο.Α., τη Δ.Ο.Μ. ή τη Δ.Ο.Π.Α., το οποίο τη διαβιβάζει στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, μαζί με τη σύμφωνη γνώμη του, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.

3. Με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 εδάφ. γ του παρόντος άρθρου δε τίγονται οι διατάξεις του ν. 2323/1995 " Υπαίθριο εμπόριο και άλλες διατάξεις " που αναφέρονται στη χορήγηση αδειών από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) στις πίστες αυτοκινητιδίων για αναψυχή, οι οποίες εξακολουθούν να ισχύουν. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Δ.Ο.Α.

Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα και για την οδήγησή τους απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων Κάρτινγκ οιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί επίσημα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από το Διεθνή Κανονισμό Κάρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 52

Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

1. Μέτρα που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, την προτεραιότητα οδών, την αλλαγή διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά τον καθορισμό χώρων στάθμευσης και την επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης.

Κατ' εξαίρεση τα μέτρα του προηγούμενου εδαφίου παίρνονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ ή της Περιφέρειας, με αποφάσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν :

α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό χαρακτηρισμένο δίκτυο, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτού και αυτές που το επηρεάζουν, καθώς και τα υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του ΥΠΕΧΩΔΕ εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής.

β) Οδούς σε κατοικημένες περιοχές που θα χαρακτηρισθούν με απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ, τόσο για την αρμοδιότητα συντήρησής των, όσο και για σήμανση - διαγράμμιση, καθαριότητα και ηλεκτροφωτισμό των.

γ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του οδικού δικτύου του προηγούμενου εδαφίου και τις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο ή την κυκλοφορία στα όρια των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης.

Οι κανονιστικές αποφάσεις των Νομαρχιακών, των Δημοτικών ή Κοινοτικών Συμβουλίων που αφορούν την κυκλοφορία, κοινοποιούνται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γ.Γ.Δ.Ε. του ΥΠΕΧΩΔΕ ή της Περιφέρειας.

Οι παραβάτες των κανονιστικών αποφάσεων των ανωτέρω Συμβουλίων, που αφορούν θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, τιμωρούνται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντα Κώδικα.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣΑ) για την περιοχή αρμοδιότητάς του και των

Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να παίρνονται προσωρινά εντός και εκτός από κατοικημένες περιοχές, με απόφαση των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφάλειας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση μόνο τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με αποφάσεις των κατά τις διακρίσεις των δύο πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1 αρμοδίων οργάνων και με την αυτή διαδικασία, μπορούν να καθορίζονται, σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με ειδικές ανάγκες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου από τις αποφάσεις αυτές επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, θα περιλαμβάνεται και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4. Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ ή της Περιφέρειας και του ΟΑΣΑ για την περιοχή αρμοδιότητάς του, ή των αρμοδίων υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς για τις λοιπές περιπτώσεις των στοιχείων (α), (β) και (γ) του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 1 και με κοινή απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων. Για τις λοιπές αστικές περιοχές της χώρας οι σχετικές αποφάσεις λαμβάνονται από τον οικείο Δήμο ή Κοινότητα με βάση κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Οργανισμού Αυτοδιοίκησης και από τον Φορέα ή την Υπηρεσία που είναι κατά περίπτωση αρμόδια για τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς στο χώρο, όπου αναφέρεται η απόφαση. Με αποφάσεις των ίδιων οργάνων που λαμβάνονται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμοδίων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται σ' αυτές η κυκλοφορία δικύκλων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες.

Η παράβαση των αποφάσεων της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης, ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να καθορισθεί η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες που επιβάλλονται για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

5. Σε δρόμους δευτερεύουσας κυκλοφοριακής σημασίας, απ' όπου δε διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, που την ευθύνη συντήρησής τους έχουν οι Δήμοι ή οι Κοινότητες και όπου η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας επιβάλλονται για ειδικούς λόγους, μπορεί να ορίζεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ειδικών διαμορφώσεων και των κινητών εμποδίων και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται κατά περίπτωση καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημοσίου συμφέροντος, μπορούν να παίρνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή, παίρνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Επί πλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

7. Τα μέτρα που παίρνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά τον χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από την χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης μπορούν να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης.

Με απόφαση των ιδίων Υπουργών καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στις περιοχές των Νομών Αττικής και Θεσ/κης. Στους λοιπούς Νομούς της Χώρας το αντίστοιχο ωράριο τροφοδοσίας καθορίζεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων.

Οι παραβάτες των διατάξεων που εκδίδονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και της άδειας ικανότητας οδηγού για ένα μήνα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ, ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ, ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΕΛΞΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 53

Διαστάσεις και βάρη οχημάτων

1. Το μέγιστο όριο των διαστάσεων, των βαρών, του φορτίου και των ανά άξονα επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων οχημάτων, των αγροτικών μηχανημάτων, των μηχανημάτων έργων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων που κυκλοφορούν στις οδούς καθορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα, Γεωργίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα αγροτικά μηχανήματα, Βιομηχανίας και Ενέργειας και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα μοτοποδήλατα, ποδήλατα, χειροκίνητα οχήματα και ζωήλατα οχήματα.
2. Τα πιο πάνω οχήματα των οποίων οι διαστάσεις, το βάρος, το φορτίο και οι ανά άξονα επιβαρύνσεις υπερβαίνουν τα καθοριζόμενα ανώτατα όρια της κάθε περίπτωσης, επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο ύστερα από ειδική άδεια, η οποία μπορεί να δοθεί από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή των εξουσιοδοτημένων απ' αυτόν αρχών. Στην άδεια αυτήν καθορίζονται περιορισμοί για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών αναφερόμενοι ιδίως στις οδούς διέλευσης, το χρόνο κυκλοφορίας, τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα και τα απαιτούμενα μέτρα οδικής ασφάλειας.
3. Στον καθορισμό του πλάτους των ρυμουλκούμενων και των συνδυασμών οχημάτων δεν συμπεριλαμβάνεται η εγκάρσια προέκταση:

α) Των ελαστικών πλησίον του σημείου επαφής τους με το έδαφος και των συνδέσεων των δεικτών πίεσης αυτών.

β) Των αντιολισθητικών συσκευών προσαρμοσμένων στους τροχούς.

γ) Των καθρεπτών οδήγησης όταν είναι τέτοιας κατασκευής ώστε να υποχωρούν τόσο προς τα μπρος όσο και προς τα πίσω με μέτρια πίεση, για να μην εξέχουν πέραν του επιτρεπόμενου μέγιστου πλάτους.

δ) Των πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης και των ενδεικτικών φώτων του όγκου τους.

ε) Των τελωνειακών σφραγίδων, οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στο φορτίο και συσκευών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση και προστασία των σφραγίδων αυτών.

4. Τα άκρα των αξόνων και τα κεντρικά τμήματα των τροχών (πλήμνες) των οδικών οχημάτων απαγορεύεται να εξέχουν του εξωτερικού περιγράμματος του οχήματος, εξαιρουμένων των μηχανημάτων έργων, των αγροτικών μηχανημάτων και ζώηλων οχημάτων, τα οποία στερούνται προφυλακτήρων λάσπης (φτερών) ή έχουν αμάξωμα το οποίο δεν εξέχει των τροχών και για τα οποία επιτρέπεται τα άκρα των αξόνων και των κεντρικών τμημάτων των τροχών να εξέχουν του επιπέδου της στεφάνης των τροχών το πολύ 0,25 μ.

5. Το όχημα το οποίο κυκλοφορεί παρά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, ακινητοποιείται από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο που διαπίστωσε την παράβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος Κώδικα.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και των κατ'έξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων προεδρικών διαταγμάτων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων, ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός.

Άρθρο 54

Ελξη οχημάτων

1. Τα οδικά οχήματα, εκτός από τις μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα, επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα και απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα μηχανήματα έργων μπορεί να επιτρέπεται η έλξη περισσότερων του ενός ρυμουλκούμενων και να επιβάλλονται περιορισμοί στην κυκλοφορία των συρμών αυτών.

2. Οι αγροτικοί ελκυστήρες επιτρέπεται να έλκουν περισσότερα από ένα αγροτικά μηχανήματα, αν αυτά είναι εφοδιασμένα με συστήματα τροχοπέδησης, που ο χειρισμός τους γίνεται από τη θέση του οδηγού του ελκυστήρα, και το συνολικό μήκος του συρμού δεν υπερβαίνει τα 14 μέτρα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Γεωργίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μπορεί να

επιτρέπεται για τους πιο πάνω ελκυστήρες να έλκουν περισσότερα από ένα φορτωμένα ρυμουλκούμενα. Σε όλες τις περιπτώσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 55, 56 και 57 του παρόντος Κώδικα.

3. Η έλξη μηχανοκίνητου οχήματος επιτρέπεται από άλλο, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού μόνο αν το ελκόμενο δεν είναι δυνατό να κινηθεί με ίδια μέσα, λόγω βλάβης ή λόγω έλλειψης κύριων οργάνων και αν δεν δημιουργείται από αυτό κίνδυνος για την κυκλοφορία.

4. Με αποφάσεις των αρμόδιων, κατά περίπτωση, Υπουργών Γεωργίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σύνδεσης μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων.

5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΤΡΟΧΟΠΕΔΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 55

Τροχοπέδηση αυτοκινήτων οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με συστήματα τροχοπέδησης τα οποία να μπορεί να χειρίζεται με ευχέρεια ο οδηγός από τη θέση οδήγησης και να είναι ικανά να εκτελέσουν τις πιο κάτω λειτουργίες τροχοπέδησης:

α) Τροχοπέδηση πορείας, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι

να το σταματήσει, κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.

β) Τροχοπέδηση στάθμευσης, ικανή να συγκρατεί το όχημα ακίνητο, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και σε σημαντική ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού. Οι επιφάνειες τριβής της τροχοπέδης αυτής διατηρούνται στη θέση πέδησης με συσκευή, η ενέργεια της οποίας είναι καθαρά μηχανική.

γ) Τροχοπέδηση έκτακτης ανάγκης (δευτερεύουσα), ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει σε εύλογη απόσταση, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του, ακόμη και σε περίπτωση αποτυχίας της τροχοπέδης πορείας.

2. Τα πιο πάνω συστήματα πέδησης μπορούν να έχουν κοινά τμήματα. Ο συνδυασμός των συστημάτων αυτών επιτρέπεται μόνον όταν αυτά μπορούν να λειτουργήσουν με δύο τουλάχιστον ανεξάρτητους χειρισμούς.

3. Η τροχοπέδη πορείας πρέπει να επενεργεί σε όλους τους τροχούς του οχήματος.

4. Η τροχοπέδη στάθμευσης και η τροχοπέδη έκτακτης ανάγκης πρέπει να επενεργούν σε έναν τουλάχιστον τροχό σε κάθε πλευρά του κατά μήκος άξονα του οχήματος.
5. Η τροχοπέδη πορείας και η τροχοπέδη στάθμευσης πρέπει να επενεργούν σε επιφάνειες τριβής σταθερά συνδεδεμένες με το σύστημα των τροχών, δια μέσου στοιχείων επαρκούς αντοχής.
6. Όταν η τροχοπέδη βρίσκεται σε κατάσταση πέδησης, οι επιφάνειες τριβής δεν πρέπει να μπορούν ν' αποσυνδέονται. Η αποσύνδεση αυτή είναι δυνατή σε ορισμένες επιφάνειες τριβής στη μεν τροχοπέδη στάθμευσης μόνο μετά από ενέργεια του οδηγού, στη δε τροχοπέδη πορείας ή έκτακτης ανάγκης αν εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της πέδησης.
7. Το σύνολο των τμημάτων του συστήματος τροχοπέδησης πορείας, πρέπει να έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα της πέδησης μετά από παρατεταμένη ή επαναλαμβανόμενη επενέργεια.
8. Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας πρέπει να κατανέμεται κατάλληλα και να συγχρονίζεται μεταξύ των διαφόρων αξόνων του οχήματος.
9. Εάν η τροχοπέδη πορείας ενεργοποιείται υποβοηθητικά ή εξ ολοκλήρου από πηγή ενέργειας, πλην της μυϊκής ενέργειας του οδηγού, πρέπει να εξασφαλίζεται η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος μέσα σε εύλογη απόσταση, ακόμη και σε περίπτωση αποτυχίας της πηγής ενέργειας.
10. Αυτός που θέτει στην κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, όπως πιο πάνω, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 56

Τροχοπέδηση ρυμουλκούμενων

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 57 παρ. 1 περίπτωση γ' του παρόντος Κώδικα, τα ρυμουλκούμενα, εκτός από τα ελαφρά, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα δύο συστήματα τροχοπέδησης:
 - α) Τροχοπέδη πορείας, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.
 - β) Τροχοπέδη στάθμευσης, ικανή να επιβραδύνει την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσει κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, με την οποία παραμένει το όχημα ακίνητο, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του σε σημαντική ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού. Οι επιφάνειες τριβής της τροχοπέδης αυτής διατηρούνται στη θέση πέδησης με συσκευή, η ενέργεια της

οποίας είναι καθαρά μηχανική. Τα πιο πάνω δεν εφαρμόζονται σε ρυμουλκούμενα, τα οποία δε μπορούν να αποσυνδεθούν από το έλκουν όχημα, χωρίς τη χρήση εργαλείων, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 57 παρ. 1 περ. α' του παρόντος Κώδικα που αφορούν την τροχοπέδη στάθμευσης του συνδυασμού οχημάτων.

