

Αξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί,

Την σημερινή εποχή ο κατασκευαστικός κλάδος, που αδιαμφισβήτητα αποτελεί το βασικό συντελεστή της επανεκκίνησης της οικονομίας στη χώρα μας, πλήττεται θανάσιμα από την οικονομική κρίση.

Στα πλαίσια στήριξης των εργοληπτικών επιχειρήσεων και δημιουργίας συνθηκών απασχόλησης και τόνωσης της οικονομίας, σας ενημερώνομε για ορισμένα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συνάδελφοι, κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, αναφορικά με τα μεταφορικά μέσα και τα μηχανήματα έργων (Μ.Ε.), τα οποία είναι από τα πλέον απαραίτητα εργαλεία στις επιχειρήσεις τους, και καταθέτομε σχετικές προτάσεις, η υλοποίηση των οποίων θα ανακουφίσει τον τεχνικό κόσμο και γενικά τους εμπλεκόμενους στην κατασκευή-παραγωγή των έργων.

Συγκεκριμένα αναφερόμαστε στα κάτωθι:

### **1.ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ-ΧΡΗΣΗΣ**

Είναι γνωστό ότι οι περισσότερες τεχνικές επιχειρήσεις, λόγω ελλείψεως επαγγελματικού αντικειμένου και οικονομικής αδυναμίας πληρωμής των τελών κυκλοφορίας, έχουν καταθέσει μεγάλο αριθμό, αν όχι το σύνολο, πινακίδων των μέσων μεταφοράς και των μηχανημάτων έργων. Ο παροπλισμός δε των μεταφορικών μέσων και μηχανημάτων, δημιουργεί μεγάλες γραφειοκρατικές διαδικασίες στην εκ νέου πιθανή χρήση αυτών.

Επισημαίνομε δε, ότι στις 31-7-13 λήγει η προθεσμία πληρωμής τελών χρήσης Μ.Ε. και όλοι γνωρίζομε ότι υπάρχει μεγάλη αδυναμία πληρωμής αυτών λόγω έλλειψης ρευστότητας.

Πιστεύομε ότι θα μπορούσε να δοθεί η δυνατότητα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις να ενεργοποιούν τα οχήματα και μηχανήματά τους, όταν υπάρχει απασχόληση, και να τα εντάσσουν στην κατασκευαστική δραστηριότητα, οπότε να εισπράττει και η Πολιτεία τα σχετικά τέλη.

**Προτείνομε αφ' ενός τρίμηνη αναστολή είσπραξης των τελών χρήσης για τα Μ.Ε. και αφ' ετέρου τη δυνατότητα τριμήνου εφαρμογής και καταβολής τελών κυκλοφορίας-χρήσης.**

### **2.ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΤΙΕΜΠΛΟΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΔΗΣΗ (Α.Β.Σ.)**

Σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 32353/1475/2002 των Υπουργείων ΥΠΟΜΕΔΙ και Οικονομικών από τις 31-12-2010:

i)απαγορεύεται η μεταβίβαση κυκλοφορούντων στην χώρα μας οχημάτων (Μ2, Μ3,Ν2, Ν3 , Ο3,Ο4) που δεν φέρουν σύστημα αντιεμπλοκής κατά την πέδηση (ABS, ASR), καθώς και η πρώτη ταξινόμηση των οχημάτων που δεν φέρουν το ανωτέρω σύστημα,

ii) από 31-12-2013 και μετά απαγορεύεται η κυκλοφορία των ανωτέρω οχημάτων που δεν φέρουν σύστημα αντιεμπλοκής κατά την πέδηση, και

iii)τα ανωτέρω οχήματα που κυκλοφορούν στη χώρα και δεν φέρουν σύστημα αντιεμπλοκής κατά την πέδηση, προκειμένου να επιτρέπεται η μεταβίβασή τους ή η κυκλοφορία τους, είναι δυνατή η εκ των υστέρων τοποθέτηση του συστήματος αντιεμπλοκής κατά την πέδηση.

