

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΚΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΕ ΠΛΑΙΣΙΟ ΦΟΡΤΗΓΟΥ



ΧΑΡΩΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: 1. ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΝΙΚ., εργαστηριακός συνεργάτης

2. Δρ. ΚΑΤΣΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡ., εργαστηριακός συνεργάτης

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ: ΜΟΥΖΑΚΙΤΗ ΑΛΙΚΗ – MSc, καθηγήτρια εφαρμογών

ΠΑΤΡΑ 2012

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν τεύχος αποτελεί την πτυχιακή εργασία που εκπονήθηκε στο Τμήμα Μηχανολογίας του Ανώτατου Τεχνολογικού Ιδρύματος Πάτρας και αναφέρεται στην μελέτη και τον σχεδιασμό του ανατρεπόμενου κάδου που προσαρμόζεται επάνω σε πλαίσιο οχήματος βαρέως τύπου. Πρόκειται δηλαδή για μια κατασκευή της βιομηχανίας οχημάτων που είναι απαραίτητη για την μεταφορά υλικών σε πολλούς τομείς της καθημερινότητάς μας.

Στην εργασία αναφέρεται αναλυτικά ο σχεδιασμός και ο τρόπος κατασκευής του πλαισίου του οχήματος και του ανατρεπόμενου κάδου καθώς επίσης και των υδραυλικών κυλίνδρων που βρίσκουν εφαρμογή σε τέτοιου είδους κατασκευές. Γίνεται τέλος, σημαντική αναφορά στον δυναμοδότη και στην σωστή λειτουργία όλης της κατασκευής.

Ευχαριστώ θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια κ. Μουζακίτη Αλίκη και τον αναπληρωτή καθηγητή κ. Κατσιρόπουλο Χρήστο, για την πολύτιμη βοήθειά τους που μου προσέφεραν για την εκπόνηση αυτής της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αναφέρεται στην μελέτη και τον σχεδιασμό ανατρεπόμενου κάδου σε πλαίσιο φορτηγού. Οι εφαρμογές μιας τέτοιας κατασκευής δεν είναι πολλές αλλά είναι πολύ σημαντικές και λειτουργικές.

Πρόκειται δηλαδή, για μια μορφή τεχνολογικής ανάπτυξης, στην οποία οφείλονται μεγάλα κατασκευαστικά έργα, όπως μεταφορά αδρανών υλικών μεγάλου φορτίου σε εργοτάξια και δυσπρόσιτες περιοχές.

Η ανάπτυξη του θέματος γίνεται σε εννέα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφονται τα στάδια που ακολουθούνται στο εργοστάσιο για την κατασκευή της καμπίνας, του πλαισίου, του αμαξώματος και των λοιπών εξαρτημάτων του οχήματος. Επίσης, αναφέρεται και η διαδικασία ποιοτικού ελέγχου για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται τα χαρακτηριστικά που μπορούμε να διαβάσουμε απλά και μόνον από τον κωδικό μοντέλου. Γίνεται μια μικρή ανάλυση σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο της κατασκευάστριας εταιρείας MAN TGM 18t 4x2 BB.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται κάποιοι γενικοί κανονισμοί που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την φόρτωση του ανατρεπόμενου οχήματος, έτσι ώστε να μην προκληθεί υπερφόρτωση των αξόνων, καθώς και του πλαισίου του αμαξώματος. Αναπτύσσονται υπολογισμοί για την επιτρεπτή προεξοχή του πλαισίου με βάση το θεωρητικό μεταξόνιο και με βάση τον τύπο του οχήματος που έχουμε κάθε φορά (Διαξονικό ή τριαξονικό, τρόπος φόρτωσης).

Το τέταρτο κεφάλαιο ασχολείται με τα υλικά κατασκευής του αμαξώματος του οχήματος. Περιλαμβάνονται πίνακες με τα υλικά και την αντοχή τους, καθώς επίσης και ποιο υλικό είναι κατάλληλο για την επισκευή του κάθε υπάρχοντος εξαρτήματος, καθώς και των εξαρτημάτων που μπορεί να προστεθούν στο αμάξωμα λόγω κάποιων μετατροπών

Στο πέμπτο κεφάλαιο αναφέρονται ορισμένοι από τους πιο σημαντικούς τύπους ανατρεπόμενων οχημάτων. Γίνεται μια μικρή ανάλυση της χρήσης του καθενός εξ αυτών και του τύπου ανατρεπόμενου κάδου που φέρουν στο αμάξωμά τους.

Το έκτο κεφάλαιο ασχολείται αποκλειστικά με τον σχεδιασμό του ανατρεπόμενου κάδου. Υπάρχουν σχέδια με όλες τις πλευρές ενός

ανατρεπόμενου κάδου σε ισομετρική και γραμμική μορφή. Σε αυτό το κεφάλαιο αναφέρονται τα υλικά κατασκευής ενός κοινού ανατρεπόμενου κάδου, καθώς επίσης και ο τρόπος στήριξής του επάνω στο αμάξωμα του οχήματος. Τέλος, υπάρχουν στοιχεία για την γωνία ανατροπής, για το ύψος δηλαδή, που φτάνει ο ανατρεπόμενος κάδος, με την βοήθεια του υδραυλικού κυλίνδρου. Αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη κατά την κατασκευή και διαφέρει από όχημα σε όχημα.

Το έβδομο κεφάλαιο της εργασίας αυτής αναλύει τους υδραυλικούς κυλίνδρους που χρησιμοποιούνται στην βιομηχανία. Παρεμβάλλονται εικόνες και πίνακες με τα τεχνικά χαρακτηριστικά διαφόρων τύπων κυλίνδρων. Στη συνέχεια, καταγράφονται τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες αυτών.

Κλείνοντας, αναπτύσσονται όλοι οι υπολογισμοί για την εύρεση της δύναμης εξόδου του υδραυλικού κυλίνδρου, της απαιτούμενης υδραυλικής ισχύος, της επιφάνειας του εμβόλου, της ταχύτητας κίνησης του εμβόλου καθώς και του απαιτούμενου όγκου ρευστού.

Στο όγδοο κεφάλαιο περιλαμβάνεται η περιγραφή του δυναμοδότη (POWER TAKE-OFFS), η χρήση του σε ένα ανατρεπόμενο όχημα και ο υπολογισμός της ισχύος και της ροπής του άξονα εξόδου του δυναμοδότη.

Στο ένατο κεφάλαιο παρατίθενται οι κανονισμοί και η νομοθεσία που ισχύει για τα βαρέως ανατρεπόμενα οχήματα, και όχι μόνον, ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Μέρη ανατρεπόμενου οχήματος και υλικά	11
2. Υδραυλική ισχύς	12
3. Σύντομο ιστορικό	12

1. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ – ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

1.1 Σχεδιασμός	15
1.2 Κατασκευή	15
1.2.1 Η διαδικασία	15
1.2.1.1 Συναρμολόγηση του σκελετού.....	16
1.2.1.2 Εγκατάσταση αξόνων και αναρτήσεις	17
1.2.1.3 Τελειώνοντας το πλαίσιο	17
1.2.1.4 Εγκατάσταση του κινητήρα και μετάδοση κίνησης	17
1.2.1.5 Τελειώνοντας το σασί.....	17
1.2.1.6 Προσθήκη υγρών	20
1.2.1.7 Η ευθυγράμμιση του εμπρός και πίσω άξονα	21
1.2.1.8 Κατασκευή της καμπίνας.....	21
1.3 Ποιοτικός έλεγχος	21

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

2.1 Περιγραφή οχήματος και τύπος τροχών	23
2.1.1 Προσδιορισμός θύρας	23
2.1.2 Γενική περιγραφή	24
2.1.2.1 Τύπος τροχού.....	24
2.1.2.2 Κατάληξη.....	24
2.1.3 Κωδικός μοντέλου, VIN(αναγνωριστικός αριθμός οχήματος) κωδικός οχήματος, βασικός κωδικός κυκλοφορίας.....	25
2.2 Καμπίνα	28
2.3 Τύποι κινητήρων	28

3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

3.1 Υπερφόρτωση άξονα, μονόπλευρη φόρτωση.....	32
3.2 Ελάχιστο φορτίο μπροστινών αξόνων	33
3.3 Επιτρεπτή προεξοχή.....	34
3.4 Θεωρητικό μεταξόνιο, προεξοχή, θεωρητικός άξονας	34

3.5 Υπολογισμός φορτίων άξονα και διαδικασίας φόρτωσης	37
4. ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	
4.1 Μορφοποιήσεις σασί - πλαισίου	39
4.1.1 Υλικά πλαισίου – υποπλαισίου	39
4.2 Μορφοποίηση προεξοχής του πλαισίου	41
4.3 Αντιδιαβρωτική προστασία	43
5. ΤΥΠΟΙ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
5.1 Βασικό ανατρεπόμενο όχημα.....	45
5.2 Ανατρεπόμενο φορτηγό μεταφοράς.....	46
5.3 Συρρόμενο ανατρεπόμενο φορτηγό.....	46
5.4 Υπεραναιτρεπόμενο φορτηγό.....	47
5.5 Ημιρυμουλκόμενο ανατρεπόμενο όχημα (στο πίσω τμήμα).....	48
5.6 Ημιρυμουλκόμενο ανατρεπόμενο όχημα (στο κάτω τμήμα).....	48
5.7 Διπλό και τριπλό συρρόμενο ανατρεπόμενο φορτηγό (στο κάτω τμήμα).....	49
5.8 Πλευρικό ανατρεπόμενο όχημα	49
5.9 Εκχιονιστικά υπηρεσιακά οχήματα.....	50
5.10 Ανατρεπόμενα οχήματα εκτός δρόμου	50
5.11 Φορτηγό μεγάλων αποστάσεων	50
5.12 Αρθρωτο μεγάλων αποστάσεων.....	51
6. ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΣ ΚΑΔΟΣ	
6.1 Σχεδιασμός ανατρεπόμενου κάδου.....	53
6.2 Στήριξη - Υλικά κατασκευής ανατρεπόμενου κάδου	59
7. ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ ΑΝΑΤΡΟΠΩΝ	
7.1 Τύποι υδραυλικών κυλίνδρων.....	63
7.1.1 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς A.....	64
7.1.2 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς C.	67
7.1.3 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς D.	70
7.1.5 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς F.....	76
7.1.6 Κύλινδροι διπλής ενεργείας-σειράς G.....	79
7.1.7 Κύλινδροι μόνης ενέργειας-σειράς H.	80
7.2 Τα πλεονεκτήματα των υδραυλικών κυλίνδρων.....	80
7.2.1 Πυκνότητα ισχύος.....	80
7.2.2 Εύρος κίνησης	81
7.2.3 Ανθεκτικότητα	82
7.2.4 Οικονομία	82
7.2.5 Αποθήκευση ενέργειας, για έκτακτες ανάγκες, καθώς και τρόποι αστοχίας	83
7.2.6 Αδυναμίες.....	83
7.3 Μορφές υδραυλικών κυλίνδρων	85
7.3.1 Welded body – Tie rod	85
7.4 Υπολογισμός υδραυλικών κυλίνδρων.....	86

7.4.1 Για τον υπολογισμό της δύναμης εξόδου ενός υδραυλικού κυλίνδρου	86
7.4.2 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης υδραυλικής ισχύος.....	86
7.4.3 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης επιφάνειας του εμβόλου του κυλίνδρου	87
7.4.4 Για τον υπολογισμό της επιφάνειας του εμβόλου	87
7.4.5 Για τον υπολογισμό της πραγματικής επιφάνειας επαναφοράς στον κύλινδρο με ντίζα.....	87
7.4.6 Για τον υπολογισμό της διαμέτρου του κυλίνδρου	87
7.4.7 Για τον υπολογισμό του όγκου του ρευστού του κυλίνδρου.....	87
7.4.8 Για τον υπολογισμό όγκου στο άκρο του άξονα του κυλίνδρου	88
7.4.9 Για τον υπολογισμό στον κύλινδρο της ταχύτητας επέκτασης της ράβδου	88
7.4.10 Για τον υπολογισμό της ταχύτητας επαναφοράς της ράβδου	88
7.4.11 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης υδραυλικής ροής της αντλίας για γνωστή ταχύτητα κυλίνδρου.....	88
7.4.12 Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου μεγέθους των γραμμών και την γραμμή επιστροφής στο υδραυλικό φίλτρο	88
7.4.13 Για τον υπολογισμό της Ιπποδύναμης του κινητήρα που απαιτείται για να κινηθεί η υδραυλική αντλία.....	89
7.4.14 Για τον υπολογισμό της υδραυλικής ροής στην έξοδο της αντλίας.....	89
7.4.15 Για τον υπολογισμό των υδραυλικών ταχυτήτων ρευστού μέσω των σωληνώσεων.....	89

8. ΔΥΝΑΜΟΔΟΤΗΣ – PTO (POWER TAKE OFFS)

8.1 Βασικές αρχές.....	91
8.2 Υπολογισμός ισχύος και ροπής	92
8.3 Τύποι δυναμοδότη	93
8.3.1 6-οπος	93
8.3.2 8-οπος.....	94

9. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

9.1 Κανονισμοί-ΦΕΚ.....	95
-------------------------	----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....185

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. ΜΕΡΗ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΛΙΚΑ

Το ανατρεπόμενο όχημα είναι ένα φορτηγό το οποίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά υλικών στον κατασκευαστικό τομέα. Ένα τυπικό ανατρεπόμενο όχημα είναι εξοπλισμένο με ένα υδραυλικό αμάξωμα, το μπροστινό τμήμα του οποίου μπορεί να ανυψώνεται ώστε τα μεταφερόμενα υλικά να αδειάζονται στο έδαφος.

Τα φορτηγά χωρίζονται σε ελαφριά, μεσαία και βαρέα ανάλογα με το βάρος τους. Τα βαρέα φορτηγά έχουν μεικτό βάρος οχήματος από 15.000 kg ή περισσότερο (δηλαδή το βάρος του οχήματος συν το βάρος του φορτίου). Όταν ένα φορτηγό βαρέως τύπου ρυμουλκεί κάποιο τρέιλερ, τότε μπορεί να έχει μικτό βάρος 36.360 kg ή περισσότερο.

Οχήματα που μεταφέρουν το φορτίο μόνα τους είναι ορισμένα ανατρεπόμενα φορτηγά, μπετονιέρες και απορριματοφόρα. Ένα όχημα που έλκει το φορτίο σε ένα ρυμουλκούμενο, είναι γνωστό ως τράκτορας. Ο τράκτορας συνδέεται με το ρυμουλκούμενο μέσω ενός άξονα περιστροφής, που είναι γνωστός ως ο πέμπτος τροχός και είναι τοποθετημένος στην κορυφή του πλαισίου του τράκτορα.

Στα φορτηγά χρησιμοποιούνται χάλυβας για αντοχή και ανθεκτικότητα, αλουμίνιο για ελαφρότερα εξαρτήματα και αντίσταση στη διάβρωση, γυαλιστερός ανοξείδωτος χάλυβας για φωτεινά τελειώματα, και χυτευμένο πλαστικό για πολύπλοκα σχήματα.

Οι ράγες πλαισίου και οι εγκάρσιες δοκοί συνήθως κατασκευάζονται από υψηλής αντοχής χάλυβα. Τα εξαρτήματα ανάρτησης, άξονες, και βάσεις του κινητήρα, είναι επίσης κατασκευασμένα από χάλυβα. Ορισμένα είναι χυτά και μερικά κατασκευάζονται μεμονωμένα και συγκολλούνται.

Η δομή της καμπίνας και το εξωτερικό κάλυμμα μπορεί να κατασκευάζονται από χάλυβα ή αλουμίνιο. Εάν χρησιμοποιείται χάλυβας, τότε το μέταλλο επικαλύπτεται με μία ή περισσότερες στρώσεις ψευδάργυρου για την αποφυγή της διάβρωσης. Σε ορισμένες καμπίνες η στέγη μπορεί να είναι κατασκευασμένη από ίνες υάλου.

Υγρά που χρησιμοποιούνται στα βαρέα φορτηγά είναι το καύσιμο ντίζελ, με βάση το πετρέλαιο ή συνθετικά λιπαντικά, αντιψυκτικά, υγρό υδραυλικού τιμονιού περιβαλλοντικά ασφαλές, μη-φθοροανθρακικό αέριο γνωστό ως R134A, που αντικαθιστά το φρέον στο σύστημα κλιματισμού.

2. ΥΔΡΑΥΛΙΚΗ ΙΣΧΥΣ

Η υδραυλική ισχύς ήταν σε χρήση σε διάφορες πρωτόγονες μορφές εδώ και χιλιάδες χρόνια. Τον 19ο αιώνα, όμως, με την έναρξη της βιομηχανικής επανάστασης και την ταυτόχρονη ανάπτυξη της τεχνολογίας, η επιστήμη των υδραυλικών έχει αναπτυχθεί και τελειοποιηθεί στην προηγμένη κατάσταση που βλέπουμε σήμερα. Στην πραγματικότητα, ο υδραυλικός εξοπλισμός των μηχανημάτων είναι τόσο τελειοποιημένος που ο χειρισμός ενός τέτοιου μηχανήματος δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολος. Ωστόσο, κρυμμένο στα έγκατα των εν λόγω συσκευών είναι μια μορφή τεχνολογίας χωρίς την οποία θα αναγνωρίζαμε ελάχιστα τον κόσμο μας.

Η Υδραυλική ισχύς ονομάζεται συνήθως στην βιομηχανία ρευστοδυναμική, επειδή εκμεταλλεύεται τις ιδιότητες των υγρών για τη μετάδοση της δύναμης και μετατρέπει την δύναμη αυτή σε ισχύ και κίνηση με την βοήθεια ενός δυναμοδότη. Στους υδραυλικούς εξοπλισμούς το υγρό είναι συνήθως υδραυλικό λάδι, αν και σε μερικές σπάνιες περιπτώσεις χρησιμοποιείται και νερό.

3. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Τα πρώτα βενζινοκίνητα οχήματα αναπτύχθηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες στη δεκαετία του 1890. Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα φορτηγά έπαιξαν σημαντικό ρόλο για τις προμήθειες στο σπίτι και στο εξωτερικό. Με την ανάπτυξη ενός δικτύου από ασφαλτοστρωμένους δρόμους στις Ηνωμένες Πολιτείες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920, ο αριθμός των κατασκευαστών φορτηγών αυξήθηκαν. Από το 1925, υπήρχαν περισσότερα από 300 εμπορικά σήματα των φορτηγών στο δρόμο. Ορισμένοι κατασκευαστές ήρθαν και έφυγαν γρήγορα. Η Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930 αφάνισε ακόμα περισσότερους. Από τη δεκαετία του 1990, υπάρχουν μόνο εννέα κατασκευαστές βαρέων φορτηγών που έμειναν στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μαζί κατασκευάζουν περίπου 150.000-200.000 φορτηγά ετησίως.

Το ανατρεπόμενο φορτηγό για πρώτη φορά σχεδιάστηκε στο Saint John, New Brunswick, όταν ο Robert T. Mawhinney προσάρμοσε ένα ανατρεπόμενο κουβούκλιο στο επίπεδο αμάξωμα ενός φορτηγού το 1920. Η διάταξη ανύψωσης ήταν ένα βαρούλκο που συνδέεται με ένα καλώδιο, το οποίο τροφοδοτείται από μια τροχαλία, τοποθετημένη σε ιστό πίσω από την καμπίνα. Το καλώδιο ήταν συνδεδεμένο με το κάτω μπροστινό άκρο του ξύλινου αμαξώματος το οποίο στηρίζεται από έναν άξονα στο πίσω μέρος του σκελετού του φορτηγού. Ο χειριστής γύριζε μια μανιβέλα για την ανύψωση και το κατέβασμα του κουβουκλίου. Σήμερα, σχεδόν όλα τα αυτοκίνητα φορτοεκφόρτωσης λειτουργούν με υδραυλικό σύστημα και με διάφορους

τύπους κατασκευής ώστε να εξυπηρετούν όλες τις απαιτήσεις της κατασκευαστικής αλυσίδας.

Τα βαρέα φορτηγά έχουν εξελιχθεί σιγά-σιγά τα τελευταία 100 χρόνια και θα συνεχίσει πιθανώς μια αργή εξέλιξη στο μέλλον. Η αυξημένη ανησυχία σχετικά με την αποτελεσματικότητα των καυσίμων οδήγησε σε πιο αεροδυναμική σχεδίαση. Ομοίως, μια αυξημένη ανησυχία σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων έχει οδηγήσει σε καθαρότερους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Βαρέα φορτηγά οχήματα εξακολουθούν να είναι ένας από τους πιο οικονομικούς τρόπους για να μεταφέρουν τη μεγάλη ποικιλία των πρώτων υλών και των ετοίμων προϊόντων που απαιτεί η πολύπλοκη κοινωνία μας, και μάλλον θα παραμείνουν μία από τις κύριες μορφές της μεταφοράς μας για πολλές δεκαετίες ακόμη.

1. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ – ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

1.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Οι κατασκευαστές φορτηγών συνήθως σχεδιάζουν ένα νέο μοντέλο για κάθε πέντε με επτά χρόνια. Στο νέο σχεδιασμό περιλαμβάνονται οι πρόοδοι στην τεχνολογία και νέα υλικά, καθώς και οι αλλαγές που είναι επιθυμητές από τους πελάτες. Η σχεδιαστική ομάδα θα χρησιμοποιήσει ένα μοντέλο από πηλό, για τον προσδιορισμό του συνολικού στυλ, έπειτα κατασκευάζουν μια πρότυπη καμπίνα για επανεξέταση και δοκιμές αντοχής. Δεδομένου ότι ο σχεδιασμός προχωράει, θα κατασκευαστεί ένα ολόκληρο πρωτότυπο όχημα για την οδική δοκιμή. Λίγο πριν το νέο φορτηγό μπει στην παραγωγή, θα κατασκευαστούν ένα ή περισσότερα μοντέλα πιλοτικής χρήσης πραγματικών εξαρτημάτων παραγωγής για να εντοπιστούν τυχόν τελευταίας στιγμής προβλήματα συναρμολόγησης.

Εκτός από το βασικό μοντέλο, οι μηχανικοί πρέπει επίσης να σχεδιάσουν όλες τις πιθανές επιλογές που απαιτούνται από τους πελάτες για διαφορετικές εφαρμογές φορτηγών. Ορισμένοι κατασκευαστές έχουν τουλάχιστον 12.000 επιλογές για τη γραμμή τους στα βαρέα μοντέλα φορτηγών.

1.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

1.2.1 Η διαδικασία

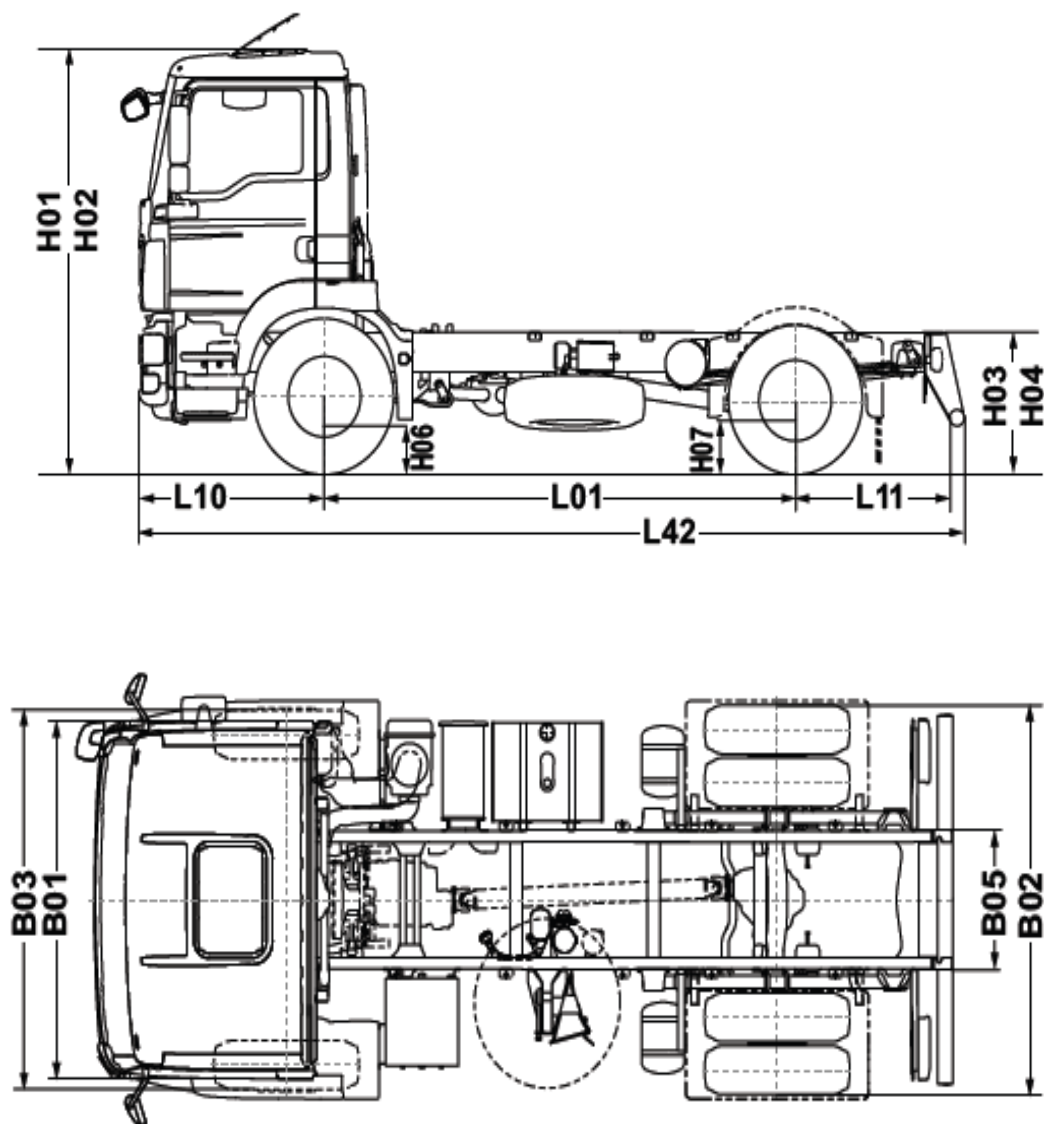
Τα βαρέα φορτηγά οχήματα συναρμολογούνται από τα συστατικά μέρη. Κάθε κατασκευαστής φορτηγών φτιάχνει τις δικές του καμπίνες και πλαίσια, και κάποιιοι κατασκευάζουν ακόμα και δικούς τους κινητήρες, μεταδόσεις, άξονες, και άλλα βασικά συστατικά. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ωστόσο, τα κύρια μέρη (και πολλά από τα άλλα μέρη) κατασκευάζονται από άλλες εταιρείες και αποστέλλονται στις εγκαταστάσεις συναρμολόγησης φορτηγών.

Στα περισσότερα εργοστάσια, τα φορτηγά κινούνται κατά μήκος μιας γραμμής συναρμολόγησης και τα διάφορα εξαρτήματα προστίθενται από διαφορετικές ομάδες εργαζομένων σε διαδοχικές θέσεις εργασίας. Το όχημα ξεκινά με ένα συγκρότημα πλαισίου που λειτουργεί ως «ραχοκοκαλιά» του φορτηγού και τελειώνει με ένα ολοκληρωμένο πλήρως λειτουργικό όχημα με δική του ισχύ.

Παρακάτω αναφέρεται μια τυπική ακολουθία της λειτουργίας για τη συναρμολόγηση των βαρέων φορτηγών

1.2.1.1 Συναρμολόγηση του σκελετού

- Οι ράγες του πλαισίου τοποθετούνται πλευρικά και γίνεται η διάτρηση με την χρήση μιας αυτόματης μηχανής διάτρησης οπών ώστε να γίνει η σύνδεση των εγκάρσιων υποστηριγμάτων, των στηριγμάτων του κινητήρα, και όλων των υπόλοιπων εξαρτημάτων του πλαισίου. Ένας υπολογιστής ορίζει στο μηχάνημα το μέγεθος και τη θέση των απαιτούμενων οπών.
- Οι γραμμές για τον αέρα των φρένων και τα ηλεκτρικά καλώδια για τα φώτα και τους αισθητήρες τοποθετούνται εντός των δοκών του πλαισίου και είναι καλυμμένα και στηριγμένα με ειδικά ελαστικά επιθέματα.
- Τα υποστηρίγματα για τις εγκάρσιες δοκούς του πλαισίου βιδώνονται στην θέση τους χρησιμοποιώντας υψηλής αντοχής βίδες και τοποθετούνται και αυτοί. Το πλαίσιο μοιάζει τώρα με μια μακριά σκάλα.



Εικόνα 1: Σχέδιο σε δύο διαστάσεις πλαισίου διαξονικού φορτηγού

1.2.1.2 Εγκατάσταση αξόνων και αναρτήσεις

- Οι μπροστινοί και πίσω άξονα εφοδιάζονται με τους κατάλληλους συνδέσμους, φρένα, και ταμπούρα. Οι άξονες συνδέονται με τις αναρτήσεις με ειδικές βίδες τύπου U. Οι αναρτήσεις είναι φύλλα σούστας ή αερόσακοι από καουτσούκ.
- Οι μπροστινοί και πίσω άξονες και οι αναρτήσεις ανυψώνονται στη θέση του συνδέονται με τα σημεία ανάρτησης του σκελετού. Τα αμορτισέρ συνδέεται μεταξύ των αξόνων και του πλαισίου.