2. Τα συστήματα τροχοπέδησης, που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο είναι δυνατό να έχουν κοινά τμήματα, επιτρεπόμενου του συνδυασμού αυτών.

3. Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας πρέπει να κατανέμεται κατάλληλα σ' όλους τους τροχούς του ρυμουλκούμενου και να συγχρονίζεται μεταξύ των διαφόρων αξόνων αυτού.

4. Η τροχοπέδη πορείας πρέπει να τίθεται σε ενέργεια από τη θέση οδήγησης με τον χειρισμό της τροχοπέδης πορείας του έλκοντα οχήματος. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται τα ρυμουλκούμενα με μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος μέχρι 3.500 χιλιόγραμμα, η τροχοπέδη των οποίων μπορεί να είναι κατασκευασμένη, ώστε να τίθεται σε ενέργεια αυτόματα, όταν το ρυμουλκούμενο κινείται προς το επιβραδύνον έλκουν όχημα.

5. Η τροχοπέδη πορείας και στάθμευσης πρέπει να επενεργεί επί επιφανειών πέδησης οι οποίες είναι σταθερά συνδεδεμένες με τους τροχούς δια μέσου στοιχείων επαρκούς αντοχής.

6. Η τροχοπέδη πορείας, σε περίπτωση απόσπασης του ρυμουλκούμενου, πρέπει να το ακινητοποιεί αυτόματα. Της διάταξης αυτής εξαιρούνται τα μονοαξονικά ρυμουλκούμενα και από τα διαξονικά, εκείνα των οποίων η απόσταση των αξόνων είναι μικρότερη του ενός μέτρου με την προϋπόθεση ότι:

α) το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος αυτών δεν υπερβαίνει τα 1.500 χιλιόγραμμα, και

β) εκτός των ημιρυμουλκούμενων, είναι εφοδιασμένα, πλην της κύριας συσκευής σύνδεσης και με δευτερεύουσα σύνδεση, η οποία σε περίπτωση θραύσης της κύριας συσκευής, θα εμποδίσει την πτώση της ράβδου έλξης του ρυμουλκούμενου στο έδαφος και θα εξασφαλίσει τη συνέχιση της ασφαλούς έλξης.

7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί όχημα που έλκει ρυμουλκούμενο εκ των ανωτέρω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης που λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 57

Τροχοπέδηση συνδυασμών οχημάτων

1. Τηρουμένων των διατάξεων των δύο προηγούμενων άρθρων, σε συνδυασμό οχημάτων επιβάλλεται:

α) Τα συστήματα πέδησης καθενός εκ των συνδεόμενων οχημάτων να συνδυάζονται μεταξύ τους.

β) Η επενέργεια της τροχοπέδης πορείας να κατανέμεται κατάλληλα και να συγχρονίζεται μεταξύ των συνδεόμενων οχημάτων και

γ) Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ρυμουλκούμενου, το οποίο, ενδεχομένως, δεν είναι εφοδιασμένο με τροχοπέδη πορείας, να μην υπερβαίνει το μισό του αθροίσματος του απόβαρου του έλκοντος οχήματος και του βάρους του οδηγού.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, συνδυασμό οχημάτων που δεν είναι εφοδιασμένος με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 58

Τροχοπέδηση μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων

1. Τα δίτροχα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες, χωρίς πλευρικό κάνιστρο, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, εκ των οποίων το ένα θα πρέπει να επενεργεί στον μπροστινό τροχό τουλάχιστον, ενώ το άλλο στον πίσω τροχό τουλάχιστον.

Σε μοτοσυκλέτα με πλευρικό καλάθι δεν απαιτείται να υπάρχει σύστημα τροχοπέδησης που να επενεργεί στον τροχό του καλάθιού.

2. Τα μοτοποδήλατα με τρεις τροχούς επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα είτε με δύο ανεξάρτητα συστήματα τροχοπέδησης, που να επενεργούν συγχρόνως σε όλους τους τροχούς, είτε με ένα σύστημα τροχοπέδησης, που να επενεργεί σε όλους τους τροχούς και ένα σύστημα εφεδρικής τροχοπέδησης (έκτακτης ανάγκης), το οποίο μπορεί να είναι η τροχοπέδη στάθμευσης.

3. Τα συστήματα τροχοπέδησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών πρέπει να είναι ικανά να επιβραδύνουν την κίνηση του οχήματος, μέχρι να το σταματήσουν, κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό, όποιες και αν είναι οι συνθήκες φόρτωσής του και οποιαδήποτε η ανωφερική ή κατωφερική κλίση της οδού.

4. Τα τρίτροχα οχήματα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο με χειρισμό με το πόδι πρέπει να επενεργεί σε όλους τους τροχούς, ένα σύστημα τροχοπέδησης στάθμευσης και ένα σύστημα εφεδρικής τροχοπέδησης (έκτακτης ανάγκης), το οποίο μπορεί να είναι η τροχοπέδη στάθμευσης.

Η τροχοπέδη στάθμευσης πρέπει να είναι σύμφωνη με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 55 παρ. 1 περ. β' του παρόντος Κώδικα.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα ή τρίτροχο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένα με σύστημα

τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 59

Τροχοπέδηση ποδηλάτων

- 1.** Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, εκ των οποίων το μὲν ένα θα επενεργεί στον μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό.
- 2.** Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 60

Τροχοπέδηση ζωήλατων οχημάτων

- 1.** Με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να επιβληθεί σε ορισμένες κατηγορίες ζωήλατων οχημάτων ο εφοδιασμός τους με σύστημα τροχοπέδησης εύχρηστο και αποτελεσματικό, που να επενεργεί στο όχημα και στο έδαφος.
- 2.** Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 61

Τροχοπέδηση αγροτικών μηχανημάτων

- 1.** Αγροτικά μηχανήματα, τα οποία εκ κατασκευής μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 χιλιομέτρων την ώρα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο ανεξάρτητα μεταξύ τους συστήματα τροχοπέδησης. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 και της παραγράφου 3 του άρθρου 55 του παρόντος Κώδικα, εφαρμόζονται ανάλογα και στην προκειμένη περίπτωση.
- 2.** Αγροτικά μηχανήματα, τα οποία εκ κατασκευής δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 30 χιλιομέτρων την ώρα, μπορεί να είναι εφοδιασμένα με ένα μόνο σύστημα τροχοπέδησης (τροχοπέδη πορείας), αν το σύστημα αυτό λειτουργεί και ως τροχοπέδη στάθμευσης.
- 3.** Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αγροτικό μηχάνημα που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω σύστημα τροχοπέδησης και δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 62

Τροχοπέδηση μηχανημάτων έργων

- 1.** Μηχανήματα έργων, τα οποία εκ κατασκευής μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο ανεξάρτητα μεταξύ τους συστήματα τροχοπέδησης. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 και της παραγράφου 5 του άρθρου 55 του παρόντος Κώδικα, εφαρμόζονται ανάλογα και στην προκειμένη περίπτωση.
- 2.** Μηχανήματα έργων, τα οποία εκ κατασκευής δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 χιλιομέτρων την ώρα, επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένα με ένα μόνο σύστημα τροχοπέδησης, εάν το σύστημα αυτό λειτουργεί και ως τροχοπέδη στάθμευσης.
- 3.** Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί μηχανήματα έργων, που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα τροχοπέδησης που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΦΩΤΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ

Άρθρο 63

Φώτα πορείας (μεγάλα)

- 1.** Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 40 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος τους δύο λευκά ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα πορείας, ικανής έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της οδού κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, σε απόσταση τουλάχιστον 100 μέτρων μπροστά από το όχημα.
- 2.** Η απόσταση μεταξύ των εξωτερικών ορίων των φώτων πορείας και του ακρότατου εξωτερικού ορίου του οχήματος σε ουδεμία περίπτωση θα είναι μικρότερη από την αντίστοιχη απόσταση των φώτων διασταύρωσης.
- 3.** Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα πορείας, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 64

Φώτα διασταύρωσης (μεσαία)

- 1.** Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 10 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος τους ζυγό αριθμό λευκών φώτων ή ειδικής επιλογής κίτρινα φώτα διασταύρωσης, ικανής

έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της οδού κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, σε απόσταση τουλάχιστον 40 μέτρων μπροστά από το όχημα. Τα αυτοκίνητα οχήματα δεν επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένα με περισσότερα από δύο φώτα διασταύρωσης που να ανάβουν ταυτόχρονα.

2. Το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων διασταύρωσης πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα διασταύρωσης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 65

Φώτα θέσης (μικρά)

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα επιβάλλεται να έχουν δύο μετωπικά λευκά φώτα θέσης.

Επιτρέπεται η χρήση ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος για τα φώτα αυτά, όταν είναι ενσωματωμένα σε φώτα πορείας ή διασταύρωσης, τα οποία εκπέμπουν ειδικής επιλογής κίτρινες δέσμες.

2. Τα πιο πάνω φώτα θέσης, όταν είναι τα μόνα αναμμένα, πρέπει, κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, να είναι ορατά από απόσταση τουλάχιστον 300 μέτρων, χωρίς να προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες την οδό.

3. Τα αυτοκίνητα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν, στο πίσω μέρος τους, ζυγό αριθμό ερυθρών φώτων θέσης, ορατών κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, από απόσταση τουλάχιστον 300 μέτρων, χωρίς να προκαλείται θάμβωση ή δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες την οδό.

4. Το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων θέσης πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.

5. Τα ρυμουλκούμενα, με πλάτος μεγαλύτερο από 1,60 μ. επιβάλλεται να έχουν δύο μετωπικά λευκά φώτα θέσης, όπως πιο πάνω, προσαρμοσμένα σε τέτοια θέση ώστε το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να μην απέχει περισσότερο από 0,15 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του ρυμουλκούμενου.

6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα φώτα θέσης που προβλέπονται και τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 66

Φώτα όγκου και φώτα πλευρικά

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, το πλάτος των οποίων υπερβαίνει τα 2,10 μ. επιβάλλεται να έχουν δύο τουλάχιστον φώτα όγκου, τα οποία πρέπει να εκπέμπουν λευκό ή κίτρινο φως προς τα εμπρός και ερυθρό φως προς τα πίσω.

Με τα ίδια πιο πάνω φώτα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και τα οχήματα των οποίων το πλάτος υπερβαίνει το 1,80 μ.

2. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα μπορεί να είναι εφοδιασμένα με κίτρινα πλευρικά φώτα.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 67

Φως πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν φώτα ικανής έντασης, για τον επαρκή φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας, ώστε ο αριθμός, όταν φωτίζεται, να είναι ευανάγνωστος κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες, από απόσταση 20 τουλάχιστον μέτρων και μη ορατό απευθείας από τους ακολουθούντες οδηγούς των άλλων οχημάτων.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω φως πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 68

Φώτα τροχοπέδησης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία μπορούν να υπερβούν την ταχύτητα των 25 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να έχουν στο πίσω μέρος τους τουλάχιστον δύο ερυθρά φώτα τροχοπέδησης, η φωτιστική ένταση των οποίων να είναι σημαντικά μεγαλύτερη εκείνης των πίσω φώτων θέσης.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα πέδησης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 69

Φώτα ομίχλης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα μπορούν να φέρουν μπροστά δύο φώτα ομίχλης αντιθαμβωτικά, λευκού ή ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος και τοποθετημένα

κατά τρόπον ώστε κανένα σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να βρίσκεται ψηλότερα από το ανώτατο σημείο της φωτιστικής επιφάνειας των φώτων διασταύρωσης και το εξωτερικό σημείο της φωτιστικής τους επιφάνειας να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.

2. Τα αυτοκίνητα και τα ρυμουλκούμενα μπορούν να φέρουν πίσω ένα ή δύο φώτα ομίχλης χρώματος ερυθρού.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω το οποίο έχει φώτα ομίχλης που δεν πληρούν τους όρους του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 70

Φώτα οπισθοπορείας

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα μπορούν να έχουν αντιθαμβωτικά φώτα οπισθοπορείας, λευκού ή ειδικής επιλογής κίτρινου χρώματος, τα οποία να ανάβουν αυτόματα με τη χρησιμοποίηση της ταχύτητας οπισθοδρόμησης του οχήματος.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει φως οπισθοπορείας που δεν πληροί τους όρους του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 71

Φώτα δεικτών κατεύθυνσης (φλας) και φώτα έκτακτης ανάγκης

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσικλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να έχουν ζυγό αριθμό σταθερών δεικτών κατεύθυνσης με κίτρινα φώτα που αναβοσβήνουν, ορατά κατά την ημέρα και νύκτα από τους χρησιμοποιούντες την οδό. Η συχνότητα με την οποία αναβοσβήνει το φως πρέπει να είναι 90 παλμοί το λεπτό, με ανοχή συν πλην 30 παλμούς.

