

ΑΡΘΡΟ

# Τα Μηχανήματα Έργων ανάμεσα στην ευρωπαϊκή και την ελληνική νομοθεσία

Από την αρμόδια Υπηρεσία Δ13 του Υπουργείου Υποδομών έχει εκδοθεί μια ακόμα παρερμηνεία που αφορά την Οδηγία 2006/42/ΕΚ, με συνέπεια τη δημιουργία χαώδους κατάστασης στον τομέα των μηχανημάτων έργου από την εγκύκλιο 12.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ  
ΕΤΕΡΟΔΕΚΤΗΣ

\*Ο κ. Παναγιώτης Πετρόγλυος  
είναι πρόεδρος της Πανελληνίας  
Ένωσης Εισαγωγέων Μηχανημάτων  
& Ανταλλακτικών.

**Π**αρά τις πολλές προσπάθειες που έχουμε κάνει ως Πανελλήνια Ένωση Εισαγωγέων Μηχανημάτων & Ανταλλακτικών (ΠΕΕΜΑ) διευκρινίζοντας τόσο προφορικά όσο και εγγράφως τα λάθη, δυστυχώς η Διοίκηση δείχνει να μην έχει αντιληφθεί ή να αδυνατεί και να συνεχίζει να συγχέει βασικές έννοιες των Ευρωπαϊκών Οδηγιών, σχετικά με τα μηχανήματα έργων.

Επιτέλους πρέπει να ισχύει στην Ελλάδα και κυρίως να εφαρμόζεται ό,τι και στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τους λόγους αυτούς, έχουμε ζητήσει να συγκροτηθεί επιτροπή, στο έργο της οποίας είμαστε πρόθυμοι να συμμετάσχουμε και η οποία θα μελετήσει και θα εισηγηθεί τις αναγκαίες τροποποιήσεις στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο απογραφής, ταξινόμησης και χορήγησης άδειας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας των μηχανημάτων έργων, ώστε να εναρμονίζεται πλήρως με την Κοινοτική νομοθεσία.

Με την παρουσίασή μας αυτή, κάνουμε λοιπόν άλλη μια προσπάθεια –όπως θα διαπιστώσετε και παρακάτω– με όσο το δυνατόν πιο απλά λόγια να εξηγήσουμε –κυρίως στη Διοίκηση αλλά και στους υπόλοιπους ενδιαφερόμενους– τόσο το τι ακριβώς ισχύει, όσο και το τι ακριβώς συμβαίνει.

## ΟΙ ΟΔΗΓΕΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Η ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων αποτελεί τη βάση για τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού η Ευρωπαϊκή Ένωση θεσπίζει κοινή νομοθεσία με τη μορφή Οδηγιών και Κανονισμών που υπερισχύουν του εθνικού (εσωτερικού) δικαίου των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Τον Μάιο 1985 συμφωνήθηκε μία «Νέα Προσέγγιση για την Τεχνική Εναρμόνιση και τα Πρότυπα» προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, με την οποία καθιερώθηκαν οι εξής αρχές:

• Η νομοθετική εναρμόνιση μέσω των Οδηγιών της Κοινότητας περιορίζεται στις βασικές απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα προϊόντα που διατίθενται στην κοινοτική αγορά.

• Οι βασικές απαιτήσεις αφορούν κυρίως την ασφάλεια και την υγεία των πολιτών της Ευρώπης.

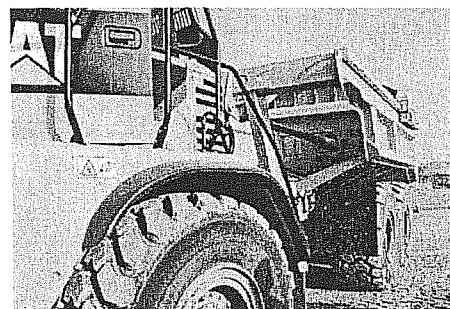
• Οι τεχνικές προδιαγραφές των προϊόντων που πληρούν τις βασικές απαιτήσεις καθορίζονται στα εναρμονισμένα πρότυπα τα οποία εκπονούνται από τους ευρωπαϊ-

κούς και διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης και οι τίτλοι δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

• Πριν από τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά, ο κατασκευαστής ή εκείνος που εκτελεί τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή, πρέπει να εξετάσει αν το προϊόν του συμμορφώνεται με όσες Οδηγίες εφαρμόζονται στο προϊόν.