1.2.1.3 Τελειώνοντας το πλαίσιο

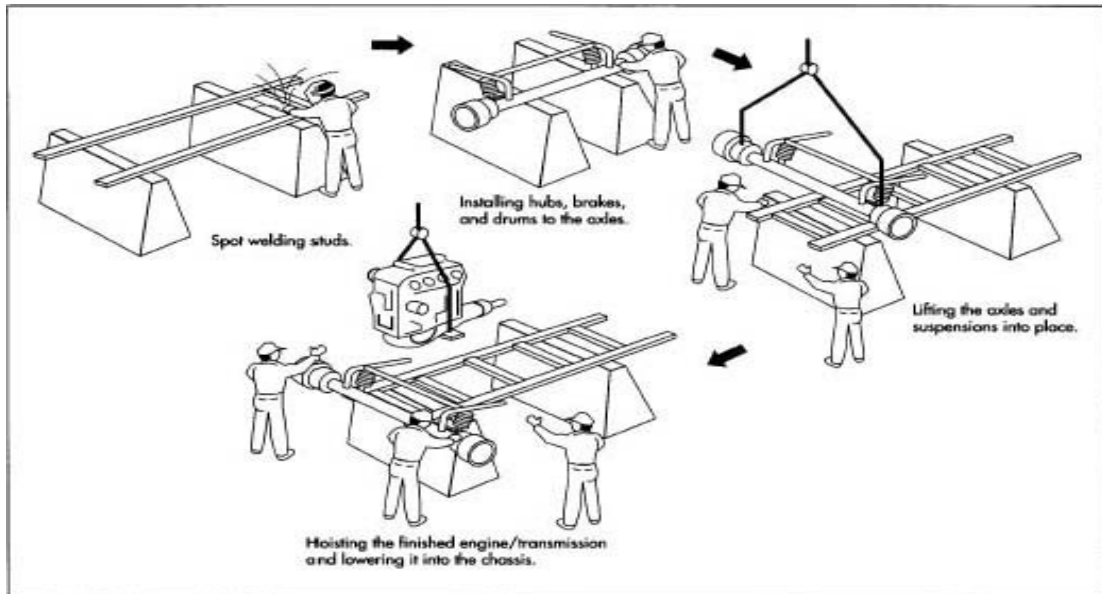
- Μέχρι αυτό το σημείο το συγκρότημα του πλαισίου συνήθως μεταφέρεται από σταθμό σε σταθμό είτε με το χέρι είτε με εναέριους ανελκυστήρες. Το πλαίσιο τώρα τοποθετείται σε μια κινητή υποστήριξη και αρχίζει να κινείται κάτω από τη γραμμή συναρμολόγησης. Οι δεξαμενές αέρα και οι θάλαμοι πέδησης συνδέονται με τις γραμμές αέρα, και τα φώτα και οι αισθητήρες συνδέονται με τα κατάλληλα καλώδια.
- Εάν το όχημα πρόκειται να είναι τράκτορας, ο πέμπτος τροχός σηκώνεται πάνω στο σκελετό και βιδώνεται στη θέση του. Από αυτό το σημείο η συνδεσμολογία του πλαισίου με τους άξονες, τις αναρτήσεις, και τα λοιπά βιδωμένα εξαρτήματα ονομάζεται αμάξωμα.

1.2.1.4 Εγκατάσταση του κινητήρα και μετάδοση κίνησης

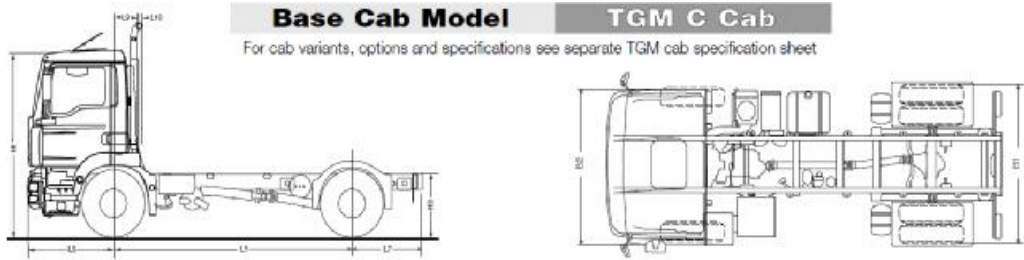
- Ο κινητήρας και το κιβώτιο ταχυτήτων εισέρχονται στο εργοστάσιο παράλληλα με τη γραμμή συναρμολόγησης. Σχεδόν όλα τα φορτηγά χρησιμοποιούν τώρα τους κινητήρες νίζελ. Ο συμπλέκτης έχει εγκατασταθεί και η μετάδοση είναι βιδωμένη στο πίσω μέρος της μηχανής. Ο ανεμιστήρας, και άλλα εξαρτήματα του κινητήρα είναι εγκατεστημένα και συνδέονται με σωλήνες και ηλεκτρικά καλώδια.
- Ο τελειωμένος κινητήρας και όλο το σύστημα μετάδοσης κίνησης ανυψώνεται χρησιμοποιώντας κρίκους ανύψωσης που αποτελούν μέρος του κινητήρα, κατέρχεται επί τις βάσεις του κινητήρα στο πλαίσιο και βιδώνεται στη θέση του. Το ψυγείο είναι βιδωμένο σε ειδικά στηρίγματα μπροστά από τον κινητήρα. Οι γραμμές καυσίμου, σωληνάκια αέρα, καλώδια εκκίνησης, και εύκαμπτοι σωλήνες ψυκτικού υγρού συνδέονται με τον κινητήρα.

1.2.1.5 Τελειώνοντας το αμάξωμα

- Οι δεξαμενές καυσίμων στερεώνονται σε υποστηρίγματα του πλαισίου και συνδέονται με τις γραμμές καυσίμου (εικόνα 2). Μπαταρίες στερεώνονται στο κουτί μπαταρίας, αλλά δεν συνδέονται με σκοπό την πρόληψη τυχόν σπινθήρων.



Εικόνα 2: Στάδια συναρμολόγησης



Base Cab Model **TGM C Cab**
 For cab variants, options and specifications see separate TGM cab specification sheet

Vehicle Dimensions (mm)

L1	Wheelbase	3575	3875
L5	Front overhang	1400	1400
L7	Rear overhang	1125	1125
L9	Centre line front axle to back of cab (including exhaust pipe)	480	480
L10	Back of cab to foremost body/equip. position	50	50
B1	Width across rear tyres	2422	2422
B2	Cab width over wings	2490	2490
H1	Cab height	- laden	2856
		- unladen	2946
H3	Frame height at centre rear wheels	- laden	968
		- unladen	1109

Turning Circle

WTW	Wall to Wall	14600	15500
KTK	Kerb to Kerb	12900	13900

Unladen Weights (kg +/- 2.5%)

Front axle	3590	3620
Rear axle	1545	1575
Total	5135	5195

N.B. Unladen weights are for vehicle in standard specification with full tank of fuel and without driver.

Plated/Operating Weights (kg)

	Design	UK Legal
GTW Gross Train Weight	33000 [Ⓜ]	33000 [Ⓜ]
GVW Gross Vehicle Weight	18000	18000
Front axle	7100/7500 [Ⓜ]	7100/7500 [Ⓜ]
Rear axle	11500	11500

N.B. Tyre changes can effect legal weights. [Ⓜ] Maximum value, subject to specification.
[Ⓜ] Only with data conversion file, suspension and suitable tyres.

Optional Equipment & Weights (kg)

	Front	Rear	Total		Front	Rear	Total
290PS Engine In Lieu Of 250PS Engine	+10	0	+10	Document Box	+5	0	+5
Exhaust Valve Brake (EVB)	+7	0	+7	Steel Front Bumper	+14	-6	+14
140 Ah Batteries	+15	+5	+20	MAN Alloy Wheels 8.25x22.5	-30	-60	-90
Air Conditioning	+25	0	+25	EEV engine	+7	0	+7

All weights indicated above are subject to +/- 2.5% manufacturer's tolerance.

Issue 6, TGM EB16TRSD - 04/11

Engine Model		D0836 LFL63 250 PS	D0836 LFL64 290 PS				
6 Cylinder in-line, 6.9 litre (Euro 5) Features <ul style="list-style-type: none"> • Exhaust Gas Recirculation (EGR) • Common Rail EDC • Cruise Control • Exhaust brake • Road speed limiter set to 89 kph • On-board diagnostics with NO_x control • Optional EEV engine 		Maximum Power 250PS @ 2300 rpm Peak Torque 1000 Nm @ 1200-1750 rpm	290PS @ 2300 rpm 1150 Nm @ 1200-1750 rpm				
Graph Legend Power Torque							
Performance		@18000 kg					
Engine Power	Gearbox	Axle Ratio	Geared Road Speed (mph)	Engine RPM @55 mph	Engine RPM @50 mph	Starting Grade	Tyre Size
250PS	9S1110 DD	3.70:1	74	1714	1558	33%+	295/80R22.5
290PS	9S1110 DD	3.70:1	74	1714	1558	33%+	295/80R22.5
Clutch		Axles		Braking System			
Single plate 395mm diameter, asbestos free lining		Steer	VOK-08 drop beam	Type	Electronic Brake System (EBS) with Anti-lock Braking System (ABS)		
		Drive	HY-1133 single reduction drive axle with differential lock	Features	Disc brakes, air dryer, asbestos free linings and brake assistant		
Gearbox		Suspension		Parking Brake	Spring brakes on rear axle		
9S1110 DD 9 speed synchromesh gearbox		Steer Axle	Parabolic Springs with Shock Absorbers and Stabiliser	Steering Gear			
Ratios		Drive Axle	Parabolic Springs with Shock Absorbers and Stabiliser	Type	ZF809B Servocom hydraulically assisted.		
1	12.73			Exhaust System			
2	8.83	3	6.28	Vertical discharge silencer, incorporating diesel oxidation catalyst (DOC).			
4	4.64	5	3.48	General Equipment			
6	2.54	7	1.81	Electronic immobiliser.			
8	1.34	9	1.00	Fuel filter with water separator.			
R	12.04			Manual door locking.			
Automated Gearbox Option		Wheels & Tyres		PTO without flange.			
MAN Tipmatic 12 speed*		Wheels	Steel 8.25x22.5	Audible reverse warning with night silent.			
*Alternative axle ratio required.		Tyres	Steer 295/80R 22.5 steer tread	Manual mirrors.			
			Drive 295/80R 22.5 traction tread				
Frame		Electrical System					
Construction	Bolted and Riveted	Type	MANTronic CAN bus system with central on board computer and vehicle management computer				
Material	High tensile steel	Voltage	24v				
Section	270 x 70 x7mm	Alternator	80 Amp				
Frame Width	864mm	Batteries	2 x 12v 88Ah				
Front under run guard							
Fuel Tank							
Capacity	200 Litre						
Section	Rectangular Steel						
	RHS mounted with locking cap						

Issue 6, TCM EB161R250 - 04/11

Εικόνα 3: Μελέτη του πλαισίου – αμαξώματος και κινητήρα πριν την προσαρμογή του ανατρεπόμενου κάδου

1.2.1.6 Προσθήκη υγρών

- Ο κινητήρας, το ψυγείο, και άλλες δεξαμενές είναι γεμάτες, καθώς και το σύστημα κλιματισμού. Μια μικρή ποσότητα του καυσίμου ντίζελ προστίθεται στις δεξαμενές για να γίνει ένα σύντομο τεστ. Το τιμόνι, το οποίο είχε αφήσει έξω για να δώσει χώρο εργασίας στο εσωτερικό της καμπίνας, έχει πλέον

εγκατασταθεί, και συνδέονται οι μπαταρίες. Το πλήρες όχημα φορτηγό οδηγείται κατόπιν έξω από το άκρο της γραμμής συναρμολόγησης.

1.2.1.7 Η ευθυγράμμιση του εμπρός και πίσω άξονα

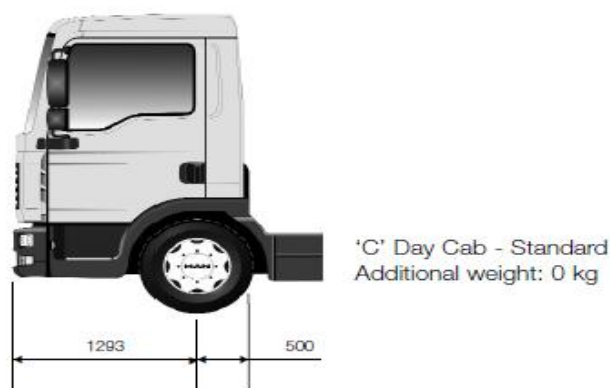
- Για να επιβεβαιωθεί ότι οι εμπρός και πίσω άξονες είναι παράλληλοι μεταξύ τους και κάθετα προς την κεντρική γραμμή του πλαισίου, το όχημα τοποθετείται σε μία μηχανή ευθυγράμμισης λείζερ και οι θέσεις αξόνων ρυθμίζονται όπως απαιτείται. Η γωνία των τροχών ρυθμίζεται επίσης. Αυτό εξασφαλίζει ότι το φορτηγό θα χειριστεί σωστά και ότι τα ελαστικά θα έχουν ικανοποιητική διάρκεια ζωής.

1.2.1.8 Κατασκευή της καμπίνας

Η καμπίνα και το κρεβάτι είναι συγκολλημένα μεταξύ τους με ειδικά εργαλεία για να συγκρατούνται σταθερά. Η βάση του κρεβατιού και της καμπίνας φέρουν ενισχυμένα στηρίγματα για να ενωθούν με το υπόλοιπο αμάξωμα και την επένδυση(βλέπε εικόνα 4).

- Τα εξωτερικά κομμάτια δέρματος συγκολλούνται ή στερεώνονται στη θέση τους. Αυτό περιλαμβάνει τις πλευρές, πίσω τμήμα, δάπεδο, οροφή και τα λοιπά κομμάτια. Οι αρθρώσεις μεταξύ των κομματιών επικαλύπτονται για την αποτροπή διαρροών.

- Η κουκούλα είναι συνήθως ένα κομμάτι χυτό πλαστικό και μεταφέρεται στο εργοστάσιο χωρίς να επισυνάπτεται οποιοδήποτε υλικό. Η κουκούλα έχει ελεγχθεί για ανώμαλες επιφάνειες και λειασμένη, όπως απαιτείται.



Εικόνα 4: Καμπίνα οδηγού

1.3 ΠΟΙΟΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Εκτός από την δοκιμή όλου του φορτηγού, κάθε μέρος καθώς και η λειτουργία κάθε συναρμολόγησης επιθεωρείται. Μέρη ελέγχονται για σωστές διαστάσεις πριν φτάσουν στην γραμμή συναρμολόγησης. Οι εργασίες συναρμολόγησης

ελέγχονται από τους εργαζόμενους στην παραγωγή τους και γίνεται διπλός έλεγχος από επιθεωρητές ελέγχου της ποιότητας. Ο πίνακας οργάνων έχει δοκιμαστεί για να βεβαιωθεί ότι όλοι οι διακόπτες και τα όργανα μέτρησης λειτουργούν πριν εγκατασταθεί στο φορτηγό. Ακόμα, το πάχος της βαφής ελέγχεται με ένα ηλεκτρονικό μετρητή για να εξασφαλίζεται ότι πληροί το πρότυπο.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΤΡΟΧΩΝ

Για να μπορούμε εύκολα να ξεχωρίζουμε το κάθε είδος οχήματος, έχουν παρουσιαστεί κάποιοι νέοι προσδιορισμοί. Ο κωδικός του οχήματος βασίζεται σε τρία χαρακτηριστικά:

- Ονομασία θύρας
- Γενική περιγραφή
- Κωδικός είδους

2.1.1 Προσδιορισμός θύρας

Η ονομασία πόρτας αποτελείται από: γκάμα μοντέλων + επιτρεπόμενο βάρος + ισχύ του κινητήρα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1: Παραδείγματα προσδιορισμών θύρας

Γκάμα μοντέλων	Επιτρεπόμενο βάρος	Ισχύς κινητήρα
TGL	8	.180
TGM	18	.340

TGM = Trucknology® Generation M
Τεχνικά επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους[t]
Η ισχύς του κινητήρα [DIN-hp] στρογγυλοποιημένη στους
πλησιέστερους 10 hp.

2.1.2 Γενική περιγραφή

Γενική περιγραφή = χαρακτηρισμός του οχήματος το οποίο περιλαμβάνει τον ορισμό πόρτας + κίνηση + κατάληξη (βλέπε πίνακα 2).

Πίνακας 2: Ανάλυση ονόματος οχήματος

Γκάμα μοντέλων	Επιτρεπόμενο βάρος	Ισχύς κινητήρα	Κίνηση	Κατάληξη
TGL	12	0.22	4x2	BL
TGM	18	0.34	4x2	BB
TGM	26	0.29	6x4	BB

2.1.2.1 Τύπος τροχού

Ο τύπος τροχού προσδιορίζει το πλήθος αξόνων καθώς επίσης και τον αριθμό των κινητήριων και κατευθυντήριων αξόνων.

Για παράδειγμα:

4 X 2 / 2

4 = αριθμός θέσεων τροχών (2 άξονες)

2 = αριθμός κινητήριων τροχών

/ = εμπρόσθιοι κατευθυντήριοι τροχοί

2 = αριθμός κατευθυντήριων τροχών

Πίνακας 3: Τύποι αξόνων

4x2	Διαξονικό όχημα με έναν άξονα κίνησης
4x4	Διαξονικό όχημα με δύο άξονες κίνησης "All-wheel drive"
6x2-4	Τριαξονικό όχημα με κατευθυντήριους πίσω άξονες
6x4	Τριαξονικό όχημα με δύο κινητήριους μη κατευθυντήριους πίσω άξονες
6x2 / 4	Τριαξονικό όχημα με κατευθυντήριους εμπρόσθιους άξονες

2.1.2.2 Κατάληξη

Η κατάληξη στο όνομα (περιγραφή) του οχήματος προσδιορίζει τον τύπο της ανάρτησης, που διαφοροποιεί τα φορτηγά από τους τράκτορες και περιγράφει ειδικά χαρακτηριστικά του προϊόντος, όπως φαίνεται στον πίνακα 4.

TGL 8.220 4x2 **BL** (κατάληξη)

Πίνακας 4: Τύποι ανάρτησης

BB	Ανάρτηση φύλλων στο μπροστινό άξονα (-ων), ανάρτηση φύλλων του πίσω άξονα (ες)
BL	Ανάρτηση φύλλων στο μπροστινό άξονα (-ων), ανάρτηση αέρα στο πίσω άξονα (ες)
LL	Ανάρτηση αέρα στο μπροστινό άξονα (-ων), ανάρτηση αέρα στο πίσω άξονα (ες)

Όταν το αμάξωμα προορίζεται για ένα συγκεκριμένο όχημα ή πρόκειται να υποστεί κάποια μετατροπή, τότε αυτό προσδιορίζεται με “ – “ και ένα συνδυασμό δύο γραμμάτων.

Πίνακας 5: Καταλήξεις προσδιορισμού ειδικών κατασκευών

- KI	Ανατρεπόμενο
- LF	Πυροσβεστικό
- LV	Γερανός (εμπρός πλατφόρμας)
-TM	Σιλεοφόρο

2.1.3 Κωδικός μοντέλου, VIN(αναγνωριστικός αριθμός οχήματος) , κωδικός οχήματος, βασικός κωδικός κυκλοφορίας.

Ο τριψήφιος αριθμός μοντέλου, που ονομάζεται επίσης κωδικός μοντέλου, παρέχει μια τεχνική ταυτοποίηση του σασί ενώ συγχρόνως προσδιορίζει σε ποια κατηγορία οχημάτων ανήκει . Ο αριθμός αυτός είναι μέρος ενός 17-ψήφιο αριθμού αναγνώρισης οχήματος (VIN) και βρίσκεται στα ψηφία 4 έως 6 του VIN. Ο βασικός αριθμός των οχημάτων, που διατυπώθηκε για την πώληση, περιλαμβάνει επίσης τον αριθμό μοντέλου στα ψηφία 2 έως 4. Οι επταψήφιος αριθμός του οχήματος περιγράφει τον τεχνικό εξοπλισμό σε ένα όχημα. Περιέχει τον αριθμό του μοντέλου σε ψηφία 1 έως 3, ακολουθούμενο από έναν τετραψήφιο αύξοντα αριθμό. Ο αριθμός των οχημάτων μπορεί να βρεθεί στα έγγραφα του οχήματος και στην πλακέτα κατασκευής του οχήματος.

Πίνακας 6 : Ανάλυση ονόματος οχήματος

Περιγραφή οχήματος	Αριθμός μοντέλου Κωδικός μοντέλου	Αριθμός αναγνώρισης οχήματος (VIN)	Βασικός κωδικός των οχημάτων	Κωδικός οχήματος
TGL 7.150 4x2 BB	N03	WMA N03 ZZ45Y145243	LN03 HD08	N03 A093
TGL 8.220 4x2 BL	N13	WMA N13 ZZ95Y145041	LN13 AE07	N13 9B58
TGL 12.250 4x2 BL	N14	WMA N14 ZZ75Y152242	LN14 DA03	N14 B167
TGM 15.290 4x2 BL	N16	WMA N16 ZZ75Y150954	LN16 CA01	N16 0001
TGM 18.340 4x2 BB	N08	WMA N08 ZZ55Y140816	LN08 AB11	N08 0003
TGM 26.290 6x2 BB	N48	WMA N48 ZZ27Y174851	LN48 CF01	N08 0012

Πίνακας 7: Αριθμός μοντέλου, Χωρητικότητα, περιγραφή οχήματος και ανάρτηση σε TGM.

Αριθμός μοντέλου	Χωρητικότητα	Ονομασία, xxx, αντιπροσωπεύει τις διάφορες κατηγορίες κινητήρα	Κινητήρας	Ανάρτηση
N08	18 t	TGM 18.xxx 4x2 BB	D08 R6 Common Rail	BB
N18	18 t	TGM 18.xxx 4x2 BL	D08 R6 Common Rail	BL
N28	18 t	TGM 18.xxx 4x2 LL	D08 R6 Common Rail	LL
N16	15 t	TGM 15.xxx 4x2 BL	D08 R6 Common Rail	BL
N26	15 t	TGM 15.xxx 4x2 LL	D08 R6 Common Rail	LL
N34	13 t	TGM 13.xxx 4x4 BL-FW	D08 R6 Common Rail	BL
N36	13 t	TGM 13.xxx 4x4 BL	D08 R6 Common Rail	BL
N37	13 t	TGM 13.xxx 4x4 BB	D08 R6 Common Rail	BB
N38	18 t	TGM 18.xxx 4x4 BB	D08 R6 Common Rail	BB
N62	18 t	TGM 18.xxx 4x2 BB-TIB	D08 R6 Common Rail	BB
N63	15 t	TGM 15.xxx 4x2 BL-TIB	D08 R6 Common Rail	BL
N64	18 t	TGM 18.xxx 4x4 BB-TIB	D08 R6 Common Rail	BB
N65	18 t	TGM 18.xxx 4x2 BL-TIB	D08 R6 Common Rail	BL

2.2 ΚΑΜΠΙΝΑ

Τα σασί TGL/TGM προμηθεύονται με τις παρακάτω καμπίνες:

Πίνακας 8: TGL/TGM καμπίνες

Περιγραφή		Διαστάσεις			Εμφάνιση	
Όνομα	Τεχνική περιγραφή	Μήκος	Πλάτος	Ύψος	Πλευρικά	Εμπρός
				(από την καμπίνα-0)		
C	For D0836	1.62		1.64		
	(6-cyl.) engine					
	L.H.D					
	F99L10S					
	R.H.D					
	F99R10S					
	For D0834					
	(4-cyl.) engine					
	L.H.D					
	F99L12S					
R.H.D						
F99R12S						
L	L.H.D	2.28	2.24	1.737		
	F99L32S					
	R.H.D					
	F99R32S					

2.3 ΤΥΠΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

Οι τετρακύλινδροι κινητήρες με Rail injection D08 χρησιμοποιούνται στα μοντέλα TGL/TGM (D08 = πρώτος με τρίτο ψηφίο της περιγραφής του κινητήρα).

Ανάλογα με την ονομαστική ισχύ και την ροπή οι κινητήρες είναι τετρακύλινδροι(R4) ή εξακύλινδροι (R6). Αυτοί είναι γνωστοί ως κινητήρες Euro 3 (για ορισμένες εξαγωγικές αγορές), Euro 4, Euro 5 και EEV (EEV = «Βελτιωμένο φιλικό προς το περιβάλλον Όχημα»). Οι Euro 4, Euro 5 και EEV είναι εξοπλισμένοι με ανακυκλοφορία των καυσαερίων (EGR) και αυτόματη διάγνωση(OBD)

Πίνακας 9: TGS / TGX μηχανές / ονομασίες μηχανή D08

Ονομασία οχήματος	Επίπεδο εκπομπής	Ισχύς [kW] /	OBD	EGR	Εκπομπή καυσαερίων	Μέγιστη ροπή	Τύπος κινητήρα	Περιγραφή κινητήρα
		rpm				[Nm] / at rpm		
xx.150	Euro 3	110 kW / 2.400	no OBD	κανένα	κανένα	570 at 1.400 rpm	R4	D0834LFL40
xx.180		132 kW / 2.400				700 at 1.400 rpm		D0834LFL41
xx.280		206 kW / 2.400				1.100 at 1.200 - 1.800 rpm		D0836LFL41
xx.150	Euro 4	110 kW / 2.400	OBD 1		PM-Kat®	570 at 1.400 rpm	R4	D0834LFL50
xx.180		132 kW / 2.400				700 at 1.400 rpm		D0834LFL51
xx.210		151 kW / 2.400				830 at 1.400 rpm		D0834LFL52
xx.150		110 kW / 2.400				570 at 1.400 rpm		D0834LFL53
xx.180		132 kW / 2.400				700 at 1.400 rpm		
xx.330*		240 kW / 2.300				1.250 at 1.200 - 1.800 rpm		D0836LFL55
xx.150	Euro 5	110 kW / 2.400	OBD 2 + NO _x		Oxi-Kat	570 at 1.400 rpm	R4	D0834LFL63
xx.180		132 kW / 2.400	έλεγχος			700 at 1.400 rpm		D0834LFL64
xx.340		250 kW / 2.300				1.250 at 1.200 - 1.800 rpm		D0836LFL65
xx.150	EEV	110 kW / 2.400			PM-Kat®	570 at 1.400 rpm	R4	D0834LFL60
xx.180		132 kW / 2.400				700 at 1.400 rpm		D0834LFL61

3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Για την λειτουργία και την κατασκευή ενός οχήματος θα πρέπει να τηρούνται όλοι οι νόμοι και τα διατάγματα που ισχύουν ώστε το όχημα να είναι κατάλληλο για τις συνθήκες χρήσης που αναμένεται να χρησιμοποιηθεί.

Η ευθύνη για τον σωστό σχεδιασμό, την παραγωγή, την εγκατάσταση του σώματος, την μετατροπή του σασί, είναι μόνο του κατασκευαστή.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η κατασκευάστρια εταιρεία θα πρέπει να λειτουργήσει σύμφωνα με τις εξελίξεις της τεχνολογίας και σύμφωνα με τους αναγνωρισμένους κανόνες σε θέματα που σχετίζονται με :

- Τον σχεδιασμό
- Την παραγωγή
- Την τοποθέτηση
- Την μετατροπή του αμαξώματος
-

Έγκριση για οποιαδήποτε μετατροπή στην κατασκευή δεν απαιτείται εάν γίνεται βάσει των κανονισμών.

Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις όπου η εταιρία κατασκευής ενός βαρέως οχήματος μπορεί να επέμβει και να αλλάξει κάποια χαρακτηριστικά. Αυτό μπορεί να συμβεί αφού βέβαια προηγουμένως σταλούν τα έγγραφα και τα σχέδια με όλες τις πιθανές αλλαγές στις αρμόδιες υπηρεσίες και εγκριθούν.

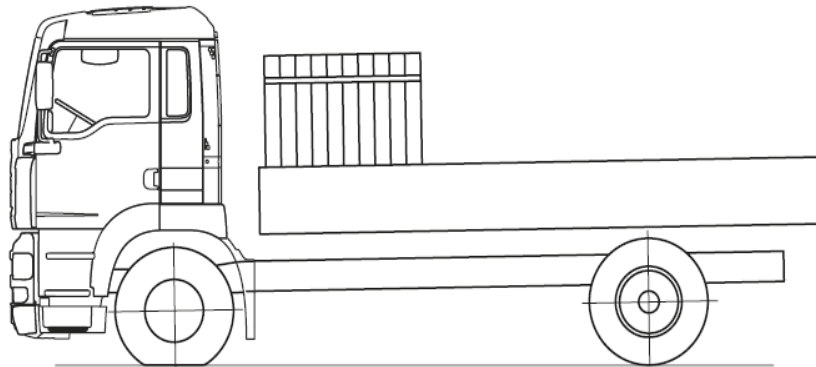
Για να επιτευχθεί η βέλτιστη ικανότητα μεταφοράς ωφέλιμου φορτίου το πλαίσιο σασί πρέπει να ζυγίζεται πριν από την έναρξη των εργασιών στο αμάξωμα. Στη συνέχεια θα πρέπει να γίνουν σωστοί υπολογισμοί για τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του ωφέλιμου φορτίου καθώς και το βέλτιστο μήκος του σώματος.

Το βάρος του πρότυπου πλαισίου δεν επιτρέπεται να διαφέρει περισσότερο από $\pm 5\%$ σύμφωνα με το πρότυπο DIN70020. Τυχόν αποκλίσεις από το πρότυπο επίπεδο θα είναι λιγότερο ή περισσότερο επιζήμιες.