Με τα πιο πάνω φώτα μπορούν να αναβοσβήνουν συγχρόνως και τα πλευρικά φώτα θέσης.

2. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με συσκευή που να επιτρέπει τη σύγχρονη λειτουργία των φώτων δεικτών κατεύθυνσης (φώτα έκτακτης ανάγκης).

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα, που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο και το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τους πιο πάνω προβλεπόμενους φωτεινούς δείκτες κατεύθυνσης που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 72

Αντανακλαστήρες

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν στο πίσω μέρος τους δύο τουλάχιστον ερυθρούς αντανακλαστήρες, ορατούς από οδηγό, κατά τη νύκτα με καθαρές καιρικές συνθήκες από απόσταση τουλάχιστον 150 μέτρων, όταν φωτίζονται από τα φώτα πορείας, τα φώτα διασταύρωσης ή τα φώτα ομίχλης άλλου οχήματος.
2. Οι πιο πάνω αντανακλαστήρες των μεν αυτοκινήτων οχημάτων μπορούν να έχουν οποιοδήποτε σχήμα, εκτός τριγωνικού, των δε ρυμουλκούμενων επιβάλλεται να έχουν σχήμα ισόπλευρου τριγώνου, πλευράς μήκους από 0,15 μ. έως και 0,20 μ. και το οποίο τοποθετείται με τη μία πλευρά οριζόντια και την απέναντι αυτής κορυφή προς τα πάνω. Μέσα στο τρίγωνο αυτό απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε φωτεινού σήματος.
3. Το εξωτερικό άκρο της φωτιστικής επιφάνειας του αντανακλαστήρα πρέπει να μην απέχει περισσότερο από 0,40 μ. από το ακρότατο της αυτής πλευράς εξωτερικό όριο του οχήματος.
4. Τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να έχουν στο μπροστινό μέρος δύο λευκούς αντανακλαστήρες οποιουδήποτε σχήματος, εκτός τριγωνικού και να ανταποκρίνονται ως προς την ορατότητα με τις απαιτήσεις της παρ.1 του άρθρου αυτού.
5. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, το μήκος των οποίων υπερβαίνει τα 6 μ., επιβάλλεται να έχουν κίτρινους πλευρικούς αντανακλαστήρες.
6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο που δεν έχει τους κατά το άρθρο αυτό προβλεπόμενους αντανακλαστήρες, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 73

Γενική διάταξη ηλεκτρικού συστήματος

1. Το ηλεκτρικό σύστημα των αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, οι οποίοι αποτελούνται από ένα έλκον αυτοκίνητο όχημα και ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα, πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε τα φώτα πορείας, διασταύρωσης, ομίχλης, τα μετωπικά φώτα θέσης του αυτοκινήτου οχήματος και το φως της πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, να μην ανάβουν όταν δεν είναι αναμμένα τα πίσω ερυθρά φώτα θέσης. Επίσης τα μπροστινά λευκά φώτα θέσης του αυτοκινήτου οχήματος να είναι πάντοτε αναμμένα όταν ανάβουν τα φώτα πορείας, διασταύρωσης ή ομίχλης.

Η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή όταν τα φώτα πορείας ή διασταύρωσης χρησιμοποιούνται για φωτεινή προειδοποίηση (άρθρο 36 παρ. 4).

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα ή συνδυασμό οχημάτων που δεν είναι εφοδιασμένος με το πιο πάνω προβλεπόμενο ηλεκτρικό

σύστημα, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 74

Φώτα μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών

1. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα επιβάλλεται να έχουν:

- α)** Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης
- β)** Ένα ή δύο πίσω φώτα θέσης
- γ)** Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης
- δ)** Ένα ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες
- ε)** Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα πίσω
- στ)** Δύο ανακλαστήρες σε κάθε ποδομοχλό, όταν αυτοί δεν είναι αναδιπλούμενοι.

Επίσης τα δίτροχα μοτοποδήλατα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:

- α)** Ένα ή δύο φώτα πορείας
- β)** Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης
- γ)** Φώτα για το φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας
- δ)** Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά
- ε)** Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα μπροστά.

2. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα και τα ελαφρά τετράτροχα επιβάλλεται να έχουν:

- α)** Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης
- β)** Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης μπροστά.
- γ)** Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω. Τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης πίσω.
- δ)** Έναν ή δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω. Τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1000 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω.
- ε)** Δύο ανακλαστήρες σε κάθε ποδομοχλό, όταν αυτοί δεν είναι αναδιπλούμενοι.

στ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης. Τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με μέγιστο πλάτος άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα τροχοπέδησης.

ζ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης, για τα τρίτροχα μοτοποδήλατα με κλειστό αμάξωμα.

Επίσης τα τρίτροχα μοτοποδήλατα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης, για τα τρίτροχα μοτοποδήλατα χωρίς κλειστό αμάξωμα.

γ) Φώτα για το φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας.

δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

3. Οι δίτροχες μοτοσυκλέτες επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης

γ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης

δ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης

ε) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά

στ) Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω

ζ) Φως για το φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας

η) Έναν μη τριγωνικό ανακλαστήρα πίσω

Επίσης οι δίτροχες μοτοσυκλέτες μπορεί να είναι εφοδιασμένες και με:

α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά

β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω

γ) Ένα φως έκτακτης ανάγκης

δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

4. Οι δίτροχες μοτοσυκλέτες με πλευρικό κάνιστρο επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας

β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης

- γ) Δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης
- δ) Ένα ή δύο φώτα τροχοπέδησης
- ε) Δύο ή τρία φώτα θέσης μπροστά, από τα οποία το ένα στο καλάθι.
- στ) Δύο ή τρία φώτα θέσης πίσω, από τα οποία το ένα στο καλάθι.
- ζ) Φως για τον φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας
- η) Δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω

Επίσης οι δίτροχες μοτοσυκλέτες με πλευρικό καλάθι μπορεί να είναι εφοδιασμένες και με:

- α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά
- β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω
- γ) Ένα φως έκτακτης ανάγκης
- δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

5. Το ηλεκτρικό σύστημα μοτοσυκλέτας και καλάθιού πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε τα φώτα θέσης (μετωπικό και πίσω) του καλάθιού να ανάβουν συγχρόνως με το πίσω φως θέσης της μοτοσυκλέτας.

6. Τα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου αυτού προβλεπόμενα φώτα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές ως προς το χρώμα, την ένταση και την τοποθέτηση, οι οποίες καθορίζονται για τα αντίστοιχα φώτα των αυτοκινήτων οχημάτων κ.λ.π., εκτός των μοτοποδήλατων, τα οποία επιβάλλεται να έχουν φανούς μέτριας έντασης.

7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα ως άνω προβλεπόμενα φώτα, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 75

Φώτα τριτρόχων οχημάτων

1. Τα τρίτροχα οχήματα επιβάλλεται να έχουν:

α) Ένα ή δύο φώτα πορείας. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα πορείας.

β) Ένα ή δύο φώτα διασταύρωσης. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα διασταύρωσης.

γ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά δείκτες κατεύθυνσης.

δ) Ένα ή δύο φώτα πέδησης. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα πέδησης.

ε) Ένα ή δύο φώτα θέσης μπροστά. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης μπροστά.

στ) Ένα ή δύο φώτα θέσης πίσω. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι άνω των 1300 χιλ. επιβάλλεται να έχουν δύο φώτα θέσης πίσω.

ζ) Φως για το φωτισμό της πίσω πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας.

η) Δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω.

θ) Φως έκτακτης ανάγκης.

ι) Έναν ή δύο μη τριγωνικούς ανακλαστήρες πίσω. Τα τρίτροχα οχήματα, των οποίων το μέγιστο πλάτος είναι μέχρι 1000 χιλ. δεν επιβάλλεται να έχουν ανακλαστήρα πίσω.

Επίσης τα τρίτροχα οχήματα μπορεί να είναι εφοδιασμένα και με:

α) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης μπροστά.

β) Ένα ή δύο φώτα ομίχλης πίσω.

γ) Ένα ή δύο φώτα οπισθοπορείας.

δ) Έναν ή δύο σε κάθε πλευρά μη τριγωνικούς ανακλαστήρες.

2. Τα προβλεπόμενα φώτα στην προηγούμενη παράγραφο του άρθρου αυτού πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές ως προς το χρώμα, την ένταση και την τοποθέτηση, οι οποίες καθορίζονται για τα αντίστοιχα φώτα των αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, τρίτροχη μοτοσυκλέτα, η οποία δεν είναι εφοδιασμένη με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 76

Φώτα ποδηλάτων

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με ένα τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.

Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, ποδήλατο το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 77

Φώτα ζωήλατων οχημάτων

1. Τα ζωήλατα οχήματα επιβάλλεται να έχουν δύο λευκά φώτα μπροστά και δύο ερυθρά πίσω. Αντί των ερυθρών επιτρέπεται να τοποθετηθούν αντανακλαστικά στοιχεία ερυθρού φωτός.

2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 78

Φώτα αγροτικών μηχανημάτων

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα για το σύστημα φωτισμού και οπτικής γενικά σήμανσης των οχημάτων έχουν ανάλογη εφαρμογή και στα αγροτικά μηχανήματα τα οποία κινούνται αυτοδύναμα, ως και επί των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, αν αυτά καλύπτουν τα πίσω φώτα του έλκοντος οχήματος. Ειδικότερα στις περιπτώσεις συνδυασμών μονοαξονικών γεωργικών ελκυστήρων, των οποίων η πραγματική ισχύς του κινητήρα στον άξονα δεν υπερβαίνει τους 7 ίππους, μετά ρυμουλκούμενων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου αυτού για τις δίτροχες μοτοσυκλέτες με ή χωρίς καλάθι.

Αν όμως υπερβαίνει τους 7 ίππους εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου αυτού για τις τρίτροχες μοτοσυκλέτες.

Αν η ιδιομορφία των πιο πάνω μηχανημάτων δεν επιτρέπει ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων για τη θέση των φώτων και αντανακλαστικών στοιχείων, οι Υπουργοί Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με αποφάσεις τους καθορίζουν διάφορο τρόπο τοποθέτησης.

2. Τα αγροτικά μηχανήματα μπορούν να φέρουν ειδικό προβολέα, ο οποίος χρησιμοποιείται μόνο κατά την εκτέλεση μηχανοαγροτικών εργασιών, απαγορευμένης της χρήσης αυτού κατά την κίνησή τους στις οδούς.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 79

Φώτα μηχανημάτων έργων

1. Οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα για φωτισμό και οπτική σήμανση οχημάτων, γενικά, έχουν ανάλογη εφαρμογή και επί των μηχανημάτων έργων, ως και επί των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, αν αυτά καλύπτουν τα πίσω φώτα του έλκοντος οχήματος.

Τα χιονοκαθαριστικά μηχανήματα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα και με φανούς κίτρινου φωτός.

2. Τα μηχανήματα έργων μπορεί να έχουν ειδικούς προβολείς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται μόνο κατά την εκτέλεση έργων, απαγορευμένης της χρήσης αυτών κατά την κίνησή τους επί των οδών.

3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 80

Γενικές διατάξεις για το φωτισμό

1. Τα φώτα οδικού οχήματος ή ρυμουλκούμενου, εκτός από τα φώτα των δεικτών κατεύθυνσης και τα φώτα έκτακτης ανάγκης, απαγορεύεται να αναβοσβήνουν ή να μεταβάλλουν ένταση. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται αυτό για φώτα χρησιμοποιούμενα για την επισήμανση οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων (π.χ. οχήματα προτεραιότητας, φάλαγγας οχημάτων, οχήματα μεγάλου μεγέθους και οχήματα εξοπλισμού κατασκευής ή συντήρησης των οδών), ως προς τα οποία δεν εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες κυκλοφορίας ή η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρησιμοποιούντες τις οδούς να λαμβάνουν ειδικές προφυλάξεις.

2. Συνδυασμός δύο ή περισσότερων ομοίων ή όχι φώτων, τα οποία εκτελούν την αυτή λειτουργία και τα οποία έχουν το ίδιο χρώμα, θεωρείται ότι αποτελούν ένα και μόνο φως, αν οι προβολές των φωτιστικών επιφανειών τους, σε εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο, καταλαμβάνουν ποσοστό όχι λιγότερο του 50% της επιφάνειας του μικρότερου ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, το οποίο περιγράφει τις προβολές αυτές των φωτιστικών επιφανειών.