Τα μέσα πιστοποίησης τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν είναι:

• Τα πιστοποιητικά ή σήματα συμμόρφωσης που εκδίδονται από τρίτο φορέα.



• Τα αποτελέσματα δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν από τρίτο φορέα.

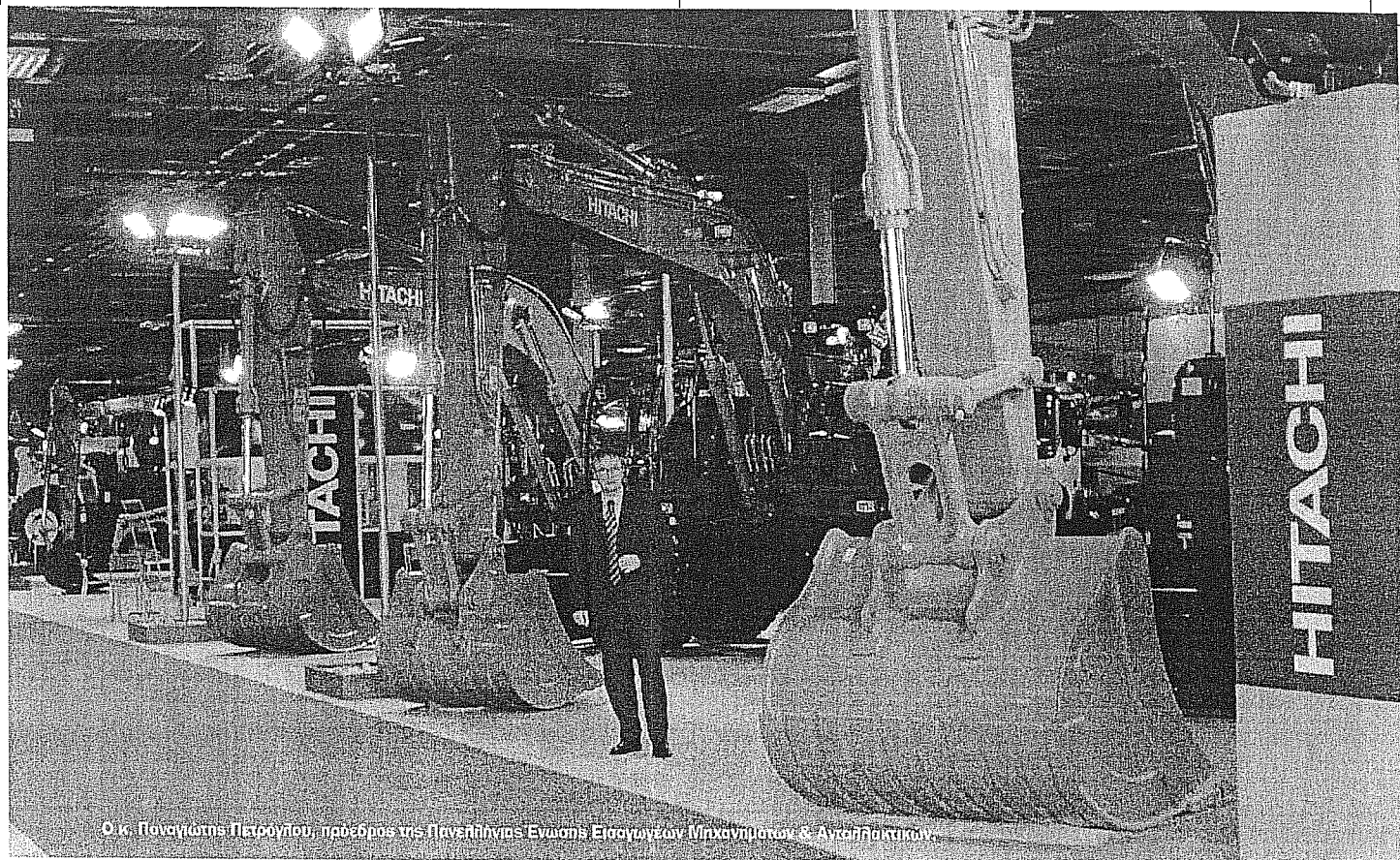
• Η δήλωση συμμόρφωσης, η οποία θα μπορούσε να συνοδεύεται από ένα σύστημα εποπτείας.