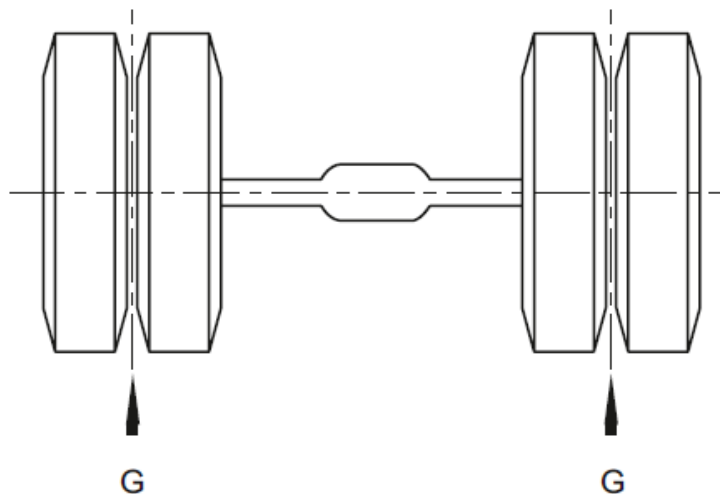
Σε κάθε περίπτωση, όταν το σώμα του οχήματος συναρμολογείται θα πρέπει να διασφαλιστούν τα εξής:

- Επιτρεπτό βάρος αξόνων
- Επαρκές ελάχιστο φορτίο αξόνων
- Σωστή φόρτωση και υπολογισμός κέντρου βάρους
- Επιτρεπτό μήκος προεξοχής του πλαισίου

3.1 ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΗ ΑΞΟΝΑ, ΜΟΝΟΠΛΕΥΡΗ ΦΟΡΤΩΣΗ



Εικόνα 5 : Η υπερφόρτωση του εμπρός άξονα



Εικόνα 6: Διαφορά στο φορτίο τροχού

Τύπος 3.1.1: Διαφορά στο φορτίο τροχού

$$\Delta G \leq 0,05 \cdot G_{\text{tat}}$$

Το σώμα πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να μην υφίσταται μονόπλευρη φόρτωση αξόνων. Το ανώτατο όριο διαφοράς φορτίου που επιτρέπεται ανάμεσα στους τροχούς είναι 5% (όπου το 100% αντιπροσωπεύει το πραγματικό φορτίο άξονα και όχι το επιτρεπόμενο φορτίο άξονα).

Παράδειγμα:

$$\text{Πραγματική φορτίο άξονα } G_{\text{tat}} = 4.000 \text{ kg}$$

Ως εκ τούτου, η επιτρεπόμενη διαφορά φορτίου του τροχού είναι:

$$\text{Τύπος 3.1.2: } \Delta G = 0,05 G_{\text{tat}} = 0,05 * 4.000 \text{ kg}$$

$$\Delta G = 200 \text{ kg}$$

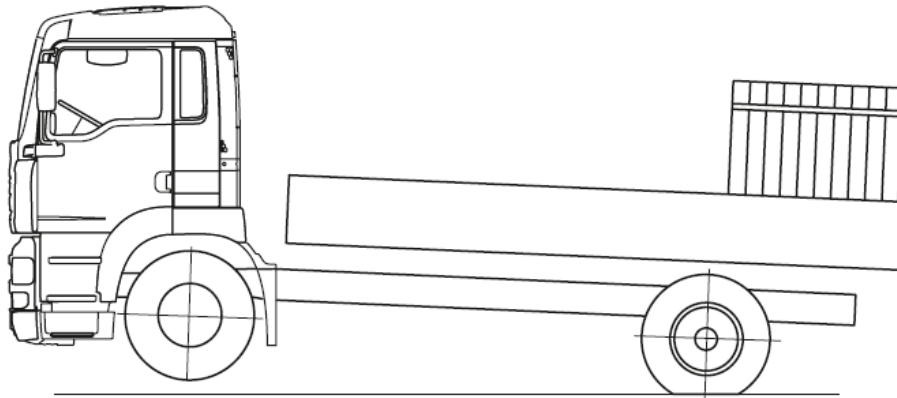
Αυτό σημαίνει για παράδειγμα ότι το φορτίο του τροχού από τη μία πλευρά είναι 1.900 kg και 12.100 kg, από την άλλη.

3.2 ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΜΠΡΟΣΤΙΝΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

Προκειμένου να επιτύχουμε σταθερότητα στην διεύθυνση του οχήματος, το ελάχιστο φορτίο πρόσθιου άξονα πρέπει να εξασφαλίζεται σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης του οχήματος, βλέπε πίνακα 10.

Πίνακας 10: Ελάχιστη φόρτωσης εμπρός άξονα για κάθε περίπτωση φόρτωσης, ως ποσοστό% του αντίστοιχου πραγματικού βάρους του οχήματος

GVW = Gross vehicle weight (vehicle/trailer) SDAH = Rigid drawbar trailer ZAA = Centre-axle trailer						
Μοντέλο	Αριθμός Μοντέλου	Άξονες	Ωφέλιμο φορτίο	Χωρίς	Με	Άλλα φορτία (γερανοί)
				SDAH /ZAA	SDAH /ZAA	
TGL	N01-N05 N60 N61	4x2	7,5 t - 12 t	25%	30%	30%
	N11-N15					
TGM	N16 N26	4x2	15 t - 18 t	25%	25%	30%
	N08 N18 N28 N62- N65					
	N34 N36 N38					



Εικόνα 7: Ελάχιστη φόρτωση εμπρός άξονα

Αυτές οι τιμές ισχύουν για κάθε επιπλέον πίσω φορτία όπως:

- Βάρος μύτης που ασκείται από ένα κεντροαξονικό ρυμουλκούμενο
- Γερανούς φόρτωσης στο πίσω τμήμα του οχήματος
- Ανωψωτικές πλατφόρμες
- Περονοφόρων

3.3 ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΠΡΟΕΞΟΧΗ

Η επιτρεπτή προεξοχή, συμπεριλαμβανομένου και της προεξοχής του σώματος, είναι η απόσταση από τον πίσω άξονα ως το τέρμα του οχήματος. Οι επιτρεπόμενες μέγιστες τιμές είναι οι ακόλουθες εκφρασμένες σε ποσοστό επί τοις εκατό του θεωρητικού μεταξονίου.

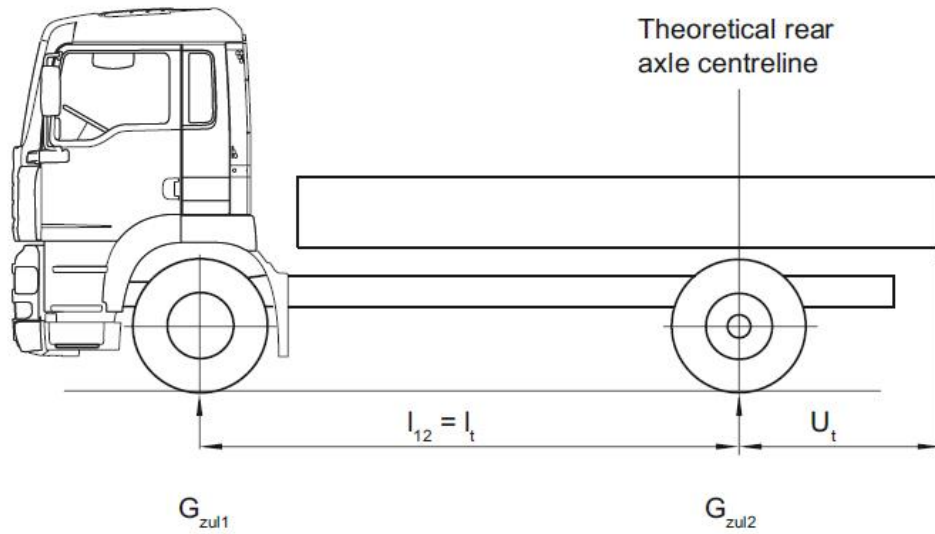
65% στα διαξονικά

70% στα υπόλοιπα

Εάν δεν υπάρχει εξοπλισμός για ελκυσμό ρυμουλκούμενου, τότε οι παραπάνω τιμές μπορούν να αυξηθούν κατά 5%

3.4 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ, ΠΡΟΕΞΟΧΗ, ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

Το θεωρητικό μεταξόνιο είναι μια βοήθεια για τον υπολογισμό της θέσης του κέντρου βάρους και των φορτίων του άξονα. Ο ορισμός του δίνεται παρακάτω (βλέπε εικόνα 8).



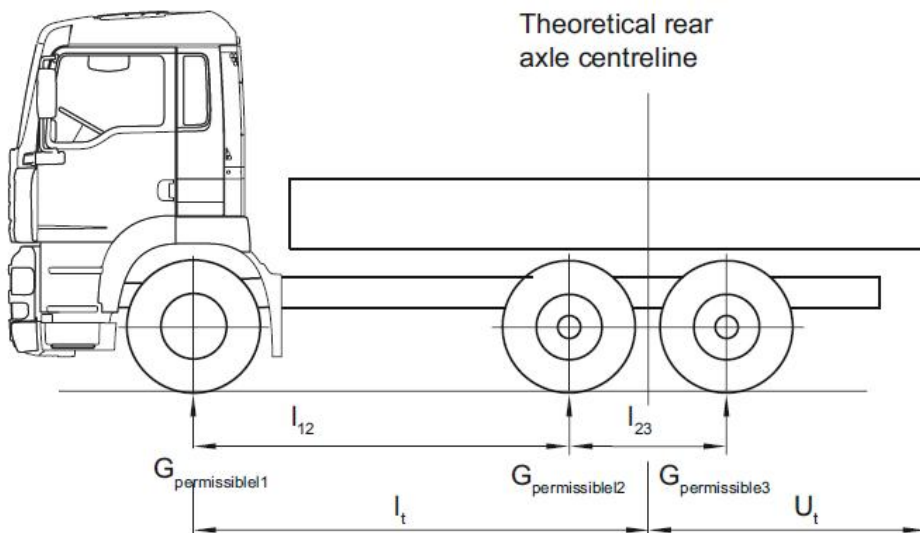
Εικόνα 8: Θεωρητικό μεταξόνιο και προεξοχή - διαξονικό όχημα

Τύπος 3.4.1: Θεωρητικό μεταξόνιο για ένα διαξονικό όχημα

$$l_t = l_{12}$$

Τύπος 3.4.2: Αποδεκτή προεξοχή για ένα διαξονικό όχημα

$$U_t \leq 0,65 \cdot l_t$$



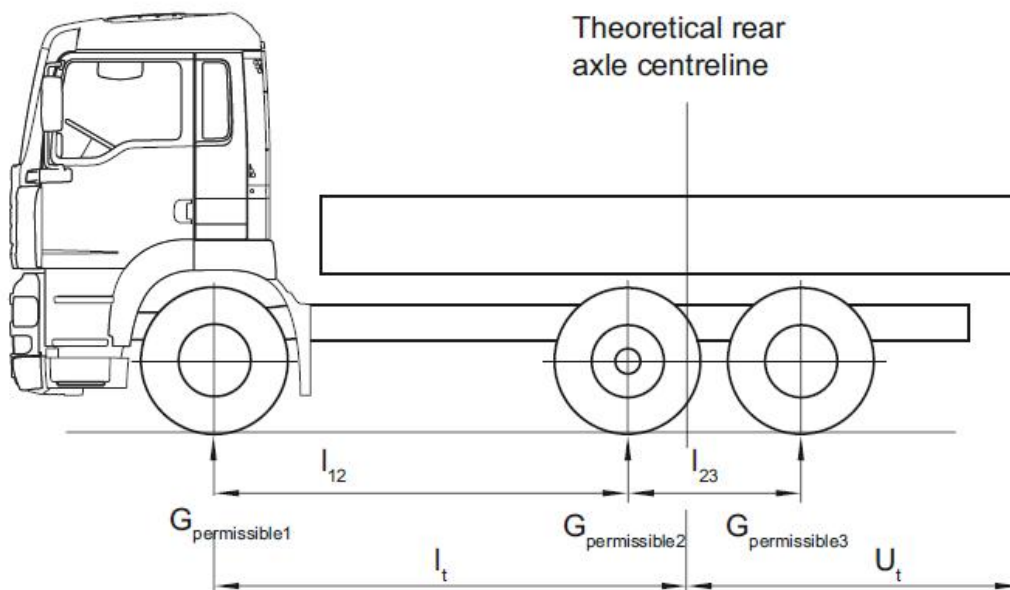
Εικόνα 9: Θεωρητικό μεταξόνιο και προεξοχή για τριαξονικά οχήματα με δύο οπίσθιους άξονες και ίδια φορτία πίσω άξονα

Τύπος 3.4.3: Θεωρητικό μεταξόνιο για τριαξονικά οχήματα με δύο οπίσθιους άξονες και τα ίδια φορτία πίσω άξονα

$$l_t = l_{12} + 0,5 \cdot l_{23}$$

Τύπος 3.4.4: Αποδεκτή προεξοχή για τριαξονικά οχήματα με δύο πίσω άξονες, και πανομοιότυπα πίσω φορτία άξονα

$$U_t \leq 0,70 L \cdot t$$



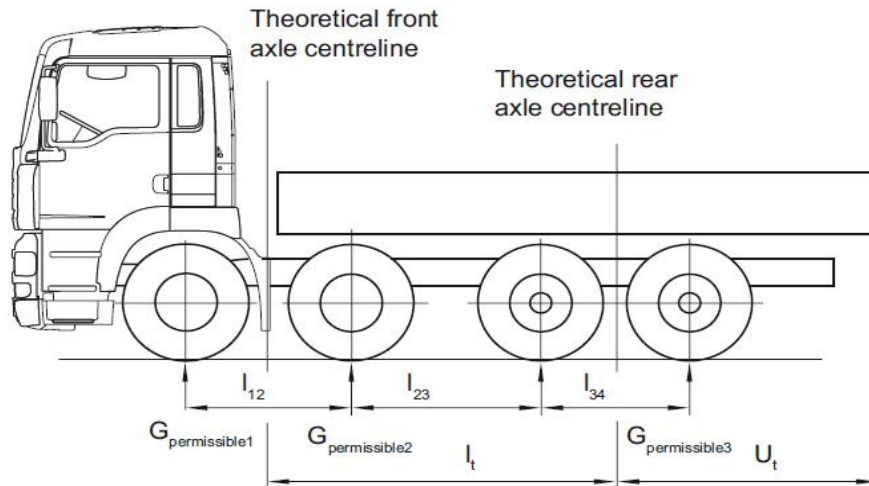
Εικόνα 10: Θεωρητικό μεταξόνιο και προεξοχή για τριαξονικά οχήματα με δύο οπίσθιους άξονες και διαφορετικές πίσω φορτία άξονα

Τύπος 3.4.5: Θεωρητικό μεταξόνιο για τριαξονικά οχήματα με δύο οπίσθιους άξονες και διαφορετικά φορτία πίσω άξονα

$$l_t = l_{12} + \frac{G_{\text{permissible3}} \cdot l_{23}}{G_{\text{permissible2}} + G_{\text{permissible3}}}$$

Τύπος 3.4.6: Επιτρεπόμενο μήκος προεξοχής για τριαξονικά οχήματα με δύο οπίσθιους άξονες και άνιση πίσω φορτία άξονα

$$U_t \leq 0,70 \cdot l_t$$



Εικόνα 11: Θεωρητικό μεταξόνιο και προεξοχή για τέσσερις άξονες του οχήματος με δύο εμπρός και δύο πίσω άξονα (οποιαδήποτε κατανομή φορτίου)

Τύπος 3.4.7: Θεωρητικό μεταξόνιο για τέσσερις άξονες του οχήματος με δύο εμπρός και δύο πίσω άξονες (οποιαδήποτε κατανομή φορτίου)

$$l_t = l_{23} + \frac{G_{\text{permissible1}} \cdot l_{12}}{G_{\text{permissible1}} + G_{\text{permissible2}}} + \frac{G_{\text{permissible4}} \cdot l_{34}}{G_{\text{permissible3}} + G_{\text{permissible4}}}$$

Τύπος 3.4.8: Επιτρεπόμενο μήκος προεξοχής για τέσσερα άξονα του οχήματος με δύο εμπρός και δύο πίσω άξονα

$$U_t \leq 0,70 \cdot l_t$$

3.5 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Για τον υπολογισμό των φορτίων στον άξονα είναι απαραίτητη η σωστή σχεδίαση του αμαξώματος. Για το λόγο αυτό το σώμα θα πρέπει να ζυγίζεται πριν ξεκινήσει κάθε διαδικασία φόρτωσης του σώματος του οχήματος.

Το όχημα θα πρέπει να ζυγίζεται:

- χωρίς τον οδηγό
- με γεμάτη δεξαμενή
- χωρίς χειρόφρενο και ακινητοποιημένο με σφήνες
- ύψωση οχήματος σε κανονική θέση οδήγησης
- ο εμπρός και ο πίσω άξονας ζυγίζονται χωριστά, και στη συνέχεια ολόκληρο το όχημα.

Τηρείται η ακόλουθη σειρά κατά τη στάθμιση ενός οχήματος:

Διαξονικά οχήματα

- 1ος άξονας
- 2ος άξονας
- ολόκληρου του οχήματος

Τριαξονικά οχήματα

- 1ος άξονας
- 2ος 3ος άξονα μαζί
- ολόκληρου του οχήματος

4. ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

4.1 ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ – ΠΛΑΙΣΙΟΥ

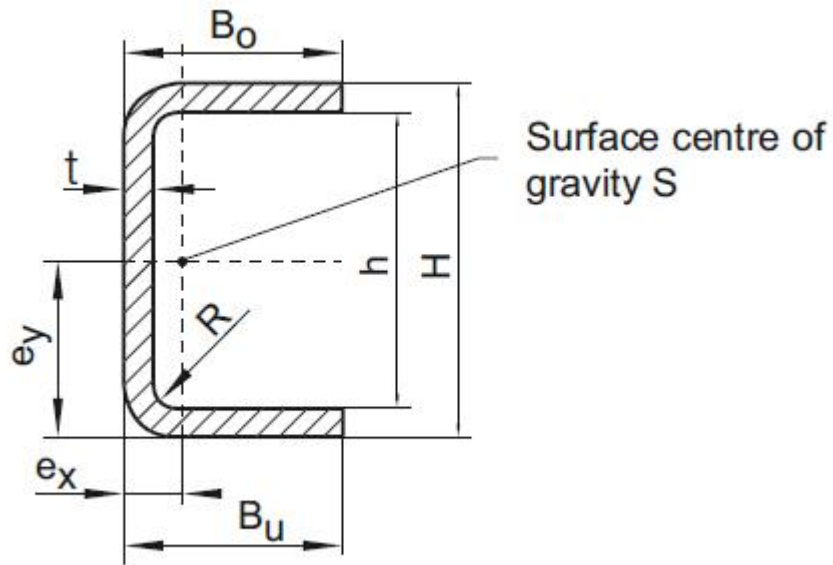
4.1.1 Υλικά πλαισίου – υποπλασίου

Με σκοπό να εφαρμοστούν τα ευρωπαϊκά πρότυπα σχεδίασης, η Ευρωπαϊκή επιτροπή (CEN) έχει αναπτύξει ορισμένα πρότυπα για τον χάλυβα. Αυτά περιλαμβάνουν τα DIN EN 10025 , DIN EN 10149 που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή εμπορικών οχημάτων, αντικαθιστώντας κάποια πρότυπα DIN/SEW που ίσχυαν παλιότερα. Το υλικό που χρησιμοποιείται είναι εύκολο να βρεθεί εάν είναι γνωστός ο κωδικός του υλικού.

Πίνακας 11: Υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του πλαισίου – υποπλασίου

Material No.	Old material designation	Old standard	$\sigma_{0,2}$ [N/mm ²]	$\sigma_{0,2}$ [N/mm ²]	New material designation	New standard	Suitability for chassis frame /subframe
1.0037	St37-2*	DIN 17100	≥ 235	340-470	S235JR	DIN EN 10025	not suitable
1.0570	St52-3	DIN 17100	≥ 355	490-630	S355J2G3	DIN EN 10025	well suited
1.0971	QStE260N*	SEW 092	≥ 260	370-490	S260NC	DIN EN 10149-3	only for L2000 4x2, not for point loads
1.0974	QStE340TM	SEW 092	≥ 340	420-540	(S340MC)		not for point loads
1.0978	QStE380TM	SEW 092	≥ 380	450-590	(S380MC)		well suited
1.0980	QStE420TM	SEW 092	≥ 420	480-620	S420MC	DIN EN 10149-2	well suited
1.0984	QStE500TM	SEW 092	≥ 500	550-700	S500MC	DIN EN 10149-2	well suited

- Όταν γίνονται μετατροπές στα εξαρτήματα του σασί χρησιμοποιούνται μόνον τα εγκεκριμένα αρχικά υλικά του πλαισίου S420MC (= QStE420TM) και MC (=QStE500TM).
- Τα υλικά S235JR(St37-2) και S260NC(QStE260N) είναι κατάλληλα μέχρι ένα όριο και όχι για πολύ δυνατές συνδέσεις. Για αυτό το λόγο χρησιμοποιούνται κυρίως στο υποπλαίσιο.
- Σε περίπτωση που προκύψουν φορτία ή βοηθητικοί εξοπλισμού π.χ. ανυψωτικές πλατφόρμες, γερανοί , τότε χρησιμοποιείται χάλυβας με σημείο διαρροής $\sigma_{0,2} > 350 \text{ N / mm}^2$.



Εικόνα 12: Τομή ράγας πλαισίου

Πίνακας 12: Δεδομένα για τις κατά μήκος ράγες του πλαισίου TGL/TGM

No.	H	h	B ₀	B _u	t	R	G	σ _{0,2}	σ _B	A	e _x	e _y	I _x	W _{x1}	W _{x2}	I _y	W _{y1}	W _{y2}
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	kg/m	N/mm ²	N/mm ²	Mm ²	mm	mm	cm ⁴	cm ³	cm ³	cm ⁴	cm ³	cm ³
5	220	208	70	70	6	10	16	420	480..620	2.021	16	110	1.332	121	121	85	53	16
35	220	212	70	70	4	10	11	420	480..620	1.367	16	110	921	84	84	59	37	11
36	220	211	70	70	4,5	10	12	420	480..620	1.532	16	110	1.026	93	93	65	41	12
37	220	206	70	70	7	10	18	420	480..620	2.341	17	110	1.526	139	139	97	57	18
38	220	204	70	70	8	10	21	420	480..620	2.656	17	110	1.712	156	156	108	64	20
39	270	256	70	70	7	10	21	420	480..620	2.691	15	135	2.528	187	187	102	68	19
40	270	256	70	70	7	10	21	500	550..700	2.691	15	135	2.528	187	187	102	68	19
41	270	254	70	70	8	10	24	420	480..620	3.056	15	135	2.842	211	211	114	76	21

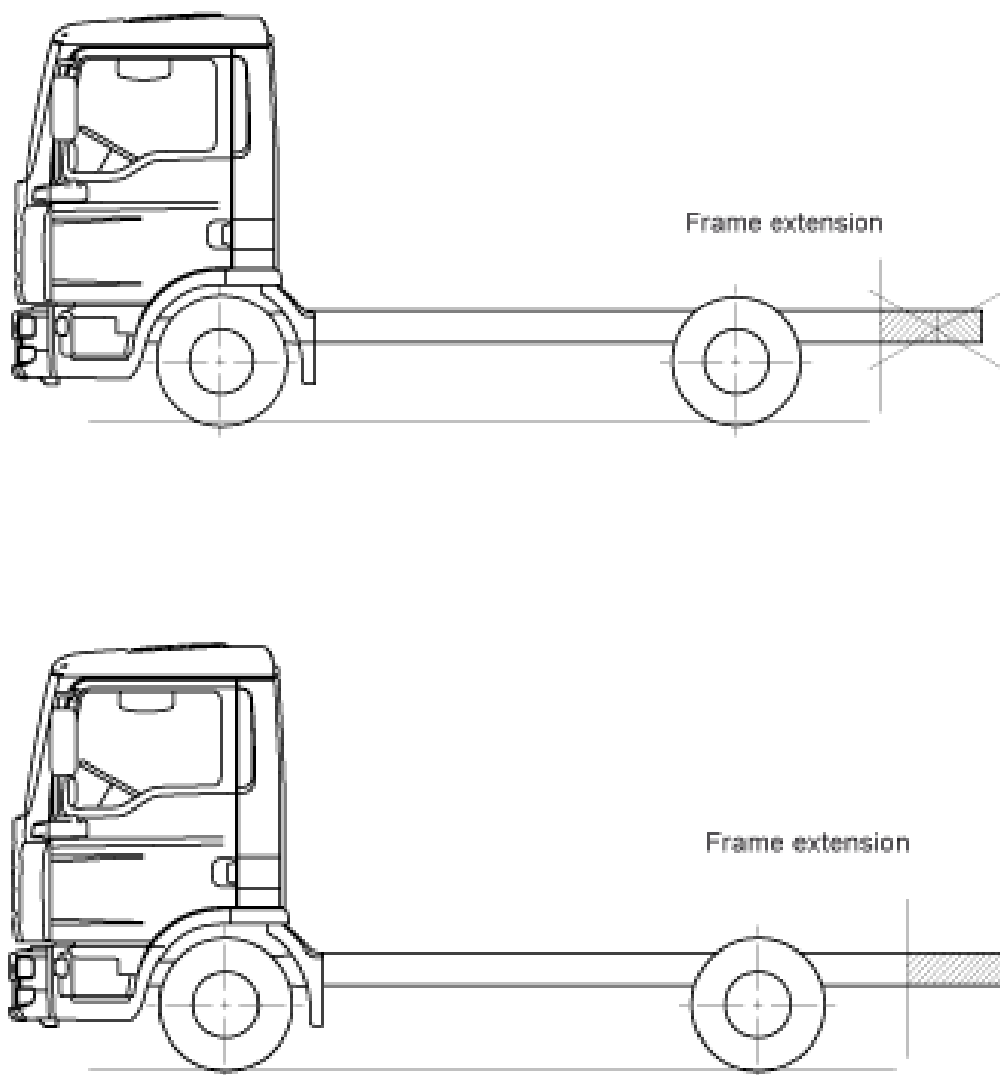
Πίνακας 13: Μοντέλα που σχετίζονται με την κατανομή του διαμήκους προφίλ μέλους του πλαισίου για TGL/TGM

Φορτίο	Μοντέλο	Όχημα	Άξονας	Κωδικός προφίλ
TGL 7,5 t	N01	TGL 7.xxx 4x2 BB	≤ 4.200	35
	N11	TGL 7.xxx 4x2 BL	> 4.200	36
TGL 8 t	N02	TGL 8.xxx 4x2 BB	all	36
TGL 10 t	N04	TGL 10.xxx 4x2 BB	all	5
TGL 12 t		TGL 12.xxx 4x2 BB		
TGM 12 t	N16, N63	TGM 12.xxx 4x2 BL	all	37
		TGM 15.xxx 4x2 BL		
TGM 15 t	N26	TGM 12.xxx 4x2 LL	all	39
		TGM 15.xxx 4x2 LL		
TGM13t 4x4	N34, N36	TGM 13.xxx 4x4 BL	all	37
TGM 18t	N08, N62	TGM 18.xxx 4x2 BB	all	39
TGM 18t 4x4	N38, N64	TGM 18.xxx 4x2 BB	all	38
TGM 22 t	N26	TGM 22.xxx 6x2-4 LL	all	41
TGM 26t 6x2-4	N44, N46	TGM 26.xxx 6x2-4 LL/BL	all	41
TGM 26 t 6x4	N48	TGM 26.xxx 6x4 BB	all	40

4.2 ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΕΞΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

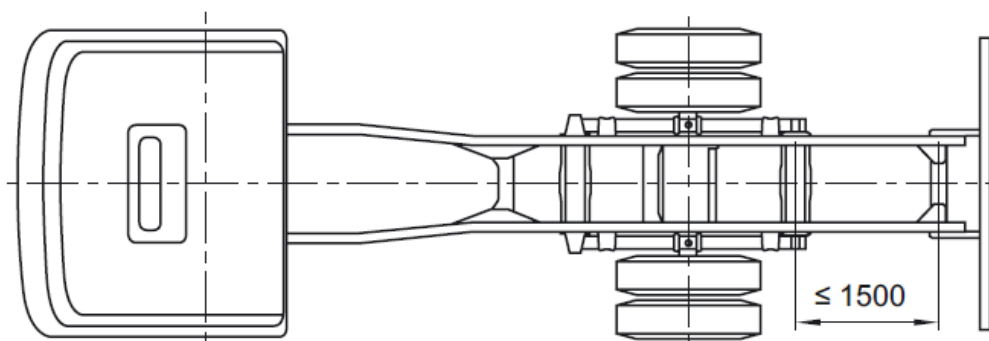
Όταν αλλάζει η προεξοχή του πλαισίου αλλάζει και το κέντρο βάρους του ωφέλιμου φορτίου, καθώς και τα φορτία των αξόνων. Μόνο με τον υπολογισμό του αξονικού φορτίου μπορούμε να δούμε εάν η προεξοχή είναι εντός των επιτρεπτών ορίων.

Εάν το πλαίσιο επιμηκυνθεί, τότε τα υλικά θα πρέπει να είναι της ίδιας ποιότητας με τα υλικά που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί κατά μήκος του πλαισίου, διαφορετικά δεν επιτρέπεται καμία αλλαγή δηλαδή S420MC (= QStE420TM) ή για προφίλ πλαισίου 40 (N48) S500MC (= QStE500TM).



Εικόνα 13: Η επέκταση της προεξοχής του πλαισίου

Εάν οι εγκάρσιοι βραχίονες συγκράτησης των πλευρικών βραχιόνων του πλαισίου έχουν μεταξύ τους απόσταση > 1500 χιλ, τότε πρέπει να προστεθεί και άλλος βραχίονας.



Εικόνα 14: Απόσταση εγκάρσιων βραχιόνων

4.3 ΑΝΤΙΔΙΑΒΡΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Η προστασία από την διάβρωση επηρεάζει την διάρκεια ζωής και την εμφάνιση του προϊόντος.

Γενικά η ποιότητα των επιστρώσεων των εξαρτημάτων του αμαξώματος πρέπει να είναι ίδια με αυτή του σασί.

Η σειρά παραγωγής των αμαξωμάτων πολλών εταιριών τα επιφέρει επικαλυμμένα με βαφές πλαστικές δύο συστατικών με βάση το νερό, φιλικές προς το περιβάλλον και σε θερμοκρασία φούρνου 80 °C.

Για να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη επίστρωση θα πρέπει να εφαρμόζεται η ακόλουθη δομή για όλα τα μεταλλικά εξαρτήματα του αμαξώματος του πλαισίου και για οποιαδήποτε μεταλλική μετατροπή έχει γίνει στο πλαίσιο και το υποπλαίσιο.

- Bright (SA 2.5) metallic COMPONENT SURFACE
- Αστάρι : αστάρι δύο συστατικών εποξειδικό σύμφωνα με τα πρότυπα (για την εταιρία MAN M3162-C)
- Τελική βαφή : δύο συστατικών βαφή επικάλυψης κατά προτίμηση με βάση το νερό (για την εταιρία MAN M3078-2)
-

Αντί για αστάρι και τελική βαφή σε κάποια σημεία (πλευρικά σημεία, εγκάρσια τμήματα, γωνίες) μπορούν να γαλβανιστούν. Το πάχος της βαφής πρέπει να είναι $\geq 80\mu\text{m}$.

