

Αριθ. Πρωτ. 41806

Αθήνα, 12 Ιανουαρίου 2026

Προς Τον
Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
κ. Χρίστο Δήμα

Κοιν: 1.Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών
κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη
2. Υφυπουργό Υποδομών
κ. Νίκο Ταχιάο
3. Γενικό Γραμματέα Υποδομών
κ. Δημήτρη Αναγνώπουλο

ΘΕΜΑ: Έλεγχος τεχνικής επάρκειας μηχανημάτων έργων.

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Με το άρθρο 57 του ν. 4663/2020, θεσπίστηκε στη χώρα μας ο έλεγχος τεχνικής επάρκειας όλων των μηχανημάτων έργων, όπως αυτά ορίζονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, εξαιρουμένων των καινούργιων.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νέου ΚΟΚ 2025, ως μηχανήμα έργου ορίζεται «*Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών 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 έργου, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της Χώρας, καθώς και τα Οχήματα Ειδικής Χρήσης Ειδικού Σκοπού*».

Με την έγκαιρη και ευρεία κινητοποίηση σειράς επαγγελματικών φορέων πριν από τη ψήφιση στη Βουλή του νέου ΚΟΚ, οι Υπηρεσίες του Υπουργείου σας ενημερώθηκαν ότι ο πιο πάνω ορισμός - ο οποίος διατηρείται αμετάβλητος από τον πρώτο ΚΟΚ που νομοθετήθηκε το 1976 – όχι μόνο είναι αντίθετος με την Κοινοτική Νομοθεσία (Κανονισμός (ΕΕ) 2025/14), αφού διατηρεί την έννοια του οχήματος για τα μηχανήματα έργων, αλλά επιπλέον επεκτείνει αδικαιολόγητα την υπαγωγή στον ΚΟΚ των ερπυστριοφόρων μηχανημάτων έργων.

Τονίζουμε ότι τα ερπυστριοφόρα:

- Είναι αυτοκινούμενα μηχανήματα και δεν είναι οχήματα.
- 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.
- Δεν υπάγονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 που ρυθμίζει την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων καθώς και των ρυμουλκουμένων τους (βλ Κανονισμό (ΕΕ) 2025/14 σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Σειρά L, 8.1.2025).

Παρόλα αυτά, το Υπουργείο σας προτίθεται να εκδώσει την προβλεπόμενη κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και να προσθέσει νέα διοικητικά και οικονομικά βάρη σε όλα τα μηχανήματα έργων (συμπεριλαμβανομένων των ερπυστριοφόρων), δημιουργώντας ένα σύστημα ελέγχου αντίστοιχου των ΚΤΕΟ για τα μεταχειρισμένα μηχανήματα έργων με αιτιολογία τον μεγάλο αριθμό των μεταχειρισμένων μηχανημάτων που εισάγονται στη χώρα, την αμφίβολη ποιότητα και συντήρησή τους και τη μεταφορά της αρμοδιότητας της προβλεπόμενης αυτοψίας πριν από την έκδοση των εγκρίσεων και την ταξινόμηση που μέχρι τώρα γινόταν από τις κρατικές υπηρεσίες στους φορείς πιστοποίησης.

Ωστόσο, με το να θεωρούνται τα μηχανήματα έργων οχήματα, παραγνωρίζεται ένα σημαντικό στοιχείο, το οποίο επισημαίνεται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2025/14: «Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα ενδέχεται να χρειαστεί, περιστασιακά ή τακτικά, να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, κυρίως για να μετακινούνται από ένα χώρο εργασίας σε άλλον» (Προφανώς αυτό ισχύει μόνο για τα τροχοφόρα). Δηλαδή, τα μηχανήματα έργων κυκλοφορούν λίγο στο οδικό δίκτυο, διότι δεν κάνουν μεταφορικό έργο όπως τα οχήματα.

Έχουμε την άποψη ότι ο στόχος της ρύθμισης παραμένει αμφίβολος διότι δεν διευκρινίζεται αν η τεχνική επάρκεια θα αφορά μόνο τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ΚΟΚ δηλαδή την κίνηση του ΜΕ στην οδό (οπότε πρέπει να αφορά μόνο τα τροχοφόρα ΜΕ) ή θα επεκτείνεται γενικότερα και σε ποια έκταση σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας του μηχανήματος η οποία σχετίζεται με την εφαρμογή του Κανονισμού 2023/1230 για τα μηχανήματα, τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις εφαρμοζόμενες Οδηγίες της εναρμονισμένης Κοινοτικής Νομοθεσίας, τα καθημερινά καθήκοντα των χειριστών των ΜΕ και τη συντήρηση των μηχανημάτων έργων, δηλαδή στοιχεία που επηρεάζουν αποφασιστικά την έκταση του ελέγχου και κατά συνέπεια το κόστος αυτού.