• Άλλα μέσα πιστοποίησης που ενδεχομένως ορίζονται στην οδηγία. Ουσιαστικές συστατικές της διαδικασίας πιστοποίησης αποτελεί ο τεχνικός φάκελος του μηχανήματος.

• Η συμμόρφωση επιβεβαιώνεται με τη σύνταξη μιας «δήλωσης συμμόρφωσης ΕΚ» ή «δήλωσης πιστότητας ΕΚ», δηλαδή ενός πιστοποιητικού το οποίο συνοδεύει το προϊόν και στο οποίο αναγράφεται με ποιες Οδηγίες και με ποια πρότυπα συμμορφώνεται το προϊόν.

• Τέλος, το προϊόν επισημαίνεται με τη σήμανση CE (CE marking).

Με τα παραπάνω στοιχεία επιτρέπεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία των προϊόντων στην κοινοτική αγορά. Τα κράτη-μέλη δεν μπορούν να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία στο έδαφός τους προϊόντων που φέρουν τη σήμανση CE. Ακόμη, πρέπει να επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά προϊόντων τα οποία συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες κανονισμούς κατά την ημερομηνία εφαρμογής



Ο κ. Παναγιώτης Πετρούλογος, πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Εισαγωγέων Μηχανημάτων & Ανταλλακτικών.

της εν λόγω Οδηγίας μέχρι την ημερομηνία που προβλέπεται από την Οδηγία.

Τα κράτη-μέλη, γενικά, δεν δύναται να διατηρούν ή να εισάγουν αυστηρότερα μέτρα από εκείνα που προβλέπονται στην Οδηγία. Σύμφωνα με το άρθρο 258 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει δράση εναντίον κράτους-μέλους το οποίο δεν τηρεί υποχρέωση βάσει της συνθήκης. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 228, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στο Δικαστήριο.

Με απόφαση του Δικαστηρίου καθορίζονται τα κράτη-μέλη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να συμμορφωθούν με την απόφαση του Δικαστηρίου και υποχρεούνται να επανορθώσουν τις ζημιές που προέκυψαν από την παραβίαση του κοινοτικού δικαίου.

#### ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, ένα προϊόν θεωρείται ότι διατίθεται στην κοινοτική αγορά όταν καθίσταται διαθέσιμο για πρώτη φορά. Αυτό θεωρείται ότι γίνεται όταν ένα προϊόν μεταφέρεται από το στάδιο κατασκευής στο στάδιο διανομής ή χρή-

Από την  
παρεμπνεύει της  
Οδηγίας  
2006/42/ΕΚ  
ανακύπτουν σοβαρά  
ερωτήματα.



σης στην κοινοτική αγορά. Η μεταφορά γίνεται είτε από τον κατασκευαστή είτε από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του στην Κοινότητα, προς τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εισαγωγέα ή προς το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τη διανομή του προϊόντος στην κοινοτική αγορά.

Το προϊόν θεωρείται ότι έχει μεταφερθεί όταν έχει γίνει είτε η παράδοση είτε η μεταφορά ιδιοκτησίας. Η μεταφορά αυτή μπορεί να γίνεται έναντι πληρωμής ή δωρεάν. Κατά συνέπεια, μεταφορά προϊόντος θεωρείται ότι έχει συμβεί, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις πωλήσεως, δανεισμού, μίσθωσης, χρηματοδοτικής μίσθωσης και δώρου. Επιπλέον, η έννοια της διάθεσης στην αγορά αναφέρεται σε έκαστο επιμέρους προϊόν, όχι σε τύπο προϊόντος ή κατά πόσον κατασκευάζεται ως επιμέρους μονάδα ή σε σειρά.

Προϊόντα τα οποία έχουν επισκευασθεί (π.χ. μετά από ελάττωμα) χωρίς αλλαγή της αρχικής επίδοσης, προσρισμού ή τύπου, δεν πρέπει να θεωρούνται ως νέα προϊόντα. Κατά συνέπεια, τέτοιου είδους προϊόντα δεν είναι απαραίτητα να υποβάλλονται σε εκτίμηση συμμόρφωσης, ανεξαρτήτως του κατά πόσον το αρχικό προϊόν είχε διατεθεί στην αγορά πριν ή μετά

τη θέση σε ισχύ της οδηγίας. Αυτό ισχύει ακόμη και αν το προϊόν έχει εξαχθεί προσωρινά προς τρίτη χώρα για διαδικασίες επισκευής.