Αυτό που πρέπει να ληφθεί υπ όψη κατά την βαφή είναι ο συνδυασμός διαφορετικών υλικών (αλουμίνιο με χάλυβα), διότι υπάρχει το ενδεχόμενο διάβρωσης της επιφάνειας.

5. ΤΥΠΟΙ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

5.1 ΒΑΣΙΚΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ



Εικόνα 15

Ο πιο κοινός σχεδιασμός ενός ανατρεπόμενου φορτηγού περιλαμβάνει έξι τροχούς που έχει πίσω δύο κατευθυντήριους άξονες, (βλέπε εικόνα 15). Το τριαξονικό το οποίο αποτελείται από έναν άξονα ανυψωμένο και δύο άξονες σε λειτουργία, τετραξονικό με δύο ανυψωμένους άξονες και δύο σε λειτουργία. Το μεγαλύτερο από τα πρότυπα ανατρεπόμενα φορτηγά συνήθως ονομάζεται "σαρανταποδαρούσα" και έχει επτά άξονες. Οι δύο πίσω άξονες είναι σε λειτουργία, ο εμπρόσθιος άξονας είναι ο άξονας κατεύθυνσης, και οι υπόλοιποι τέσσερις άξονες είναι ανυψωμένοι. Οι ενδιάμεσοι άξονες υπάρχουν για να στηρίζουν τα υπέρβαρα φορτία και μερικές φορές για να παρέχουν πρόσθετη δύναμη πέδησης. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα ανατρεπόμενα φορτηγά είναι με 2, 3 και 4 άξονες. Τα τετραξονικά οκτώτροχα έχουν 2 άξονες εμπρός και 2 πίσω και προορίζονται για μικτό βάρος 32 τόνων.

5.2 ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



Εικόνα 16

Ένα μεταφορικό ανατρεπόμενο όχημα είναι ένα πρότυπο ανατρεπόμενο φορτηγό που τραβά ένα ξεχωριστό τρέιλερ, το οποίο μπορεί επίσης να φορτωθεί με διάφορα δομικά υλικά (βλέπε εικόνα 16).

Το δεύτερο ρυμουλκόμενο κοντέινερ τροφοδοτείται από ηλεκτρικό, πνευματικό κινητήρα ή υδραυλικό. Αυτό μεγιστοποιεί το ωφέλιμο φορτίο, χωρίς να επιβαρύνεται η ευελιξία του πρότυπου ανατρεπόμενο φορτηγού. Εμφανίζεται συνήθως στις δυτικές Ηνωμένες Πολιτείες, λόγω των ιδιαίτερων περιορισμών βάρους στους δυτικούς αυτοκινητόδρομους.

5.3 ΣΥΡΡΟΜΕΝΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΗΓΟ



Εικόνα 17

Το φορτηγό αυτό (εικόνα 17) είναι πολύ παρόμοιο με τα ανατρεπόμενα μεταφοράς . Αποτελείται από ένα πρότυπο ανατρεπόμενο φορτηγό και ένα ρυμουλκούμενου ανατρεπόμενο τρέιλερ. Το τρέιλερ, έχει τον δικό του υδραυλικό άξονα για αυτονομία φορτοεκφόρτωσης

5.4 ΥΠΕΡΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΗΓΟ



Εικόνα 18

Πρόκειται για ένα φορτηγό εξοπλισμένο με βοηθητικούς άξονες, με δυνατότητα ανύψωσης ανά άξονα 5.897 kg. Ο ανατρεπόμενος κάδος (3,35 - 3,96 μ.),επεκτείνεται, έτσι ώστε η απόσταση μεταξύ του μπροστινού και πίσω άξονα να είναι η μέγιστη δυνατή, αυξάνοντας έτσι το μικτό βάρος που επιτρέπεται βάσει του ομοσπονδιακού τύπου για το μέγεθος και το βάρος του φορτηγού (εικόνα 18). Ανάλογα με το μήκος του οχήματος και την διάταξη των αξόνων, μπορεί να φτάσουν και τα 36.287 κιλά μικτό βάρος με ωφέλιμο φορτίο περί των 26 τόνων ή και περισσότερο.

Όταν το όχημα είναι κενό ή είναι έτοιμοι να ξεφορτώσει, ο βοηθητικός άξονας σηκώνεται επάνω από την επιφάνεια του δρόμου με δύο υδραυλικούς βραχίονες. Οι ιδιοκτήτες φορτηγών αποκαλούν τα οχήματα αυτά υπερανατρεπόμενα διότι οι πίσω άξονες υπερβαίνουν κατά πολύ το ωφέλιμο φορτίο , την παραγωγικότητα, και την απόδοση ενός συμβατικού ανατρεπόμενου φορτηγού.

5.5 ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΜΕΝΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ (ΣΤΟ ΠΙΣΩ ΤΜΗΜΑ)



Εικόνα 19

Πρόκειται για ένα συνδυασμό τράκτορα – ρυμουλκόμενο όπου το ρυμουλκόμενο περιέχει τον υδραυλικό ανυψωτήρα (εικόνα 19).

Ένα τυπικό όχημα σαν αυτό έχει τριαξονικό τράκτορα και ένα διαξονικό ημιρυμουλκόμενο. Το βασικό πλεονέκτημα είναι η δυνατότητα ταχείας εκφόρτωσης. Ένα βασικό μειονέκτημα είναι ότι είναι πολύ ασταθές, μειώνοντας έτσι αρκετά την εφαρμογή τους σε ανώμαλα εδάφη.

5.6 ΗΜΙΡΥΜΟΥΛΚΟΜΕΝΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ (ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΤΜΗΜΑ)



Εικόνα 20

Πρόκειται για ένα τριαξονικό τράκτορα ο οποίος σύρει ένα διαξονικό ρυμουλκόμενο στο κάτω τμήμα του οποίου υπάρχει μια θύρα (εικόνα 20). Το βασικό πλεονέκτημα αυτού του τύπου ανατρεπόμενου οχήματος είναι ότι έχει την δυνατότητα να ξεφορτώνει τα υλικά σε μια γραμμική σωρό. Επιπλέον, είναι ευέλικτο στην αντιστροφή, σε αντίθεση με τα διπλά και τριπλά

διαμόρφωσης τρέιλερ που αναφέρθηκαν παραπάνω. Σε αυτά τα ρυμουλκόμενα, η θύρα μπορεί να ανοίγει και μπροστά αντί για αριστερά και δεξιά. Ομοίως, δεν είναι κατάλληλα για περιπτώσεις όπου απαιτούνται υλικά μεγάλου διαμετρήματος.

5.7 ΔΙΠΛΟ ΚΑΙ ΤΡΙΠΛΟ ΣΥΡΡΟΜΕΝΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΗΓΟ (ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΤΜΗΜΑ)

Διπλά και τριπλά ανατρεπόμενα αποτελούνται από διαξονικούς τράκτορες, τα οποία σύρουν ένα μονοαξονικό ημισυρρώμενο και ένα επιπλέον πλήρες τρέιλερ (ή δύο πλήρη ρυμουλκόμενα, στην περίπτωση των τριπλών). Αυτά τα αυτοκίνητα φορτοεκφόρτωσης επιτρέπουν στον οδηγό να εναποθέσει το υλικό σε σειρά χωρίς να κατέβει από την καμπίνα ή σταματώντας το φορτηγό. Το βασικό μειονέκτημα είναι η δυσκολία στην οδήγηση.

Το συγκεκριμένο είδος ανατρεπόμενου φορτηγού που χρησιμοποιείται σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη χώρα, είναι απαραίτητο να πληροί τους περιορισμούς στο βάρος και τον άξονα της δικαιοδοσίας αυτής της χώρας. Οι πέτρες, η βρωμιά και άλλοι τύποι υλικών που συνήθως ρυμουλκούνται με αυτού του τύπου φορτηγά είναι αρκετά βαριά. Τα φορτηγά είναι σχεδιασμένα ώστε να επωφελούνται στο έπακρο από τους τοπικούς περιορισμούς βάρους για τη μεγιστοποίηση του φορτίου. Για παράδειγμα, εντός των Ηνωμένων Πολιτειών, το ανώτατο όριο βάρους ανέρχεται στους 40 τόνους σε όλη τη χώρα, εκτός από τις ειδικές γέφυρες με χαμηλότερα όρια. Σε ορισμένα μεμονωμένα κράτη υπάρχουν περιπτώσεις όπου εγκρίνονται φορτηγά έως και 50 τόνους.

5.8 ΠΛΕΥΡΙΚΟ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ



Εικόνα 21

Ένα πλευρικό ανατρεπόμενο όχημα αποτελείται από τον τράκτορα τριών αξόνων που σύρει το διαξονικό τρέιλερ (εικόνα 21). Έχει υδραυλικά έμβολα με την βοήθεια των οποίων ανασηκώνεται το ανατρεπόμενο τμήμα του

ημιρυμουλκόμενου είτε στην αριστερή ή τη δεξιά πλευρά του οχήματος. Τα βασικά πλεονεκτήματα αυτού του τύπου ανατρεπόμενου οχήματος είναι ότι επιτρέπει την ταχεία εκφόρτωση και μπορεί να μεταφέρει περισσότερο βάρος. Επιπλέον, είναι σχεδόν αδύνατος ο κίνδυνος αναποδογυρίσματος κατά την εκφόρτωση, σε αντίθεση με τα ημιρυμουλκόμενα, στα οποία ανατρέπεται το πίσω τμήμα. Είναι, ωστόσο, πολύ πιθανό η πλευρική ανατροπή να διακοπεί απότομα και το τρέιλερ να ανατραπεί. Επίσης, η διαδικασία της εκφόρτωσης μπορεί να σταματήσει, εάν κατά την ανατροπή η στοίβα που θα δημιουργηθεί από τα υλικά, καλύψει μεγάλο τμήμα των τροχών του ρυμουλκούμενου.

5.9 ΕΚΧΙΟΝΙΣΤΙΚΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Πολλοί τύποι εκχιονιστικών οχημάτων σχεδιάζονται με βάση τα οχήματα φορτοεκφόρτωσης, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η σταθερότητα του αμαξώματος και να μπορούν τα υλικά (νάτριο ή χλωριούχο ασβέστιο και άλατα) να διασκορπίζονται σωστά και με ασφάλεια στους παγωμένους δρόμους.

5.10 ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ

Τα εκτός δρόμου αυτοκίνητα φορτοεκφόρτωσης εξοπλίζονται από υλικά βαριάς κατασκευής και μοιάζουν ελάχιστα με τα ανατρεπόμενα οχήματα των αυτοκινητόδρομων. Τα εκτός δρόμου αυτοκίνητα φορτοεκφόρτωσης χρησιμοποιούνται αυστηρά εκτός δρόμου για τις εξορυξεις και μεταφορές βαρέων υλικών. Υπάρχουν δύο βασικές μορφές: με άκαμπτο σκελετό και με αρθρωτό σκελετό.

5.11 ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Σε μεγάλα ορυχεία και λατομεία χρησιμοποιούνται φορτηγά μεγάλων αποστάσεων. Έχουν ένα άκαμπτο πλαίσιο και η κίνηση δίδεται από τους πίσω τροχούς. Τα περισσότερα μεγάλα φορτηγά αποστάσεων χρησιμοποιούν νίζελ ηλεκτροκινητήρες, με τον πετρελαιοκινητήρα να κατευθύνει έναν εναλλάκτη ή γεννήτρια εναλλασσόμενου ρεύματος DC που στέλνει ηλεκτρική ενέργεια στα ηλεκτρικά μοτέρ σε κάθε τροχό. Η Caterpillar 797 είναι μοναδική για το μέγεθός του, καθώς χρησιμοποιεί μια μηχανή diesel για να τροφοδοτήσει ένα μηχανικό σύστημα μετάδοσης κίνησης, χαρακτηριστικό των περισσότερων οδικών οχημάτων και φορτηγών μεγάλων αποστάσεων ενδιάμεσου μεγέθους.

5.12 ΑΡΘΡΩΤΟ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

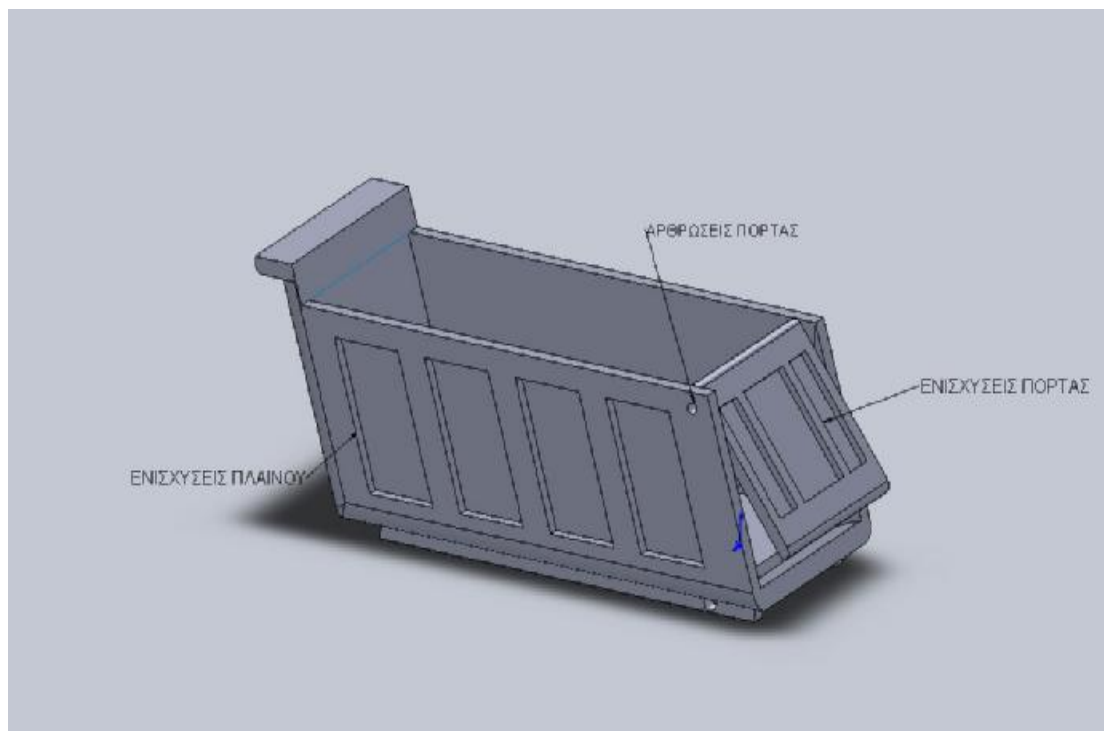


Εικόνα 22

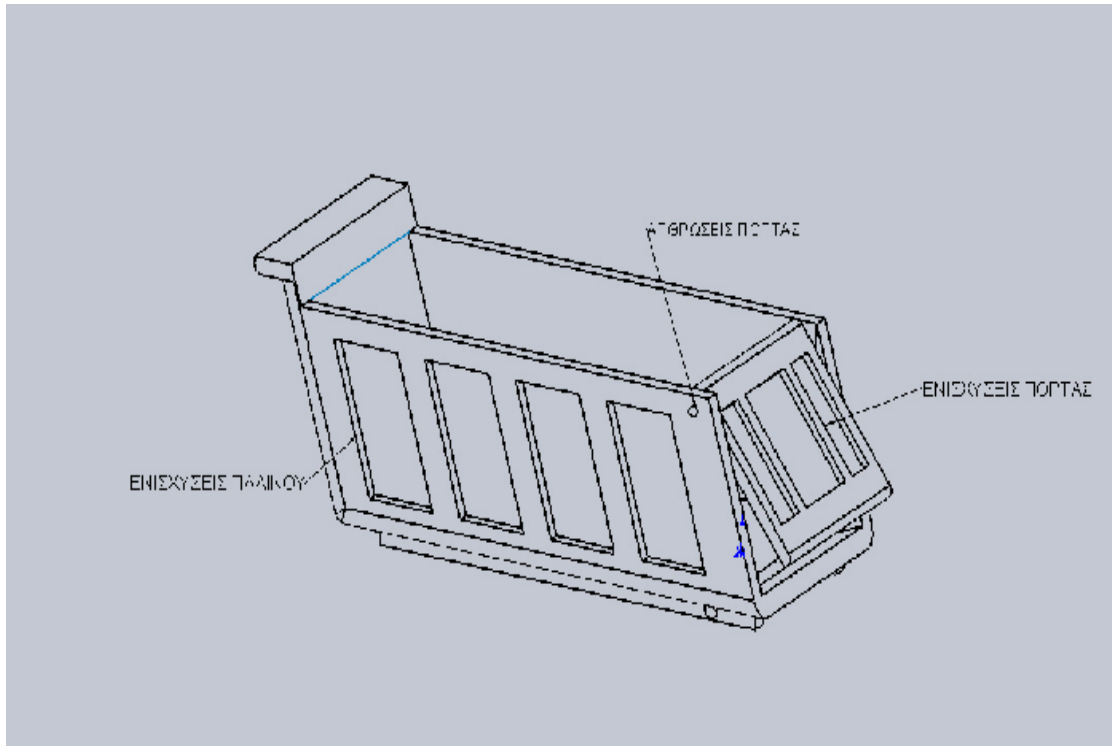
Τα ανατρεπόμενα αυτά οχήματα έχουν κίνηση σε όλους τους τροχούς. Υπάρχει μια άρθρωση μεταξύ της καμπίνας και του ανατρεπόμενου πλαισίου, αλλά διαφέρει από ένα φορτηγό ημιρυμουλκούμενο στο ότι η μονάδα είναι μόνιμα εγκατεστημένη και δεν μπορεί να διαχωριστεί από το όχημα. Η μετάδοση κίνησης επιτυγχάνεται μέσω υδραυλικών κυλίνδρων που περιστρέφουν όλο τον τρακτορα σε σχέση με το ρυμουλκούμενο, αντί των οδοντωτών τροχών στον εμπρός άξονα, όπως σε ένα συμβατικό ανατρεπόμενο φορτηγό. Με αυτόν τον τρόπο διεύθυνσης, στους πίσω τροχούς τα τρέιλερ ακολουθούν την ίδια πορεία όπως στους εμπρός τροχούς. Μαζί με την τετρακίνητη και το χαμηλό κέντρο βάρους, έχουν μεγάλη ευελιξία προσαρμογής σε ανώμαλο έδαφος.

6. ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΣ ΚΑΔΟΣ

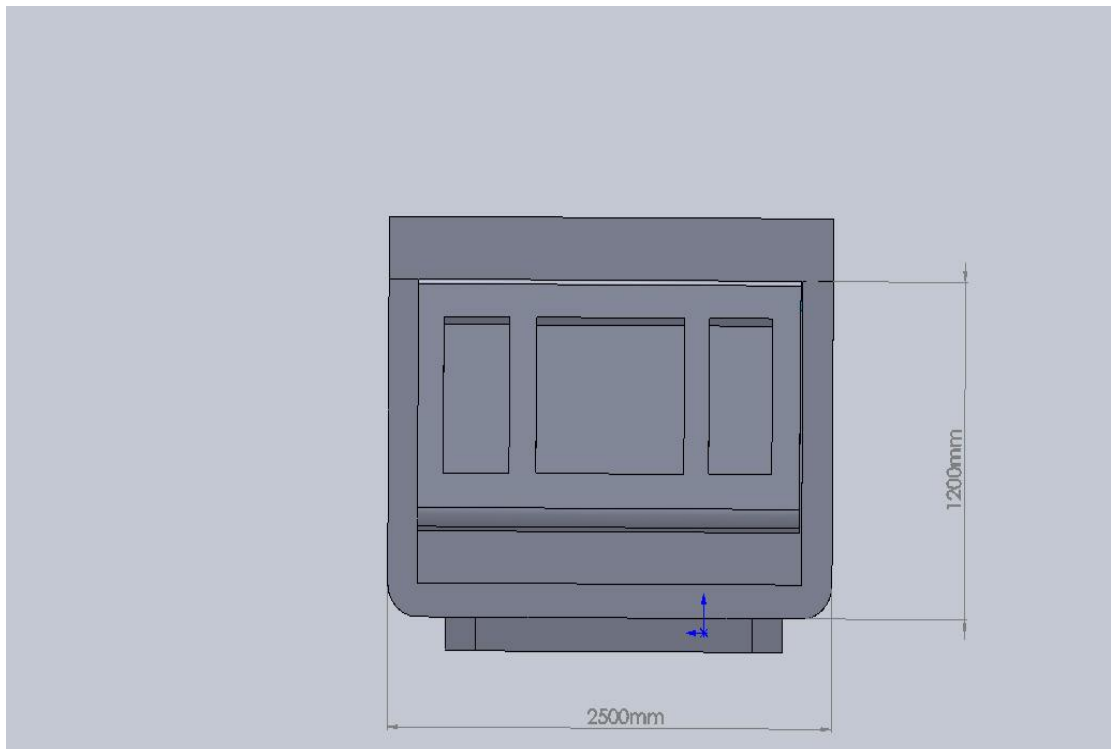
6.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΚΑΔΟΥ



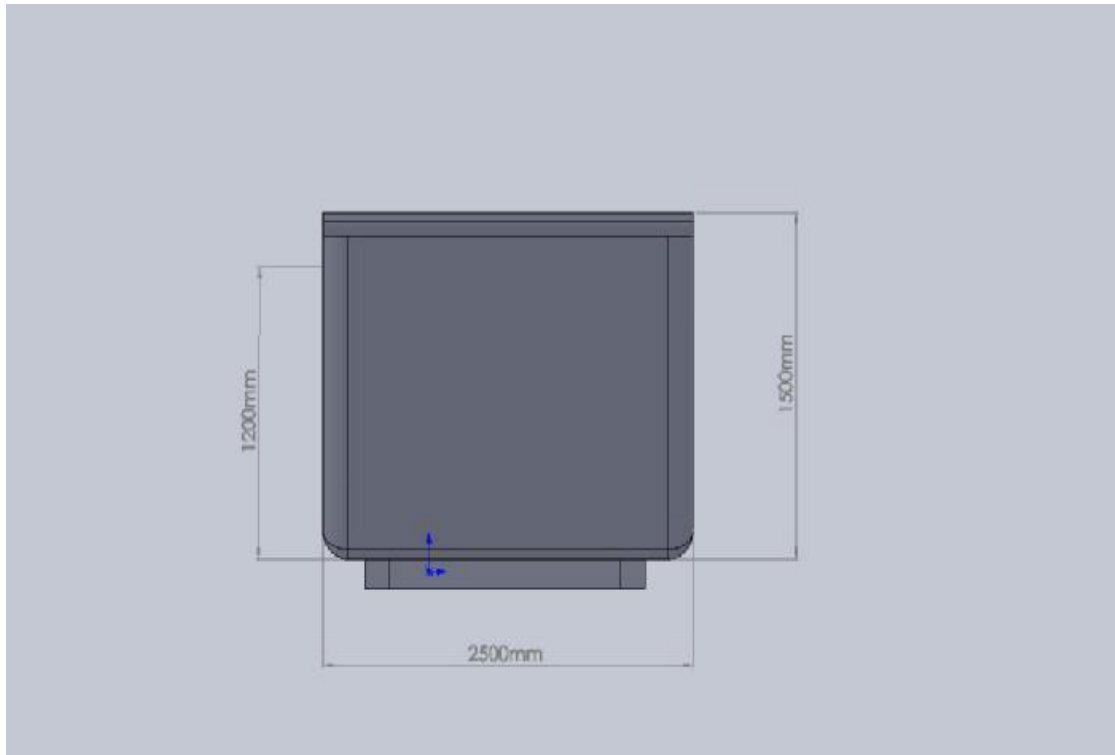
Εικόνα 23: 3D απεικόνιση ανατρεπόμενου κάδου



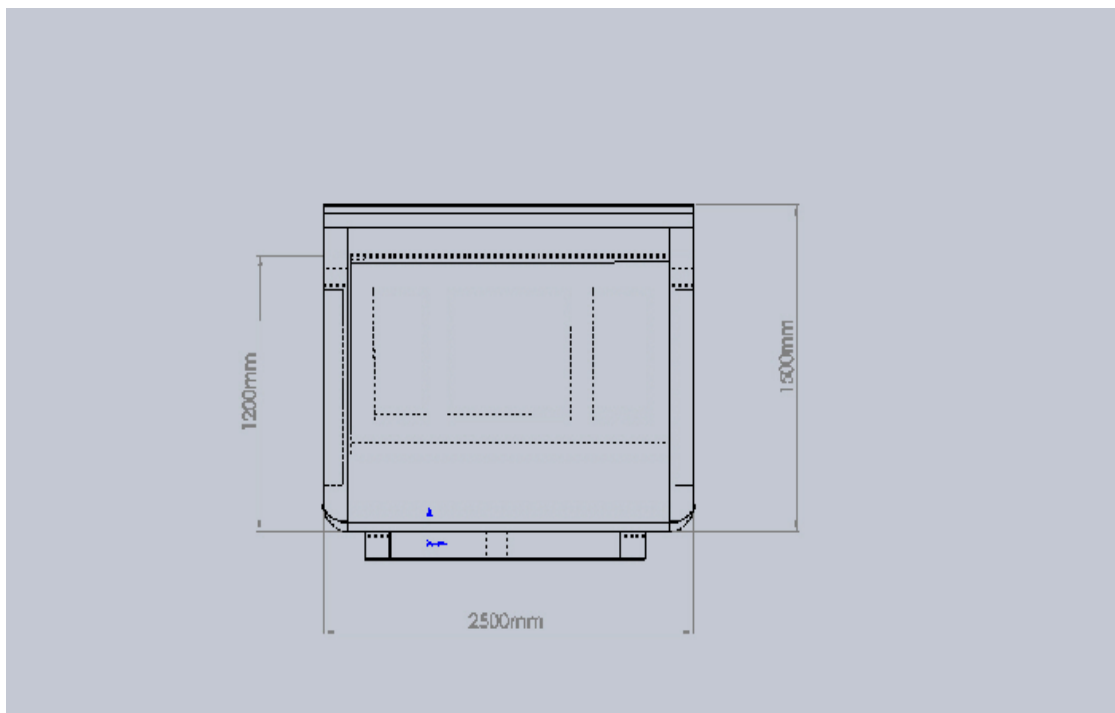
Εικόνα 24: Ισομετρική απεικόνιση ανατρεπόμενου κάδου



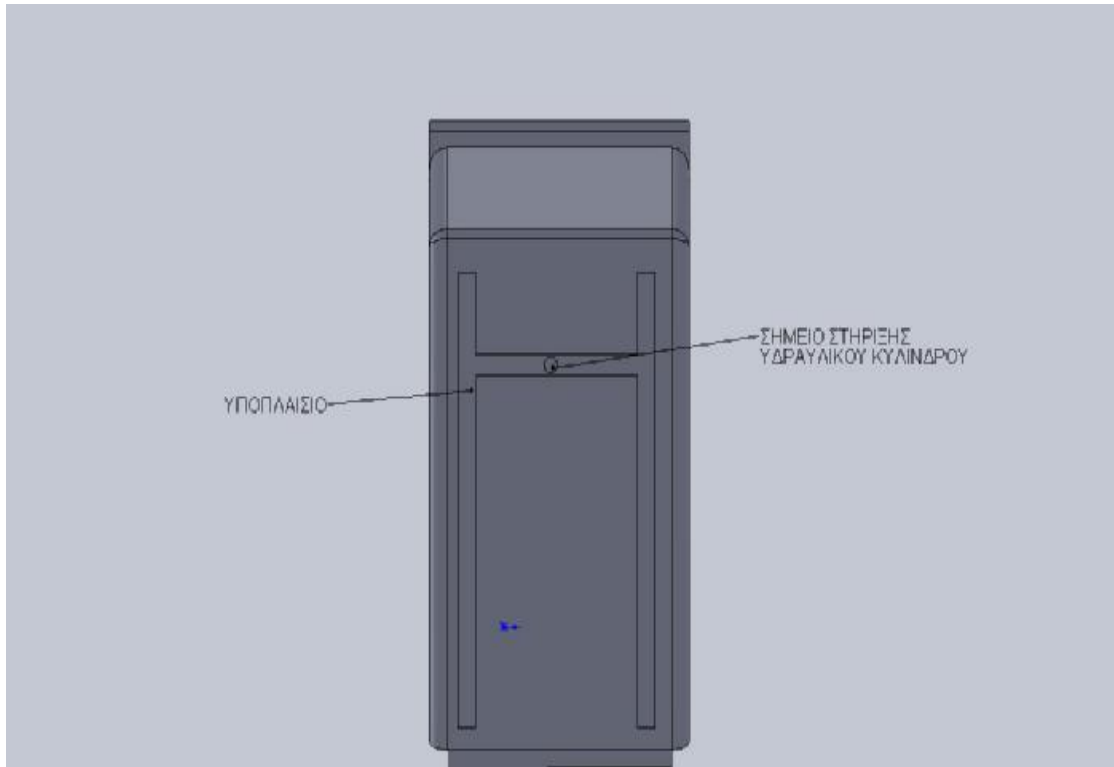
Εικόνα 25: Πίσω όψη ανατρεπόμενου κάδου – Διαστάσεις