Η εφαρμογή της Κ.Υ.Α. ήδη έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα στις μεταβιβάσεις οχημάτων.

Τα προβλήματα όμως αυξάνονται, για κάποιους συναδέλφους θα γίνουν και άλυτα, με την υποχρεωτική εφαρμογή του συστήματος αντιεμπλοκής από 1-1-2014.

Σχετικά με τα ανωτέρω πρέπει να επισημάνομε τα εξής:

-Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες που παράγουν ελαφρά και βαρέα οχήματα (Γερμανία κλπ), παράγουν συστήματα αντιεμπλοκής και διαθέτουν την ανάλογη τεχνογνωσία, δεν υπάρχουν παρόμοιες διατάξεις όπως αυτή που ισχύει σήμερα στην Ελλάδα, όπου, όπως γνωρίζομε, ούτε βιομηχανίες ελαφρών ή βαρέων επαγγελματικών οχημάτων έχομε αλλά ούτε και συστήματα αντιεμπλοκής (ABS) παράγομε.

-Τονίζομε δε, ότι σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, αν και τα σύγχρονα οχήματα (από την δεκαετία του '90) και μετά είναι εφοδιασμένα με ABS-ASR κλπ., όλα τα οχήματα προ ABS τεχνολογίας μεταβιβάζονται και κυκλοφορούν ελεύθερα.

-Επίσης όλοι γνωρίζουμε ότι όλες οι εργοληπτικές-κατασκευαστικές επιχειρήσεις καθώς και οι εμπλεκόμενες στην παραγωγή έργων επιχειρήσεις διαθέτουν πολλά επαγγελματικά οχήματα (εισαγωγής), τα οποία όμως δεν διαθέτουν σύστημα αντιεμπλοκής. Αυτά λοιπόν τα οχήματα δεν μπορούν να αξιοποιηθούν, γιατί δεν μπορούν να μεταβιβασθούν και έτσι, αν δεν εφοδιασθούν με σύστημα αντιεμπλοκής, και όχι μόνο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, θα ακινητοποιηθούν στο τέλος του τρέχοντος έτους.

Σήμερα, κάθε εργοληπτική επιχείρηση, αν θέλει να διατηρήσει σε κυκλοφορία τα επαγγελματικά οχήματά της, πρέπει να τα εφοδιάσει με σύστημα ABS, που θα προμηθευθεί από κάποιον από τους ελάχιστους εισαγωγείς στη χώρα μας.

Για να γίνει όμως αυτό, η οποιαδήποτε επιχείρηση πρέπει να προβεί σε πολλές τεχνικές παρεμβάσεις, όπως: αλλαγή αξόνων και απαιτούμενων παρελκομένων στο σύστημα των φρένων, προσθήκη ηλεκτρονικών κλπ. Την σημερινή εποχή, οι συνολικές αυτές απαιτούμενες δαπάνες είναι πολύ μεγάλες και απαγορευτικές για τις περισσότερες επιχειρήσεις και συχνά υπερβαίνουν την αξία του ίδιου του οχήματος.

Πρέπει να τονίσουμε ότι τέτοιες παρεμβάσεις αποτελούν τροποποίηση της δομής του οχήματος (επέμβαση που ο νόμος σήμερα δεν επιτρέπει). Επίσης με τις αλλαγές αυτές γίνεται ουσιαστικά προσπάθεια μετατροπής ενός οχήματος παλαιάς τεχνολογίας σε ένα υβρίδιο. Επειδή όμως η παλαιά τεχνολογία είναι δύσκολο τεχνικώς να προσαρμοσθεί και να εναρμονισθεί με την νέα, αντιλαμβανόμαστε σαφώς ότι, σε όσες μετατροπές-παρεμβάσεις γίνουν, θα δημιουργηθεί πρόβλημα λειτουργίας και ανταπόκρισης στην πέδηση του βαρέως οχήματος. Επισημαίνουμε ότι η όποια μετατροπή γίνει, θα εφαρμοστεί στους άξονες των οχημάτων, με αποτέλεσμα την μείωση της διατομής τους σημειακά όπου και θα τοποθετηθούν μέρη του ABS, που μαζί με την επέμβαση που γίνεται και στο σύστημα πέδησης, θα μας οδηγήσουν σε μια "ιδιοκατασκευή" χωρίς προηγούμενη μελέτη και χωρίς εξασφαλισμένα αποτελέσματα.