3. Απλή φωτιστική επιφάνεια, η οποία έχει σχήμα ταινίας, θεωρείται ότι είναι δύο ή ζυγός αριθμός φώτων, αν είναι τοποθετημένη συμμετρικά ως προς το μέσο κατά μήκος επίπεδο του οχήματος, εκτείνεται μέχρις απόστασης όχι μεγαλύτερης των 0,40 μ. από το ακρότατο εξωτερικό όριο του οχήματος και έχει μήκος τουλάχιστον 0,80 μ. Ο φωτισμός μιας τέτοιας επιφάνειας πρέπει να παρέχεται από δύο τουλάχιστο φωτεινές πηγές που βρίσκονται κατά το δυνατόν πλησιέστερα προς τα άκρα αυτής. Η πιο πάνω φωτιστική επιφάνεια μπορεί να αποτελείται από αριθμό στοιχείων, τα

οποία είναι τοποθετημένα κατά τρόπο ώστε οι προβολές των φωτιστικών επιφανειών των διαφόρων στοιχείων σε εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο να καταλαμβάνουν ποσοστό όχι λιγότερο του 50% της επιφάνειας του μικρότερου ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, το οποίο περιγράφει τις προβολές αυτές των φωτιστικών επιφανειών.

4. Φώτα οχήματος, τα οποία εκτελούν την αυτή λειτουργία και φωτίζουν προς την ίδια κατεύθυνση, πρέπει να είναι του αυτού χρώματος. Φώτα και αντανakλαστήρες, ζυγού αριθμού, πρέπει να τοποθετούνται συμμετρικά ως προς το μέσο κατά μήκος επίπεδο του οχήματος, εκτός των οχημάτων, τα οποία έχουν ασύμμετρο εξωτερικό σχήμα. Η ένταση των φώτων κάθε ζεύγους πρέπει να είναι η αυτή. Τα φώτα δεν πρέπει να επικαλύπτονται από διάφορα αντικείμενα και πρέπει να διατηρούνται καθαρά.

5. Τηρουμένων των λοιπών διατάξεων του κεφαλαίου αυτού, φώτα διαφόρων ειδών, ως και αντανakλαστήρες, μπορούν να ενώνονται ή να ενσωματώνονται μέσα στην αυτή συσκευή.

6. Απαγορεύεται η προσθήκη άλλων φωτιστικών ή αντανakλαστικών στοιχείων πέραν των προβλεπομένων στο άρθρο 2 παρ. 1 του παρόντος Κώδικα.

7. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά των χρωμάτων των φώτων, τα οποία χρησιμοποιούνται από τα διάφορα οδικά οχήματα.

8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 81

Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα διεύθυνσης, το οποίο να επιτρέπει στον οδηγό την ευχερή, ταχεία και ασφαλή αλλαγή κατεύθυνσης του οχήματός του.

2. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον καθρέπτη, τοποθετημένο σε θέση η οποία να εξασφαλίζει την ορατότητα της οδού πίσω από το όχημα.

3. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, τα οποία κινούνται στις οδούς πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα τουλάχιστον ηχητικό όργανο προειδοποίησης ικανής έντασης, τα δε τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα με όμοιο όργανο μικρότερης έντασης. Ο ήχος, ο οποίος

εκπέμπεται από το ηχητικό όργανο, πρέπει να είναι συνεχής του αυτού τόνου και όχι διαπεραστικός.

4. Τα οχήματα άμεσης ανάγκης, τα έχοντα προτεραιότητα, ως και τα οχήματα δημόσιας μαζικής μεταφοράς επιβατών, μπορούν να είναι εφοδιασμένα και να χρησιμοποιούν άλλα ηχητικά όργανα, διαφόρων ήχων, οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Η χρήση σαλπίγγων εναλλασσόμενου ήχου, σειρήνων, σφυρικτών κ.λπ. απαγορεύεται, εκτός των οχημάτων της προηγούμενης παραγράφου.

6. Τα ποδήλατα, εκτός από τα χρησιμοποιούμενα σε αθλητικούς αγώνες, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα κουδούνι.

7. Τα διαφανή μέρη των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων, τα οποία αποτελούν τμήμα του αμαξώματος αυτών, περιλαμβανομένου και του ανεμοθώρακα ως και οποιουδήποτε εσωτερικού χωρίσματος, επιβάλλεται να είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε αφενός μεν σε περίπτωση θραύσης τους ο κίνδυνος τραυματισμού προσώπων να μειώνεται στο ελάχιστο, αφετέρου δε να είναι ορατός τόσο ο οδηγός όσο και οι επιβαίνοντες αυτού.

Ειδικότερα, τα διαφανή μέρη του ανεμοθώρακα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από τέτοια ύλη ώστε:

α) Η διαφάνεια του ανεμοθώρακα να μην ελαττώνεται με την πάροδο του χρόνου.

β) Να μην παραμορφώνουν τις εικόνες των αντικειμένων που φαίνονται δια μέσου του ανεμοθώρακα.

γ) Σε περίπτωση θραύσης τους, ο οδηγός να έχει ικανή καθαρή θέα της οδού.

8. Το αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει ανεμοθώρακα διαστάσεων και σχήματος ώστε ο οδηγός να μην μπορεί να βλέπει κανονικά μπροστά του, παρά μόνο μέσα από το διαφανές μέρος του ανεμοθώρακα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον αποτελεσματικό καθαριστήρα του ανεμοθώρακα, τοποθετημένο σε κατάλληλη θέση και ο οποίος να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να μην απαιτείται διαρκής ενέργεια του οδηγού.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση ή ανάρτηση μπροστά ή πίσω από τον ανεμοθώρακα, ως και η επικόλληση σε αυτόν αντικειμένων που περιορίζουν την ορατότητα του οδηγού.

9. Το αυτοκίνητο όχημα, το οποίο σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με έναν τουλάχιστον καθαριστήρα του ανεμοθώρακα, πρέπει επίσης να έχει και πλυντήρια του ανεμοθώρακα.

10. Τα φορτηγά όλων των κατηγοριών, τα λεωφορεία, ως και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να φέρουν στους τροχούς του πίσω τελευταίου άξονα λασπωτήρες.

11. Τα αυτοκίνητα οχήματα, εκτός από τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κίνησης του οχήματος προς τα πίσω, ο χειρισμός του οποίου να γίνεται από τη θέση του οδηγού.

12. Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης, ο οποίος χρησιμοποιείται για την προώθηση οδικού οχήματος, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένος με αποτελεσματικό σιγαστήρα, κατάλληλο να μειώνει το θόρυβο, ο οποίος προκαλείται από την έξοδο των καυσαερίων και τέτοιας κατασκευής, ώστε να μην δύναται να τεθεί εκτός λειτουργίας από τον οδηγό από τη θέση του.

13. Οι τροχοί των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων, των μοτοποδηλάτων και των ποδηλάτων επιβάλλεται να φέρουν ελαστικά με ή χωρίς αεροθάλαμο ή άλλα ελαστικά ανάλογης αποτελεσματικότητας που να είναι σε τέτοια κατάσταση, ώστε να εξασφαλίζονται οι συνθήκες ασφάλειας και η πρόσφυση, ακόμη και επί υγρού οδοστρώματος. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν ορισμένα ειδικής χρήσης μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα να εξαιρεθούν της πιο πάνω υποχρέωσης, αν δεν προκαλείται φθορά του καταστρώματος της οδού. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το, για κάθε τύπο ελαστικού, ελάχιστο επιτρεπόμενο πάχος προεξοχών του πέλματος, κάτω από το οποίο, εξαιτίας έλλειψης επαρκούς ικανότητας πρόσφυσης, απαγορεύεται για λόγους ασφάλειας η περαιτέρω χρήση του ελαστικού αυτού.

Τα αυτοκίνητα οχήματα εκτός των δίτροχων μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα εφεδρικό τροχό.

14. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα ανάρτησης των τροχών, το οποίο εξασφαλίζει την ελαστική με αυτούς σύνδεση του αμαξώματος του οχήματος και την απόσβεση των ταλαντώσεων.

Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί ορισμένα ειδικής χρήσης αυτοκίνητα οχήματα ή ρυμουλκούμενα να εξαιρεθούν της υποχρέωσης αυτής.

15. Αυτοκίνητο όχημα, το οποίο μπορεί να υπερβεί την ταχύτητα των 40 χλμ. την ώρα, σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με μετρητή ταχύτητας (ταχύμετρο) που να λειτουργεί σωστά.

16. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, εκτός από τις δίτροχες μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι, τα τρίτροχα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με την πινακίδα ή την ειδική συσκευή επισήμανσης, η οποία αναφέρεται στα άρθρα 29 παρ. 3 και 34 παρ. 9 του παρόντος Κώδικα. Η πιο πάνω πινακίδα αποτελείται από ισόπλευρο τρίγωνο που έχει πλευρά μήκους όχι μικρότερη των 0,40μ. και πλάτους όχι μικρότερη των 0,05 μ., το δε εσωτερικό μέρος του μπορεί να είναι κενό ή χρωματισμένο με ανοικτό χρώμα. Οι πλευρές του τριγώνου αυτού πρέπει να είναι κατασκευασμένες από αντανακλαστική ύλη ερυθρού χρώματος. Η πινακίδα πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε να μπορεί να τοποθετείται σταθερά σε κατακόρυφη θέση. Οι προδιαγραφές των πινακίδων, της αντανακλαστικής ύλης αυτών, ως και των ειδικών συσκευών επισήμανσης,

καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

17. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, ως και τα φορτηγά μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι και 3.500 χλγρ. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, που τέθηκαν το πρώτο σε κυκλοφορία στη Χώρα μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 και που θα τεθούν από της ισχύος του παρόντος Κώδικα, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας και στα πίσω καθίσματα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές των ζωνών ασφαλείας.

Με όμοια απόφαση μπορεί να επιβάλλεται η υποχρέωση εφοδιασμού και χρήσης ζωνών ασφαλείας και σ' άλλες κατηγορίες οχημάτων, ως και στα πίσω καθίσματα των επιβατηγών αυτοκινήτων οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν στη Χώρα.

18. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χιλιογράμμων, επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με κατάλληλες σφήνες αναστολής κύλισης (τάκοι).

19. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται αυτοκίνητα ή οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων (συρμοί) μήκους μεγαλύτερου των 10 μέτρων να εφοδιάζονται με συστήματα, με τα οποία υποβοηθείται η λήψη σημάτων προειδοποίησης τα οποία δίνονται από τους οδηγούς των οχημάτων που ακολουθούν.

20. Τα ζωήλατα οχήματα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι 3.000 χλγ., μπορούν να φέρουν μεταλλική στεφάνη στους τροχούς, το πλάτος της οποίας σε ουδεμία περίπτωση επιτρέπεται να είναι μικρότερο των 0,05 μ. Η στεφάνη αυτή επιβάλλεται να είναι συνεχής, κυλινδρική και χωρίς προεξοχές, γωνίες ή διακοπές, απαγορεύεται δε να στερεώνεται στους τροχούς με καρφιά των οποίων η κεφαλή εξέχει της επιφάνειας της στεφάνης.

21. Τα μηχανήματα έργων και τα αγροτικά μηχανήματα, τα οποία δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη από 40 χλμ. την ώρα σε ευθεία οριζόντια οδό, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά, ειδική μεταλλική τριγωνική πινακίδα, της οποίας το περίγραμμα φέρει αντανακλαστικό υλικό ερυθρού χρώματος, η δε υπόλοιπη επιφάνεια φθορίζον υλικό επίσης ερυθρού χρώματος.

22. Τα οχήματα, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους 7.500 χλγ. και άνω και τα ρυμουλκούμενα οχήματα μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους 3.000 χλγ. και άνω, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά τους, μία ή δύο μεταλλικές πινακίδες, οι οποίες έχουν εναλλασσόμενες λοξές λωρίδες με φθορίζον υλικό ερυθρού χρώματος και αντανακλαστικό υλικό κίτρινου χρώματος.

23. Τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μήκους 13 μέτρων και άνω, επιβάλλεται να φέρουν, για την αναγνώρισή τους, στην πίσω πλευρά τους, μία ή δύο πινακίδες, των οποίων η επιφάνεια καλύπτεται με φθορίζον υλικό χρώματος ερυθρού και αντανακλαστικό υλικό χρώματος κίτρινου και επί των οποίων αναγράφονται ειδικά σύμβολα.

24. Οι διαστάσεις, οι τεχνικές προδιαγραφές, ως και οι θέσεις τοποθέτησης των ειδικών πινακίδων επισήμανσης ειδικών οχημάτων, που αναφέρονται στις παραγράφους 21 έως και 23 του άρθρου αυτού, καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

25. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται ο εφοδιασμός των αυτοκινήτων, των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων, των τρίτροχων οχημάτων, των μοτοσυκλετών και των μοτοποδηλάτων και με άλλα, εκτός των πιο πάνω, εξαρτήματα ή συσκευές (π.χ. πυροσβεστήρες), που προορίζονται για την ασφάλεια των οχημάτων αυτών ή των άλλων επί της οδού οχημάτων, τη βελτίωση του εξοπλισμού τους και την εξυπηρέτηση του δι' αυτών εκτελούμενου έργου. Με την αυτήν απόφαση μπορεί να επιβάλλεται ο εφοδιασμός όλων των οδικών οχημάτων με κιβώτιο το οποίο θα περιέχει υγειονομικό υλικό πρώτων βοηθειών.

26. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα, τρίτροχο όχημα, μοτοσυκλέτα, μοτοποδήλατο, αγροτικό μηχάνημα ή μηχάνημα έργων, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, στην περίπτωση δε που δεν είναι εφοδιασμένο με τις ζώνες ασφαλείας που προβλέπονται στην παρ. 17 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

27. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα άλλης κατηγορίας, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού, ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους, κατά περίπτωση, μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα, ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

28. Κατ' εξαίρεση των οριζομένων στις προηγούμενες παραγράφους 26 και 27, οι παραβάτες των διατάξεων της παρ. 12 του άρθρου αυτού, τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 15 του παρόντος Κώδικα.

29. Τα οχήματα τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, επιβάλλεται να φέρουν αναγνωριστικές της επικινδυνότητας του φορτίου πινακίδες και ειδικά σήματα, σύμφωνα με τις ισχύουσες για τις μεταφορές αυτές διατάξεις.

Άρθρο 82

Ειδικές διατάξεις

1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοποδηλάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε ν' αποφεύγεται η δημιουργία οιαδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.

2. Η λειτουργία των κυκλωμάτων υψηλής τάσης των οδικών οχημάτων πρέπει να μην προκαλεί, από την υπερβολική εκπομπή ραδιοπαρασίτων, αισθητή παρενόχληση.

Τα όρια και μέθοδοι μέτρησης των χαρακτηριστικών ηλεκτρομαγνητικών διαταραχών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως ως και η διαδικασία ελέγχου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε το πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά και αριστερά αυτού, να είναι αρκετό για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.

4. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς. Ιδιαίτερως τα οχήματα αυτά πρέπει να μη φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους μέρος διακοσμητικά ή άλλα αντικείμενα που προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατό να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρήστες της οδού.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 83

Εξωτερική εμφάνιση αυτοκινήτων οχημάτων

1. Σε περίπτωση μεταβολής του εξωτερικού χρωματισμού που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του αμαξώματος αυτοκινήτου οχήματος, ο κάτοχος αυτού υποχρεούται, μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες, από τη μεταβολή, να γνωρίσει αυτό στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, της σχετικής διαδικασίας καθοριζόμενης με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιβάλλεται ομοιόμορφος εξωτερικός χρωματισμός στα αυτοκίνητα οχήματα ορισμένων κατηγοριών.

3. Η αναγραφή ή τοποθέτηση διαφημίσεων στο εσωτερικό ή εξωτερικό του αμαξώματος αυτοκινήτων οχημάτων, τα οποία εκτελούν δημόσια συγκοινωνία, επιτρέπεται εφόσον δεν ανατρέπεται ο ομοιόμορφος χρωματισμός που χαρακτηρίζει το δημόσιο μέσο μεταφοράς και υπό όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και των κατ'έξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων υπουργικών αποφάσεων, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 84

Έγκριση τύπου οχημάτων

1. Για την κυκλοφορία στη Χώρα των μηχανοκίνητων οχημάτων, των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων ως και τρίτροχων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, είτε αυτά εισάγονται από το εξωτερικό είτε κατασκευάζονται ή συναρμολογούνται στο εσωτερικό, απαιτείται προηγούμενη έγκριση του τύπου αυτών, η οποία χορηγείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Γεωργίας, για τα αγροτικά μηχανήματα, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα λοιπά οχήματα.

2. Οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των κατά τις προηγούμενες παραγράφους εγκρίσεων, οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν των οριζόμενων στον παρόντα Κώδικα, ο τρόπος ελέγχου των εισαγόμενων ή κατασκευαζόμενων πιο πάνω οχημάτων, τα των υποχρεώσεων των εισαγωγέων ή κατασκευαστών αυτών για την υποβολή των τεχνικών αυτών στοιχείων, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Γεωργίας, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά περίπτωση.

Η έγκριση τύπου τεχνικών ολοτήτων και συστατικών στοιχείων αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ως και των τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών, χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Σε αυτοκίνητα οχήματα, που προορίζονται για την κυκλοφορία μέσα σε ειδικούς περιφραγμένους χώρους, η έγκριση δίνεται με ειδική διαδικασία, που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Αν αμφισβητείται από την αρμόδια υπηρεσία ο χαρακτηρισμός μηχανοκίνητου οχήματος ως αυτοκινήτου, αγροτικού μηχανήματος ή μηχανήματος έργου, απαιτείται κοινή απόφαση των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών, της παρ. 2 του άρθρου αυτού. Με την απόφαση αυτή συγκροτείται κοινή επιτροπή των συναρμόδιων κατά περίπτωση υπουργείων, η οποία έχει ως έργο την επίλυση της πιο πάνω αμφισβήτησης. Στην αυτήν επιτροπή ανατίθεται και το έργο κατάταξης των οχημάτων ειδικής χρήσης σε ειδική κατηγορία, εφόσον δεν είναι δυνατή η κατάταξή τους σε μία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες. Με την ως άνω απόφαση καθορίζεται επίσης το περιεχόμενο της ειδικής χρήσης των οχημάτων αυτών, ως και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης έγκρισης στα οχήματα αυτά.

Άρθρο 85

Στοιχεία αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα

1. Στο πλαίσιο ή το αμάξωμα των αυτοκινήτων οχημάτων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων ως και των τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών, επιβάλλεται να σημειώνονται το όνομα του κατασκευαστή, τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζουν τον τύπο του οχήματος και ο αύξων αριθμός κατασκευής του, στο δε κινητήρα τα

στοιχεία που χαρακτηρίζουν τον τύπο αυτού, ως και ο αριθμός σειράς κατασκευής του.

2. Με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, ως και ο τρόπος αναγνώρισης αυτοκινήτων οχημάτων, των οποίων τα πλαίσια και οι κινητήρες δε φέρουν τα πιο πάνω χαρακτηριστικά.

3. Με αποφάσεις του Υπουργού Γεωργίας για τα αγροτικά μηχανήματα, του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα μοτοποδήλατα, μπορούν οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να εφαρμοσθούν ανάλογα και στα αγροτικά μηχανήματα, στα μηχανήματα έργων, στα ρυμουλκούμενα απ' αυτά, ως και στα μοτοποδήλατα.

4. Προ της αντικατάστασης ή επιδιόρθωσης τμήματος του αμαξώματος ή του πλαισίου των αυτοκινήτων, των τρίτροχων οχημάτων και των μοτοσικλετών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση ή την αλλοίωση ολικά ή μερικά του τύπου και του αριθμού πλαισίου, οι κάτοχοι αυτών υποχρεούνται, πριν από την επέμβαση, να το γνωρίσουν στις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, οι οποίες προβαίνουν στη χάραξη του αριθμού κυκλοφορίας ή του αριθμού πλαισίου σε άλλη κατάλληλη θέση.

5. Ο κάτοχος οχήματος των κατηγοριών του άρθρου αυτού, ο οποίος παραποιεί ή εξαφανίζει τα στην παρ. 1 αναφερόμενα στοιχεία αναγνώρισης του οχήματος, ως και αυτός που ενεργεί την παραποίηση ή αλλοίωση, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός (1) μηνός και με οριστική αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

6. Ο κάτοχος του οχήματος των κατηγοριών του άρθρου αυτού, ως και αυτός που ενεργεί την αντικατάσταση ή επιδιόρθωση, για την οποία προβλέπει η διάταξη της παρ. 4 του άρθρου αυτού, χωρίς να τηρηθεί η σ' αυτήν προβλεπόμενη διαδικασία, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας για χρονικό διάστημα ενός έως τριών μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

Άρθρο 86

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τρίτροχα οχήματα, μοτοσικλέτες και μοτοποδήλατα, τα οποία κυκλοφορούν στη Χώρα, ως και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, υπόκεινται σε τακτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο.

Οι κατηγορίες των οχημάτων που ελέγχονται, η συχνότητα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας του ελέγχου ως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο τεχνικός έλεγχος των αγροτικών μηχανημάτων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων επιβάλλεται με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, των δε μηχανημάτων έργων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

3. Εάν για οδικό όχημα ή ρυμουλκούμενο, εκ των αναφερομένων στις προηγούμενες παραγράφους, δημιουργούνται αμφιβολίες για την ασφαλή και κανονική, γενικά, στις οδούς κυκλοφορία του, οι αστυνομικές αρχές, ως και οι υπό των αρμόδιων Υπουργών ή Νομαρχών εξουσιοδοτημένες υπηρεσίες μπορούν να διατάσσουν τον έκτακτο τεχνικό έλεγχο αυτού.

4. Ο κάτοχος οχήματος ή ρυμουλκούμενου, ο οποίος δεν το προσκομίζει για τον τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο μέσα στην καθοριζόμενη προθεσμία, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών.

5. Με την αυτήν ποινή τιμωρείται και ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983, ως και αυτός που κυκλοφορεί το όχημα το οποίο δεν έχει υποστεί τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο μέσα στην καθοριζόμενη προθεσμία.

Άρθρο 87

Γενική απογραφή και ταξινόμηση οχημάτων

1. Δεν επιτρέπεται σε κανένα μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, εάν δεν έχει απογραφεί και ταξινομηθεί κατά την οριζόμενη εκάστοτε γενική απογραφή και ταξινόμηση των οχημάτων.

2. Ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας των γενικών αυτών απογραφών και ταξινομήσεων καθορίζονται, για τα αυτοκίνητα οχήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα ως και τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλέτες, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα μηχανήματα έργων και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και για τα αγροτικά μηχανήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας.

3. Αυτός που κυκλοφορεί μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν έχει νόμιμα απογραφεί και ταξινομηθεί, τιμωρείται με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι της απογραφής του.

Οι διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος Κώδικα μπορούν να εφαρμοστούν και στην προκειμένη περίπτωση.

Άρθρο 88

Άδεια κυκλοφορίας οχημάτων

1. Δεν επιτρέπεται μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο, ποδήλατο ή ζωήλατο όχημα, να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, αν δεν έχει εκδοθεί γι' αυτό άδεια κυκλοφορίας.
2. Ο τρόπος και η διαδικασία χορήγησης, κατά τις κείμενες διατάξεις, των αδειών της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται, για τα αυτοκίνητα οχήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα μηχανήματα έργων και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα αγροτικά μηχανήματα και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα, με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, για τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης και για τα ζωήλατα οχήματα με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Από τις διατάξεις του άρθρου αυτού μπορούν να εξαιρεθούν, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ειδικά μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται σε αγώνες και πειραματισμούς μέσα σε αυτοκινητοδρόμια ή παλαιά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται μόνο σε επιδείξεις ή αγώνες.

3. Τα στοιχεία των αυτοκινήτων οχημάτων στην άδεια κυκλοφορίας ως και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων καθώς και των τρίτροχων οχημάτων και των μοτοσυκλετών, ο καθορισμός των κύριων χαρακτηριστικών αυτών, η σε περίπτωση μεταβολής ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών και ο χρόνος μέσα στον οποίο επιβάλλεται να γίνει αυτή, η χορήγηση άδειας για την προσωρινή κυκλοφορία ή για δοκιμή, ως και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Προκειμένου για αγροτικά μηχανήματα και ρυμουλκούμενα από αυτά, μηχανήματα έργων και ρυμουλκούμενα από αυτά, μοτοποδήλατα και ποδήλατα, τα πιο πάνω ρυθμίζονται με αποφάσεις των αρμόδιων, κατά περίπτωση, Υπουργών.
4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο από αυτό καθώς και τρίτροχο όχημα ή μοτοσυκλέτα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρις έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.
5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ως και αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχανήμα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο ή μηχανήμα έργων με ή χωρίς ρυμουλκούμενο, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.
6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί, μοτοποδήλατο που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί ή έχει λήξει, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, αυτός δε που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή κυκλοφορεί

ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας, τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 89

Μεταβολή στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας

- 1.** Κατά την αλλαγή κατόχου οδικού οχήματος, ως και κατά τη μεταβολή των αναγραφόμενων κύριων χαρακτηριστικών στοιχείων στην άδεια κυκλοφορίας, όταν αυτά επιτρέπονται, απαιτείται έκδοση νέας άδειας, μετά από εξακρίβωση των νέων στοιχείων, από τις αρμόδιες κατά περίπτωση, για την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας, υπηρεσίες.
- 2.** Αν διαπιστωθεί, από αρμόδιο όργανο, ότι δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται στην κατά το άρθρο 88 παρ. 3 προβλεπόμενη απόφαση, αφαιρούνται η άδεια και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, οι οποίες επιστρέφονται μετά την έκδοση νέας άδειας, κατά τα οριζόμενα πιο πάνω.
- 3.** Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 90

Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας

- 1.** Δεν επιτρέπεται σε κανένα μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο, ποδήλατο ή ζωήλατο όχημα να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη Χώρα, αν δεν φέρει τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες χορηγήθηκαν νόμιμα. Οι χορηγούμενες πινακίδες πρέπει να είναι αντανακλαστικές.
- 2.** Οι διαστάσεις, οι προδιαγραφές, ο τρόπος κατασκευής και η διαδικασία χορήγησης των πινακίδων της προηγούμενης παραγράφου, τα της αντικατάστασης αυτών σε περίπτωση απώλειας, κλοπής, καταστροφής ή φθοράς, τα της χορήγησης πινακίδων για δοκιμαστική ή προσωρινή κυκλοφορία, ο τρόπος και η θέση ανάρτησης, τα των εγγραφών και ενδείξεων επ' αυτών, ως και οποιοδήποτε σχετικό θέμα, ρυθμίζονται, για τα αυτοκίνητα καθώς και για τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσυκλέτες και τα ύπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα αγροτικά μηχανήματα με απόφαση του Υπουργού Γεωργίας, για τα μηχανήματα έργων με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και τα μοτοποδήλατα, ποδήλατα και ζωήλατα οχήματα, με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.
- 3.** Απαγορεύεται για οποιαδήποτε αιτία αντικατάσταση των πινακίδων που καθορίζονται στη παρ. 1 του άρθρου αυτού με άλλες που δεν έχουν χορηγηθεί νόμιμα, ή παραποίηση αυτών με οποιαδήποτε μορφή (τεμαχισμό, αλλαγή σχήματος ή γράμματος, κάμψη της πινακίδας κ.λ.π.) ή μετάθεση από του ενός οχήματος σε άλλο, ή κατασκευή από άλλον πλην του κατά τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα οριζομένου και κατά τρόπο διάφορο, ως και η πώληση, αγορά και χρήση τέτοιων

πινακίδων. Οι παραβάτες της διάταξης της παραγράφου αυτής, ως και αυτοί που υποβάλλουν ψευδή στοιχεία, για τη λήψη ανταλλακτικών πινακίδων για το σκοπό παράνομης χρησιμοποίησής τους, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.