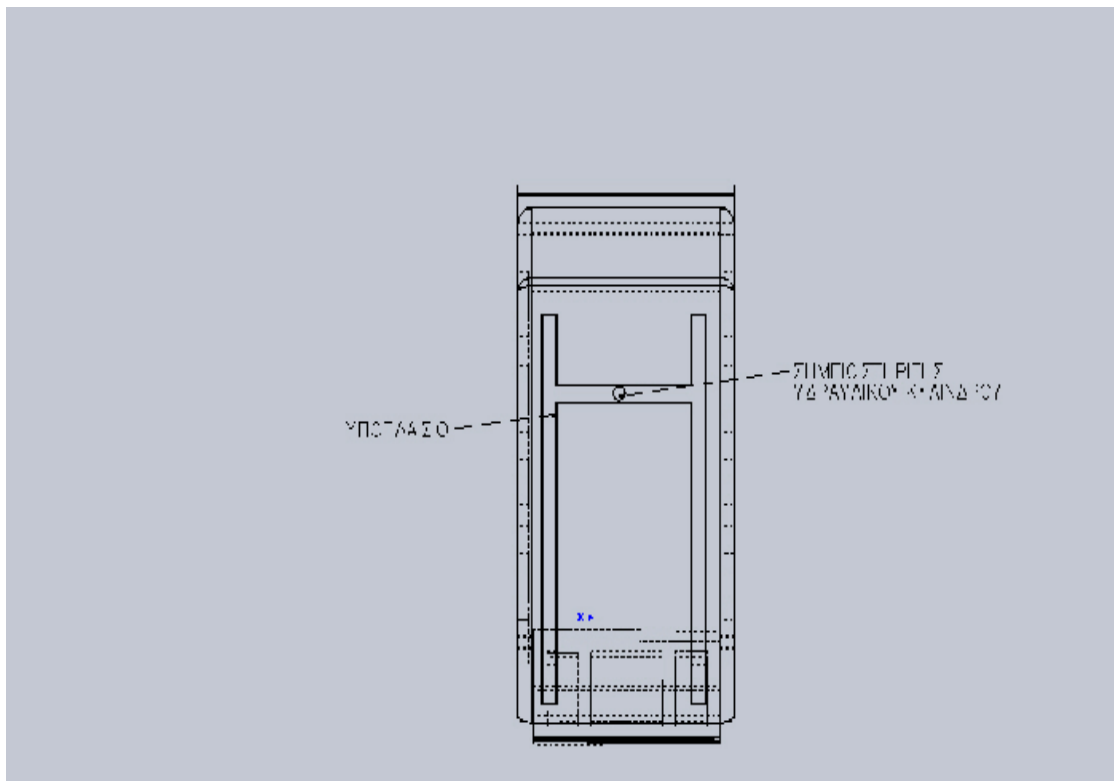
Εικόνα 26: Εμπρός όψη ανατρεπόμενου κάδου – Διαστάσεις



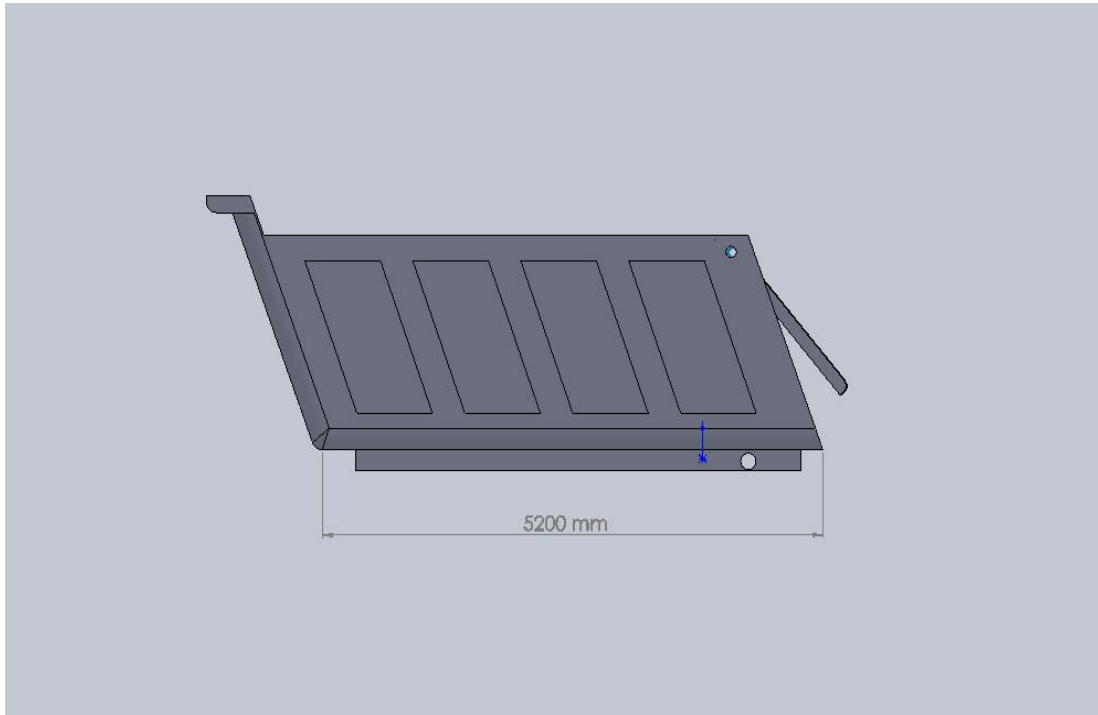
Εικόνα 27: Εμπρός γραμμική όψη ανατρεπόμενου κάδου – Διαστάσεις



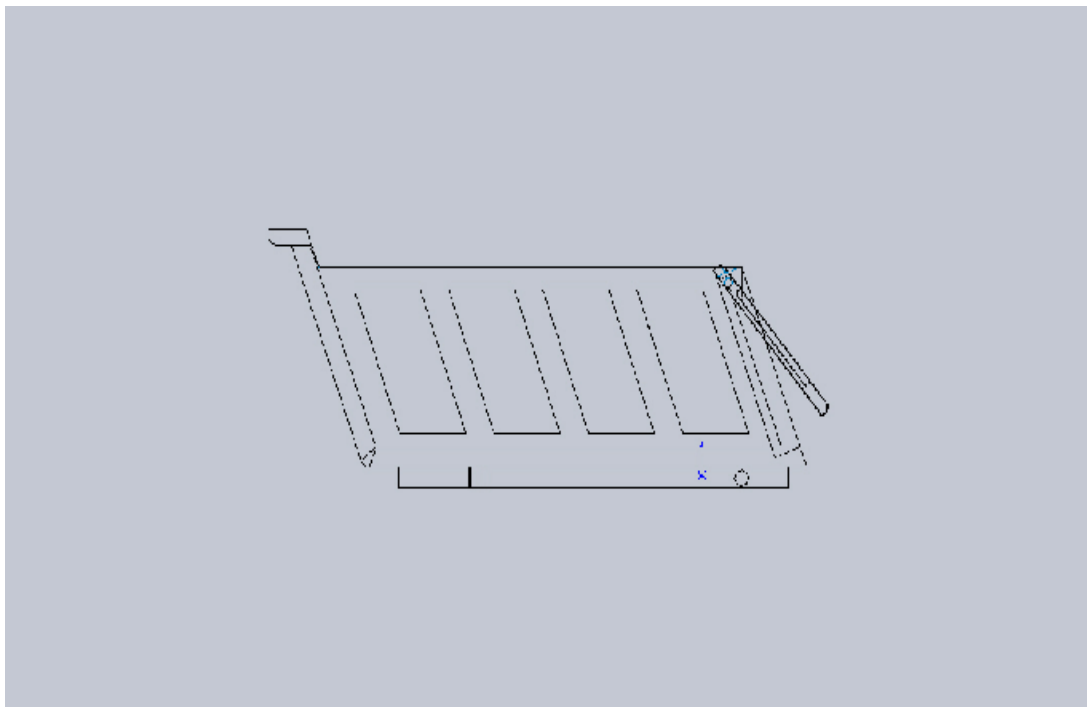
Εικόνα 28: Άνοψη ανατρεπόμενου κάδου



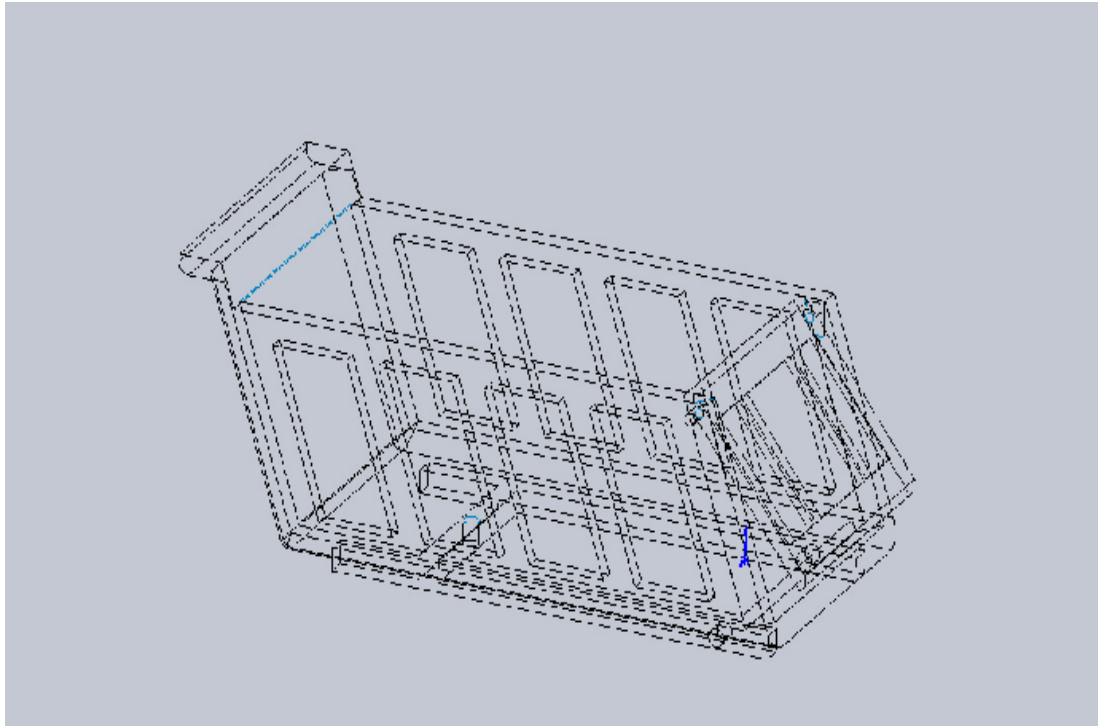
Εικόνα 29: Άνοψη υποπλασιού



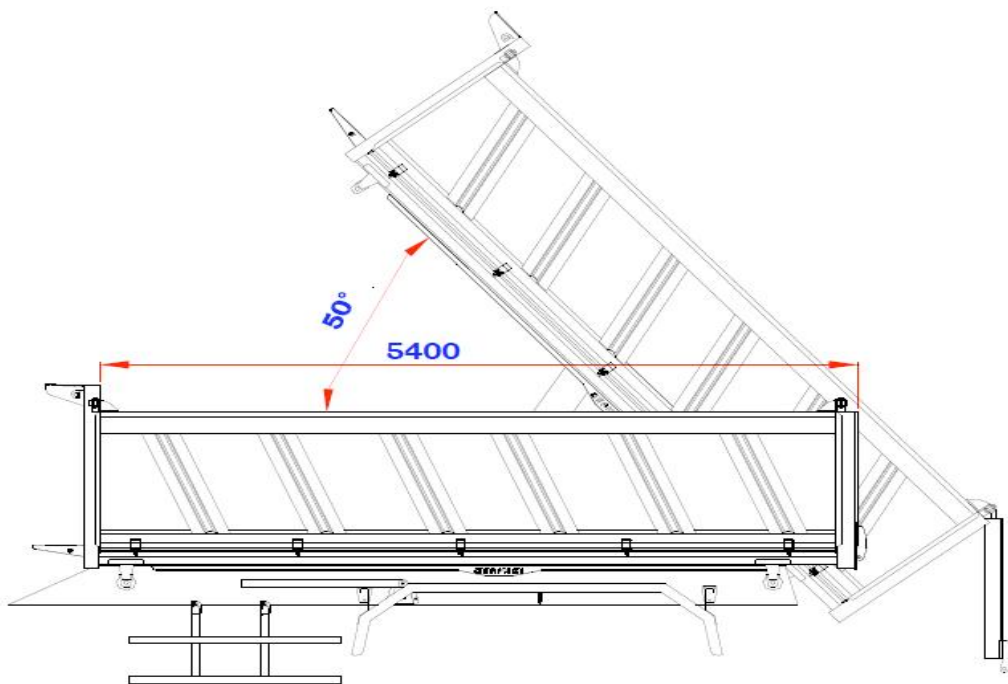
Εικόνα 30: Πλάγια όψη ανατρεπόμενου κάδου



Εικόνα 31: Πλάγια γραμμική όψη ανατρεπόμενου κάδου



Εικόνα 32: Ισομετρική γραμμική όψη ανατρεπόμενου κάδου



Εικόνα 33: Ανατρεπόμενος κάδος διαφορετικού τύπου

6.2 ΣΤΗΡΙΞΗ - ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΝΑΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΚΑΔΟΥ

Τα ανατρεπόμενα οχήματα απαιτούν ένα αμάξωμα σχεδιασμένο αποκλειστικά για αυτό το σκοπό. Η κατασκευάστρια εταιρία MAN διαθέτει τέτοιου είδους αμαξώματα. Το εργοστάσιο το οποίο κατασκευάζει τα αμαξώματα αυτά δεν χρειάζεται επιπλέον εργασία, εφόσον διασφαλίζεται ότι τηρούνται τα ακόλουθα σημεία:

- Το επιτρεπόμενο μικτό βάρος
- Τα επιτρεπόμενα φορτία άξονα
- Το πρότυπο μήκος της ανατρεπόμενης καρότσας
- Η πρότυπη προεξοχή του πλαισίου
- Η πρότυπη προεξοχή του οχήματος
- Η μέγιστη Γωνία ανατροπής 50 ° προς τα πίσω ή στο πλάι.

Εάν ο ανατρεπόμενος κάδος συνδέεται σε κανονικά αμαξώματα, τότε θα πρέπει να ταιριάζουν σε όλα τα σημεία πλήρως. Για παράδειγμα, οι αναρτήσεις του ημιρυμουλκούμενου τράκτορα δεν είναι κατάλληλες για ανατρεπόμενα. Μια αντιολισθητική δοκός πρέπει να προσαρμοστεί στον πίσω άξονα, αν τα τυποποιημένα μήκη των ανατρεπόμενων κάδων υπερβαίνουν τα κοινά αμαξώματα. Όλοι οι ανατρεπόμενοι κάδοι απαιτούν συνεχή υποπλαίσιο και είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα 8mm στο πυθμένα και 5mm στα πλαϊνά τοιχώματα με ελάχιστο όριο ελαστικότητας:

$$\sigma 0.2 \geq 350 \text{ N/mm}^2, \text{ όπως } S355J2G3 = St52-3$$

Για να βελτιωθεί η σταθερότητα κατά τη χρήση οχημάτων με ανάρτηση αέρα, είναι σημαντικό να μειωθεί το ύψος της ανάρτησης για την λειτουργία της ανατροπής (5-10 mm πάνω από τον προφυλακτήρα). Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένας μηχανισμός, ο οποίος θα έχει την δυνατότητα της αυτόματης μείωσης αμέσως μόλις ενεργοποιηθεί ο δυναμοδότης. Σημείωση: χειρισμός μέσω του τηλεχειριστήριου ECAS επιτρέπει να προσαρμόζεται το ύψος του οχήματος.

Ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για τη σύνδεση μεταξύ του κύριου πλαισίου και του υποπλαισίου. Τα έμβολα ανατροπής και οι βάσεις ανατροπής πρέπει να συνδεθούν στο υποπλαίσιο, επειδή το πλαίσιο του οχήματος δεν είναι κατάλληλο για την υποστήριξη πρόσθετων φορτίων. Τα πρόσθετα τοπικά φορτία που προκύπτουν γύρω από τα έμβολα ανατροπής κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανατροπής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό του υποπλαισίου.

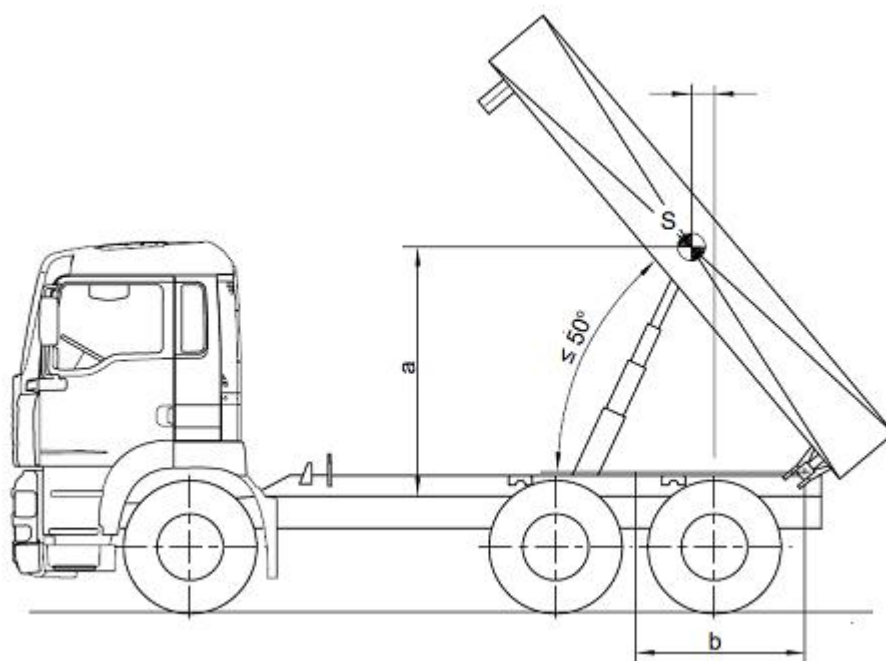
Τα παρακάτω στοιχεία αναφοράς πρέπει να τηρούνται:

- Γωνία ανατροπής προς τα πίσω ή στο πλάι $\leq 50^\circ$
- Κατά τη διάρκεια ανατροπής προς τα πίσω, το κέντρο βάρους του κάδου ανατροπής με το ωφέλιμο φορτίο δεν πρέπει να μετακινηθεί πίσω από τον κέντρο του τελευταίου άξονα, εκτός αν η σταθερότητα του οχήματος είναι εγγυημένη
- Οι πίσω βάσεις ανατροπής τοποθετούνται όσο πιο κοντά στο θεωρητικό κέντρο του πίσω άξονα. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας ανατροπής το ύψος

του κέντρου βάρους του ανατρεπόμενου πλαισίου με το ωφέλιμο φορτίο (οριζόντια γραμμή) δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγεθος "α", σύμφωνα με τον πίνακα 14.

Πίνακας 14: Μέγιστες διαστάσεις για ύψος του κέντρου βάρους και διαστάσεων ανατροπής

Vehicle (for definition of model, see „General“ booklet)	Dimension „a“ [mm]	Dimension „b“ [mm]
L2000	≤ 1.600	≤ 1.000
Two-axle vehicle M2000L, M2000M, F2000, E2000	≤ 1.800	≤ 1.100
Three-axle vehicle F2000, E2000, 6x2, 6x4, 6x6	≤ 2.000	≤ 1.250
Four-axle vehicle F2000, E2000, 8x4, 8x6, 8x8	≤ 2.000	≤ 1.250



Εικόνα 34: Μέγιστες διαστάσεις για το ύψος του κέντρου βάρους και το κέντρο της βάσης ανατροπής

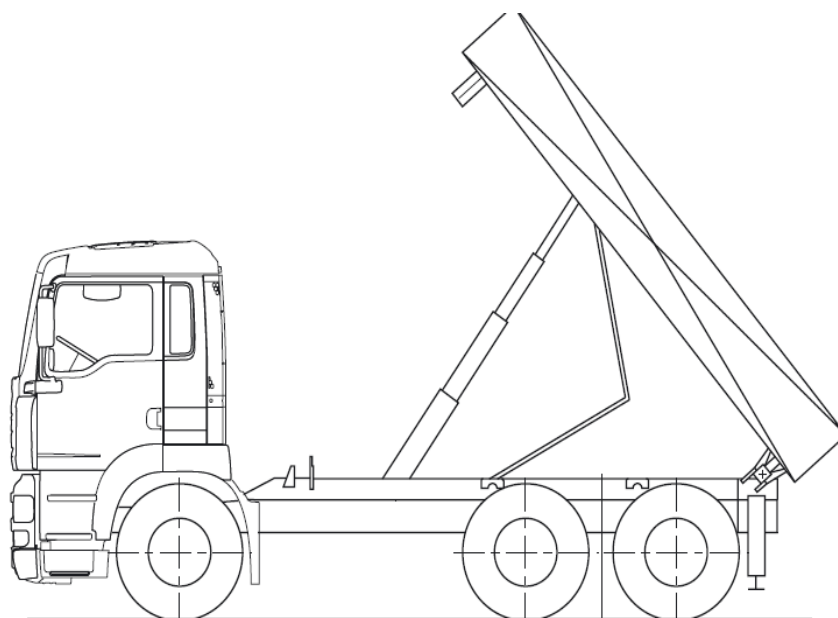
Το κέντρο βάρους του κάδου ανατροπής δεν πρέπει να κινείται πίσω από το κέντρο του τελευταίου άξονα, εκτός αν το όχημα είναι αρκετά σταθερό

Για τις πίσω βάσεις ανατροπής η απόσταση μεταξύ του κέντρου της στερέωσης της ανατροπή και το θεωρητικό κέντρο του πίσω άξονα δεν πρέπει να υπερβαίνει διάσταση "b" (βλέπε πίνακα 14).

Λόγω των εν λόγω συνθηκών, το μήκος της πλατφόρμας για την τριών κατευθύνσεων και πίσω ανατροπή, είναι περιορισμένο.

Ο ανατρεπόμενος κάδος μπορεί να έχει μήκος παρόμοιο με εκείνο για πλατφόρμες φόρτωσης, αν υπάρχει επαρκής σταθερότητα. Εάν απαιτείται, για λόγους ασφάλειας της λειτουργίας του, η MAN διατηρεί το δικαίωμα να ζητήσει πιο φιλόδοξα μέτρα, όπως τη χρήση υδραυλικών υποστηριγμάτων για αύξηση της σταθερότητας ή τη μετεγκατάσταση του εξοπλισμού. Ωστόσο, ο κατασκευαστής του ανατρεπόμενου κάδου είναι υποχρεωμένος να αναγνωρίσει την ανάγκη για τέτοια μέτρα ο ίδιος, δεδομένου ότι τα μέτρα εξαρτώνται κυρίως από το σχεδιασμό του προϊόντος του.

Για να βελτιωθεί η σταθερότητα και η ασφαλής λειτουργία, μερικές φορές ο κάδος που ανατρέπεται προς τα πίσω θα πρέπει να συνδεθεί με τη λεγόμενη υποστήριξη ψαλίδι-δράση και / ή με υποστήριξη στο τέλος του πλαισίου.



Εικόνα 35: Πλάγια όψη ανατρεπόμενου με υποστηρίγματα

Για αυτούς τους τύπους σώματος, ο σχεδιασμός σημαίνει ότι συχνά τα υποπλαίσια δεν ακολουθούν το περίγραμμα του κύριου πλαισίου και ότι η ειδικές συνδέσεις με το κεντρικό πλαίσιο, πρέπει να παρέχονται. Ο κατασκευαστής του σώματος πρέπει να διασφαλίζει ότι αυτές οι αναπόσπαστες συνδέσεις είναι επαρκούς μεγέθους και έχουν τοποθετηθεί σωστά.

Λόγω του χαμηλού ύψους της υποδομής, η ελευθερία κινήσεων όλων των κινούμενων μερών που συνδέονται με το πλαίσιο (π.χ. κύλινδροι, εξαρτήματα μετατόπιση μετάδοσης κίνησης, εξαρτήματα αξόνων, κλπ) και τον κάδο (π.χ. υδραυλικοί κύλινδροι, σωλήνες, πλαίσιο ανατροπής, κλπ.) πρέπει να είναι

ιδιαίτερα προσεκτική. Αν είναι απαραίτητο, ένα ενδιάμεσο πλαίσιο πρέπει να προσαρμοστεί, η διαδρομή της ανάρτησης πρέπει να είναι περιορισμένη, η ταλάντευση των αξόνων πρέπει να είναι περιορισμένη.

7. ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ ΑΝΑΤΡΟΠΩΝ

Η ανατροπή των κάδων σε όλα τα ανατρεπόμενα οχήματα πραγματοποιείται με την χρήση υδραυλικών κυλίνδρων.

Η Υδραυλική ισχύς εμφανίζεται συνήθως στην ρευστοδυναμική, επειδή εκμεταλλεύεται τις ιδιότητες των υγρών για τη μετάδοση της δύναμης και μετατρέπει την δύναμη αυτή σε ισχύ και κίνηση. Στους υδραυλικούς εξοπλισμούς το υγρό είναι συνήθως υδραυλικό λάδι, αν και σε μερικές σπάνιες περιπτώσεις χρησιμοποιείται και νερό.

Η δύναμη των ρευστών είναι μια μορφή δύναμης που πάντα εξαρτάται από μια άλλη μορφή δύναμης. Αυτό σημαίνει ότι τα υδραυλικά συστήματα χρειάζονται μια εξωτερική πηγή τροφοδοσίας για να θέσει σε κίνηση την αντλία που πιέζει το λάδι. Αυτή η εξωτερική πηγή ενέργειας είναι συνήθως ένα ηλεκτρικό μοτέρ ή κινητήρας αερίου ή πετρελαίου. Θα μπορούσαμε να πούμε λοιπόν ότι δύναμη των ρευστών μετατρέπει πραγματικά τη δύναμη της ηλεκτρικής ενέργειας ή των καυσίμων σε μια μορφή δύναμης και κίνησης.

Η δύναμη των ρευστών χρησιμοποιείται από τους μηχανικούς και τους σχεδιαστές επειδή έχει αρκετά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μορφών μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας.

Επιπλέον, ο υδραυλικός κύλινδρος θα είναι σε θέση να παράγει συνεχώς αυτή τη μεγάλη δύναμη εξόδου για όλο το μήκος της οπής του. Το ηλεκτρικό πηνίο μπορεί να παράγει ισχύ για μια μικρή απόσταση 1/8", μετά την οποία η δύναμη εξόδου αρχίζει να πέφτει ραγδαία.

7.1 ΤΥΠΟΙ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

Συχνά ένας κύλινδρος απαιτείται να τοποθετηθεί σε ένα στενό χώρο και να εκτείνεται σε μήκος μεγαλύτερο από το αρχικό συμπτυγμένο μήκος του. Ένας πρότυπο κύλινδρος με ντίζες δεν μπορεί να το κάνει αυτό. Σε ένα κύλινδρο τηλεσκοπικής, ωστόσο, μπορεί να επιτευχθεί αυτό. Σε τηλεσκοπικούς κυλίνδρους χρησιμοποιούνται μια σειρά ένθετων σωληνωτών τμημάτων.

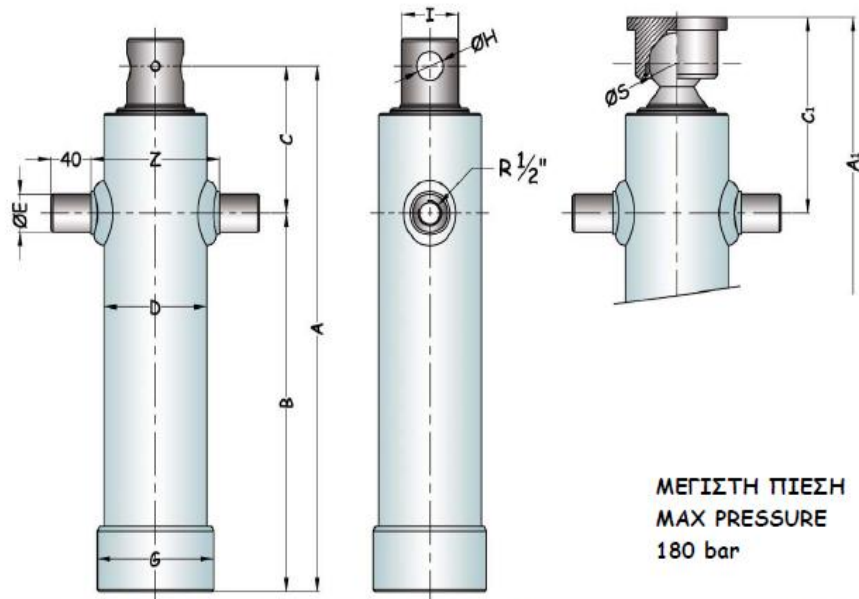


Εικόνα 36: Τηλεσκοπικός κύλινδρος

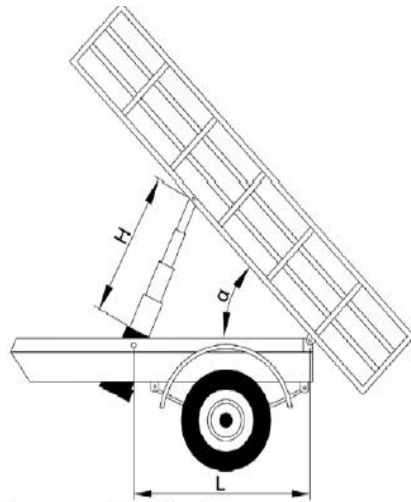
7.1.1 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς Α.



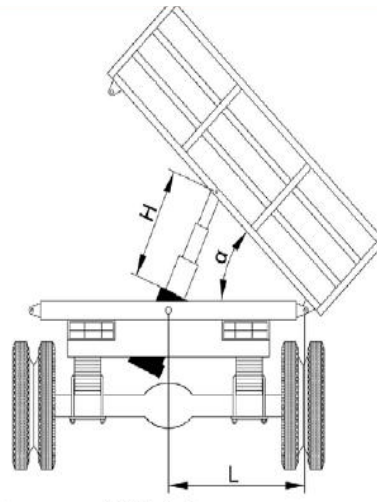
Εικόνα 37: Τοποθέτηση στο κέντρο της καρότσας.
Ανατρεπόμενα μικρά οχήματα και πλατφόρμες έως 7m.