Τέλος, το σύστημα αντιεμπλοκής δημιουργήθηκε κυρίως για να αποφεύγεται η ολίσθηση και ειδικά στα οδοστρώματα των βορείων Ευρωπαϊκών χωρών (παγετοί κλπ) και ως επί το πλείστον για οχήματα που μεταφέρουν άτομα και αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες (πχ. λεωφορεία, επιβατηγά οχήματα, οχήματα διεθνών μεταφορών κλπ). Γι' αυτό εξάλλου, το μήκος πέδηση-ακινητοποίησης ενός οχήματος χωρίς ABS είναι περίπου 20μ. ενώ ενός οχήματος με ABS είναι περίπου 50μ. Στην Ελλάδα, τα βαρέως τύπου οχήματα των εργοληπτικών επιχειρήσεων και των μεταφορέων υλικών δεν κινδυνεύουν γενικά από ολίσθηση γιατί κυκλοφορούν με φορτίο, αναπτύσσουν χαμηλές και ελεγχόμενες ταχύτητες και δεν έχουμε ιδιαίτερους παγετούς. Εξάλλου, τα οχήματα που αναφέρθηκαν ανωτέρω και στα οποία χρησιμεύει το σύστημα αντιεμπλοκής, έχουν πλέον και στη χώρα μας αλλαχθεί, είναι καινούργια και φέρουν το ανωτέρω από το εργοστάσιο κατασκευής τους (λεωφορεία κλπ).

Κατόπιν των ανωτέρω, επειδή:

- σύμφωνα με τον Νόμο, απαγορεύεται η μετατροπή ενός εργοστασιακά κατασκευασμένου με όλους τους κανόνες ασφαλείας και τις εγκρίσεις τύπου οχήματος,
- θα επέλθουν πολλές αλλοιώσεις στους άξονες και άλλα μηχανικά μέρη του οχήματος για να τοποθετηθεί το σύστημα αντιεμπλοκής,
- όλες οι παραπάνω μετατροπές αποβαίνουν πάντα σε βάρος της ασφάλειας, της σωστής λειτουργίας και του σκοπού για τον οποίο μελετήθηκε και κατασκευάστηκε το κάθε όχημα,
- το σύστημα αντιεμπλοκής (ABS) αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε με επιτυχία, σε οχήματα που έχουν δίσκους στο σύστημα πέδησης και όχι ταμπούρα, όπως η πλειοψηφία των παλαιών οχημάτων που κινούνται στους Ελληνικούς δρόμους,
- η αποφυγή του φαινομένου ολίσθησης είναι σπάνια στα κυκλοφορούντα βαρέως τύπου οχήματα στη χώρα μας,
- επισημαίνεται ότι η επίμαχη Κ.Υ.Α. 32353/1475/2002, αποτελεί οδηγία της Ε.Ε. μόνο για τη χώρα μας, ενώ δεν εφαρμόζεται σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
- έχοντας υπόψη ότι η ανάγκη για ασφαλείς μεταφορές είναι δεδομένη και επιθυμητή, αλλά δεν είναι σαφής και αποδεδειγμένη η αποτελεσματικότητα του μέτρου καθώς επίσης και κατά πόσο αυξάνεται η ασφάλεια (επιθυμητό αποτέλεσμα) επεμβαίνοντας στη δομή του

οχήματος και επιφέροντας αλλοιώσεις σε ζωτικά μέρη ασφαλούς λειτουργίας αυτού (σύστημα κίνησης και σύστημα πέδησης)

**Προτείνουμε την αναστολή εφαρμογής της Κ.Υ.Α. 32353/1475/2002 ΥΠΟΜΕΔΙ και Οικονομικών τουλάχιστον για τα βαρέως τύπου οχήματα των εργοληπτικών επιχειρήσεων και τα λοιπά βαρέα οχήματα μεταφοράς υλικών.**