4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο το οποίο δεν έχει τοποθετημένες και τις δύο πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες έχουν νόμιμα χορηγηθεί, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών, εκείνος δε ο οποίος κυκλοφορεί άλλης κατηγορίας όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Με ποινή προστίμου, είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών τιμωρείται και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα του οποίου οι πινακίδες δεν είναι, για οποιοδήποτε λόγο, ευκρινώς ορατές.

Άρθρο 91

Κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων στο εξωτερικό-Κυκλοφορία ξένων αυτοκινήτων

1. Τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα, που έχουν απογραφεί στη Χώρα, δεν επιτρέπεται να εξέλθουν των ορίων της Επικράτειας, αν δεν είναι εφοδιασμένα με τα υπό των σχετικών διεθνών συμβάσεων και κανονισμών καθοριζόμενα πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα, ως και με το διεθνές διακριτικό σήμα των αυτοκινήτων της Ελλάδας. Ξένα αυτοκίνητα απαγορεύεται να εισέρχονται και να κυκλοφορούν στη Χώρα αν δεν φέρουν το διακριτικό σήμα της χώρας στην οποία έχουν απογραφεί.

2. Τα της κατασκευής, του διακριτικού σήματος της προηγούμενης παραγράφου, των εγγραφών σε αυτό, του σημείου τοποθέτησής του επί του οχήματος και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με αυτά που ισχύουν διεθνώς.

3. Τα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα από αυτά τα οποία έχουν απογραφεί στη Χώρα απαγορεύεται να φέρουν διεθνές διακριτικό σήμα ξένου κράτους.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

Άρθρο 92

Αφαίρεση άδειας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας

Η άδεια και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας αφαιρούνται, εκτός των περιπτώσεων οι οποίες προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις και:

α) Όταν δεν υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκαν.

β) Όταν δεν συντρέχουν οι όροι για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος.

Άρθρο 93

Παύση κυκλοφορίας οχήματος

1. Όταν μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, τρίτροχο όχημα, μοτοσικλέτα, που έχει απογραφεί, καταστραφεί, διαλυθεί ή εξαχθεί οριστικά στην αλλοδαπή, ο κάτοχός του υποχρεούται, μέσα σε δύο (2) μήνες, από το χρόνο που επήλθε ένα εκ των πιο πάνω γεγονότων, να υποβάλλει σχετική δήλωση στην αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και να παραδώσει σε αυτήν την άδεια και τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.
2. Οι κάτοχοι αγροτικών μηχανημάτων ή μηχανημάτων έργων, που έχουν απογραφεί, υποχρεούνται, στις πιο πάνω περιπτώσεις, να παραδώσουν την άδεια κυκλοφορίας και τις πινακίδες των οχημάτων αυτών στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας ή του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, κατά περίπτωση.
3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) δραχμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΑΔΕΙΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 94

Κατηγορίες αδειών οδήγησης αυτοκινήτων τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών-Κυρώσεις- Άδειες εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών

1. Οι άδειες οδήγησης διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες και δίνουν στους κατόχους τους το δικαίωμα της οδήγησης οχημάτων, όπως αναφέρονται αντίστοιχα:

Κατηγορία Α: Μηχανοκίνητα δίτροχα με χωρίς πλευρικό καλάθι και μοτοποδήλατα.

Κατηγορία Β: Αυτοκίνητα φορτηγά με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μέχρι 3.500 kg ή αυτοκίνητα επιβατηγά των οποίων ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθήμενων (χωρίς τη θέση του οδηγού), δεν υπερβαίνει τις οκτώ ή αυτοκίνητο μικτής χρήσης με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μέχρι 3.500 χιλ. και μέγιστο αριθμό θέσεων καθήμενων (εκτός της θέσης του οδηγού) μέχρι οκτώ.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ελαφρό ρυμουλκούμενο.

Σύνολα οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο, όπου, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 3.500 χιλ. το δε μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει το βάρος του έλκοντα οχήματος κενού.

Κατηγορία Β+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνόλου υπερβαίνει τα 3.500 χλγ. ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει το βάρος του έλκοντα οχήματος κενού.

Κατηγορία Γ: Αυτοκίνητα φορτηγά των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 3.500 χλγ. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τα 750 χλγ.

Κατηγορία Γ+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Γ και από ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 750 χλγ.

Κατηγορία Δ: Αυτοκίνητα λεωφορεία. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τα 750 χλγ.

Κατηγορία Δ+Ε: Σύνολα συζευγμένων οχημάτων (συρμοί ή αρθρωτά οχήματα) που αποτελούνται από έλκουν όχημα της κατηγορίας Δ και από ρυμουλκούμενο, του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα 750 χλγ.

Αν ο κάτοχος άδειας οδήγησης των κατηγοριών Γ και Γ+Ε δεν έχει προϋπηρεσία ενός έτους τουλάχιστον, στην οδήγηση τέτοιων οχημάτων, δεν επιτρέπεται να οδηγήσει λεωφορείο (κατηγορίες Δ και Δ+Ε) σε ακτίνα πλέον των 50 χιλιομέτρων από την έδρα του οχήματος. Σχετική παρατήρηση τίθεται πάνω στην άδεια οδήγησης. Σε περίπτωση όμως που η προϋπηρεσία αυτή πραγματοποιηθεί σε οχήματα των κατηγοριών Δ και Δ+Ε, τότε διαγράφεται η πιο πάνω παρατήρηση.

2. Οι κατηγορίες αδειών οδήγησης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου υποδιαίρονται στις εξής υποκατηγορίες:

Υποκατηγορία Α1: Μηχανοκίνητα δίκυκλα κυβισμού μέχρι 125 cm³ και ισχύος μέχρι 11 kw.

Υποκατηγορία Β1: Τρίτροχα και τετράτροχα με κινητήρα.

3. Απαγορεύεται η οδήγηση αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών:

α) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παραγράφους του παρόντος άρθρου. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα τα οποία εκπαιδεύονται προκειμένου να αποκτήσουν συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για το σκοπό αυτό.

β) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται, σύμφωνα με τις ειδικές προς τούτο διατάξεις για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, πέραν της

απαίτησης, όπως τα πρόσωπα αυτά κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

4. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου:

α) Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, ανάλογης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), εφόσον δεν είναι κάτω των 18 ετών.

β) Οι κάτοχοι ισχύοντος διεθνούς πιστοποιητικού πορείας (διεθνούς άδειας), το οποίο έχει εκδοθεί από άλλα κράτη (εκτός Ελλάδας).

γ) Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη, εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο, καθώς και οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που ισχύουν στην Ελλάδα και έχουν κυρωθεί με νόμο.

δ) Όσοι οδηγούν αυτοκίνητα τρίτροχα οχήματα ή μοτοσικλέτες, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

5. Όποιος οδηγεί αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ή μοτοσικλέτα χωρίς να έχει εκδοθεί νόμιμα στο όνομά του η κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, τιμωρείται με φυλάκιση από ένα (1) μέχρι δώδεκα (12) μήνες και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και όποιος οδηγεί ενώ η άδειά του έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί για οποιοδήποτε λόγο.

6. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η σύνθεση των εξεταστικών επιτροπών και όλα τα θέματα που αφορούν τον τρόπο εξέτασης για τη χορήγηση άδειας εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

β) Οι προϋποθέσεις, διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών.

γ) Τα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και τα της λειτουργίας σχολών οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

δ) Τα της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών καθώς και τα της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων και τετράτροχων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

Στο ίδιο διάταγμα μπορεί να ορισθεί ότι οι υποδείξεις που δίνονται από τον εξεταστή στο υποψήφιο οδηγό για τις ανάγκες των εξετάσεων και στο πλαίσιο αυτών κατ' εξαίρεση από κατ' ιδίαν διατάξεις του παρόντος Κώδικα είναι υποχρεωτικές για τον υποψήφιο οδηγό.

ε) Τα των διοικητικών και ποινικών κυρώσεων για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 95

Ισχύς αδειών οδήγησης

1. Οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών Α,Β και των υποκατηγοριών Α1 και Β1 ισχύουν χρονικά, μέχρι να συμπληρώσουν οι κάτοχοί τους, το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος της ηλικίας τους.

Οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών Β+Ε, Γ, Γ+Ε, Δ, Δ+Ε και της κατηγορίας Β, όταν αυτή χρησιμοποιείται για την οδήγηση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, ισχύουν για πέντε (5) χρόνια από την ημερομηνία έκδοσης ή της προηγούμενης ανανέωσής τους. Με τη λήξη πενταετούς ισχύος των αδειών αυτών λήγει συγχρόνως και η ισχύς των αδειών οδήγησης των κατηγοριών Α,Β και των υποκατηγοριών Α1 και Β1 που είναι ενσωματωμένες στο έντυπο της άδειας οδήγησης.

Μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των εξήντα πέντε (65) ετών οι άδειες οδήγησης ανανεώνονται κάθε τρία (3) χρόνια από την έκδοση ή την προηγούμενη ανανέωσή τους.

Η ανανέωση των αδειών οδήγησης γίνεται μετά από ιατρική εξέταση.

Σε περίπτωση που ο ασφαλιστικός φορέας του κατόχου της άδειας οδήγησης των κατηγοριών Β+Ε, Γ, Γ+Ε, Δ, Δ+Ε και της κατηγορίας Β', για οδήγηση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, την παρακρατήσει λόγω συνταξιοδότησης για λόγους υγείας, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να λάβει άδεια οδήγησης των κατηγοριών Α,Β ή των υποκατηγοριών Α1, Β1 (εφόσον κατείχε αυτές) αφού υποστεί ιατρική εξέταση και κριθεί ικανός για τις κατηγορίες ή υποκατηγορίες αυτές.

2. Η άδεια οδήγησης μπορεί να ισχύσει για χρονικό διάστημα μικρότερο αυτού, που, κατά περίπτωση, αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αν τούτο κριθεί επιβεβλημένο, για λόγους υγείας, από τους γιατρούς της πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας ιατρικής εξέτασης. Στην προκειμένη περίπτωση αναγράφεται σχετική παρατήρηση πάνω στην άδεια οδήγησης.

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης μπορεί να γίνει οποτεδήποτε όχι όμως προ του διμήνου, το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της.

Άδεια οδήγησης που ανανεώνεται πριν την συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας του κατόχου της, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να έχει ημερομηνία λήξης της ισχύος της μετά τη συμπλήρωση του 68ου έτους της ηλικίας.

Η ανανέωση γίνεται χωρίς θεωρητική και πρακτική εξέταση, έπειτα από ιατρική εξέταση, κατά την οποία πρέπει να κριθεί ότι ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις υγείας.

4. Για τον υπολογισμό της συμπλήρωσης του 65ου έτους της ηλικίας λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία (ημέρα, μήνας) και το έτος γέννησης του κατόχου της άδειας.

Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας γέννησης, τότε λαμβάνονται, ως ημέρα, η πρώτη του μήνα γέννησης και ως μήνας ο πρώτος μήνας του έτους γέννησης.

5. Η άδεια οδήγησης επιτρέπεται να ανανεωθεί και μετά τη λήξη της ισχύος της, αν υπάρχουν οι νόμιμες, προς τούτο, προϋποθέσεις. Η άδεια οδήγησης θεωρείται ότι δεν ισχύει:

α. Αν έληξε ο χρόνος ισχύος της.

β. Αν έχει φθαρεί ή αλλοιωθεί, σε τέτοιο βαθμό που να είναι δυσχερής ο έλεγχός της και

γ. Αν έπαψαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε ή ανανεώθηκε.

6. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί, ενώ η άδεια έχει λήξει, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Παράλληλα αφαιρείται η άδεια από το αστυνομικό ή λιμενικό όργανο και αποστέλλεται στην Υπηρεσία Συγκοινωνιών που τη χορήγησε ή σ' αυτή, στην περιοχή της οποίας θα δηλώσει ο κάτοχός της ότι κατοικεί.

7. Η άδεια οδήγησης για τη Γ κατηγορία χορηγείται σε όσους έχουν ήδη άδεια οδήγησης για τη Β κατηγορία. Η άδεια οδήγησης για τη Δ κατηγορία χορηγείται σε όσους έχουν ήδη άδεια οδήγησης, τουλάχιστον, για τη Β κατηγορία. Η άδεια για τις κατηγορίες Β+Ε ή Γ+Ε ή Δ+Ε χορηγείται σε κατόχους άδειας οδήγησης Β ή Γ ή Δ αντίστοιχα.

8. Η ισχύς των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως ακολούθως:

α. Η άδεια της κατηγορίας Α ισχύει και για την υποκατηγορία Α1.

β. Η άδεια της κατηγορίας Β ισχύει και για την υποκατηγορία Β1.

γ. Η άδεια της κατηγορίας Γ+Ε ισχύει και για την κατηγορία Β+Ε.

δ. Η άδεια της κατηγορίας Δ+Ε ισχύει και για την κατηγορία Β+Ε.

ε. Η άδεια της κατηγορίας Γ+Ε ισχύει και για την κατηγορία Δ+Ε, εάν ο κάτοχος της άδειας έχει την Δ κατηγορία.

9. Ισχύουσα άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθεί να ισχύει στο ελληνικό έδαφος, ως έχει, εφόσον ο κάτοχός της δεν έχει ηλικία μικρότερη των 18 ετών. Αν ο κάτοχος τέτοιας άδειας αποκτήσει κανονική διαμονή στην Ελλάδα, εφαρμόζονται οι διατάξεις που αναφέρονται στο

χρόνο και στις ιατρικές προϋποθέσεις για την ανανέωση της άδειας και καταβάλλονται τα ποσά που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις.

Αρθρο 96

Άδειες οδήγησης μοτοποδηλάτων

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων απαιτείται άδεια οδήγησης, η οποία χορηγείται κατά τις κείμενες διατάξεις, σε αυτούς που έχουν συμπληρώσει το 16ο έτος της ηλικίας τους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης, καθορίζονται οι αρμόδιες κατά τόπους Αστυνομικές Αρχές για την έκδοση άδειας οδηγού διτροχών ή τριτροχών με βοηθητικό κινητήρα (μοτοποδήλατα), ο τρόπος εξέτασης των υποψηφίων για την απόκτηση της άδειας αυτής, η διαδικασία έκδοσης, ως και ο τύπος των αδειών αυτών.

2. Αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο χωρίς να έχει την κατά νόμο άδεια οδήγησης τιμωρείται με φυλάκιση ενός μέχρι τριών μηνών, αυτός δε που οδηγεί μοτοποδήλατο, όταν η άδεια οδήγησης έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί για οποιαδήποτε αιτία, τιμωρείται με φυλάκιση τριών(3) μέχρις έξι (6) μηνών.

Αρθρο 97

Άδειες οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργων

1. Δεν επιτρέπεται σε κανένα να οδηγεί αγροτικό μηχάνημα ή μηχανήμα έργων αν δεν έχει την κατά νομο άδεια οδήγησης. Επίσης δεν επιτρέπεται σε κανένα να οδηγεί αγροτικό μηχάνημα ή μηχανήμα έργων όταν η άδεια αυτή έχει αφαιρεθεί.

2. Τα της έκδοσης και ισχύος των αδειών οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων ή μηχανημάτων έργων ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Γεωργίας ή Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας κατά περίπτωση και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχάνημα ή μηχανήμα έργων χωρίς να έχει την κατά περίπτωση άδεια οδήγησης ή όταν αυτή έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός μέχρι τριών μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Αρθρο 98

Ειδικές περιπτώσεις αφαίρεσης άδειας οδήγησης

1. Αν για τη διάπραξη κακουργήματος ή εκ δόλου πλημμελήματος χρησιμοποιήθηκε οδικό όχημα σαν μέτρο για την τέλεση αυτού, αφαιρούνται, με απόφαση δικαστηρίου, η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος καθώς επίσης και η άδεια οδήγησης του οδηγού που οδηγούσε το πιο πάνω όχημα, για χρονικό διάστημα ενός (1) μέχρι δέκα (10) ετών, εφόσον η επιβαλλόμενη ποινή είναι διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μηνών φυλάκισης.

2. Αυτός που καταλαμβάνεται να κατέχει πλαστή ή παραποιημένη άδεια οδήγησης ή να κάνει χρήση αυτής τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του ποινικού κώδικα.

3. Η άδεια οδήγησης οδικού οχήματος αφαιρείται με δικαστική απόφαση, αν από τις γενόμενες ανακρίσεις αποδειχθεί ότι ο κάτοχός της έγινε υπαίτιος τραυματισμού ή θανάτου με το όχημα που οδηγούσε, παραβαίνοντας διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Ειδικότερα τα πιο πάνω αναφερόμενα στοιχεία αφαιρούνται ως εξής:

α) Για χρονικό διάστημα τουλάχιστον τριών (3) μηνών και μέχρι δύο (2) ετών, αν από το τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε σοβαρός τραυματισμός επιβαινόντων σε οποιοδήποτε όχημα ή πεζού.

β) Για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (2) ετών και μέχρι πέντε (5) ετών, αν από τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε θάνατος ή θάνατοι επιβαινόντων σε οποιοδήποτε όχημα ή πεζού ή πεζών, κατά την πρόκληση του ατυχήματος ή εντός τριάντα (30) ημερών απ' αυτό. Στην περίπτωση αυτή η επαναχορήγηση της άδειας γίνεται μόνο μετά από επιτυχή θεωρητική και πρακτική εξέταση και εφόσον ο υπαίτιος οδηγός παρακολουθήσει το ισχύον πρόγραμμα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια.

γ) Σε περίπτωση υποτροπής, τα παραπάνω στοιχεία αφαιρούνται, με δικαστική απόφαση, τουλάχιστον για διπλάσιο χρονικό διάστημα από τα προβλεπόμενα πιο πάνω. Το δικαστήριο δύναται σ' αυτή την περίπτωση να επιβάλλει και την ποινή της οριστικής αφαίρεσης της άδειας οδήγησης.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί οδικό όχημα χωρίς να κέκτηται νόμιμη άδεια οδήγησης, εκτός των λοιπών προβλεπομένων ποινών, στερείται του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας, με απόφαση του δικαστηρίου, τουλάχιστον για τρία (3) έτη και τουλάχιστον για δέκα (10) έτη αν έγινε υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί οδικό όχημα, κατά το διάστημα που του έχει αφαιρεθεί η άδεια οδήγησης για οποιοδήποτε λόγο, εκτός των λοιπών προβλεπομένων ποινών, στερείται, με απόφαση του δικαστηρίου, του δικαιώματος επαναχορήγησης της άδειας οδήγησης για τρία (3) επί πλέον έτη, ενώ αν γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος με τραυματισμό ή θάνατο το δικαστήριο δύναται να επιβάλλει και την ποινή της οριστικής στέρησης του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιουδήποτε οδικού οχήματος.

Άρθρο 99

Παραχώρηση της οδήγησης οχήματος

1. Απαγορεύεται η παραχώρηση της οδήγησης οδικού οχήματος σε πρόσωπο το οποίο δεν έχει την κατά περίπτωση νόμιμη άδεια οδήγησης, ως και το τυχόν απαιτούμενο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας ή σε πρόσωπο του οποίου τα

στοιχεία αυτά έχουν αφαιρεθεί για οποιαδήποτε παράβαση. Στη δεύτερη περίπτωση η απαγόρευση ισχύει μόνο κατά τη διάρκεια της αφαίρεσης των ως άνω στοιχείων.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι έξι (6) μηνών.

Άρθρο 100

Εγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται, όταν οδηγεί, να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, ως και το τυχόν απαιτούμενο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το οποίο οδηγεί και το αποδεικτικό ασφάλισης, αν από τις κείμενες διατάξεις επιβάλλεται η ασφάλιση.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) δραχμών.

Άρθρο 101

Χρήση βοηθητικών οργάνων κατά την οδήγηση

1. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να φορούν γυαλιά ή να χρησιμοποιούν άλλα βοηθητικά όργανα ή μέσα, αν τούτο αναγράφεται στην άδειά τους, οι οδηγοί δε μοτοσυκλετών υποχρεούνται, αν το κράνος το οποίο φορούν δεν έχει διαφανές προστατευτικό κάλυμμα, να φορούν και γυαλιά κατά του ανέμου.

2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού και των υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών.

Άρθρο 102

Ειδικό σήμα αναγνώρισης νέων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων και οδηγών ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ)

1. Οι νέοι οδηγοί υποχρεούνται να τοποθετούν στο αυτοκίνητο που οδηγούν ειδικό σήμα αναγνώρισης για ένα (1) χρόνο, από την απόκτηση της άδειας. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται τα χαρακτηριστικά του σήματος, ο τρόπος τοποθέτησής του, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, δύναται να επιβάλλεται η υποχρεωτική τοποθέτηση ειδικών σημάτων αναγνώρισης, σε οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα, αν αυτό οδηγείται από άτομο με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) ή είναι ειδικά διασκευασμένο για την μεταφορά του.

Με απόφαση των ίδιων Υπουργών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά του σήματος, ο τρόπος τοποθέτησής του, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο δέκα χιλιάδων δραχμών.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ - ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ'

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Άρθρο 103

Επιβολή διοικητικών μέτρων

1. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες P-6, P-8 έως P-14, P-18 έως P-20, P-25, P-26, P-33) 5 παρ. 8 (περιπτ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για δέκα (10) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση που το όχημα δεν έχει ασφαλισθεί για αστική ευθύνη από ατυχήματα αυτοκινήτων.

2. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3, 4 παρ. 3 (πινακίδες P-1, P-2, P-5, P-7, P-21 έως P-24, P-27 έως P-32, P-45 έως P-57 και P-59), 5 παρ. 8 (περιπτ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9, 6 παρ. 1 (περιπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.

3. Για τις παραβάσεις των πιο πάνω παραγράφων, που αναφέρονται σε ελλείψεις του οχήματος ή ελαττωματική λειτουργία του, η οποία επηρεάζει δυσμενώς την οδική ασφάλεια, την υπό τούτου εκπομπή επικίνδυνων καυσαερίων, την πρόκληση υπερβολικών θορύβων, ως και στην μη ασφάλιση του οχήματος, η επιστροφή των αφαιρεθέντων στοιχείων κυκλοφορίας, του οχήματος (άδεια κυκλοφορίας και πινακίδες) γίνεται μόνο εφόσον διαπιστωθεί αρμοδίως η αποκατάσταση των ελαττωμάτων του οχήματος ή των ελλείψεων αυτού. Αν και μετά την παρέλευση του χρόνου μέχρι του οποίου διαρκεί το ληφθέν, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, διοικητικό μέτρο, δεν έχει αποκατασταθεί το ελάττωμα για το οποίο έγινε η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, παρατείνεται η λήψη του μέτρου αυτού μέχρις αποκατάστασης του ελαττώματος, ή των ελαττωμάτων ή των ελλείψεων του οχήματος, αρμοδίως διαπιστουμένων.

4. Κατ' εξαίρεση των αναφερομένων στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού , δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των πιο κάτω κατηγοριών οχημάτων:

α) Οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης, εφόσον δεν οδηγούνται από τους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους αυτών.

Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για παραβάσεις, οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος, που επηρεάζουν δυσμενώς την οδική ασφάλεια ή σε εκπομπές επικίνδυνων καυσαερίων και την πρόκληση υπερβολικών θορύβων (άρθρα 15 παρ. 1 και 2, 53, 55, 57, 61, 62, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα) καθώς και για την παράβαση του άρθρου 5 ν. 489/1976.

5. Η κατά τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού αφαίρεση της άδειας οδήγησης και των κρατικών πινακίδων του οχήματος ενεργείται αμέσως και επί τόπου από τον βεβαιούντα ή τους βεβαιούντες την παράβαση αστυνομικούς ή άλλα αρμόδια όργανα με τους όρους και τις προϋποθέσεις, που ορίζει κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης.

Η άδεια οδήγησης και οι κρατικές πινακίδες προσκομίζονται, χωρίς υπαίτια βραδύτητα, από το ενεργήσαν την αφαίρεση όργανο στην αρμόδια αστυνομική αρχή μαζί με σχετική έκθεση της παράβασης. Αυτός σε βάρος του οποίου λαμβάνεται διοικητικό μέτρο μπορεί, εμφανιζόμενος στην αρμόδια αρχή, να εκθέσει τις αντιρρήσεις του και μετά επικυρώνεται ή αίρεται το διοικητικό μέτρο. Στην περίπτωση κατά την οποία η άμεση αφαίρεση των πινακίδων είναι αδύνατη, ενεργείται αυτή ευθύς ως καταστεί αυτό δυνατό, πάντως δε πριν από την παραγραφή της παράβασης για την οποία προβλέπεται η αφαίρεση των πινακίδων.