Τύπος Type	A mm	B mm	C mm	A ₁ mm	C ₁ mm	D mm	E mm	Z mm	G mm	H mm	S mm	I mm	Διάμετρος εμβόλου - Piston dia. (mm)					Χαπ. Λαβ. Oil cap. (lit)	Βάρος Weight (kg)	Σταθ. - Lead Support-Load (m)	
													1°	2°	3°	4°	5°				
A.2.83																					
A.2.83.450	365	260		380										Ø45	Ø60	-	-	-	1,2	13	3,3
A.2.83.500	390	285	105	405	120	83	35	108	100	22	40	42							1,3	14	3,2
A.2.83.600	440	335		455															1,6	16	3,1
A.3.102																					
A.3.102.670	370	265		385										Ø45	Ø60	Ø78	-	-	2,5	20	3,3
A.3.102.750	395	290	105	410	120	102	35	127	115	22	40	57		Ø45	Ø60	Ø78	-	-	2,7	21	3,2
A.3.102.900	445	340		560															3,4	24	3,1
A.2.102																					
A.2.102.500	395	290	105	417	127														2,2	22	6,1
A.2.102.600	445	390		467															2,6	25	6,0
A.2.102.800	595	470		617	102	35	127	115	26	55	57		Ø60	Ø78	-	-	-		3,5	30	5,5
A.2.102.1000	695	570	125	717	147														4,4	35	5,4
A.2.102.1200	795	670		817															5,3	40	5,2
A.3.121																					
A.3.121.750	400	295		422	127														4,2	30	6,0
A.3.121.900	450	345	105	472		121	40	146	135	26	55	57		Ø60	Ø78	Ø97	-	-	5,1	34	5,8
A.3.121.1200	600	475		622	147														6,8	41	5,6
A.3.121.1500	700	575	125	722															8,5	48	5,5
A.4.146																					
A.4.146.1000	400	295	105	422	127														8,9	45	6,1
A.4.146.1200	450	345		472		171	45	171	170	26	55	57		Ø60	Ø78	Ø97	Ø118	-	10,7	50	5,8
A.4.146.1600	600	475	125	622	147														14,2	60	5,6
A.5.178																					
A.5.178.1250	400	295	105	422	127														11,0	68	5,9
A.5.178.1500	450	345		472		178	50	202	200	26	55	57		Ø60	Ø78	Ø97	Ø118	Ø143	13,2	76	5,8
A.5.178.2000	600	475	125	622	147														15,8	86	5,7
A.3.146																					
A.3.146.1500	698	573		741															13,0	58	9,5
A.3.146.1800	798	673	125	841	168	146	45	171	170	30	70	75		Ø78	Ø97	Ø115	-	-	15,7	69	9,3
A.3.146.2100	898	773		943															18,3	81	9,2



Πίσω ανατροπή / Back tipping



Πλάγια ανατροπή / Side tipping

Γεωμετρικά στοιχεία ανατροπής
Tipping geometry data

Απόσταση πείρων Pins Distance L (mm)	Γωνία καρότσας Tipping angle (α)			
	40°	45°	50°	55°
	Απαραίτητη διαδρομή κυλίνδρου Required cylinder stroke H (mm)			
500	342	383	423	462
600	410	460	507	554
700	479	536	592	646
800	547	613	676	739
900	616	689	761	831
1.000	684	766	845	923
1.100	752	843	930	1.016
1.200	821	919	1.014	1.108
1.300	889	996	1.099	1.200
1.400	958	1.072	1.183	1.293
1.500	1.026	1.149	1.268	1.385
1.600	1.094	1.226	1.352	1.477
1.700	1.163	1.302	1.437	1.570
1.800	1.231	1.379	1.521	1.662
1.900	1.300	1.455	1.606	1.754
2.000	1.368	1.532	1.690	1.847
2.100	1.436	1.609	1.775	1.939
2.200	1.505	1.685	1.859	2.031
2.300	1.573	1.762	1.944	2.124
2.400	1.642	1.838	2.028	2.216
2.500	1.710	1.915	2.113	2.309
2.600	1.778	1.992	2.198	2.401
2.700	1.847	2.068	2.282	2.493
2.800	1.915	2.145	2.367	2.586

Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται σε συνολικό φορτίο ανύψωσης, ωφέλιμο και φορτίο πλατφόρμας, με έναν κύλινδρο, τοποθετημένο στο κέντρο της πλατφόρμας, με κρέμαση 10% και για τελική γωνία 45°.

Οποιαδήποτε διαφοροποίηση από τις προαναφερόμενες συνθήκες διαφοροποιεί το μέγιστο φορτίο ανύψωσης.

Για οποιαδήποτε πληροφορία επικοινωνήστε μαζί μας.

The maximum load is referred on total tipping load, payload and platform, with **one cylinder** mounted in the center of the platform, with 10% overhang and final angle 45°.

Every variation from the above mentioned conditions modifies the maximum tipping load.

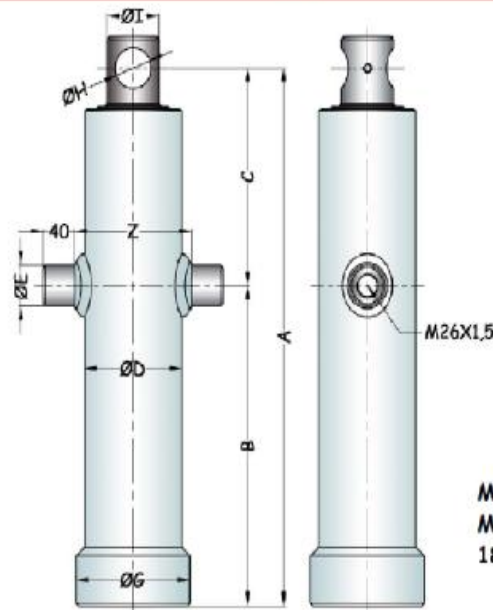
For any information contact us.

7.1.2 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς C.

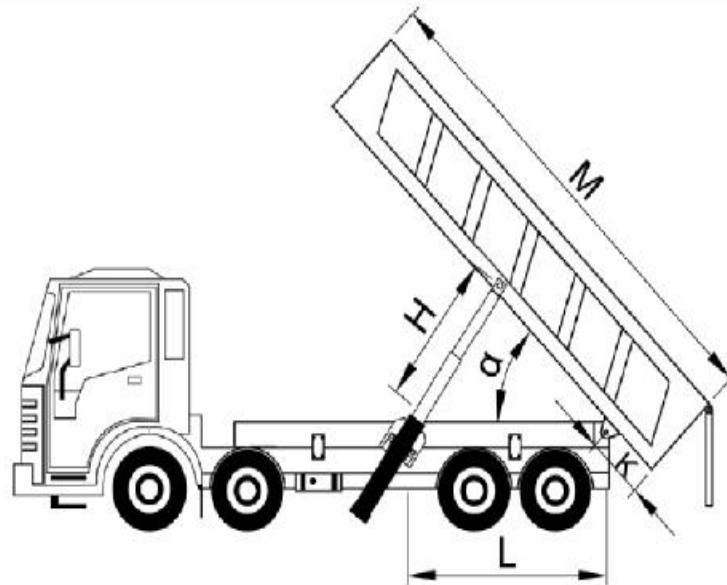


Εικόνα 38: Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας σειράς C.

1. Κύλινδροι με 2 και 3 στελέχη μεγάλες διαδρομές έως 3000mm και συνολικά φορτία έως 45tn.
2. Τοποθετούνται στο κέντρο της καρότσας έξω από το αμάξωμα του οχήματος.
3. Χρήση σε ανατρεπόμενα μεσαία, μεγάλα και επικαθήμενα έως 10m.



Τύπος Type	A mm	B mm	C mm	D mm	E mm	Z mm	G mm	H mm	I mm	Διάμετρος εμβόλου Piston dia. mm			Χωρ. Λαβ. Oil cap. (lt)	Βάρος-Weight (kg)	Βερίτιο-Load (tn)
										1°	2°	3°			
C. 3.121															
C. 3.121.1500	720	503											5,5	54	11,3
C. 3.121.1800	820	603	217	121	40	146	142	26	57	Ø60	Ø78	Ø97	6,5	61	11,2
C. 3.121.2100	920	703											7,6	69	11,1
C. 2.121															
C. 2.121.1200	818	603	215	121	40	146	142	35	75	Ø78	Ø97	-	8,3	50	19,5
C. 2.121.1400	918	703											9,7	55	18,6
C. 3.146															
C. 3.146.1500	718	478											7,9	66	20,2
C. 3.146.1800	818	578	240	146	45	171	170	35	75	Ø78	Ø97	Ø118	9,5	75	19,6
C. 3.146.2100	918	678											11,1	84	19,0
C. 3.146.2400	1038	798											12,6	96	18,5
C. 2.146															
C. 2.146.1600	1035	798	237	146	45	171	170	40	94	Ø97	Ø118	-	16,5	87	29,7
C. 2.146.1800	1135	898											18,5	95	29,0
C. 3.178															
C. 3.178.2100	915	650											15,7	123	30,5
C. 3.178.2400	1035	770	265	178	50	203	198	40	94	Ø97	Ø118	Ø143	17,9	139	29,7
C. 3.178.2700	1135	870											20,2	152	29,2
C. 2.178															
C. 2.178.1800	1137	870	267	178	50	203	198	45	115	Ø118	Ø143	-	26,6	151	45,3
C. 2.178.2000	1237	970											29,6	164	44,1
C. 3.203															
C. 3.203.2700	1137	847	290	203	55	228	223	45	115	Ø118	Ø143	Ø171	33,8	200	44,5
C. 3.203.3000	1237	947											37,5	216	43,8



Γεωμετρικά στοιχεία ανατροπής - Tipping geometry data

Μήκος πλατφόρμας Platform Length M (mm)	Κρέμαση Overhang K (mm)	Απόσταση πείρων Pins distance L (mm)	Γωνία καρότσας Tipping angle α°			
			40°	45°	50°	55°
			Απαραίτητη διαδρομή κυλίνδρου Required cylinder stroke H (mm)			
3200	320	1280	876	980	1.082	1.182
3400	340	1360	930	1.042	1.149	1.256
3600	360	1440	985	1.103	1.217	1.330
3800	380	1520	1.040	1.164	1.285	1.404
4000	400	1600	1.094	1.226	1.352	1.477
4250	425	1700	1.163	1.302	1.437	1.570
4500	450	1800	1.231	1.379	1.521	1.662
4750	475	1900	1.300	1.455	1.606	1.754
5000	500	2000	1.368	1.532	1.690	1.847
5250	525	2100	1.436	1.609	1.775	1.939
5500	550	2200	1.505	1.685	1.859	2.031
5750	575	2300	1.573	1.762	1.944	2.124
6000	600	2400	1.642	1.838	2.028	2.216
6300	630	2520	1.724	1.930	2.130	2.327
6600	660	2640	1.806	2.022	2.231	2.438
6900	690	2760	1.888	2.114	2.333	2.549
7200	720	2880	1.970	2.206	2.434	2.659
7500	750	3000	2.052	2.298	2.536	2.770
7900	790	3160	2.161	2.421	2.671	2.918
8300	830	3320	2.271	2.543	2.806	3.066
8700	870	3480	2.380	2.666	2.941	3.213
9100	910	3640	2.490	2.788	3.077	3.361
9500	950	3800	2.599	2.911	3.212	3.509
10000	1000	4000	2.736	3.064	3.381	3.694
10500	1050	4200	2.873	3.217	3.550	3.878
11000	1100	4400	3.010	3.370	3.719	4.063

Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται σε συνολικό φορτίο ανύψωσης, ωφέλιμο και φορτίο πλατφόρμας, με δύο κυλίνδρους, τοποθετημένους τους στο κέντρο της πλατφόρμας, με κρέμαση 10% και για τελική γωνία 45°. Οποιαδήποτε διαφοροποίηση από τις προαναφερόμενες συνθήκες διαφοροποιεί το μέγιστο φορτίο. Για οποιαδήποτε πληροφορία επικοινωνήστε μαζί μας.

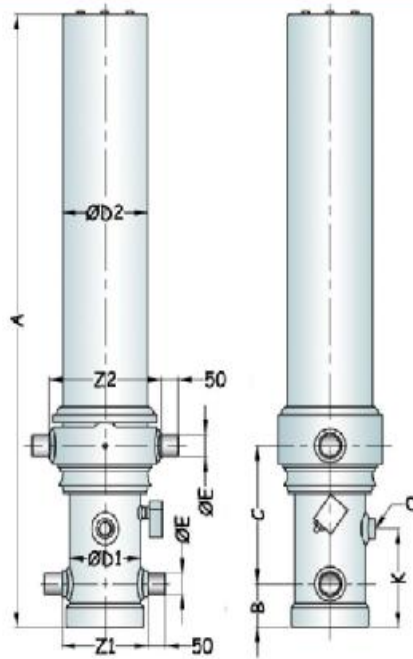
The maximum load is referred on total tipping load, payload and platform, with two cylinders mounted in the center of the platform, with 10% overhang and final angle 45°. Every variation from the above mentioned conditions modifies the maximum tipping load. For any information contact us.

7.1.3 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς D.



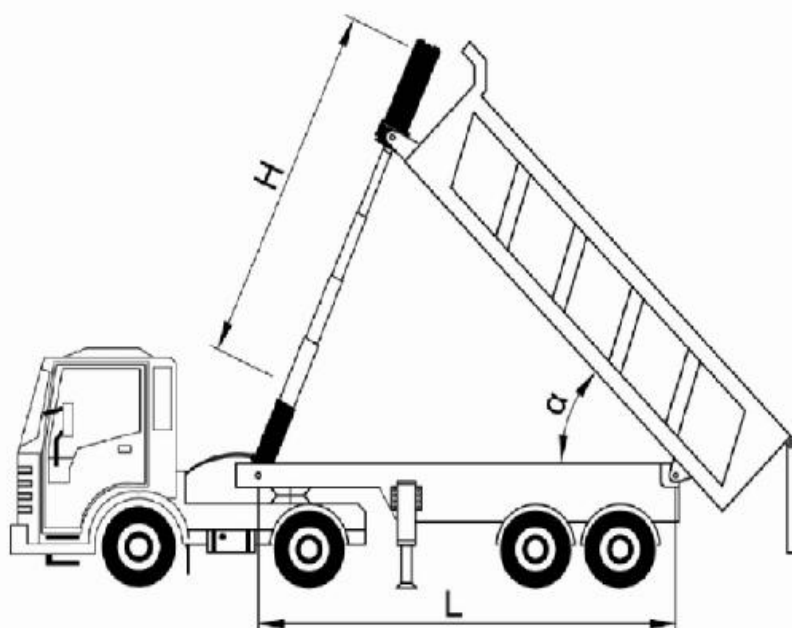
Εικόνα 39: Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας μεγάλης διαδρομής σειράς D.

1. Κύλινδροι με 3 έως 5 στελέχη, με διαδρομές έως 8500 mm και φορτία έως 40tn.
2. Τοποθετούνται μπροστά από την καρότσα για ανατρεπόμενα μεσαία ή μεγάλα, επικαθημένα και συρόμενες καρότσες έως 12m.



ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΕΣΗ
MAX PRESSURE
180 bar

Τύπος - Type	A mm	B mm	C mm	D1 mm	D2 mm	E mm	Z1 mm	Z2 mm	Ø mm	K mm	Διάμετρος εμβόλου - Piston dia. (mm)					Χαρ. Λοβ. Oil. cap. (lt)	Βάρος-Weigh (kg)	Ύψος-Load (tn)
											1° mm	2° mm	3° mm	4° mm	5° mm			
D. 4.146																		
D. 4.146.4000	1250															25,9	169	13,7
D. 4.146.4400	1350	90	320	146	178	45	170	243	¾"	220	60	78	97	118	-	28,5	181	13,4
D. 4.146.4800	1450															31,1	193	13,3
D. 4.146.5200	1550															33,7	206	13,2
D. 3.146																		
D. 3.146.3000	1245	90	320	146	178	45	170	243	¾"	220	78	97	118	-	-	23,1	162	26,2
D. 3.146.3300	1345															25,4	174	24,8
D. 3.146.3600	1445															27,7	185	23,9
D. 3.146.3900	1545															30,0	197	23,3
D. 4.178																		
D. 4.178.4400	1360	90	320	178	219	55	202	297	1"	220	78	97	118	143	-	43,1	254	23,8
D. 4.178.4800	1460															47,0	272	23,3
D. 4.178.5200	1560															50,9	289	22,9
D. 4.178.5600	1660															54,8	306	22,6
D. 3.178																		
D. 3.178.3900	1555	90	320	178	219	55	202	297	1"	220	97	118	143	-	-	44,7	276	39,0
D. 3.178.4200	1655															48,1	292	37,6
D. 3.178.4500	1755															51,6	309	36,6
D. 3.178.4800	1855															55,0	325	35,8
D. 4.203																		
D. 4.203.5600	1670	100	350	203	244	55	227	322	1"	250	97	118	143	171	-	80,3	402	36,3
D. 4.203.6000	1770															86,0	424	35,7
D. 4.203.6400	1870															91,8	446	35,3
D. 4.203.6800	1970															97,5	468	35,0
D. 5.203																		
D. 5.203.7000	1675	100	350	203	244	55	227	322	1"	250	78	97	118	143	171	88,0	405	23,1
D. 5.203.7500	1775															93,2	427	22,5
D. 5.203.8000	1875															99,5	450	22,4
D. 5.244																		
D. 5.244.7000	1690	100	350	244	273	60	268	347	1 ¼"	250	97	118	143	171	200	125	574	35,8
D. 5.244.7500	1790															134	605	35,5
D. 5.244.8000	1890															142	636	35,2
D. 5.244.8500	1990															151	667	35,0



Γεωμετρικά στοιχεία ανατροπής
Tipping geometry data

Απόσταση πείρων Pins Distance L (mm)	Γωνία καρότσας Tipping angle α°			
	40°	45°	50°	55°
	Απαραίτητη διαδρομή κυλίνδρου Required cylinder stroke H (mm)			
3000	2050	2300	2540	2770
3250	2220	2490	2750	3000
3500	2390	2680	2960	3230
3750	2570	2870	3170	3460
4000	2740	3060	3380	3690
4250	2910	3250	3590	3930
4500	3080	3440	3800	4160
4750	3250	3640	4020	4390
5000	3420	3830	4230	4620
5500	3760	4210	4650	5080
6000	4100	4590	5070	5540
6500	4450	4980	5490	6000
7000	4790	5360	5920	6460
7500	5130	5740	6340	6930
8000	5470	6120	6760	7390
8500	5810	6510	7190	7850
9000	6160	6890	7610	8310
9500	6500	7270	8030	8770
10000	6840	7650	8450	9240
10500	7180	8040	8880	9700
11000	7520	8420	9300	10160
11500	7870	8800	9720	10620
12000	8210	9180	10140	11080

Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται σε συνολικό φορτίο ανύψωσης, ωφέλιμο και φορτίο πλατφόρμας, με έναν κύλινδρο, κρέμαση 10% και για τελική γωνία 45°. Οποιαδήποτε διαφοροποίηση από τις προαναφερόμενες συνθήκες διαφοροποιεί το μέγιστο φορτίο ανύψωσης. Για οποιαδήποτε πληροφορία επικοινωνήστε μαζί μας.

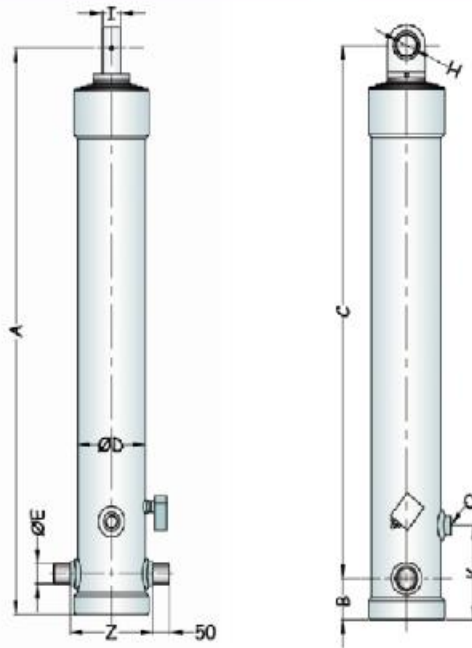
The maximum load is referred on total tipping load, payload and platform, with **one cylinder**, 10% overhang and final angle 45°. Every variation from the above mentioned conditions modifies the maximum tipping load. For any information contact us.

7.1.4 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς Ε.



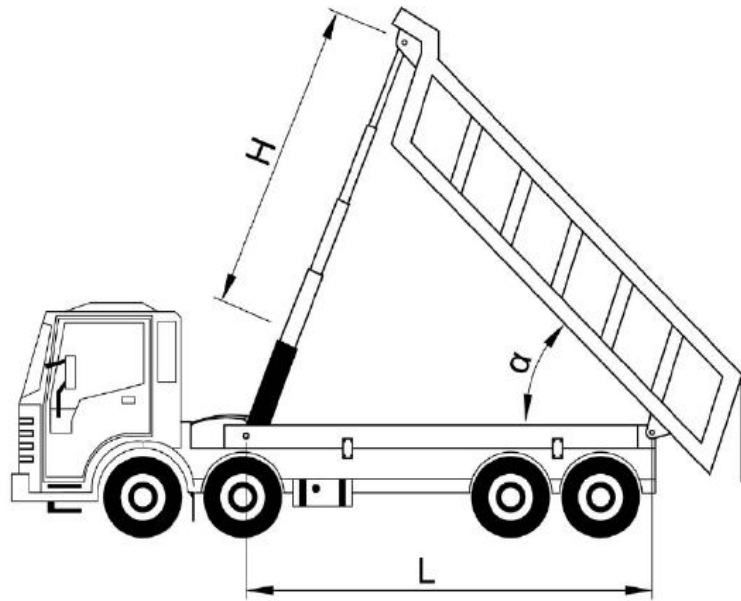
Εικόνα 40: Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας μεγάλης διαδρομής σειράς Ε.

1. Κύλινδροι με 3 έως 5 στελέχη, με διαδρομές έως 8500 mm και φορτία έως 37tn.
2. Τοποθετούνται μπροστά από την καρότσα για ανατρεπόμενα μεσαία μεγάλα, επικαθημένα και συρόμενες καρότσες έως 12m.



ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΕΣΗ
MAX PRESSURE
180 bar

Τύπος - Type	A mm	B mm	C mm	D mm	E mm	Z mm	O mm	K mm	I mm	H mm	Διάμετρος εμβόλου - Piston dia. (mm)					Χωρ. Λαδ. Oil. cap. (lt)	Βάρος-Weight (kg)	Βερίτιο-Load (tn)
											1° mm	2° mm	3° mm	4° mm	5° mm			
E 4.146																		
E.4.146.4000	1273		1183													25,9	129	13,0
E.4.146.4400	1373	90	1283	146	45	170	¾"	220	35	40	60	78	97	118	-	28,5	138	12,7
E.4.146.4800	1473		1383													31,1	148	12,6
E.4.146.5200	1573		1483													33,7	157	12,5
E 3.146																		
E.3.146.3000	1281		1191													23,1	123	24,9
E.3.146.3300	1381	90	1291	146	45	170	¾"	220	40	50	78	97	118	-	-	25,4	132	23,6
E.3.146.3600	1481		1391													27,7	141	22,7
E.3.146.3900	1581		1491													30,0	149	22,1
E 4.178																		
E.4.178.4400	1386		1296													43,1	218	22,6
E.4.178.4800	1486	90	1396	178	55	202	1"	220	40	50	78	97	118	143	-	47,0	232	22,1
E.4.178.5200	1586		1496													50,9	246	21,8
E.4.178.5600	1686		1596													54,8	260	21,5
E 3.178																		
E.3.178.3900	1583		1493													44,7	233	37,1
E.3.178.4200	1683	90	1593	178	55	202	1"	220	50	60	97	118	143	-	-	48,1	246	35,7
E.3.178.4500	1783		1693													51,6	259	34,8
E.3.178.4800	1883		1793													55,0	272	34,0
E 4.203																		
E.4.203.5600	1688		1588													80,3	332	34,5
E.4.203.6000	1788	100	1688	203	55	227	1"	250	50	60	97	118	143	171	-	86,0	349	33,9
E.4.203.6400	1888		1788													91,8	366	33,5
E.4.203.6800	1988		1888													97,5	383	33,3
E 5.203																		
E.5.203.7000	1693		1593													88,0	335	21,9
E.5.203.7500	1793	100	1693	203	55	227	1"	250	50	60	78	97	118	143	171	93,2	352	21,4
E.5.203.8000	1893		1793													99,5	370	21,3
E 5.244																		
E.5.244.7000	1693		1593													125	501	34,0
E.5.244.7500	1793	100	1693	244	60	268	1 ¼"	250	50	60	97	118	143	171	200	134	527	33,7
E.5.244.8000	1893		1793													142	553	33,4
E.5.244.8500	1993		1893													151	579	33,3



Γεωμετρικά στοιχεία ανατροπής
Tipping geometry data

Απόσταση πείρων Pins Distance L (mm)	Γωνία καρότσας Tipping angle α°			
	40°	45°	50°	55°
	Απαραίτητη διαδρομή κυλίνδρου Required cylinder stroke H (mm)			
3000	2050	2300	2540	2770
3250	2220	2490	2750	3000
3500	2390	2680	2960	3230
3750	2570	2870	3170	3460
4000	2740	3060	3380	3690
4250	2910	3250	3590	3930
4500	3080	3440	3800	4160
4750	3250	3640	4020	4390
5000	3420	3830	4230	4620
5500	3760	4210	4650	5080
6000	4100	4590	5070	5540
6500	4450	4980	5490	6000
7000	4790	5360	5920	6460
7500	5130	5740	6340	6930
8000	5470	6120	6760	7390
8500	5810	6510	7190	7850
9000	6160	6890	7610	8310
9500	6500	7270	8030	8770
10000	6840	7650	8450	9240
10500	7180	8040	8880	9700
11000	7520	8420	9300	10160
11500	7870	8800	9720	10620
12000	8210	9180	10140	11080

Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται σε συνολικό φορτίο ανύψωσης, ωφέλιμο και φορτίο πλατφόρμας, με έναν κύλινδρο, κρέμαση 10% και για τελική γωνία 45°. Οποιαδήποτε διαφοροποίηση από τις προαναφερόμενες συνθήκες διαφοροποιεί το μέγιστο φορτίο ανύψωσης.

Για οποιαδήποτε πληροφορία επικοινωνήστε μαζί μας.

The maximum load is referred on total tipping load, payload and platform, with one cylinder, 10% overhang and final angle 45°. Every variation from the above mentioned conditions modifies the maximum tipping load.

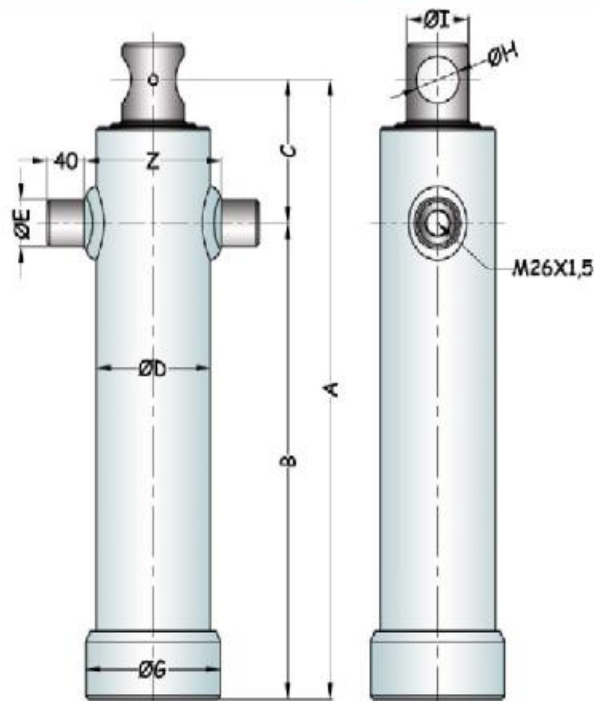
For any information contact us.

7.1.5 Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας-σειράς F.



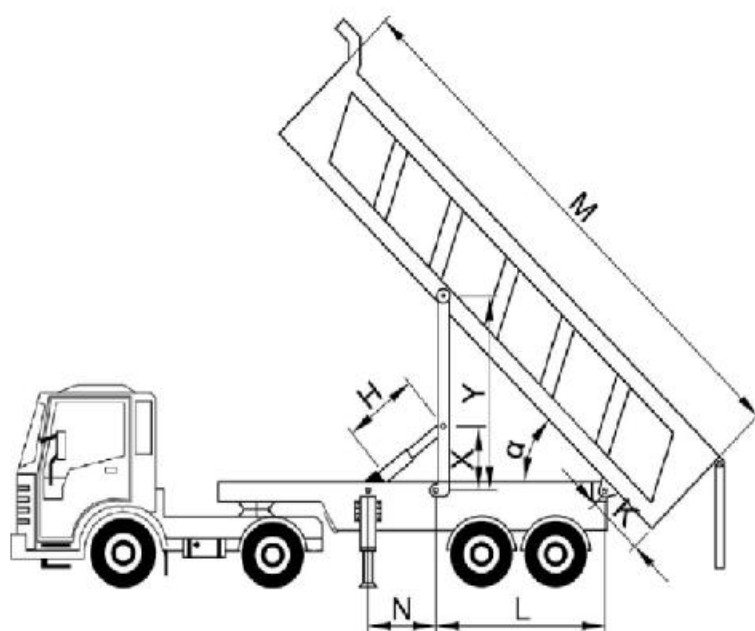
Εικόνα 41: Τηλεσκοπικοί κύλινδροι μονής ενεργείας υψηλής πίεσης λειτουργίας σειράς F.

1. Κύλινδροι με 2 και 3 στελέχη, με διαδρομές έως 1800mm και φορτία έως 35tn.
2. Τοποθετούνται στο κέντρο της καρότσας με χρήση μοχλού (ψαλίδι).
3. Χρήση σε ανατρεπόμενα μεσαία ή μεγάλα, επικαθήμενα και συρόμενες καρότσες έως 11m.



ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΕΣΗ
MAX PRESSURE
250 bar

Τύπος Type	A mm	B mm	C mm	D mm	E mm	Z mm	G mm	H mm	I mm	Διάμετρος εμβόλου Piston dia.			Χωρ. Λαβ. Oil. cap. (lt)	Βάρος - Weigh (kg)	Φορτίο - Load (tn)
										1° mm	2° mm	3° mm			
F. 2. 133.															
F. 2. 133. 960	696	539	157	131	20	157	153	45	70	75	100	-	5,9	55	16
F. 2. 159.															
F. 2. 159. 960	716	549	167	157	50	183	187	45	85	90	120	-	8,5	76	24
F. 2. 159. 1120	796	629											9,9	93	23
F. 2. 159. 1360	916	749											12,0	106	22
F. 3. 159.															
F. 3. 159. 1020	566	409	157	157	50	183	187	45	70	75	100	128	7,6	65	16
F. 3. 159. 1200	626	469											10,1	74	16
F. 2. 178.															
F. 2. 178. 1220-A	846	679	167	176	55	203	210	45	95	100	135	-	13,5	128	28
F. 2. 178. 1560-A	1016	849											17,3	151	27
F. 2. 178. 1220-B	846	679	167	176	55	203	210	45	105	110	143	-	13,5	120	35
F. 2. 178. 1560-B	1016	849											17,3	140	33
F. 3. 203.															
F. 3. 203. 1800 (180 BAR)	851	684	167	201	60	227	240	45	110	115	143	171	29,7	154	27



Συνιστώμενη γεωμετρία - Recommended geometry

M	K	α	L	Y	X	N	H
5500	660	40°	2090	1760	630	730	920
		45°	1925	1925	690	790	1005
		50°	1760	2090	745	845	1090
6000	720	40°	2280	1920	685	785	1000
		45°	2100	2100	750	850	1095
		50°	1920	2280	815	915	1190
6500	780	40°	2470	2080	745	845	1090
		45°	2275	2275	815	915	1190
		50°	2080	2470	885	985	1290
7000	840	40°	2660	2240	800	900	1170
		45°	2450	2450	875	975	1280
		50°	2240	2660	950	1050	1385
7500	900	40°	2850	2400	860	960	1255
		45°	2625	2625	940	1040	1370
		50°	2400	2850	1020	1120	1490
8000	960	40°	3040	2560	915	1015	1335
		45°	2800	2800	1000	1100	1460
8500	1020	40°	3230	2720	970	1070	1415
		45°	2975	2975	1065	1165	1555
9000	1080	40°	3420	2880	1030	1130	1505
		45°	3150	3150	1125	1225	1645
9500	1140	40°	3610	3040	1085	1185	1585
		45°	3325	3325	1190	1290	1735
10000	1200	40°	3800	3200	1145	1245	1670
		45°	3500	3500	1250	1350	1825
10500	1260	40°	3990	3360	1200	1300	1750
11000	1320	40°	4180	3520	1260	1360	1840

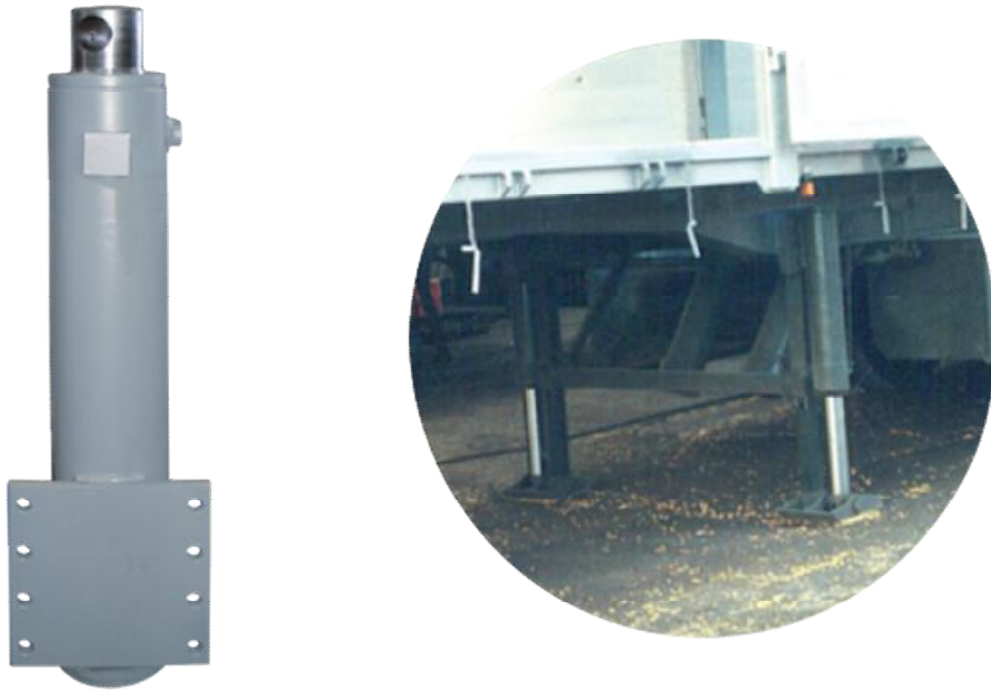
Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται σε συνολικό φορτίο ανύψωσης, ωφέλιμο, φορτίο πλατφόρμας και ψαλιδιού, δύο κυλίνδρους και βάση της γεωμετρίας που συνιστάται. Οποιαδήποτε διαφοροποίηση από τις προαναφερόμενες συνθήκες διαφοροποιεί το μέγιστο φορτίο ανύψωσης.

Για οποιαδήποτε πληροφορία επικοινωνήστε μαζί μας.

The maximum load is referred on total tipping load, payload, platform and lever, with two cylinders and according to the recommended geometry. Every variation from the above mentioned conditions modifies the maximum tipping load.

For any information contact us

7.1.6 Κύλινδροι διπλής ενεργείας-σειράς G.



Εικόνα 42: Κύλινδροι διπλής ενέργειας

Οι κύλινδροι διπλής ενεργείας είναι τυποποιημένοι και κατόπιν παραγγελιάς παράγονται σε οποιαδήποτε διάσταση και διαδρομή για ποδαρικά σε επικαθήμενες καρότσες και γερανούς.

7.1.7 Κύλινδροι μόνης ενέργειας-σειράς H.



Εικόνα 43: Κύλινδροι μόνης ενέργειας ενός εμβόλου υψηλής πίεσης λειτουργίας σειράς H.

1. Έχουν διαδρομές έως 1125mm και φορτία έως 27tn
2. Τοποθετούνται στο κέντρο της καρότσας με χρήση μοχλού (ψαλίδι).
3. Χρήση σε ανατρεπόμενα μικρά, μεσαία, μεγάλα και συρόμενες καρότσες έως 7m.

7.2 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

7.2.1 Πυκνότητα ισχύος

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της δύναμης των ρευστών είναι η απίστευτη πυκνότητα ισχύος. Αυτό σημαίνει ότι μια πολύ μικρή υδραυλική συσκευή μπορεί να παράγει μια πολύ μεγάλη ποσότητα του ισχύος σε σχέση με το μικρό μέγεθός της. Αυτή η ισχυρή συσκευή μπορεί εύκολα να κατασκευαστεί για να ταιριάζει στο στενά όρια των σύγχρονων μηχανημάτων.

Για παράδειγμα, ένας υδραυλικός κύλινδρος με διάμετρο μόνο 1" μπορεί να παράγει μια δύναμη εξόδου από 900 lbs, όταν η πίεση του ρευστού είναι στα 1000 psi (η οποία είναι πολύ χαρακτηριστική στα κοινά υδραυλικά συστήματα). Αντιθέτως, ένα ηλεκτρικό πηνίο ανάλογης διαμέτρου θα

μπορούσε να παράγει δύναμη μόνο 4lbs. Επιπλέον, ο υδραυλικός κύλινδρος θα είναι σε θέση να παράγει συνεχώς αυτή τη μεγάλη δύναμη εξόδου για όλο το μήκος της οπής του. Το ηλεκτρικό πηνίο μπορεί να παράγει ισχύ για μια μικρή απόσταση 1/8", μετά την οποία η δύναμη εξόδου αρχίζει να πέφτει ραγδαία.



Εικόνα 44: Μικρής διαμέτρου υδραυλικός κύλινδρος

Ο άλλος τύπος γραμμικής κίνησης που χρησιμοποιείται στη βιομηχανία είναι μέσω ενός ηλεκτρικού κινητήρα που οδηγείται με ατέρμονα κοχλία. Ο κοχλίας με ατέρμονα μετατρέπει την περιστροφική κίνηση του ηλεκτροκινητήρα σε γραμμική κίνηση. Η έξοδος της ισχύος του παρόντος τύπου ενεργοποιητή είναι πολύ λιγότερη από ένα υδραυλικό κύλινδρο. Στην πραγματικότητα είναι συνήθως λιγότερο από ένα υδραυλικό κύλινδρο του ίδιου μέγεθος που εργάζονται σε 100 psi μόνο.

Το ότι οι υδραυλικοί κινητήρες έχουν τόσο μεγάλη πυκνότητα ισχύος, οφείλεται στο γεγονός ότι ο κινητήρας αποτελεί ένα ξεχωριστό στοιχείο που συνήθως τοποθετείται σε απόσταση από την μονάδα υδραυλικής ισχύος. Αν και ο κινητήρας είναι μικρός σε μέγεθος αλλά μεγάλης ισχύος, η υδραυλική μονάδα παροχής ισχύος είναι σημαντικά μεγαλύτερη, αλλά μπορεί να τοποθετηθεί σε κάποια απόσταση από το έργο που επιτελείται. Η υδραυλική μονάδα ισχύος αποτελείται συνήθως από μια μεγάλη δεξαμενή πετρελαίου, την υδραυλική αντλία, τις βαλβίδες ελέγχου και τα φίλτρα υγρών, καθώς και την πρωταρχική πηγή ισχύος (έναν ηλεκτρικό κινητήρα ή κινητήρα αερίου ή πετρελαίου). Υδραυλικό υγρό κάτω από έντονη πίεση μεταφέρεται από τη μονάδα ισχύος στο κινητήρα μέσω υδραυλικών σωλήνων.

7.2.2 Εύρος κίνησης

Μια άλλη μορφή της κίνησης που έχει επιτευχθεί σχετικά εύκολα από τους υδραυλικούς κυλίνδρους είναι αυτή των τηλεσκοπικών κινητήρων. Ένας τηλεσκοπικός κύλινδρος μπορεί να επεκταθεί σε μήκος πολύ μεγαλύτερο από το συμπτυγμένο μήκος του. Αυτό επιτυγχάνεται τοποθετώντας τον έναν κύλινδρο μέσα στον άλλο. Αυτοί οι τηλεσκοπικοί κύλινδροι πολλών επιπέδων είναι κατάλληλοι για την παραγωγή εξαιρετικά μεγάλων δυνάμεων που δεν είναι δυνατόν να παραχθούν με τους ηλεκτρικούς κινητήρες.



Εικόνα 45: Υδραυλικοί κύλινδροι

7.2.3 Ανθεκτικότητα

Ένας υδραυλικός κύλινδρος, στις περισσότερες εφαρμογές, είναι μια τραχιά κατασκευή. Εάν ένας υδραυλικός κύλινδρος είναι υπερφορτωμένος, ώστε να μην μπορεί να παράγει αρκετή δύναμη για να κινηθεί ένα φορτίο, απλά σταματά. Δεν θα καεί, δεν θα υπερθερμανθεί.

Το αντίθετο συμβαίνει σε ένα ηλεκτρικό κινητήρα, διότι η υψηλή ροή του ρεύματος παράγει θερμότητα, η οποία λιώνει τη μόνωση στις περιελίξεις του και ο κινητήρας σβήνει. Αν και οι περισσότερες μεγάλες μηχανές έχουν κατασκευαστεί με αισθητήρες θερμότητας για επιπλέον προστασία, ο κινητήρας σταματά μέχρι η μηχανή να κρυώσει πάλι. Εν τω μεταξύ, το μηχανήμα δεν λειτουργεί.

Το υδραυλικό σύστημα είναι εξοπλισμένο με βαλβίδα ασφαλείας για την αποφυγή υπερβολικής πίεσης. Εάν ένας κύλινδρος στα μέσα της διαδρομής σταματήσει, το υπό πίεση ρευστό θα μεταφερθεί πίσω στην δεξαμενή μέσω μιας βαλβίδας που ρυθμίζεται αυτόματα, όταν η υψηλή πίεση σταματά. Ο κινητήρας που παράγει την υδραυλική πίεση είναι προστατευμένος εάν η τροφοδοσία σταματήσει. Δεν θα καεί. Σε πιο πολύπλοκα υδραυλικά συστήματα, η πίεση ρυθμίζεται από τις αντλίες προστατεύοντας έτσι τον κινητήρα από υπερφόρτωση. Ένας υδραυλικός κύλινδρος είναι πάντα έτοιμος να επιστρέψει στην εργασία μετά από υπερφόρτωση.

7.2.4 Οικονομία

Ένας υδραυλικός κύλινδρος είναι σχετικά εύκολο να κατασκευαστεί. Για τους κυλίνδρους μεγάλου μήκους θα πρέπει να προβλέπεται το σωστό μέγεθος κελύφους ώστε να μπορεί ο ένας κύλινδρος να εισέρχεται μέσα στο άλλο και φυσικά το σωστό μήκος άξονα του κυλίνδρου. Τα άλλα μέρη ενός υδραυλικού κυλίνδρου, γενικά, παραμένουν ίδια για διάφορα μήκη και ταχύτητες που θα απαιτηθούν από τον κινητήρα. Κοινά μέρη όπως έμβολα, κεφαλές, τάπες, ρουλεμάν και τσιμούχες, μπορούν να είναι μαζικής παραγωγής για μεγάλη οικονομία. Η ταχύτητα εξόδου του υδραυλικού κυλίνδρου συνήθως ελέγχεται

από τις βαλβίδες ελέγχου. Ο ίδιος κύλινδρος μπορεί να κινηθεί σε μια ευρεία ποικιλία των ταχυτήτων.

7.2.5 Αποθήκευση ενέργειας, για έκτακτες ανάγκες, καθώς και τρόποι αστοχίας

Τα υδραυλικά συστήματα έχουν ένα άλλο πλεονέκτημα που τους δίνει ένα προβάδισμα σε πολλές εφαρμογές. Υδραυλική ισχύς αποθηκεύεται σε μεγάλες ποσότητες ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για έκτακτες ανάγκες.

Μια ορισμένη βιομηχανική εφαρμογή μπορεί να απαιτήσει ένα τεράστιο ποσό ενέργειας, αλλά για ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Σε αυτό το σύντομο χρονικό διάστημα μπορεί να αποδώσει το εκατό τοις εκατό της δύναμής της.

Το έργο μπορεί να ολοκληρωθεί με ένα έξυπνα σχεδιασμένο υδραυλικό σύστημα και έναν πολύ μικρότερο ηλεκτροκινητήρα. Ο κινητήρας θα μπορούσε να λειτουργήσει συνεχώς σε πολύ χαμηλότερη ιπποδύναμη, αλλά εργάζεται για την αποθήκευση της υδραυλικής ενέργειας σε συσκευές που ονομάζονται συσσωρευτές.

Η ικανότητα να αποθηκεύουν υδραυλική πίεση σε περίπτωση μιας ηλεκτρικής διακοπής ρεύματος ή κάποιας άλλης αδυναμίας του συστήματος, δίνει το πλεονέκτημα στους χρήστες να σχεδιάζουν τα ΑΣΦΑΛΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ σε περίπτωση αστοχίας

7.2.6 Αδυναμίες

Τα υδραυλικά συστήματα βέβαια δεν είναι τέλεια. Υπάρχουν υδραυλικοί κύλινδροι που εργάζονται στις πιο δύσκολες συνθήκες. Προφανώς, δεν μπορούν να σχεδιαστούν για να ανταποκριθούν σε όλες τις συνθήκες.

Εκτός από το υπόλοιπο του υδραυλικού συστήματος, ο βασικός τομέας των περισσότερων υδραυλικών κυλίνδρων που πρέπει να προστατευθεί είναι το περικόχλιο συγκράτησης της ράβδου από όπου η ράβδος του εμβόλου εκτείνεται έξω από το πέρασ του κυλίνδρου.

Η περιοχή αυτή αποτελείται από μια σειρά από ελαστικούς δακτυλίους στεγανοποίησης που εμποδίζουν την διαρροή του υπό πίεση ρευστού καθώς η ράβδος του εμβόλου πραγματοποιεί την παλινδρομική του κίνηση. Αυτή η περιοχή έχει επίσης ένα δαχτυλίδι (τσιμούχα), που αποτρέπει την μόλυνση του κυλίνδρου μέσω του περικοχλίου άξονα. Επίσης, έχει εγκατασταθεί σε αυτό το μέρος του κυλίνδρου ένα ρουλεμάν, το οποίο μαζί με το ρουλεμάν του εμβόλου, στηρίζει και καθοδηγεί τον άξονα καθώς επεκτείνεται. Το ρουλεμάν της ράβδου πρέπει να είναι σε θέση να αντέξει το φορτίο που αναπτύσσεται από τον εξερχόμενο άξονα και τις τυχόν πλευρικές δυνάμεις που ασκούνται στον άξονα κατά την κίνηση.



Εικόνα 46: Περικόχλια συγκράτησης εμβόλου με εμφανή τις στεγανοποιητικές ροδέλες

Αυτή η περιοχή είναι έτσι το πιο πιθανό μέρος όπου ένας κύλινδρος θα αστοχήσει και η αστοχία οφείλεται συνήθως σε φθορά των σταθεροποιητικών δακτυλίων ή λόγω μόλυνσης. Η επιφάνεια της ράβδου που εισέρχεται στο περικόχλιο συγκράτησης πρέπει να διατηρείται λεία και καθαρή. Σε ιδιαίτερα σκληρό και βρώμικο περιβάλλον, ειδικά προστατευτικά εξαρτήματα, μπορούν να εγκατασταθούν για την προστασία της περιοχής αυτής.

Μια άλλη αιτία αστοχίας των κυλίνδρων είναι οι σωλήνες και τα εξαρτήματα σύνδεσής τους.

Σωλήνες του υδραυλικού συστήματος περιέχουν τα υπό πίεση ρευστά που απορρέουν από την αντλία στον ενεργοποιητή. Οι σωλήνες συνήθως αποτελούνται από εναλλασσόμενα στρώματα από καουτσούκ και περιελίξεις συρμάτων από χάλυβα. Όσο μεγαλύτερη είναι η πίεση του συστήματος, τόσες περισσότερες είναι οι περιελίξεις χάλυβα που απαιτούνται για να διατηρηθεί η πίεση στον σωλήνα. Ως αποτέλεσμα, η πίεση σε υδραυλικούς σωλήνες μπορεί να είναι αρκετά υψηλή. Αν και είναι εύκαμπτοι με μεγάλη ακτίνα καμπυλότητας, πρέπει να είναι και αρκετά σκληροί ώστε να αντέχουν τα υψηλά φορτία που αναπτύσσονται στα σημεία σύνδεσης με τα υπόλοιπα εξαρτήματα. Μετά βέβαια από αρκετές ώρες λειτουργίας τα λάστιχα φθείρονται και τα εξαρτήματα μπορεί να σπάσουν.



Εικόνα 47: Εξαρτήματα και εύκαμπτοι σωλήνες πρέπει να εγκατασταθούν σωστά για ελαχιστοποίηση της φθοράς.

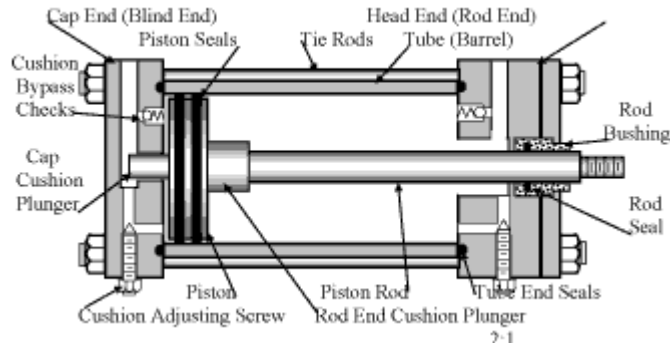
Ο προσεκτικός σχεδιασμός και η τοποθέτηση των σωλήνων και των συνδέσεων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να ελαχιστοποιούνται τα φορτία που ασκούνται στη υδραυλικά εξαρτήματα και η κάμψης των εύκαμπτων σωλήνων. Η υδραυλική βιομηχανία έχει τόση μεγάλη ποικιλία σωλήνα που είναι δυνατών να ικανοποιηθεί κάθε εφαρμογή.

7.3 ΜΟΡΦΕΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

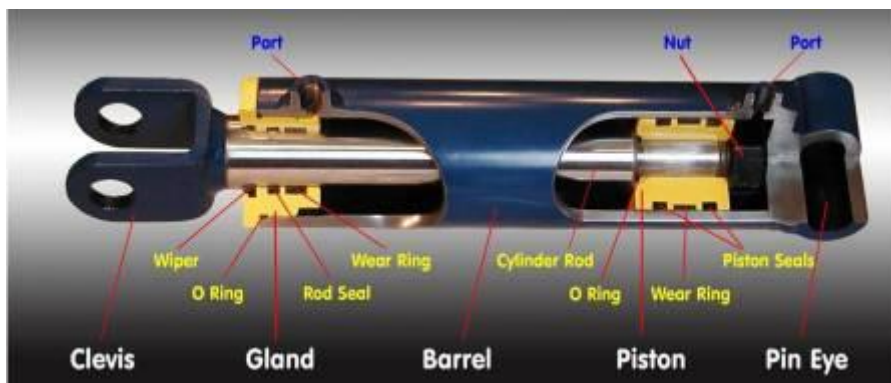
7.3.1 Welded body – Tie rod

Υπάρχουν κυρίως δύο τύποι κατασκευής υδραυλικών κυλίνδρων που χρησιμοποιούνται στη βιομηχανία και λαμβάνουν υπ' όψη το στυλ ελκυστήρα και στυλ αμαξώματος. Ένα τρίτο στυλ σχεδιασμού – πτυχωτό βαρέλι - χρησιμοποιείται σε μικρής διαμέτρου εφαρμογές χαμηλής πίεσης και σε αυτό κυριαρχεί η βιομηχανική μη επισκευάσιμη παραγωγή με χαμηλό κόστος αγοράς. Ένα τέταρτο στυλ σχεδιασμού είναι ο σχεδιασμός σωλήνα – γραβάτα ο οποίος χρησιμοποιεί δαχτυλίδια σε αυλάκια σχετικά με την εσωτερική διάμετρο του βαρελιού. Αυτό το στυλ επίσης περιορίζεται σε χαμηλές πιέσεις και είναι σχετικά ελαφρού τύπου.

Το στυλ ελκυστήρα του κυλίνδρου χρησιμοποιεί υψηλής αντοχής χάλυβα, ράβδους με σπείρωμα που κατέχουν από κοινού οι δύο τάπες και τον κύλινδρο - βαρέλι. Αυτή η μέθοδος είναι πιο συχνά εμφανιζόμενη σε εργοστάσια. Αυτό το είδος του κυλίνδρου μπορεί να αποσυναρμολογηθεί για συντήρηση και επισκευή.



Εικόνα 48: Συγκολλητές φιάλες



Εικόνα 49: Συγκολλητές φιάλες στυλ κυριαρχούν στην αγορά κινητής τηλεφωνίας υδραυλικό εξοπλισμό και τη βαριά βιομηχανία.

7.4 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

7.4.1 Για τον υπολογισμό της δύναμης εξόδου ενός υδραυλικού κυλίνδρου

$$F = P A$$

όπου:

F = Δύναμη σε Lbs

P = Πίεση σε psi

A = εμβαδό εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

Σημείωση: Στην επαναφορά αφαιρείται η περιοχή της ντίζας από το συνολικό εμβαδόν του εμβόλου για να καθοριστεί η καθαρή επιφάνεια του εμβόλου. Όσο μεγαλύτερη είναι η επιφάνεια της ντίζας τόσο μικρότερη η δύναμη.

7.4.2 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης υδραυλικής ισχύος

$$P = F / A$$

όπου:

F = απαιτούμενη δύναμη κυλίνδρων σε Lbs

P = Απαιτούμενη πίεση του συστήματος σε psi

A = Πραγματική επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

Σημείωση: Πάντα να προστίθεται τουλάχιστον 30% σε αυτό που απαιτείται ώστε να καλύπτονται τυχόν απώλειες, τριβή και τα σφάλματα υπολογισμού.

7.4.3 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης επιφάνειας του εμβόλου του κυλίνδρου:

$$A = F / P$$

όπου:

F = απαιτούμενη δύναμη εμβόλου σε Lbs

P = Διαθέσιμη πίεση του συστήματος σε psi

A = απαιτούμενη Πραγματική επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

7.4.4 Για τον υπολογισμό της επιφάνειας του εμβόλου:

$$A = (\pi) R^2 \text{ ή } A = (\pi) D^2 / 4$$

όπου:

A = επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

R = ακτίνα εμβόλου σε ίντσες

D = Διάμετρος εμβόλου σε ίντσες

π = Γεωμετρική Σταθερά = 3,14159

7.4.5 Για τον υπολογισμό της πραγματικής επιφάνειας επαναφοράς στον κύλινδρο με ντίζα:

$$A_e = A_P - A_r$$

όπου:

A_e = Πραγματική επιφάνεια επαναφοράς εμβόλου (End Rod) σε τετραγωνικές ίντσες

A_p = η συνολική επιφάνεια εμβόλου (End Cap) σε τετραγωνικές ίντσες

A_r = επιφάνεια ντίζας εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

7.4.6 Για τον υπολογισμό της διαμέτρου του κυλίνδρου:

$$D = \sqrt{(4A / \pi)}$$

όπου:

D = διάμετρος εμβόλου σε ίντσες

A = επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

$\sqrt{\quad}$ = τετραγωνική ρίζα του παρακάτω αποτελέσμα

π = Γεωμετρική Σταθερά = 3,14159

7.4.7 Για τον υπολογισμό του όγκου του ρευστού του κυλίνδρου:

$$V_c = A \times S \text{ και } V_r = A_r \times S$$

όπου :

V_c = Σύνολο όγκου κυλίνδρου σε κυβικά εκατοστά.

A=επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

S = διαδρομή κυλίνδρου σε ίντσες

V_R = όγκος άξονα εμβόλου

A_r = επιφάνεια άξονα εμβόλου

7.4.8 Για τον υπολογισμό όγκου στο άκρο του άξονα του κυλίνδρου:

$$V_f = V_c - V_r$$

όπου:

V_f = όγκος κυλίνδρου στο εμπρόσθιο άκρο (Rod End)

V_c = όγκος καλύμματος κυλίνδρου

V_r = Όγκος άξονα εμβόλου

7.4.9 Για τον υπολογισμό στον κύλινδρο της ταχύτητας επέκτασης της ράβδου:

$$RSE = Q \times 231 / Ae$$

όπου:

RSE = Ταχύτητα επέκτασης ράβδου σε ίντσες / λεπτό

Q = παροχή της αντλίας στον κυλίνδρου σε GPM

Ae = εμβαδό καλύμματος εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

7.4.10 Για τον υπολογισμό της ταχύτητας επαναφοράς της ράβδου:

$$RSR = Q \times 231 / Ae$$

όπου:

RSR = Ταχύτητα επαναφοράς σε ίντσες / λεπτό

Q = παροχή ρευστού σε GPM

Ae = Πραγματική επιφάνεια επαναφοράς εμβόλου (End Rod) σε τετραγωνικές ίντσες

Σημείωση: Επειδή ο όγκος στο άκρο της ράβδου είναι μικρότερος από τον όγκο του καλύμματος, η ράβδος θα αποσύρει πιο γρήγορα από ό, τι θα επεκτείνει, επειδή η ροή της αντλίας θα γεμίσει μικρότερο όγκο στο τέλος της ράβδου. Θα πρέπει, βέβαια, να έχουν λιγότερη δύναμη στην επαναφορά από ότι στην επέκταση, λόγω της μικρότερης επιφάνειας έμβολο στο άκρο της ράβδου. Αυτή η μεγαλύτερη ταχύτητα επιστροφής θα προκαλέσει ροή ρευστού από το κάλυμμα του κυλίνδρου που είναι πολύ μεγαλύτερη από τη ροή της αντλίας. Αυτό θα επηρεάσει την επιλογή του φίλτρου σε αυτό το σημείο.

7.4.11 Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης υδραυλικής ροής της αντλίας για γνωστή ταχύτητα κυλίνδρου:

$$Q = R_s \times A_e / 231$$

όπου:

Q = Απαιτούμενη ποσότητα ροής υδραυλικού ρευστού σε GPM

R_s = Ταχύτητα ράβδου κυλίνδρου σε ίντσες / λεπτό

Ae = Πραγματική επιφάνεια εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες

7.4.12 Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου μεγέθους των γραμμών και την γραμμή επιστροφής στο υδραυλικό φίλτρο:

Η ποσότητα ρευστού που επιστρέφει στην δεξαμενή του συστήματος είναι συχνά πολύ υψηλότερη από τη ροή στην εξόδο της υδραυλικής αντλίας. Επειδή η ράβδος θα επανέλθει πολύ πιο γρήγορα από ό, τι θα επεκταθεί, το αποτέλεσμα είναι μια μεγάλη ποσότητα ρευστού από το κάτω κάλυμμα κατά τη διάρκεια της ανάκλησης. Όσο μεγαλύτερη είναι η ράβδος του εμβόλου,

τόσο μεγαλύτερη είναι η ροή ρευστού που επιστρέφει. Αυτή η ροή επιστροφής θα καθορίσει το απαιτούμενο μέγεθος θυρίδας στον κύλινδρο και την απαιτούμενη ογκομετρική χωρητικότητα των συστημάτων φιλτραρίσματος στην επιστροφή γραμμής.

$$Q_{max} = RSR \times A_{ere} / 231$$

όπου:

Q_{max} = μέγιστη υδραυλική ροή που επιστρέφει στο ρεζερβουάρ σε GPM

RSR = Ταχύτητα επιστροφής ράβδου σε ίντσες / λεπτό

A_{ere} = πραγματική επιφάνεια ακραίου άξονα εμβόλου σε τετραγωνικές ίντσες (συνολική επιφάνεια Εμβόλου μείον επιφάνεια άξονα)

7.4.13 Για τον υπολογισμό της Ιπποδύναμης του κινητήρα που απαιτείται για να κινηθεί η υδραυλική αντλία:

$$HP \ Q_s = x \ P / 1714 \times \text{Eff}$$

όπου:

HP = ίπποι

Q_s = παροχή ρευστού που απαιτείται GPM

P = πίεση αντλίας σε PSI

Eff = συνολική απόδοση του συστήματος

7.4.14 Για τον υπολογισμό της υδραυλικής ροής στην έξοδο της αντλίας:

$$Q_p = RPM \times D_p / 231$$

όπου:

Q_p = παροχή ρευστού σε GPM

RPM = ταχύτητα περιστροφής σε στροφές ανά λεπτό

D_p = κυβικά αντλίας σε κυβικά εκατοστά ανά περιστροφή

7.4.15 Για τον υπολογισμό των υδραυλικών ταχυτήτων ρευστού μέσω των σωληνώσεων:

$$V_f = 0,32 \times Q / A_p$$

όπου:

V_f = ταχύτητα ρευστού σε μέτρα ανά δευτερόλεπτο

Q = Ροή Ρευστών σε GPM

A_p = εσωτερική επιφάνεια των σωληνώσεων σε τετραγωνικές ίντσες

8. ΔΥΝΑΜΟΔΟΤΗΣ – ΡΤΟ (POWER TAKE OFFS)

Το ΡΤΟ είναι ένα μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων που συνδέεται με τον κινητήρα του οχήματος και χρησιμοποιείται για την μεταφορά ισχύος στην υδραυλική αντλία των υδραυλικών κυλίνδρων ώστε να ανοίξει την πόρτα και να ανυψώσει τον ανατρεπόμενο κάδο αδειάζοντάς τον από το περιεχόμενό του. Η υδραυλική δηλαδή ροή που παράγεται από την αντλία στην συνέχεια κατευθύνεται στους κυλίνδρους για την ανύψωση του κάδου.