Τέτοιου είδους διαδικασίες συχνά διεξάγονται αντικαθιστώντας ένα ελαττωματικό ή φθαρμένο τμήμα με ανταλλακτικό, το οποίο είτε είναι ίδιο, είτε τουλάχιστον παρόμοιο προς το αρχικό ανταλλακτικό (π.χ. ενδέχεται να έχουν επέλθει τροποποιήσεις λόγω τεχνικής προόδου ή διακοπής της παραγωγής του παλαιού τμήματος). Κατά συνέπεια, οι διαδικασίες συντήρησης κατά βάση εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών.

Χρησιμοποιούμενα προϊόντα που ευρίσκονται στην κοινοτική αγορά υπόγονται στο καθεστώς ελεύθερης διακίνησης.

Η θέση σε λειτουργία γίνεται κατά τη στιγμή της πρώτης χρήσεως εντός της Κοινότητας από τον τελικό χρήστη. Προϊόν το οποίο έχει διατεθεί στην αγορά υπό το καθεστώς προηγούμενης οδηγίας ή πριν το τέλος της μεταβατικής περιόδου μιας οδηγίας, πρέπει να επιτρέπεται να τίθεται σε λειτουργία μετά την ημερομηνία αυτή, εφόσον ήταν έτοιμο προς χρήση όταν διατέθηκε στην αγορά.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, προϊόντα τα οποία κατασκευάζονται ή



➤ διατίθενται στο εμπόριο νόμιμα σε μια χώρα πρέπει να διακινούνται ελεύθερα στο σύνολο της Κοινότητας.

#### Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Ως «όχημα», σύμφωνα με την Οδηγία 2007/46, ορίζεται το μηχανοκίνητο όχημα ή το ρυμουλκούμενό του, όπου «μηχανοκίνητο όχημα» είναι το όχημα με κινητήρα το οποίο κινείται αυτόνομα, διαθέτει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, είναι πλήρες, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, και «ρυμουλκούμενο» το μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα.

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, ονομάζεται «κινητό μηχανήμα». Τα οχήματα υποκείνται στην έκδοση έγκρισης τύπου.

Όμως, η κοινοτική νομοθεσία για τα οχήματα δεν εφαρμόζεται στα μηχανήματα έργων, εκτός από εκείνα τα οποία μπορούν να κινούνται σε οδούς με ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 km/h και βέβαια δεν έχει εφαρμογή η έκδοση έγκρισης τύπου. Ειδικότερα, η Οδηγία 2007/46 ρητά εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της τα ερπυστιοφόρα οχήματα.

#### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ Ο ΚΟΚ

Η ελληνική νομοθεσία Οδικής Κυκλοφορίας για τα μηχανήματα έργων έχει στην ουσία παραμείνει ίδια από το 1977, όταν με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν.614/1977) θεσπίστηκε με την υποχρέωση της έκδοσης έγκρισης τύπου η ίδια αντιμετώπιση των μηχανημάτων έργων με τα οχήματα (που σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται γενικότερα για μεταφορικό έργο). Το καθεστώς αυτό παρέμεινε ίδιο με τον ΚΟΚ του 1999 (ν.2696/1999), παρά το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία αντιμετώπιζε ήδη από το 1989 διαφορετικά τα μηχανήματα έργων από τα οχήματα.

Σύμφωνα με το άρθρο 84 παρ. 1 του ισχύοντος ΚΟΚ προβλέπεται ότι «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 τύπου αυτών, η οποία χορηγείται για τα μηχανήματα έργων από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων».

Σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2 του ΚΟΚ «Όχημα μηχανοκίνητο είναι το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων» και «Μηχανήμα έργων είναι το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για

Απαρхайωμένη και ανύπαρκτη κατά το Κοινοτικό Δίκαιο η «Ελληνική» έγκριση τύπου για τα μηχανήματα έργων.

#### ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

Βάση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας Νέας Προσέγγισης αποτελούν τα εναρμονισμένα πρότυπα, των οποίων κατάλογο δημοσιεύει η Κοινότητα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Τα εναρμονισμένα πρότυπα ορίζουν τις προδιαγραφές που πρέπει να έχουν τα μηχανήματα όταν κατασκευάζονται και διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά.