Σε κάθε περίπτωση επιβολής του κατά τις πιο πάνω παραγράφους διοικητικού μέτρου, ο οδηγός, κάτοχος ή ιδιοκτήτης υποχρεούται, ειδοποιούμενος από την οικεία αστυνομική αρχή, να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος, ως και την άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου, μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την ειδοποίηση. Αυτός που δεν συμμορφώνεται με τη διάταξη αυτή τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) μηνός, της εκτέλεσης του διοικητικού μέτρου μη επηρεαζομένης από την έκβαση της ποινικής δίκης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης ρυθμίζονται τα τεχνικά ή μη θέματα για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

6. Οι δαπάνες για την αφαίρεση, μεταφορά, αποθήκευση, φύλαξη και επιστροφή των, κατά τα ανωτέρω, αφαιρούμενων στοιχείων κυκλοφορίας, καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο του οχήματος και καταβάλλονται προ της παραλαβής των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Με το αυτό προεδρικό διάταγμα καθορίζεται το ύψος των πιο πάνω δαπανών, ως επίσης ο τρόπος της είσπραξής τους και η

διαχείριση των εισπραττόμενων χρηματικών ποσών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού.

7. Τα από το άρθρο αυτό προβλεπόμενα διοικητικά μέτρα επιβάλλονται παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές ή άλλες κυρώσεις, που προβλέπονται από τις οικείες διατάξεις.

8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα P-40) και 34 παρ. 2 του Κώδικα αυτού επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Τα ως άνω αφαιρεθέντα στοιχεία κυκλοφορίας μπορούν να αποδοθούν και πριν τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσής τους, εφόσον ο παραβάτης καταβάλει το τριπλάσιο του προστίμου που κάθε φορά ισχύει.

Άρθρο 104

Επιβολή προστίμων από αστυνομικά όργανα

1. Σε όσους καταλαμβάνονται, επ' αυτοφώρω, ως υπαίτιοι πταισματικών παραβάσεων, οι οποίες προβλέπονται στον παρόντα Κώδικα, επιβάλλεται από το βεβαιούν αυτές αστυνομικό όργανο πρόστιμο ίσο με το μισό της προβλεπόμενης στον παρόντα Κώδικα για καθεμιά απ' αυτές ποινής, η καταβολή του οποίου απαλλάσσει τους παραβάτες της ποινικής δίωξης. Σε περιπτώσεις συγκρότησης μεικτών συνεργείων για τη διαπίστωση συγκεκριμένων παραβάσεων του παρόντος Κώδικα, την ποινή του προστίμου επιβάλλει το αστυνομικό όργανο που παρίσταται κατά τον έλεγχο.

Σε όσους καταλαμβάνονται, επ' αυτοφώρω, ως υπαίτιοι παραβάσεων για τις οποίες προβλέπεται επιβολή διοικητικού προστίμου επιβάλλεται αυτό από το διοικητή της υπηρεσίας.

Η διάταξη αυτή ισχύει και για τις περιπτώσεις παραβάσεων που προβλέπονται από τον παρόντα κώδικα, οι οποίες καταγράφονται από τεχνικά μέσα όπως ραντάρ και φωτογραφικές ή κινηματογραφικές μηχανές. Τα τεχνικά μέσα με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση παραβάσεων του παρόντος Κώδικα στους χώρους, όπου διεξάγεται η δημόσια κυκλοφορία, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον υπάρχει σχετική προειδοποίηση προς το κοινό με μόνιμες πινακίδες για την ύπαρξη και την λειτουργία τους. Ο τρόπος της τοποθέτησής τους, οι τεχνικές προδιαγραφές αυτών των μέσων, η λειτουργία τους για τη διαπίστωση των παραβάσεων, τα σχετικά με την αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέγονται από αυτά και τη βεβαίωση των παραβάσεων, τα σχετικά με τους περιορισμούς που επιβάλλονται στη χρήση τους για τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων όσων υπόκεινται στη δράση τους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Σε περίπτωση συρροής πταισματικών παραβάσεων επιβάλλεται συνολική ποινή, η οποία αποτελείται από το πρόστιμο που προβλέπεται για τη βαρύτερη, το οποίο επαυξάνεται κατά το μισό των προστίμων τα οποία προβλέπονται για τις άλλες

συντρέχουσες παραβάσεις, κατά τον υπολογισμό της πιο πάνω παραγράφου του άρθρου αυτού.

3. Σε περίπτωση συνεχιζόμενης πταισματικής παράβασης εκ των προβλεπομένων στον παρόντα Κώδικα, το αστυνομικό όργανο, που τη βεβαιώνει, ορίζει εύλογο χρόνο για την άρση της και αν ο παραβάτης δεν συμμορφωθεί επιβάλλει νέο πρόστιμο, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού μετά από κάθε νέα βεβαίωση της παράβασης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναπροσαρμόζονται υποχρεωτικά τα πρόστιμα που προβλέπονται για παραβάσεις αυτού του Κώδικα, κάθε δύο (2) χρόνια, με βάση τον τύπο:

$$\Pi (\text{αναπρ.}) = \Pi (\text{ισχ}) + \Pi (\text{ισχ}) \cdot \text{ΜΔΤΚ}$$

όπου

Π (αναπρ.): το αναπροσαρμοσμένο πρόστιμο που θα καταβάλλεται από τον παραβάτη.

Π (ισχ.): το πρόστιμο που ήδη καταβάλλεται.

Μ.Δ.Τ.Κ. : Το άθροισμα των ποσοστών μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή της 31ης Δεκεμβρίου των δύο προηγούμενων ετών (του έτους αναπροσαρμογής) υπολογιζόμενα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Το χρηματικό ποσό που προκύπτει στρογγυλοποιείται, σύμφωνα με την αρχή της μεγαλύτερης προσέγγισης, ανά χίλιες (1000) δραχμές.

Άρθρο 105

Δικονομικές διατάξεις

1. Οι κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 104 καταλαμβανόμενοι επ' αυτοφώρω, οι οποίοι αμφισβητούν την παράβαση η οποία τους αποδίδεται, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν με προφορική δήλωσή τους στο αστυνομικό όργανο, το οποίο βεβαιώνει την παράβαση, την παραπομπή τους στο αρμόδιο κατά τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας Πταισματοδικείο, για να δικαστούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα αυτού. Από το Πταισματοδικείο επιβάλλονται οι ποινές που προβλέπονται από τις σχετικές ουσιαστικές διατάξεις του παρόντος Κώδικα. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται για τις παραβάσεις που επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο.

2. Αυτοί που ζητούν την παραπομπή τους στο αρμόδιο Πταισματοδικείο καλούνται από τα βεβαιούντα την παράβαση αστυνομικά όργανα να εμφανισθούν ενώπιον του ως άνω Δικαστηρίου ή στο Πταισματοδικείο της έδρας του Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου έγινε η παράβαση, σε ορισμένη ημέρα και ώρα η οποία σημειώνεται στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης, η οποία επέχει θέση κλητηρίου θεσπίσματος.

3. Κατά την εκδίκαση της παράβασης στο Πταισματοδικείο δεν απαιτείται σύνταξη νέας πράξης βεβαίωσης αυτής ούτε εμφανίζεται το αστυνομικό όργανο, το οποίο τη βεβαίωσε, εκτός αν η εμφάνισή του διαταχθεί από το δικαστήριο.

4. Ως προς τον τρόπο σύνταξης και το περιεχόμενο της πράξης βεβαίωσης της παράβασης, το αρμόδιο όργανο, την ακολουθούμενη διαδικασία έκδοσης και περαιτέρω καταβολής του προστίμου ή παραπομπής του παραβάτη στο Πταισματοδικείο, τα της εξακρίβωσης των στοιχείων ταυτότητας του παραβάτη, ως επίσης και τα της ειδικής δωσιδικίας επί πταισματικών παραβάσεων, εφαρμόζονται τα οριζόμενα στα άρθρα 3, 4, 5, 6 και 7 του Ν.Δ/τος 805/1971 "περί πταισματικών παραβάσεων βεβαιουμένων παρά των αστυνομικών οργάνων".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ'

ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 106

Ανάκληση άδειας ικανότητας οδηγού

1. Αν διαταχθεί, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Κώδικα, η ανάκληση της άδειας ικανότητας οδηγού, μπορεί ο οδηγός κατά του οποίου λαμβάνεται το μέτρο αυτό, αν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, να λάβει νέα άδεια μετά τριετία από την ανάκληση, εκτός και αν πρόκειται για ανάκληση εφ' όρου ζωής.

2. Σε περίπτωση ανάκλησης άδειας ικανότητας οδηγού αυτοκινήτων οχημάτων, η αστυνομική αρχή, η οποία εκτελεί τη σχετική απόφαση, οφείλει να διαβιβάσει την άδεια στην αρμόδια υπηρεσία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που την εξέδωσε.

Άρθρο 107

Σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών

1. Με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημοσίας Τάξεως, καθιερώνεται Σύστημα Ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων ή ορισμένων κατηγοριών εξ' αυτών ή και των μοτοποδηλάτων, με τη συγκέντρωση και καταχώριση των στοιχείων για τις διαπραττόμενες απ' αυτούς παραβάσεις ορισμένων διατάξεων του παρόντος Κώδικα και της κατηγορίας αυτών.

2. Με την αυτή απόφαση καθορίζονται ο τρόπος συγκέντρωσης και καταχώρισης των πιο πάνω στοιχείων, η βαθμολόγηση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα διοικητικά μέτρα στην περίπτωση συγκέντρωσης ορισμένης βαθμολογίας και μπορεί να ορίζεται, ότι άδεια οδήγησης που αφαιρέθηκε κατ' εφαρμογή του συστήματος ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.), επαναχορηγείται μόνο μετά από εκπαίδευση του οδηγού με το ειδικό περιεχόμενο που ορίζει η απόφαση και εξέτασή του.

3. Τα πιο πάνω διοικητικά μέτρα επιβάλλονται και εκτελούνται παράλληλα και ανεξάρτητα με τις ποινικές κυρώσεις.

4. Για όσες παραβάσεις εντάσσονται στο σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος Κώδικα, οι οποίες προβλέπουν διοικητικές ποινές, ως και οι διατάξεις, με τις οποίες επιβάλλονται παρεπόμενες ποινές αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού από τα δικαστήρια, πλην ορισμένων παραβάσεων που καθορίζονται με κοινή απόφαση των συναρμόδιων υπουργών, για τις οποίες επιβάλλονται παράλληλα και οι διοικητικές κυρώσεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

Για τις παραβάσεις του παρόντος Κώδικα που θα ενταχθούν μελλοντικά στο σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών, μπορεί, με την απόφαση ένταξής τους, να επιφυλάσσεται η εφαρμογή και των ιδίων αυτών διατάξεων.

Οι σχετικές παραβάσεις καταγράφονται και τιμωρούνται κατά τα οριζόμενα στην κοινή υπουργική απόφαση, που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού.

Άρθρο 108

Κέντρο Οδικών Πληροφοριών

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημοσίας Τάξεως μπορεί να ιδρυθεί Κέντρο Οδικών Πληροφοριών (Κ.Ο.Π.), μη επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προυπολογισμό, έργο του οποίου θα είναι η παροχή πληροφοριών σχετικά με την πυκνότητα της κυκλοφορίας, τα εμπόδια και την κατάσταση των οδών, τις τοπικές καιρικές συνθήκες, ως και κάθε άλλης πληροφορίας χρήσιμης για την κυκλοφορία των οχημάτων, που θα παρέχεται στο Κέντρο αυτό από τις υπηρεσίες της Τροχαίας και άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

2. Με την ίδια απόφαση θα καθοριστούν η νομική μορφή και οι λεπτομέρειες λειτουργίας του Κέντρου αυτού, ως και ο φορέας που θα το εποπτεύει.

Άρθρο 110

Τελικές διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Κώδικα καταργείται ο ν. 2094/92, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 57 παρ. 15 ν. 2218/94, τα άρθρα 3, 4 και 5 Π.Δ. 19/95, τα άρθρα 8 παρ. 6 και 19 και 9 ν. 2366/95 και το άρθρο 9 παρ. 9-13 ν. 2503/97 καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 13 β.δ. της 24-9/20-10-1958, όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 3 ν. 1080/80 και ισχύουν, δε θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η άδεια των δημοτικών ή κοινοτικών αρχών για την κατάληψη οδού ή πεζοδρόμου, χορηγείται με τις προϋποθέσεις του άρθρου 48 του παρόντος Κώδικα.

3. Διατάξεις που αφορούν την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών κρατικών υπηρεσιών δεν θίγονται από τον παρόντα Κώδικα.

4. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κώδικα προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων εξακολουθούν να ισχύουν τα προεδρικά

διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδικών Οδικής Κυκλοφορίας, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο δεύτερο

Εναρξη ισχύος του Κώδικα

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από 23 Μαΐου 1999.