Κύριε Υπουργέ,

Επισημαίνουμε ότι στα μηχανήματα έργων έχει επιβληθεί από πολλά χρόνια ένα σύμπλεγμα γραφειοκρατικών διαδικασιών, οι οποίες δημιουργούν μεγάλα προβλήματα στις επιχειρήσεις του κλάδου μας και στους ιδιώτες. Οι πολύμηνες (μέχρι και 6 μήνες!) καθυστερήσεις για την έκδοση της έγκρισης τύπου, της βεβαίωσης καταλληλότητας στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου σας, της ταξινόμησης και της χορήγησης πινακίδων κυκλοφορίας στις Περιφέρειες (ενώ σύμφωνα με την εναρμονισμένη κοινοτική νομοθεσία δεν θα έπρεπε να υπάρχει απαίτηση ταξινόμησης και πινακίδων για τα ερπυστριοφόρα καθώς όπως προαναφέραμε είναι μηχανήματα που δεν κυκλοφορούν στην οδό) και της μεταβίβασης του μηχανήματος έργου σε άλλον κάτοχο κάτι το οποίο συμβαίνει συχνά, έχουν επίπτωση στη διαθεσιμότητα του μηχανήματος για την εκτέλεση έργου, που μεταφράζεται σε κόστος για τις επιχειρήσεις. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί στους ιδιοκτήτες των ΜΕ σοβαρό οικονομικό και επιχειρηματικό κόστος, στο οποίο τώρα θα προστεθεί το κόστος από τους κρατικούς ελέγχους τεχνικής επάρκειας, χωρίς ενδεχόμενα να ληφθεί υπόψη ότι η ασφάλεια λειτουργίας και κίνησης του μηχανήματος ήδη ελέγχεται από τους χειριστές των ΜΕ και τα συνεργεία συντήρησης συχνότερα και πολύ καλύτερα από τους ελέγχους που θα γίνονται από τους φορείς πιστοποίησης.

Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι ο έλεγχος της τεχνικής επάρκειας των ΜΕ, εφόσον επιβληθεί, πρέπει :

- να διακρίνεται από αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα, αναλογικότητα,
- να είναι σύμφωνος με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία,

- να διέπεται από διαφάνεια,
- να προβλέπεται διαδικασία ένστασης,
- η διαδικασία να ολοκληρώνεται το πολύ σε μία ημέρα,
- να προβλέπει ομαδοποίηση των προς έλεγχο μηχανημάτων ώστε ο χρόνος απασχόλησης του προσωπικού των Εταιρειών και των ιδιοκτητών να είναι ελάχιστος,

και, ευνόητα, δεν θα πρέπει να επαναλαμβάνονται έλεγχοι που γίνονται από τον κατασκευαστή στα πλαίσια της δήλωσης συμμόρφωσης με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η διαδικασία ελέγχου **επιπλέον** πρέπει:

- να λαμβάνει υπόψη τη συντήρηση του μηχανήματος,
- να επιβάλλει τα ελάχιστα οικονομικά και λειτουργικά βάρη στους ιδιοκτήτες (το κόστος ελέγχου να καθορίζεται από το Κράτος και να μην είναι μεγαλύτερο του κόστους ελέγχου των βαρέων οχημάτων στα ΚΤΕΟ) και **οπωσδήποτε**
- να προηγηθεί η απλοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών για τις εγκρίσεις τύπου, την απαλλαγή των ερπυστριοφόρων από την υποχρέωση των πινακίδων, την ταξινόμηση και τη χορήγηση αδειών και πινακίδων κυκλοφορίας στα τροχοφόρα ΜΕ ώστε να εξισορροπηθεί το διοικητικό βάρος.

Θα ήταν σκόπιμο να ληφθούν υπόψη ιδιαιτερότητες, όπως ότι ενδεχόμενα θα απαιτηθούν μετακινήσεις τεχνικού προσωπικού στους τόπους εργασίας των μηχανημάτων, για να παρίστανται στο έλεγχο τεχνικής επάρκειας ιδιαίτερα για μεγάλα μηχανήματα (είναι ευνόητο ότι η μετακίνηση τέτοιων μηχανημάτων σε άλλο χώρο ελέγχου επιλογής του φορέα πιστοποίησης είναι αδύνατη και θα πρέπει να αποκλειστεί).

Με βάση τα ανωτέρω προτείνουμε να επανεξετάσετε την σκοπιμότητα ελέγχου της τεχνικής επάρκειας μηχανημάτων έργων υπό το πλαίσιο που σκοπεύουν οι Υπηρεσίες του Υπουργείου σας να διαμορφώσουν ειδικά δεν εάν ληφθούν υπόψη οι επίσημες στατιστικές για α) στοιχεία ατυχημάτων από μηχανήματα έργων, β) ετήσια στοιχεία από ατυχήματα μόνο στις οδούς της χώρας που να μην οφείλονται στο χειριστή και γ) αν σε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα έχει θεσπιστεί υποχρεωτικός έλεγχος τεχνικής επάρκειας των ΜΕ, όπως αυτός τον οποίο σκοπεύει να εφαρμόσει στην Ελλάδα το Υπουργείο σας.

Εάν όμως επιμείνετε στην επιβολή ελέγχου τεχνικής επάρκειας των ΜΕ με τα πιο πάνω χαρακτηριστικά παρακαλούμε να εξετάσετε την πρότασή μας στην αρχική του φάση το μέτρο να έχει προσωρινό χαρακτήρα και να αφορά περιορισμένο αριθμό τύπων ΜΕ προκειμένου να εξαχθούν τα απαιτούμενα συμπεράσματα.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας και των Υπηρεσιών του Υπουργείου σας για περισσότερες διευκρινήσεις.

Για το ΔΣ του ΣΑΤΕ

Με τιμή,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΑΘΟΥΣΑΚΗΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