την κατασκευή και συντήρηση οδών ή άλλων τεχνικών έργων». Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα, εφόσον αυτά εκτελούν και μεταφορικό έργο επί των οδών της χώρας».

Σύμφωνα με τον ορισμό του οχήματος στον ΚΟΚ, το μηχανήμα έργων θεωρείται όχημα, ενώ σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία το μηχανήμα έργων θεωρείται πρωτίστως μηχανήμα. Αλλά και μέσα στον ίδιο τον ΚΟΚ υπάρχει προφανής αντίθεση διατάξεων, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 1 «εφαρμόζεται σε οδούς και σε χώρους που χρησιμοποιούνται για δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων».

Άρα καθ' υπέρβαση της λογικής θεωρείται ότι στο άρθρο 84 παρ. 1 του ΚΟΚ επιγράφονται όλα τα μηχανήματα έργων, ενώ θα έπρεπε να είχαν εξαιρεθεί εκείνα που δεν έχουν πραγματική δυνατότητα να κυκλοφορούν επί των οδών και κινούνται αποκλειστικά εντός κλειστών εγκαταστάσεων, και ως εκ τούτου δεν έπρεπε να απαιτείται γι' αυτά η έκδοση έγκρισης τύπου που προβλέπει η διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 84.

Έτσι στον ΚΟΚ μερδεύονται οι έννοιες του οχήματος και της οδικής ασφάλειας αφενός και του μηχανήματος έργων και της ασφάλειας των χειριστών και της τεχνικής καταλληλότητας του μηχανήματος αφετέρου. Θα πρέπει περαιτέρω να σημειωθεί ότι η διάταξη του άρθρου 84 που προβλέπει την έκδοση έγκρισης τύπου για τα μηχανήματα έργων αντίκειται στο Κοινοτικό Δίκαιο για τους εξής λόγους:

α) Στην Οδηγία 2006/42 αλλά και στις προϋποθέσεις Οδηγίες για τα μηχανήματα, δεν προβλέπεται διαδικασία έγκρισης τύπου. Η απαίτηση της έγκρισης τύπου για τα μηχανήματα έργων αντίκειται στη ρήτρα ελεύθερης κυκλοφορίας των μηχανημάτων, όπως αυτή θεσπίζεται μέσω των διατάξεων της Οδηγίας, διότι επιβάλλει περισσότερες υποχρεώσεις στην Ελλάδα από αυτές που απαιτεί η Οδηγία.

β) Τα μηχανήματα έργων εξομοιώ-

νονται με μηχανοκίνητα οχήματα, ενώ ισχύει διαφορετικό νομικό καθεστώς για αυτά στην Κοινότητα.

#### Η ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ Δ13Ε/4800 /2003

Με την Υπουργική Απόφαση Δ13Ε/4800/2003 το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ προσπάθησε να καλύψει το κενό της έλλειψης κανονιστικής απόφασης, ώστε η Διοίκηση να μην απαιτεί κατά το δοκούν τα δικαιολογητικά για την απογραφή, την έκδοση της έγκρισης τύπου και την ταξινόμηση των μηχανημάτων έργων. Δυστυχώς στην Υπουργική Απόφαση, όπως και στον ΚΟΚ, μπλεδύνθηκαν οι έννοιες του μηχανήματος με το όχημα, με αποτέλεσμα να υπάρχουν απαιτήσεις οι οποίες απέχουν όχι μόνο από την ευρωπαϊκή νομοθεσία αλλά ακόμη και από την κοινή λογική. Έτσι:

- Για την έγκριση τύπου του μηχανήματος έργων ζητείται υπεύθυνη δήλωση κατοχής, με αποτέλεσμα το μηχανήμα έργων να αντιμετωπίζεται ως περιουσιακό στοιχείο και όχι ως βιομηχανικό προϊόν.

- Ο εισαγωγέας αντιμετωπίζει τον κίνδυνο η έγκριση τύπου να μη δοθεί μετά την εισαγωγή και το μηχανήμα να μην μπορεί να πουληθεί, διότι η Διοίκηση έχει το δικαίωμα να ζητήσει εκ των υστέρων ένα πιστοποιητικό που δεν μπορεί να προσκομιστεί. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται προσκόμματα στην ελεύθερη κυκλοφορία του μηχανήματος (ως βιομηχανικού προϊόντος) η οποία επιβάλλεται από το ευρωπαϊκό δίκαιο.

