

Συνημμένο στο υπ'αρ.πρ. ΣΑΤΕ 34577/4.2.2020

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 57 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ  
«Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων  
επί υδάτινων επιφανειών και άλλες διατάξεις».**

**1.** Η έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων νοείται ως διαδικασία μόνον όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν την κυκλοφορία στην οδό, διαφορετικά υπάρχει παραβίαση των Οδηγιών και Κανονισμών της Ε.Ε. τα οποία διέπουν τη διάθεση στην αγορά των μηχανημάτων έργου ως βιομηχανικών προϊόντων.

Τα μηχανήματα έργων διακρίνονται σε **ερπυστριοφόρα** και **τροχοφόρα**. Τα **ερπυστριοφόρα μηχανήματα δεν επιτρέπεται να κυκλοφορήσουν στην οδό για να μην καταστρέψουν το οδόστρωμα και για το λόγο αυτό ήδη εξαιρούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, από την υποχρέωση τελών κυκλοφορίας**. Γενικώς, μεταφέρονται προς κάθε εργοτάξιο επάνω σε κατάλληλο όχημα (πλατφόρμα).

α) Προβλέψεις ΚΟΚ

Εντούτοις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και ειδικότερα στις διατάξεις του ορισμού του μηχανήματος έργων του Άρθρου 1 και των άρθρων 62, 79, 81, 84, 87, 88, 89 και 90 δεν υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ ερπυστριοφόρων και τροχοφόρων αλλά γενική αναφορά σε μηχανήματα έργων.

**Οι σχετικές διατάξεις του ΚΟΚ παραμένουν αναλλοίωτες τουλάχιστον από το 1977, (Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167<sup>Α</sup>/16-6-1977)) οπότε δεν υφίστατο κοινοτική νομοθεσία** ούτε η σημερινή πληθώρα των διεθνών ή ευρωπαϊκών τεχνικών προτύπων για την κατασκευή των ερπυστριοφόρων μηχανημάτων που εγγυώνται την τήρηση των ουσιαστών απαιτήσεων υγείας και ασφάλειας που επιβάλλονται από το Κοινοτικό Δίκαιο.

β) Προβλέψεις ενωσιακών Οδηγιών και ενωσιακών Κανονισμών

Από τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων» εξαιρούνται ρητά τα ερπυστριοφόρα. Με την Οδηγία αυτή τα μηχανήματα έργων (με την έννοια του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) κατατάχθηκαν σε τρεις κατηγορίες:

- τα οχήματα ειδικής χρήσης (ειδικού σκοπού),
- τα οχήματα ειδικής κατηγορίας και
- τα **κινητά μηχανήματα**.

Ως «κινητό μηχάνημα» ορίζεται το «αυτοπροωθούμενο όχημα το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ειδικά για να εκτελεί εργασίες και το οποίο, λόγω των χαρακτηριστικών κατασκευής του, δεν είναι κατάλληλο για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Τα μηχανήματα που τοποθετούνται σε μηχανοκίνητο όχημα δεν θεωρούνται κινητά μηχανήματα».

Ήδη, η Οδηγία 2007/46/ΕΚ αντικαταστάθηκε με τον Κανονισμό ΕΕ 2018/858 για «την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ».

**Από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού ρητά εξαιρούνται τα ερπυστριοφόρα οχήματα.**

γ) Προβληματική ρύθμιση του άρθρου 57

**Αντί λοιπόν να τροποποιηθεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ώστε να εκσυγχρονιστεί με τη διάκριση μεταξύ ερπυστριοφόρων και τροχοφόρων ΜΕ και την απαλλαγή των ερπυστριοφόρων από την έγκριση τύπου και τις συνακόλουθες διοικητικές πράξεις**, η Βουλή καλείται να ψηφίσει ένα νόμο που είναι αντίθετος με την απλή λογική.

Εφόσον δεν κυκλοφορούν στις οδούς, η απαίτηση απογραφής, ταξινόμησης, άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας δεν πρέπει να ισχύει για τα ερπυστριοφόρα μηχανήματα ενώ η διαδικασία έγκρισης τύπου που προβλέπεται στον ΚΟΚ είναι αντίθετη με την εναρμονισμένη κοινοτική νομοθεσία και **πρέπει να καταργηθεί**.

Φειδίου 14-16 Αθήνα 106 78 / 14-16 Feidiou str. 106 78 Athens Greece  
T +30 210 3301814/5 T +30 210 3836503 F +30 210 3824540 E info@sate.gr  
www.sate.gr

**2.** Με τη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 57, δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα σχετικά με την έννοια της έγκρισης τύπου: Ως έγκριση τύπου **παύει να θεωρείται** η έγκριση **του τύπου**, αλλά η έγκριση κάθε μιας μονάδας χωριστά.