### **3.ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΕΛΑΦΡΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Πολλές εργοληπτικές επιχειρήσεις έχουν στην κατοχή τους ελαφρά φορτηγά οχήματα κατασκευασμένα με διπλή καμπίνα και με περισσότερες από δύο θέσεις. Τα "διπλοκάμπινα" αυτά οχήματα έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς περισσότερων των δύο επιβατών εκ κατασκευής και όχι εκ μετατροπής. Στην Ελλάδα όμως ταξινομούνται και αδειοδοτούνται για δύο μόνο θέσεις.

**Προτείνουμε να επιτραπεί, στα ανωτέρω οχήματα που διαθέτουν εκ κατασκευής διπλή καμπίνα με περισσότερες των δύο θέσεων, να κατατάσσονται και αδειοδοτούνται με αριθμό θέσεων σύμφωνα με το εργοστάσιο κατασκευής.**

### **4.ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

Στη χώρα μας, βάσει της κείμενης Νομοθεσίας, θεωρούνται λεωφορεία μόνο αυτά που έχουν από εννέα θέσεις και άνω. Συνήθως, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις δεν μεταφέρουν ούτε εννέα άτομα και απλώς επιβαρύνονται τέλη, ασφάλιστρα κλπ.

**Προτείνουμε την έκδοση σχετικής νομοθετικής ρύθμισης σύμφωνα με την οποία να θεωρούνται λεωφορεία και τα οχήματα εκείνα που διαθέτουν την ανάλογη δομή και κατασκευή και έχουν εκ κατασκευής λιγότερες από εννέα θέσεις.**

### **5.ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Πολλά μηχανήματα έργων που έχουν εισαχθεί παλαιότερα στη χώρα μας ή που έχουν κατασκευασθεί στην Ελλάδα, και δεν έχουν πάρει έγκριση τύπου μέχρι τις 25-6-2010, δεν μπορούν να αδειοδοτηθούν και έχουν παραμείνει αχρησιμοποίητα.

**Προτείνουμε να δοθεί η δυνατότητα στα μηχανήματα έργων που έχουν εισαχθεί ή κατασκευαστεί στην Ελλάδα μέχρι 25-6-2010 και για τα οποία δεν έχει εκδοθεί απόφαση έγκρισης τύπου, να μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις που ίσχυαν κατά την εισαγωγή τους ή κατασκευή τους.**

### **6.ΑΦΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΑΜΑΞΩΜΑΤΑ - ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΡΥΜΟΥΛΚΟ) ΜΕ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟ & ΤΡΑΚΤΟΡΑ ΜΕ ΕΠΙΚΑΘΗΜΕΝΟ**

-Σήμερα, βάσει του Π.Δ. 63/86 (Α26), μία εργοληπτική επιχείρηση, που διαθέτει διάφορα οχήματα δεν μπορεί, αναλόγως με τις ανάγκες των έργων της, να χρησιμοποιήσει αυτά για άλλη χρήση στα έργα της, πχ. το φορτηγό όχημα μεταφοράς υλικών (αδρανή, ασφαλτόμιγμα κλπ) δεν μπορούμε, αφαιρώντας το αμάξωμα και τοποθετώντας στη θέση του έναν αναμικτήρα-βαρέλα, να το μετατρέψουμε σε αναμικτήρα-μπετονιέρα μεταφοράς σκυροδέματος.

**Προτείνουμε όπως επιτραπεί η χρήση αφαιρούμενων αμαξωμάτων στις εργοληπτικές επιχειρήσεις.**

-Επίσης, πολλές κατασκευαστικές επιχειρήσεις κατέχουν οχήματα με ρυμουλκούμενο (π.χ. με μια πλατφόρμα μεταφοράς χωματουργικών μηχανημάτων) ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα (τράκτορας με επικαθήμενο).

**Προτείνουμε να επιτραπεί στις εργοληπτικές επιχειρήσεις να έχουν περισσότερα του ενός ρυμουλκούμενα ή επικαθήμενα στο ίδιο όχημα για διάφορες χρήσεις.**

Τα οφέλη θα είναι μεγάλα, αν δοθεί η δυνατότητα στον επιχειρηματία να έχει ένα όχημα όπου να μπορεί να ρυμουλκεί μία πλατφόρμα για την μεταφορά μηχανημάτων, μία καρότσα

(νταλικά) για μεταφορά αδρανών-ασφαλτομίγματος, μία για την μεταφορά σκυροδέματος (βαρέλα), να ρυμουλκεί τα κινητά συγκροτήματα κ.ο.κ.

Τέλος, και επειδή έχει γίνει και η απελευθέρωση του επαγγέλματος των μεταφορών, **προτείνουμε στις περιπτώσεις που η εργοληπτική επιχείρηση κατέχει ειδικό τράκτορα με ειδικό επικαθήμενο, να επιτρέπεται, για την περίπτωση μεταφοράς βαρέων μηχανημάτων να αυξάνεται το μικτό βάρος του συρμού (βάσει της ικανότητάς του), ώστε να καλύπτεται το τονάζ αυτής της ειδικής μεταφοράς.**

## **7. ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΜΙΚΤΟ ΦΟΡΤΙΟ**

-Το πλήθος των εισαγομένων στη χώρα μας επικαθήμενων οχημάτων (τράκτορες με ελκυστήρα) καθώς και τετραξονικά οχήματα έχουν ικανότητα μεταφοράς μικτού φορτίου 40 τόννων.

Η Ελληνική Νομοθεσία προβλέπει, αναφερόμενη ίσως, στην φέρουσα ικανότητα των προ πολλών δεκαετιών κατασκευασθέντων οδοστρωμάτων, μικρότερα επιτρεπόμενα μικτά μεταφορικά φορτία.

Σήμερα όμως, όλο το οδικό δίκτυο, όπου μπορούν να κυκλοφορήσουν τα ανωτέρω οχήματα, έχει ανακατασκευασθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές και μπορεί να δεχθεί πολύ μεγαλύτερα φορτία.

Εξάλλου, επιτρέπεται νομίμως η κυκλοφορία οχημάτων με επιτρεπόμενο μικτό φορτίο πέραν των 40 τόννων (βυτιοφόρα οχήματα επικίνδυνων υγρών συνολικού μικτού φορτίου 42 τόννων).

Στα πλαίσια μείωσης των δαπανών, εξοικονόμησης στην κατανάλωση καυσίμων και αύξησης της παραγωγικότητας:

**Προτείνουμε να επιτραπεί συνολικό μικτό φορτίο μεταφοράς 40 τόννων στα οχήματα εργοληπτικών-κατασκευαστικών επιχειρήσεων που μεταφέρουν υλικά και έχουν την ικανότητα αυτήν.**

Είναι κρίμα και άδικο, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις να κατέχουν οχήματα τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις και η Νομοθεσία, επειδή είναι ιδιώτες, να μην τους επιτρέπει να τα χρησιμοποιούν αλλά τους υποχρεώνει σε πρόσθετα έξοδα.

Αξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί,

Θεωρούμε ότι οι ανωτέρω προτάσεις μας είναι προς τη σωστή κατεύθυνση επίλυσης χρόνιων και σοβαρών προβλημάτων του κατασκευαστικού κλάδου.

Αιτούμεθα συνάντησης μαζί Σας για συνεργασία και περαιτέρω διευκρινήσεις επί των ανωτέρω δίκαιων αιτημάτων μας και για προώθηση αυτών προς υλοποίηση.

Επειδή πιστεύουμε ότι έχουμε κοινή πεποίθηση και στόχο την στήριξη του τεχνικού κόσμου και την αναθέρμανση της ελληνικής οικονομίας, είμαστε βέβαιοι ότι η υλοποίηση των προτάσεών μας θα έχει άμεσα και ουσιαστικά αποτελέσματα.

**Η Πρόεδρος**