- Εφαρμόζεται μία διαδικασία έγκρισης τύπου που δεν υπάρχει σε καμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία μάλιστα διαφοροποιείται ανάλογα με το αν το μηχανήμα έχει κατασκευαστεί στο εξωτερικό ή αν συναρμολογείται στην Ελλάδα, παραβιάζοντας ακόμη μία φορά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

- Αγνοούνται τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.

- Η ίδια διαδικασία εφαρμόζεται ακόμη και για τα μηχανήματα που δεν έχουν τη δυνατότητα κίνησης στην οδό (π.χ. ερπυστριοφόροι).

#### Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 12/5-7-2011 ΚΑΙ Η ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ 117/2011 ΤΟΥ Ν.Σ.Κ.

Με την εγκύκλιο 12/5-7-2011 ανακοινώθηκε από το Υπουργείο Υποδο-

### Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

| Οδηγία μηχανημάτων | Ημερομηνία έναρξης εφαρμογής                                   | Πράξη Εθνικής εναρμόνισης | Ημερομηνία έναρξης εφαρμογής                                      |
|--------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 89/392/ΕΟΚ         | 31-12-1992                                                     | Π.Δ.377/1993              | Από 1-1-1993 μέχρι 31-12-1995 για διάφορους τύπους μηχανημάτων    |
| 91/368/ΕΟΚ         | Από 1-1-1993 μέχρι 31-12-1995 για διάφορους τύπους μηχανημάτων | Π.Δ.377/1993              | Από 1-1-1993 μέχρι 31-12-1995 για διάφορους τύπους μηχανημάτων    |
| 93/44/ΕΟΚ          | 1-1-1995                                                       | Π.Δ. 18/1996              | Ημερομηνία δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (18-1-1996) |
| 93/68/ΕΟΚ          | 1-1-1995                                                       | Π.Δ. 18/1996              | Ημερομηνία δημοσίευσης ΦΕΚ (18-1-1996)                            |
| 98/37/ΕΚ           | 12-7-1998                                                      | Δεν εκδόθηκε              |                                                                   |
| 2006/42/ΕΚ         |                                                                | Π.Δ.57/2010               | 29-12-2009 πήλιν ποινικών και διοικητικών κυρώσεων                |

Σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία, τα μηχανήματα έργων υπάγονται στην Οδηγία μηχανημάτων (ή μηχανών). Από το 1989 έχουν εκδοθεί διάφορες Οδηγίες μηχανημάτων, όπως φαίνεται στον πίνακα.

Τα μηχανήματα έργων υπάγονται σήμερα στην Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2006/42/ΕΚ η οποία έχει εναρμονιστεί με το Ελληνικό Δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα 57/2010. Όπως ισχύει για όλες τις παρόμοιες Οδηγίες, στην Οδηγία δεν προβλέπεται ως

προϋπόθεση ούτε για τη διάθεση των μηχανημάτων στην κοινοτική αγορά αλλά ούτε και για τη χρήση τους η προηγούμενη έγκριση τύπου οποιασδήποτε μορφής. Βασικό στοιχείο είναι η ασφάλεια και η υγεία του χειριστή και ο περιορισμός του οποιουδήποτε κινδύνου. Από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εξαιρούνται μεταξύ άλλων τα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους, που καλύπτονται από την οδηγία 2007/46/ΕΚ.

μών Μεταφορών και Δικτύων η αποδοχή της γνωμοδότησης 117/2011 του α' τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους στα ακόλουθα ερωτήματα της Διοίκησης:

1. Ποιος είναι ο χρόνος εφαρμογής του π.δ. 57/2010 και ποια μηχανήματα καταλαμβάνονται από τις διατάξεις του και

2. Ποιες πρέπει να είναι σε κάθε περίπτωση (πριν και μετά την έναρξη εφαρμογής του π.δ. 57/2010) οι απαιτήσεις για τη χορήγηση έγκρισης τύπου μηχανημάτων έργου της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, ώστε να διαπιστώνεται ότι τηρείται η προϋπόθεση της δήλωσης πιστότητας του μηχανήματος.

Επί των ανωτέρω ερωτημάτων το ΝΣΚ με την υπ' αριθμ. 117/ 21.2.

2011 γνωμοδότησή του έκρινε ότι:

1. Οι διατάξεις του π.δ. 57/2010 εφαρμόζονται από τις 29.12.2009 και εντεύθεν και σε αυτές υπόκεινται τα μηχανήματα έργων, στα οποία δεν έχει πριν την ημερομηνία αυτή τηρηθεί η διαδικασία της έγκρισης τύπου, ήτοι μεταξύ άλλων δεν έχει συνταχθεί δήλωση πιστότητας ΕΚ και τεθεί επί του μηχανήματος η σήμανση «CE» και

2. Σύμφωνα με το π.δ. 57/2010, μεταξύ των νομίμων δικαιολογητικών πρέπει να υποβάλλονται τα στοιχεία του άρθρου 5, συντεταγμένα από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, και δεν είναι πλέον δυνατή η υπογραφή των ανωτέρω στοιχείων από οποιοδήποτε τρίτο πρόσωπο που διαθέτει το μηχανήμα ή το εξάρτημα ασφαλείας

στην αγορά της Ε.Ε., αν ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπός του δεν έχουν τηρήσει την υποχρέωσή τους αυτή.

Δυστυχώς φαίνεται ότι τα μέλη του ΝΣΚ δεν μελέτησαν με τη δέουσα προσοχή την Κοινοτική νομοθεσία αλλά ούτε και τον ίδιο τον ΚΟΚ και τη νομοθεσία περί οχημάτων. Είναι προφανές ότι αγνοήθηκε παντελώς ο οδηγός εφαρμογής της Οδηγίας 2006/42/ΕΚ για τα μηχανήματα που έχει εκδώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς δεν γίνεται καμία αναφορά ή παραπομπή σε αυτόν. Αυτό οδήγησε στην έκδοση μιας γνωμοδότησης με παρερμηνεία βασικών εννοιών της Οδηγίας 2006/42/ΕΚ, όπως είναι η έννοια της «διάθεσης στην αγορά», της «έναρξης χρήσης», του «κατασκευαστή», τα καλυπτόμενα από την Οδηγία μηχανήματα κλπ.

Έτσι τα μέλη του ΝΣΚ κατέληξαν στα εξής συμπεράσματα:

- Όλα τα μηχανήματα έργων ανεξαιρέτως υπάγονται στη διάταξη του άρθρου 84 παρ.1 του ΚΟΚ, ενώ είναι προφανές ότι εξαιρούνται τα μη οδικά μηχανήματα από την εφαρμογή του διότι δεν εμφανίζονται στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα.

- Η έννοια της κοινοτικής έγκρισης τύπου οχημάτων ταυτίζεται με την απαρχαιωμένη απαίτηση από το 1977 του ΚΟΚ για έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων, ενώ δεν μπορεί



## ΑΡΘΡΟ

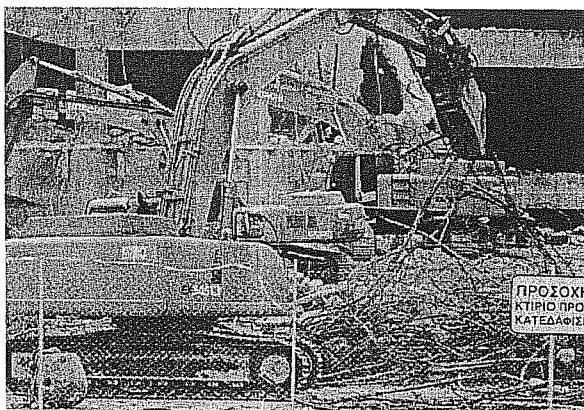
να γίνεται επίκληση διάταξης κοινοτικού δικαίου για την ερμηνεία διάταξης εθνικού δικαίου όταν το αντικείμενο το οποίο ρυθμίζει η διάταξη του κοινοτικού δικαίου —εν προκειμένω οχήματα που κινούνται σε οδούς με ταχύτητα άνω των 25km/h— είναι παντελώς διάφορο από αυτό της εθνικής διάταξης για τα μηχανήματα έργων.