Αυτό όχι μόνο δεν εφαρμόζεται πουθενά στην Ευρώπη αλλά ούτε και στα οχήματα: Η έγκριση τύπου σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία περί οχημάτων ορίζεται ως:

«1) «έγκριση τύπου»: η διαδικασία με την οποία μια αρχή έγκρισης πιστοποιεί ότι **ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις**».

**Αυτόματα επομένως η έγκριση τύπου μετατρέπεται σε έγκριση του κάθε μηχανήματος έργου χωριστά, που είναι αντίθετη με την κοινοτική νομοθεσία με σοβαρές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις που εμπορεύονται αλλά και αγοράζουν ΜΕ (λατομεία, χωματουργοί κ.λ.π).**

**3.** Με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 6 καθιερώνεται αφενός περιοδικός έλεγχος τεχνικής επάρκειας και αφετέρου αρχικός έλεγχος πριν την έκδοση έγκρισης τύπου, όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας, λειτουργίας και κυκλοφορίας του Μηχανήματος Έργου.

Εκτός από τα προαναφερθέντα σχετικά με την παράνομη υποχρέωση των ερπυστριοφόρων στη διαδικασία έγκρισης τύπου, ο περιοδικός έλεγχος των υπόλοιπων μηχανημάτων έργου αφενός πρέπει να είναι αιτιολογημένος, **αφετέρου να ακολουθεί τις διατάξεις του ν. 4512/2018 (ΦΕΚ Α' 5) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και να μην έρχεται σε αντίθεση με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020.**

Σημειώνουμε ότι δεν έχει προηγηθεί καμία μελέτη κόστους – οφέλους που να δικαιολογεί τη νομοθετική ρύθμιση. Είναι προφανές ότι αφενός δεν υπάρχουν στοιχεία τα οποία να αιτιολογούν την ανάγκη περιοδικού ελέγχου (οι αόριστες αναφορές στην αιτιολογική έκθεση δεν επαρκούν) και μάλιστα κάθε 5 χρόνια (που μπορεί να μην είναι επαρκές χρονικό διάστημα ελέγχου), αφετέρου οι σχετικές διατάξεις δεν έχουν τύχει επεξεργασίας κάτω από το πρίσμα της νομοθεσίας που προαναφέρθηκε. Κατά συνέπεια οι διατάξεις αυτές πρέπει να αποσυρθούν και να επανεξεταστούν κάτω από το πρίσμα του οφέλους στην εθνική οικονομία.

**4.** Σύμφωνα με τις μελέτες που έχουν γίνει, έχουν καταγραφεί προς το παρόν 4 διαδικασίες για την κοινοτική έγκριση τύπου:

A: Φυσική δοκιμή από τρίτο μέρος,

B: Δοκιμές από τον κατασκευαστή,

C: Τεχνικές πληροφορίες από τον κατασκευαστή,

D: Αυτοπιστοποίηση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί την κοινοτική έγκριση τύπου που θα εκδίδεται εφάπαξ και θα ισχύει σε όλα τα Κράτη – Μέλη για την μείωση της γραφειοκρατίας, και δεν θα απαιτείται για τα μηχανήματα που δεν κυκλοφορούν στην οδό. Την ίδια στιγμή η Ελληνική Διοίκηση αυθαίρετα επιλέγει μία μέθοδο που δεν είναι συμβατή με καμία από τις τέσσερις παραπάνω διαδικασίες της Ε.Ε. και προχωρά στην καθιέρωση έγκρισης τύπου για κάθε ένα μηχανήμα χωριστά, συμπεριλαμβάνοντας τα ερπυστριοφόρα, αγνοώντας τις καταστρεπτικές επιπτώσεις στον επιχειρηματικό κλάδο και τους χρήστες των μηχανημάτων έργων.

**5.** Από τα ανωτέρω συνάγεται το συμπέρασμα ότι το σύνολο των διατάξεων των παραγράφων 1 – 17 του άρθρου 57 πρέπει να αποσυρθεί και να επανεξεταστεί ώστε να μην έρχεται σε αντίθεση με την Κοινοτική νομοθεσία και να υπάρχει πλήρης τεκμηρίωση σχετικά με την αναγκαιότητά του καθώς επιβαρύνει ολόκληρους επιχειρηματικούς κλάδους. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει πρωτοβουλία για την καθιέρωση κοινοτικής έγκρισης τύπου για όλα τα κινητά μηχανήματα όσον αφορά την οδική κυκλοφορία, κατά συνέπεια και για τα μηχανήματα έργων, πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί.