

Αθήνα 4/2/2025
Αρ. πρωτ.4939

Προς :
Υπουργό Υποδομών και
Μεταφορών
κ. Χρήστο Σταϊκούρα

Κοιν :
1. Υφυπουργό Μεταφορών
κ. Βασίλη Οικονόμου
2. Γενική Γραμματέα Μεταφορών
κα Δέσποινα Παληαρούτα

Θέμα : Παρατηρήσεις επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τον τίτλο «ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Σας υποβάλλουμε συνημμένα τις παρατηρήσεις μας επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τον τίτλο «ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

Με τιμή,

Για τον ΣΤΕΑΤ,

Ο Πρόεδρος

Ο Γεν. Γραμματέας



Γ. Συριανός

Εμμ. Βράϊλας

Συν. : 4 σελίδες

Παρατηρήσεις επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τον τίτλο «ΝΕΟ ΚΥΡΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

1. Γενικές παρατηρήσεις

Η μη συστηματική αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) αποτελεί σημαντική παθογένεια που χρήζει αντιμετώπισης. Ο ΚΟΚ δεν είναι στατικό πλαίσιο, οι συνθήκες αλλάζουν, η τεχνολογία εξελίσσεται και πρέπει να υπάρχει δυνατότητα άμεσης προσαρμογής στις εξελισσόμενες συνθήκες με δυνατότητα αναθεώρησης διαδικασιών και κανονισμών όταν αυτές δεν κρίνονται αποτελεσματικές στην πράξη μετά από μια περίοδο πρακτικής εφαρμογής και εμπειρίας.

Ορισμένες από τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) έχουν παραμείνει οι ίδιες από την πρώτη έκδοσή του, το έτος 1976, παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας και την εφαρμογή της στις ανθρώπινες δραστηριότητες. Ορισμένες από τις διατάξεις, κυρίως τεχνικού αλλά και διαδικαστικού χαρακτήρα, είναι αντίθετες με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία και με την εναρμονισμένη με το Κοινοτικό Δίκαιο Ελληνική νομοθεσία. Κατά συνέπεια είτε θα πρέπει να αντικατασταθούν είτε θα πρέπει να διαγραφούν, εφόσον ισχύουν και εφαρμόζονται Οδηγίες και Κανονισμοί της ΕΕ. Επιπλέον, εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση Υπουργικών αποφάσεων σύμφωνα με τον ΚΟΚ που να ρυθμίζουν τεχνικά θέματα προφανώς δεν έχουν νόημα, όταν υφίστανται για το ίδιο θέμα Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Κανονισμός (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») οι οποίοι εφαρμόζονται ως έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.

2. Επί μέρους παρατηρήσεις

- Στην επικείμενη αναθεώρηση / συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, είναι σκόπιμο να ενσωματωθούν και διατάξεις σχετικά με την κωδικοποίηση της οριζόντιας διαγράμμισης.

- Επιμέρους τροποποιήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα που αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω:

α) Να εξισωθεί το ύψος του προστίμου για μη συμμόρφωση στις πινακίδες P-47 έως P-52δ όμοια με το πρόστιμο για μη συμμόρφωση στις πινακίδες P-7, P-8, P-27 έως και P-29 (E2B), διότι αφορούν ουσιαστικά την ίδια παράβαση.

β) Να αυστηροποιηθεί η παράβαση για στάθμευση σε πλευρά οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ- ζαγκ).

γ) Να υπάρξει αυστηριοποίηση των παραβάσεων στην τροφοδοσία και σε μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης κυκλοφορίας καθώς και της οδήγησης ΕΠΗΟ σε οδούς με όριο ταχύτητας άνω των 50χμλ/ώρα.

δ) Να προβλεφθεί η τακτική αξιολόγηση των ποινών και η προσαρμογή τους με βάση την αποτελεσματικότητά τους

ε) Να δοθεί προτεραιότητα στους κυκλικούς κόμβους. Αυτοί που κινούνται εντός κυκλικού κόμβου να έχουν προτεραιότητα έναντι αυτών που εισέρχονται στον κυκλικό.

- Η προσέγγιση του νέου ΚΟΚ για τη διήθηση των δικύκλων επιχειρεί να θέσει περιορισμούς και κανόνες σε κάτι που σήμερα συμβαίνει ανεξέλεγκτα και δεν είναι ρεαλιστικά εφικτή η πλήρης αποτροπή του. Ωστόσο θα πρέπει να αστυνομευθεί η διήθηση που θα παραβαίνει τους κανόνες του νέου ΚΟΚ, π.χ. η διήθηση σε οδούς με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Είναι κρίσιμο να ακολουθήσει καμπάνια ενημέρωσης ώστε οι δικυκλιστές να συμμορφωθούν και να ακολουθήσουν τους νέους κανόνες. Σε κάθε περίπτωση είναι ένα εντελώς νέο για την Ελλάδα μέτρο που θα αξιολογηθεί στην πράξη και αν απαιτηθεί θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις.

- Όσο αφορά το όριο ταχύτητας των 30χλμ/ώρα εντός αστικών περιοχών, η μείωση των ορίων ταχύτητας στις πόλεις αποτελεί αναγκαίο μέτρο για την οδική ασφάλεια, και επομένως η νέα διάταξη είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Εντούτοις, ο τρόπος ενσωμάτωσης στον ΚΟΚ είναι περιορισμένος και δημιουργεί αντιφάσεις (π.χ. τοπικές αστικές οδοί δύο κατευθύνσεων με πολύ μικρή κυκλοφορία να έχουν όριο ταχύτητας 50χλμ./ώρα και γειτονικές συλλεκτικές οδοί μιας κατεύθυνσης να έχουν 30 χλμ./ώρα). Σε κάθε περίπτωση (ανεξάρτητα του γενικού ορίου των 30 χλμ./ώρα) απαιτείται μελέτη και κατάλληλη συμπληρωματική σήμανση που να καθορίζει ποιοι δρόμοι δεν θα έχουν όριο 30χλμ/ώρα αλλά θα έχουν όριο 40 ή 50 χλμ/ώρα ή και παραπάνω, με βάση τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού και όχι αν είναι μονόδρομος ή διπλής κατεύθυνσης

- Στην πρόβλεψη για τιμωρία του παραβάτη οδηγού αντί του οχήματος θα πρέπει να εξεταστεί ο τρόπος εφαρμογής της, χωρίς να απαιτείται σημαντική γραφειοκρατική διαδικασία, κυρίως στις παραβάσεις που ελέγχονται με κάμερες.

3. Παρατηρήσεις σε σχέση με τα Μηχανήματα Έργων (ΜΕ)

Παρά το γεγονός ότι θα πρέπει η νομοθεσία να είναι ακριβής και να ανταποκρίνεται στο προς ρύθμιση αντικείμενο, εξακολουθεί να εμφανίζεται η ομαδοποίηση άσχετων μεταξύ τους από πλευράς τεχνολογίας, βιομηχανικών προϊόντων: Αυτοκίνητα, μηχανήματα έργων (ΜΕ) και γεωργικά μηχανήματα θεωρούνται στον ΚΟΚ συλλήβδην ως «οχήματα» **παρά το γεγονός ότι η νομοθεσία της ΕΕ έχει από αρκετά χρόνια διαφοροποιηθεί** και η πρακτική που ακολουθείται στα Κράτη Μέλη της ΕΕ έχει εναρμονιστεί με τη σύγχρονη τεχνολογία.

Τα ΜΕ διακρίνονται σε ερπυστριοφόρα και τροχοφόρα (αυτά που χρησιμοποιούν ελαστικά). Τα ερπυστριοφόρα δεν επιτρέπεται να κυκλοφορήσουν στην οδό για να μην καταστρέψουν το οδόστρωμα και για το λόγο αυτό εξαιρούνται από την υποχρέωση τελών κυκλοφορίας βάσει των διατάξεων του άρθρου 6 του ν.3481/2006.

Η τεχνική πραγματικότητα για το ερπυστριοφόρο ΜΕ είναι ότι αποτελεί **αυτοκινούμενο μηχάνημα που δεν έχει κατασκευαστεί για να χρησιμοποιεί το δημόσιο οδικό δίκτυο. Επίσης και βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας πρέπει να έχει**

χειριστή (επαγγελματική δραστηριότητα που διέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ 113/2012) και όχι οδηγό. Γενικώς, τα ερπυστριοφόρα μεταφέρονται προς κάθε εργοτάξιο επάνω σε κατάλληλο όχημα (πλατφόρμα).

Εντούτοις, στον ΚΟΚ δεν υπάρχει η **αυτονόητη διάκριση μεταξύ των ερπυστριοφόρων και των τροχοφόρων** ΜΕ και βάσει του ορισμού του μηχανήματος έργου αποτελούν ενιαία κατηγορία. Σημειωτέον ότι ο ορισμός έχει παραμείνει αμετάβλητος από τον πρώτο ΚΟΚ που νομοθετήθηκε το 1976 και σήμερα είναι αντίθετος με την εναρμονισμένη Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

Στον ΚΟΚ το ερπυστριοφόρο ΜΕ θεωρείται μηχανοκίνητο όχημα, ενώ στον 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», ως «μηχανοκίνητο όχημα» ορίζεται το «**όχημα με κινητήρα σχεδιασμένο και κατασκευασμένο να κινείται αυτόνομα, το οποίο διαθέτει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, είναι πλήρες, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h**».

Ο πρόσφατα εκδοθείς Κανονισμός ΕΕ 2025/14 «*Σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020*» θεωρεί τα μηχανήματα έργου (ΜΕ) ως μία κατηγορία των «μη οδικών κινητών μηχανημάτων» τα οποία ορίζονται ως «**αυτοκινούμενα κινητά μηχανήματα με σύστημα πρόωσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/42/ΕΚ, το οποίο έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με σκοπό την εκτέλεση εργασιών**» (Η Οδηγία 2006/42/ΕΚ αφορά τα μηχανήματα και έχει εναρμονιστεί με το Π.Δ. 57/2010. Προβλέπει διαδικασία πιστοποίησης από τον κατασκευαστή του μηχανήματος και **όχι έγκριση τύπου από Εθνική Αρχή**).

Ο Κανονισμός ΕΕ 2025/14 που προαναφέρθηκε, ρητά αναφέρει στο προοίμιο (Σκέψη 7) ότι «**Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η αντιμετώπιση των κινδύνων που συνδέονται με τη σκοπούμενη κυκλοφορία μη οδικών κινητών μηχανημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Ως εκ τούτου, τα μη οδικά κινητά μηχανήματα τα οποία, στην πράξη, δεν προορίζονται να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού**».

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πλαίσια εξέτασης καταγγελίας της ΠΕΕΜΑ (Σχετικό έγγραφο ENTR/F5/AMR/alm 365373/18 MARS 2013 βλ. συν. Παράρτημα) έχει αποφανθεί ότι τα ερπυστριοφόρα ΜΕ δεν πρέπει να υποβάλλονται σε διαδικασία έγκρισης τύπου.

Επακόλουθο αυτής της αντίθεσης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με την τεχνική πραγματικότητα και την εναρμονισμένη Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, είναι η απαίτηση για τα ερπυστριοφόρα ΜΕ βεβαίωσης καταλληλότητας, άδειας κυκλοφορίας και πινακίδων που δεν ισχύει σε κανένα Ευρωπαϊκό Κράτος. Σε όλες τις χώρες της ΕΕ τα ΜΕ διακρίνονται ανάλογα με τον οδικό τους χαρακτήρα. Αν έχουν οδικό χαρακτήρα, πρέπει να έχουν άδεια κυκλοφορίας και πινακίδες. **Αν όχι, απαλλάσσονται.**

Το πρόβλημα έχει σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία των επιχειρήσεων εμπορίας των ερπυστριοφόρων ΜΕ αλλά και των Εργοληπτικών Εταιρειών καθώς η διαδικασία για την έκδοση των προαναφερόμενων στοιχείων διαρκεί από 2 μέχρι και 6 μήνες. Ίδιες καθυστερήσεις έχουν διαπιστωθεί στις μεταβιβάσεις ερπυστριοφόρων ΜΕ. Για όλη αυτή την επιβάρυνση των επιχειρήσεων δεν υπάρχει καμία ουσιαστική αιτιολογία.

Διάφορες αιτιάσεις που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς, όπως ότι τα ερπυστριοφόρα ΜΕ πρέπει να έχουν πινακίδες και να είναι καταγεγραμμένα σε αρχεία του Κράτους ώστε σε περίπτωση φυσικών καταστροφών να μπορούν να επιστρατευτούν στερούνται λογικής διότι η διαδικασία αυτή φυσικά δεν διασφαλίζει ότι τα ΜΕ θα είναι σε κατάσταση λειτουργίας στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Για το λόγο αυτό οι διάφοροι φορείς απευθύνονται σε εργολάβους ή έχουν δικά τους μηχανήματα έργου για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα από τις φυσικές καταστροφές με μηχανήματα σε άριστη κατάσταση και όχι με καταλόγους.

Σε κανένα Ευρωπαϊκό Κράτος δεν απαιτούνται άδεια κυκλοφορίας και πινακίδες για ΜΕ τα οποία απαγορεύεται να κυκλοφορούν στη δημόσια οδό, αλλά και εκ κατασκευής δεν έχουν την τεχνική δυνατότητα να το κάνουν. Το ερώτημα είναι γιατί πρέπει να ταλαιπωρούνται αφάνταστα οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες του κλάδου με αχρείαστη και απίστευτη γραφειοκρατία που ισχύει μόνο στην Ελλάδα και να επιβαρύνονται με επιπλέον διαδικασίες και δαπάνες;

Πριν από μία δεκαετία καθιερώθηκε για τα μηχανήματα έργου που κινούνται εντός αποθηκευτικών χώρων για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την εκτέλεση συναφών εργασιών με το Άρθρο 16 του ν. 4302/2014 **τα οποία είναι στη συντριπτική τους πλειοψηφία τροχοφόρα** η απαλλαγή τους :

«2. Για τα μηχανήματα έργου, τα οποία αποτελούν ηλεκτροκίνητα ή μηχανοκίνητα ανυψωτικά περνοφόρα μηχανήματα παντός τύπου, όπως τύπου ΚΛΑΡΚ, τα οποία εμπίπτουν στην ειδικότητα 2 (εργασίες ανύψωσης και μεταφοράς φορτίων σύμφωνα με την 1032/166/5.3.2013 (Β 519) απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων), δεν υφίσταται υποχρέωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας και κυκλοφορίας με πινακίδα αριθμού κυκλοφορίας, εφόσον δεν προορίζονται για κυκλοφορία, αλλά αποκλειστικά για χρήση εντός εγκατάστασης».

Κατά συνέπεια πρέπει σε εφαρμογή της εναρμονισμένης Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, κατ' αναλογία να τροποποιηθεί η παράγραφος 1 του άρθρου 88 και η παράγραφος 1 του άρθρου 90 του ΚΟΚ ώστε να καταργηθεί η απαίτηση άδειας κυκλοφορίας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας για τα ερπυστριοφόρα ΜΕ με αντίστοιχη νομοθετική διάταξη όπως για τα τύπου ΚΛΑΡΚ.