• Η Οδηγία 2007/46/EK η οποία αφορά τα οχήματα εφαρμόζεται στα μηχανήματα έργων εν γένει, ενώ είναι αναμφίβολο ότι η Οδηγία 2007/46/EK δεν εφαρμόζεται σε μηχανήματα έργων τα οποία δεν προορίζονται για οδική χρήση αλλά ούτε και μηχανήματα έργων τα οποία αν και προορίζονται για οδική χρήση ωστόσο η μέγιστη ταχύτητά τους δεν ξεπερνάει τα 25km/h, ούτε τα ερπυστριοφόρα οχήματα, **δηλαδή το σύνολο των μηχανημάτων έργων.**

• Για τη νόμιμη διάθεση στην αγορά ή/και χρήση μηχανήματος έργου απαραίτητη προϋπόθεση είναι να έχει εκδοθεί η λεγόμενη «έγκριση τύπου», όπως αυτή προβλέπεται στις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/EK, ενώ η Οδηγία 2006/42/EK που αφορά τα μηχανήματα έργων δεν προβλέπει την έκδοση έγκρισης τύπου.

• Η Οδηγία 2007/46/EK δεν έχει εναρμονισθεί στο εθνικό δίκαιο, ενώ στην πραγματικότητα η ελληνική νομοθεσία προσαρμόστηκε προς τις διατάξεις της με την ΚΥΑ υπ' αριθμ. 29949/1841/29.9.2009!

• Στην Οδηγία 2006/42/EK ως «κατασκευαστής» νοείται το «φυσικό



Χαώδης είναι η κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο των μηχανημάτων με την εγκύκλιο 12.

Μια ακόμη παρερμηνεία: Αυτή της Οδηγίας 2006/42/EK με τη συμμετοχή της αρμόδιας Υπηρεσίας Δ13 του Υπουργείου Υποδομών.

ή νομικό πρόσωπο το οποίο σχεδιάζει ή/και κατασκευάζει μηχανήματα ή ημιτελή μηχανήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας Οδηγίας και το οποίο είναι υπεύθυνο για τη συμμόρφωση του μηχανήματος ή του ημιτελούς μηχανήματος προς την παρούσα Οδηγία προκειμένου να διαθεστεί στην αγορά με το όνομα ή το εμπορικό του σήμα ή για δική του χρήση», ενώ στην Οδηγία στον παραπάνω ορισμό προστίθεται ότι: «Εάν δεν υπάρχει κατασκευαστής, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, ως κατασκευαστής θεωρείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διαθέτει στην αγορά ή αρχίζει να χρησιμοποιεί μηχανήματα ή ημιτελή μηχανήματα που καλύπτονται από την παρούσα Οδηγία».

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Χωρίς αμφιβολία, η διεθνής οικονομική κρίση αλλά και ο τρόπος διαχει-

ρισης της τα τελευταία δύο μισά χρόνια στη χώρα μας διαμόρφωσαν συνθήκες μιας βαθιάς και συνεχιζόμενης ύφεσης, με ραγδαία πτώση της κατασκευαστικής δραστηριότητας και δημιουργία τεράστιων προβλημάτων στις επιχειρήσεις του κλάδου μας.

Ενώ περιμένουμε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να μας βγάλει από το οικονομικό αδιέξοδο, ταυτόχρονα συνεχίζεται να παραβιάζεται χωρίς διαταγμό από το κράτος η ευρωπαϊκή νομοθεσία, αγνοώντας ακόμη και τις επιταγές του Συντάγματος, με την κάλυψη μιας διάτρητης γνωμοδότησης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Παρά τις διακηρύξεις για λιγότερο Κράτος και εξάλειψη της γραφειοκρατίας, η γραφειοκρατία ενισχύεται με την εφαρμογή πρωτοφανών στον ευρωπαϊκό χώρο ανούσιων διαδικασιών, με αποτέλεσμα το χάσιμο παραγωγικού χρόνου και χρημάτων ως και τον κίνδυνο κλεισίματος ακόμη και επιχειρήσεων με εξαγωγική δραστηριότητα. Αντί το κράτος να σκύψει άμεσα με ενδιαφέρον στα προβλήματα του κλάδου, τα προσπερνά μεταθέτοντας την επίλυσή τους στο μέλλον (κατόπιν εορτής).

Ο Σύνδεσμός μας (ΠΕΕΜΑ) έχει εισηγηθεί τα τραγικά λάθη της Διοίκησης στον αρμόδιο Υπουργό, πήλν όμως μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί απάντηση στα δίκαια αιτήματά μας. Δυστυχώς η μόνη λύση που απομένει είναι πλέον η προσφυγή στα Ευρωπαϊκά Όργανα και στη Δικαιοσύνη, με ό,τι αυτό σημαίνει για την αξιοπιστία της χώρας.

Ε/