8.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ο Δυναμοδότης μπορεί να εγκατασταθεί στα παρακάτω σημεία και σε ορισμένες περιπτώσεις, σε αρκετές από αυτές ταυτόχρονα:

- Στον κινητήρα
 - Στο εμπρόσθιο άκρο του κινητήρα
 - Επί του εμπρόσθιου άκρου του στροφαλοφόρου άξονα, χρησιμοποιώντας V-ιμάντα τροχαλίας
 - Ως μία αντλία που συνδέεται άμεσα με τον αεροσυμπιεστή
 - Στο πίσω μέρος του κινητήρα (π.χ. κίνηση εκκεντροφόρου, δυναμοδότης στο σφόνδυλο)
- Στο κιβώτιο ταχυτήτων
- Σε περίπτωση μεταφοράς.

Κατά την επιλογή ενός δυναμοδότη, τα ακόλουθα σημεία πρέπει να ληφθούν υπόψη:

- Επιτρεπόμενη ροπή
- Φορά περιστροφής
- Η διάρκεια ζωής λειτουργίας
- Μέσα σύνδεσης (της αντλίας)

Η μέγιστη επιτρεπόμενη ροπή του δυναμοδότη μπορεί να αξιοποιηθεί πλήρως, μόνο εάν η λειτουργία είναι εντελώς απαλλαγμένη από κραδασμούς και δονήσεις.

Αυτό είναι σπάνια δυνατό, και ως εκ τούτου θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την επιλογή του δυναμοδότη. Η διαστασιολόγηση του δυναμοδότη πρέπει να επιτρέπει τη μέγιστη ροπή που θα συναντήσει, συμπεριλαμβανομένου και του συντελεστή τράνταγματος.

Η σχέση μεταξύ της ροπής και του συντελεστή τράνταγματος για αρκετές τυπικές εφαρμογές είναι :

$$\text{Συντελεστής τράνταγματος} = \frac{M_{\max}}{M_{\min}}$$

Οι δυναμοδότες θα πρέπει να προφυλάσσονται από την πιθανότητα υπερθέρμανσης και για το λόγο αυτό τοποθετείται ειδικός ανεμιστήρας για να μειώνει την αύξηση της θερμοκρασίας. Η θερμοκρασία δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 110°C, όμως είναι δυνατό να δουλεύει και όταν η θερμοκρασία φτάσει τους 130°C αλλά μόνον για 30 λεπτά.

8.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΡΟΠΗΣ

Για την σωστή επιλογή του PTO θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία των εξαρτημάτων:

- Απαιτούμενη ισχύς, ροπή
- Φορά περιστροφής
- Χρόνος λειτουργίας
- Ταχύτητα περιστροφής
- Αιτία τράνταγματος.

Η ταχύτητα του άξονα εξόδου του δυναμοδότη εξαρτάται από την ταχύτητα του κινητήρα και την εσωτερική σχέση μετάδοσης κίνησης (απόδοση).

Ταχύτητα κινητήρα x PTO % = Ταχύτητα άξονα κινητήρα σε στροφές ανά λεπτό (rpm)

Εάν η ροή και η πίεση της υδραυλικής αντλίας είναι γνωστά, τότε η ισχύς του δυναμοδότη υπολογίζεται από την σχέση:

$$P = Q \times p / 600$$

Όπου : P=ισχύς

Q=ροή ρευστού

p=πίεση

Οπότε, η ροπή θα είναι: $M=9550 \times P / n$

M=ροπή

P=ισχύς

n=rpm

9550=σταθερά

8.3 ΤΥΠΟΙ ΔΥΝΑΜΟΔΟΤΗ

Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι δυναμοδότη:

- 6-ΟΠΟΣ
- 8-ΟΠΟΣ

8.3.1 6-οπος



Εικόνα 50: 6-οπος δυναμοδότης

Είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί με σχεδόν όλες τις υπάρχουσες εφαρμογές μετάδοσης.

Πλεονεκτήματα:

- Οικονομικός δυναμοδότης με ένα περίβλημα από χυτοσίδηρο
- Κωνικό ρουλεμάν για υψηλή ροπή και μεγάλη διάρκεια ζωής
- Ειδικός άξονας για εύκολη εναλλαγή από τη μία μετάδοση στην άλλη
- Ευκολία στην επαναφορά
- Ευρύ φάσμα αξόνων και ισχύος εξόδου

8.3.2 8-οπος



Εικόνα 51: 8-οπος δυναμοδότης

Είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί με σχεδόν όλες τις υπάρχουσες εφαρμογές μετάδοσης.

Πλεονεκτήματα:

- Εξαιρετική απόδοση
- Ευρύ επιλογής ταχύτητας
- Ευρύ φάσμα αξόνων και ισχύος εξόδου
- Οικονομικός δυναμοδότης με ένα περίβλημα από χυτοσίδηρο
- Ευρύ φάσμα της βάρδιας και των επιλογών εξόδου

9. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

9.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΦΕΚ

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3912/92 του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1992 για τους ελέγχους που διενεργούνται εντός της Κοινότητας στον τομέα των οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών όσον αφορά μεταφορικά μέσα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε τρίτη χώρα

Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 395 της 31/12/1992 σ. 0006 - 0007
Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 2 τόμος 8 σ. 0166
Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 2 τόμος 8 σ. 0166

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3912/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 17ης Δεκεμβρίου 1992 για τους ελέγχους που διενεργούνται εντός της Κοινότητας στον τομέα των οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών όσον αφορά μεταφορικά μέσα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε τρίτη χώρα

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής (1)

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2)

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3)

Εκτιμώντας:

ότι η Κοινότητα τη στιγμή αυτή θεσπίζει τα μέτρα για την προοδευτική εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992, η οποία περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων, σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης 7 ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς προϋποθέτει την κατάργηση, στα εσωτερικά σύνορα, των ελέγχων και των διατυπώσεων που αφορούν τα μέσα μεταφοράς και τα σχετικά έγγραφα 7

ότι, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και τις εθνικές νομοθεσίες που εφαρμόζονται για τις οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τα κράτη μέλη διεξάγουν ελέγχους, επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά, τις άδειες και τα άλλα έγγραφα που πρέπει να τηρούν τα οχήματα και τα σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας 7 ότι αυτοί οι έλεγχοι, οι επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις εξακολουθούν να είναι, σε γενικές γραμμές, δικαιολογημένοι προκειμένου να αποφεύγονται διαταραχές στην οργάνωση

της αγοράς των μεταφορών και να εξασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η ασφάλεια της εσωτερικής ναυσιπλοΐας 7

ότι, δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4060/89 του Συμβουλίου της 27ης Δεκεμβρίου 1989 για την κατάργηση των ελέγχων που διενεργούνται στα σύνορα των κρατών μελών στον τομέα των οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (4), οι έλεγχοι αυτοί δεν διεξάγονται πλέον στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών όταν αφορούν μεταφορικά μέσα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος 7

ότι πρέπει να θεσπιστεί η ίδια αρχή όσον αφορά την εφαρμογή των ελέγχων που ορίζει ο εν λόγω κανονισμός και των ελέγχων που διεξάγονται στα πλαίσια συμφωνιών που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες, στα μεταφορικά μέσα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε τρίτη χώρα 7

ότι οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το μεταφορικό μέσο εισέρχεται από τρίτη χώρα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν κάθε έλεγχο που κρίνεται αναγκαίος για να εξακριβώνουν κατά πόσον το εν λόγω μεταφορικό μέσον έχει άδεια να διεξάγει μεταφορές επί ή μέσω του εδάφους του εν λόγω κράτους μέλους 7

ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρήσουν τη δυνατότητα να διενεργούν ελέγχους, επαληθεύσεις και επιθεωρήσεις στα πλαίσια των συνήθων διαδικασιών ελέγχων στο έδαφός τους 7

ότι η συνεργασία για την τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να ακολουθεί τους κανόνες που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1468/81 του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 1981 περί της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών μελών και της συνεργασίας των αρχών αυτών με την Επιτροπή με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών ή γεωργικών ρυθμίσεων (5),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους ελέγχους που διενεργούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών και στους ελέγχους που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4060/89, τους οποίους διενεργεί κράτος μέλος εντός της Κοινότητας στις οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με μεταφορικά μέσα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε τρίτη χώρα.

2. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις κράτους μέλους, στο οποίο το μεταφορικό μέσο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εισέρχεται από τρίτη χώρα, να διενεργεί όλους τους αναγκαίους ελέγχους, προκειμένου ιδίως να εξακριβώνει κατά πόσον το εν λόγω μεταφορικό μέσο έχει άδεια να διενεργεί μεταφορές επί ή μέσω του εδάφους του ενδιαφερομένου κράτους μέλους.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- «έλεγχος»: κάθε έλεγχος, επιθεώρηση, επαλήθευση ή διατύπωση που διεξάγεται στα σύνορα των κρατών μελών από τις εθνικές αρχές και που συνεπάγεται διακοπή ή περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των σχετικών οχημάτων ή σκαφών,

- «διεθνής συμφωνία»: κάθε συμφωνία μεταξύ, αφενός, ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή της Κοινότητας και, αφετέρου, μιας ή περισσότερων τρίτων χωρών.

Άρθρο 3

Οι έλεγχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεν διεξάγονται πλέον ως συνοριακοί έλεγχοι στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας, αλλά στα πλαίσια των ελέγχων που διεξάγουν συνήθως τα κράτη μέλη επί του εδάφους τους.

Άρθρο 4

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1468/81. Επιπλέον, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα μέτρα που απαιτούνται για τη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών τους, αντιστοίχως.

Άρθρο 5

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 17 Δεκεμβρίου 1992.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

R. NEEDHAM

(1) ΕΕ αριθ. C 103 της 23. 4. 1992, σ. 11.

(2) ΕΕ αριθ. C 305 της 23. 11. 1992.

(3) ΕΕ αριθ. C 287 της 4. 11. 1992, σ. 14.

(4) ΕΕ αριθ. L 390 της 30. 12. 1989, σ. 18. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3356/91 (ΕΕ αριθ. L 318 της 20. 11. 1991, σ. 1).

(5) ΕΕ αριθ. L 144 της 2. 6. 1981, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 945/87 (ΕΕ αριθ. L 90 της 2. 4. 1987, σ.

Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 120 της 15/05/2009 σ. 0005 - 0012

Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [3],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 174 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει τη συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων, περιλαμβανομένου του πετρελαίου, το οποίο καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην ενεργειακή κατανάλωση στην Ευρώπη αλλά αποτελεί επίσης μείζονα πηγή εκπομπών ρύπων.

(2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2001, με τίτλο "Αειφόρος ανάπτυξη της Ευρώπης για έναν καλύτερο κόσμο: Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη", που κατατέθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκότεμποργκ, της 15ης και 16ης Ιουνίου 2001, τοποθετούσε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και τη ρύπανση που προκαλούν οι μεταφορές μεταξύ των κυρίων εμποδίων για την αειφόρο ανάπτυξη.

(3) Με την απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον [4], αναγνωρίζεται η ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση και η εξοικονόμηση ενέργειας και να ενταχθούν οι στόχοι για την κλιματική αλλαγή στις πολιτικές μεταφορών και ενέργειας, καθώς και η ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα στον τομέα των μεταφορών που να αφορούν τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου.

(4) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2007, με τίτλο "Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη" προτάθηκε να δεσμευθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να επιτύχει μέχρι το 2020 μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20 % σε σύγκριση με το 1990. Επίσης, έχουν προταθεί ως δεσμευτικοί στόχοι η περαιτέρω βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 20 %, μερίδιο 20 % των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και μερίδιο 10 % των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές στην Κοινότητα μέχρι το 2020, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να βελτιωθεί η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού με τη διαφοροποίηση του μείγματος καυσίμων.

(5) Με την ανακοίνωση της 19ης Οκτωβρίου 2006, με τίτλο "Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού", η Επιτροπή ανήγγειλε ότι θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για την ανάπτυξη των αγορών καθαρότερων, ευφύστερων, ασφαλέστερων και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων μέσω των διαδικασιών δημόσιων προμηθειών και με την ευαισθητοποίηση του κοινού.

(6) Στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές με τίτλο "Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας", της 22ας Ιουνίου 2006, η Επιτροπή ανήγγειλε ότι η Ένωση θα τονώσει τη φιλική προς το περιβάλλον καινοτομία, ειδικότερα μέσω διαδοχικών ευρωπαϊκών προτύπων και με την προώθηση των καθαρών οχημάτων βάσει δημοσίων προμηθειών.

(7) Με την ανακοίνωση της 7ης Φεβρουαρίου 2007, με τίτλο "Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα", η Επιτροπή παρουσίασε σφαιρική νέα στρατηγική για να επιτύχει η Ένωση μέχρι το 2012 τον στόχο των 120 g/km εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά οχήματα. Έχει προταθεί νομοθετικό πλαίσιο που θα εξασφαλίζει τεχνολογικές βελτιώσεις των οχημάτων. Με συμπληρωματικά μέτρα θα πρέπει να προωθηθούν οι προμήθειες αποδοτικών από πλευράς καυσίμων οχημάτων.

(8) Στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής για τις αστικές μεταφορές, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο "Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας" επισημαίνεται ότι οι κυρίως ενδιαφερόμενοι υποστηρίζουν την προώθηση της καθιέρωσης στην αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων μέσω των πράσινων δημόσιων προμηθειών. Στην Πράσινη Βίβλο αναφέρεται ότι πιθανή προσέγγιση θα μπορούσε να βασισθεί στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους με τη χρήση, ως κριτηρίων ανάθεσης της σύμβασης πέραν της τιμής των οχημάτων, του κόστους της ενεργειακής κατανάλωσης, των εκπομπών CO₂ και των ρυπογόνων εκπομπών που συνδέονται με τη λειτουργία των οχημάτων που θα αποτελέσουν αντικείμενο των συμβάσεων. Επιπλέον, η σύμβαση δημόσιας προμήθειας θα μπορούσε να δίνει προτεραιότητα στα νέα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η έγκαιρη χρήση καθαρότερων οχημάτων θα μπορούσε να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές.

(9) Στην έκθεση της 12ης Δεκεμβρίου 2005 της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21, υποστηρίχθηκε η πρωτοβουλία της Επιτροπής να προωθηθούν τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα, υπό τον όρο ότι θα υπάρξει ολοκληρωμένη και τεχνολογικά αμερόληπτη προσέγγιση που θα βασίζεται στην απόδοση, με τη συμμετοχή κατασκευαστών οχημάτων, προμηθευτών πετρελαίου ή καυσίμων, επισκευαστών, πελατών ή οδηγών και δημόσιων αρχών.

(10) Η ομάδα υψηλού επιπέδου για την ανταγωνιστικότητα, την ενέργεια και το περιβάλλον, στην έκθεσή της της 27ης Φεβρουαρίου 2007, σύνεστησε να συνεκτιμάτε στις ιδιωτικές και δημόσιες προμήθειες το πλήρες κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής, με ιδιαίτερη έμφαση στην ενεργειακή απόδοση. Τα κράτη μέλη και η Κοινότητα θα πρέπει να καταρτίσουν και να δημοσιεύσουν κατευθυντήριες γραμμές για τις δημόσιες προμήθειες που να πραγματεύονται τον τρόπο μετάβασης από τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς στην προμήθεια περισσότερο αειφόρων ενδιάμεσων αγαθών, σύμφωνα με την οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών [5] και της οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών [6].

(11) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στο να τονώσει την αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων, και ιδιαίτερα –εφόσον αυτό θα είχε ουσιαστικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο– στο να επηρεάσει την αγορά τυποποιημένων οχημάτων που παράγονται σε μεγάλες ποσότητες, όπως επιβατικά αυτοκίνητα, λεωφορεία, τουριστικά λεωφορεία και φορτηγά, εξασφαλίζοντας επίπεδο ζήτησης για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα οδικών μεταφορών, η οποία θα είναι αρκετά μεγάλη ώστε να ενθαρρυνθούν οι κατασκευαστές και η βιομηχανία να επενδύσουν σε αυτά και στην περαιτέρω ανάπτυξη οχημάτων με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας και χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και ρύπων.

(12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να πληροφορούν τις αναθέτουσες εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές και τους αναθέτοντες φορείς και τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών σχετικά με τις

διατάξεις για την αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

(13) Τα καθαρά και ενεργειακών αποδοτικά οχήματα έχουν αρχικώς υψηλότερη τιμή απ' ό,τι τα συμβατικά. Η δημιουργία επαρκούς ζήτησης για τα οχήματα αυτά θα μπορούσε να εξασφαλίσει μείωση του κόστους μέσω οικονομιών κλίμακας.

(14) Η παρούσα οδηγία εξετάζει την ανάγκη παροχής στήριξης στα κράτη μέλη μέσω της διευκόλυνσης και της διάρθρωσης της ανταλλαγής γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών για την προώθηση της αγοράς καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων.

(15) Η προμήθεια οχημάτων για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών είναι δυνατόν να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά, εφόσον εφαρμοσθούν εναρμονισμένα κριτήρια σε κοινοτικό επίπεδο.

(16) Ο μεγαλύτερος αντίκτυπος στην αγορά και η βέλτιστη σχέση κόστους/οφέλους θα επιτευχθούν με την υποχρεωτική ένταξη του κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων στα κριτήρια κατακύρωσης της προμήθειας οχημάτων για υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών.

(17) Σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17/EK και της οδηγίας 2004/18/EK και τηρουμένης πλήρως της εφαρμογής αυτών των δύο οδηγιών στην εσωτερική έννομη τάξη, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει οχήματα οδικών μεταφορών που αγοράζονται από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς, ανεξαρτήτως εάν αυτοί είναι δημόσιοι ή ιδιωτικοί. Πέραν τούτου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει την αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών βάσει συμβάσεως παροχής δημοσίων υπηρεσιών, αφήνοντας στα κράτη μέλη την ευχέρεια να αποκλείουν αγορές ελάσσονος σημασίας, προκειμένου να αποφεύγεται περιττός διοικητικός φόρτος.

(18) Σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) [7], και με σκοπό την αποφυγή περιττού διοικητικού φόρτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εξαιρούν αρχές και επιχειρήσεις από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όταν αγοράζουν οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για ειδική χρήση.

(19) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προβλέπει δέσμη επιλογών για να λαμβάνονται υπόψη οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τούτο θα δώσει τη δυνατότητα στις αρχές και τις επιχειρήσεις που έχουν ήδη αναπτύξει μεθόδους προσαρμοσμένες ειδικά στην ικανοποίηση τοπικών αναγκών και συνθηκών να συνεχίσουν να εφαρμόζουν αυτές τις μεθόδους.

(20) Η ένταξη της ενεργειακής κατανάλωσης, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων στα κριτήρια κατακύρωσης δεν συνεπάγεται υψηλότερο συνολικό κόστος αλλά προεξοφλεί το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής στην απόφαση προμήθειας. Συμπληρωματικώς προς τη νομοθεσία σχετικά με τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών, όπου ορίζονται μέγιστα όρια εκπομπών, με την παρούσα προσέγγιση αποτιμώνται χρηματικά οι πραγματικές εκπομπές ρύπων και δεν απαιτείται να καθοριστούν πρόσθετα πρότυπα.

(21) Κατά την εκπλήρωση της απαίτησης να λαμβάνονται υπόψη ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις με τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις ενθαρρύνονται να καθορίζουν υψηλότερου επιπέδου προδιαγραφές για ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις από ότι προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία, λαμβανομένων υπόψη λόγου χάρη των ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών που έχουν ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχουν ακόμη καταστεί υποχρεωτικά.

(22) Από τη μελέτη Extern [8], το πρόγραμμα της Επιτροπής "Καθαρός αέρας για την Ευρώπη" (CAFE) [9] και τη μελέτη HEAT CO [10] προέκυψαν στοιχεία σχετικά με το κόστος των εκπομπών CO₂, οξειδίων του αζώτου (Knox), υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NOMHC) και αιρούμενων σωματιδίων. Για να είναι απλουστευμένη η διαδικασία κατακύρωσης, η κοστολόγηση έγινε με τρέχουσες τιμές.

(23) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθορίσει ένα φάσμα για το κόστος των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων, το οποίο θα επιτρέψει, αφενός, την ευελιξία των αναθετουσών αρχών, των αναθετόντων φορέων και των επιχειρήσεων να λαμβάνουν υπόψη την τοπική κατάσταση, και, αφετέρου, θα εξασφαλίζει το ενδεδειγμένο επίπεδο εναρμόνισης.

(24) Η υποχρεωτική εφαρμογή των κριτηρίων για τις προμήθειες καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων δεν αποκλείει την προσθήκη άλλων σχετικών κριτηρίων κατακύρωσης. Επίσης δεν αποκλείει την επιλογή εκ των υστέρων εξοπλισμένων οχημάτων που αναβαθμίζονται ώστε να είναι υψηλότερη η περιβαλλοντική τους απόδοση. Τέτοια κριτήρια ανάθεσης μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται στις προμήθειες που εμπίπτουν στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK, εφόσον συνδέονται με το αντικείμενο της σύμβασης, δεν παρέχουν απεριόριστη ελευθερία επιλογής στην αναθέτουσα αρχή ή το φορέα ανάθεσης, μνημονεύονται ρητώς και τηρούν τις θεμελιώδεις αρχές της συνθήκης.

(25) Η μέθοδος υπολογισμού του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για τις εκπομπές ρύπων με σκοπό τη λήψη αποφάσεων προμήθειας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των αριθμητικών αξιών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, δεν προδικάζει τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που αφορά το εξωτερικό κόστος.

(26) Οι επανεξετάσεις και αναθεωρήσεις της μεθόδου υπολογισμού που ορίζεται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά κοινοτικά νομοθετικά μέτρα και να αποβλέπουν σε συνοχή μεταξύ των μέτρων αυτών.

(27) Τα κριτήρια κατακύρωσης σε σχέση με την ενέργεια και το περιβάλλον θα πρέπει να περιλαμβάνονται μεταξύ των διαφόρων κριτηρίων κατακύρωσης τα οποία συνεκτιμώντας από τις αναθέτουσες αρχές ή τους αναθέτοντες φορείς όταν καλούνται να λάβουν απόφαση για την προμήθεια καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

(28) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να μην αποτρέπει τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες οργανισμούς να προτιμούν, κατά την αγορά οχημάτων για υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών, τα πλέον πρόσφατα ευρωπαϊκά πρότυπα, προτού τα εν λόγω πρότυπα καταστούν υποχρεωτικά. Επίσης, δεν θα πρέπει να αποτρέπει τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες οργανισμούς να προτιμούν εναλλακτικά καύσιμα, για παράδειγμα υδρογόνο, υγραέριο (LPG), συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CENG) και βιοκαύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις στην κατανάλωση

ενέργειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

(29) Θα πρέπει να αναπτυχθούν τυποποιημένες μέθοδοι δοκιμών της Κοινότητας για πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων ώστε να βελτιώνεται η συγκρισιμότητα και η διαφάνεια των δεδομένων των κατασκευαστών. Οι κατασκευαστές θα πρέπει να ενθαρρύνονται να παρέχουν στοιχεία για τη συνολική ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής.

(30) Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του εκ των υστέρων εξοπλισμού τους με κινητήρες και ανταλλακτικά, τα οποία υπερβαίνουν τις υποχρεωτικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις, αναγνωρίζεται στις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος [11] και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης (γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) [12]. Συναφώς, οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις" [13], ειδικά η υποσημείωση 1 στο σημείο 34 και η υποσημείωση 3 στο σημείο 36, έχουν επίσης εφαρμογή. Ωστόσο, οι κανόνες της συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 87 και 88 αυτής, θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται σ' αυτή την κρατική ενίσχυση.

(31) Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την προώθηση της ανάπτυξης της αναγκαίας υποδομής για τη διανομή εναλλακτικών καυσίμων αναγνωρίζεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, οι κανόνες της συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 87 και 88 αυτής, θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται σ' αυτήν την κρατική ενίσχυση.

(32) Η αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών προσφέρει μια δυνατότητα στους δήμους που επιθυμούν να θεωρούνται ως έχοντες περιβαλλοντική συνείδηση. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να δημοσιεύονται στο Διαδίκτυο πληροφορίες για τις δημόσιες προμήθειες σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

(33) Η δημοσίευση στο Διαδίκτυο των σχετικών πληροφοριών για τα διαθέσιμα χρηματοοικονομικά μέσα σε κάθε κράτος μέλος σχετικά με την αστική κινητικότητα και την προώθηση καθαρών και αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών θα πρέπει να ενθαρρύνεται.

(34) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [14].

(35) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει στον πληθωρισμό και την τεχνολογική πρόοδο τα δεδομένα για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚΕ.

(36) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η προώθηση και η τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων και η βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, ως εκ τούτου, προκειμένου να δημιουργηθεί κρίσιμη μάζα οχημάτων για οικονομικώς αποδοτικές εξελίξεις στην ευρωπαϊκή βιομηχανία, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(37) Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εξακολουθήσουν να προωθούν καθαρά και ενεργειακών αποδοτικά οχήματα οδικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, τα εθνικά και περιφερειακά προγράμματα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής [15], θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο. Επιπλέον, κοινοτικά προγράμματα όπως το Civitas και το Έξυπνη Ενέργεια-Ευρώπη θα μπορούσαν να συμβάλουν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας περιορίζοντας ταυτόχρονα τις επιπτώσεις της.

(38) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας [16], τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι θα αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία συμβάσεις για την αγορά οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, τα οποία δεν υπόκεινται σε έγκριση τύπου ή ιδιαίτερη έγκριση στην επικράτειά τους.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται από:

α) αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον έχουν υποχρέωση να εφαρμόσουν τις διαδικασίες προμήθειας που προβλέπουν οι οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK·

β) φορείς για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές [17], πέρα από όριο καθοριζόμενο από τα κράτη μέλη αλλά μέσα στα όρια αξιών που ορίζονται στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK.

Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

1) "αναθέτουσες αρχές" οι αναθέτουσες αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/EK και στο άρθρο 1 παράγραφος 9 της οδηγίας 2004/18/EK·

2) "αναθέτοντες φορείς" οι αναθέτοντες φορείς όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/17/EK·

3) "όχημα οδικών μεταφορών" όχημα που υπάγεται στις κατηγορίες των οχημάτων του πίνακα 3 του παραρτήματος.

Άρθρο 5

Αγορά καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, από τις 4 Δεκεμβρίου 2010, όλες οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, οσάκις προβαίνουν στην αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις της λειτουργικής κατανάλωσης ενέργειας και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2, και εφαρμόζουν μία τουλάχιστον από τις εναλλακτικές επιλογές της παραγράφου 3.

2. Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

α) ενεργειακή κατανάλωση·

β) εκπομπές CO₂· και

γ) εκπομπές Κηοκ, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

Εκτός από τις λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

3. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 ικανοποιούνται σύμφωνα με τις εξής εναλλακτικές επιλογές:

α) με τον καθορισμό στα έγγραφα αγοράς των οχημάτων οδικών μεταφορών τεχνικών προδιαγραφών σχετικών με τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις για κάθε επίπτωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη, καθώς και για κάθε πρόσθετη περιβαλλοντική επίπτωση· ή

β) με τη συμπερίληψη των ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην απόφαση αγοράς, νοούμενου ότι:

- σε περιπτώσεις που εφαρμόζεται διαδικασία προμήθειας, αυτό γίνεται χρησιμοποιώντας τις εν λόγω επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης· και

- σε περιπτώσεις που αυτές οι επιπτώσεις αποτιμώνται χρηματικά ώστε να περιληφθούν στην απόφαση αγοράς, χρησιμοποιείται η μεθοδολογία που προβλέπει το άρθρο 6.

Άρθρο 6

Μεθοδολογία για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση, το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την κατανάλωση ενέργειας, καθώς και για τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων, όπως περιέχονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, που συνδέονται με τη λειτουργία των υπό αγορά οχημάτων, αποτιμάται χρηματικά και υπολογίζεται με τη μεθοδολογία που ορίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

α) Το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μεθοδολογία:

- η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2 υπολογίζεται σε μονάδες κατανάλωσης ενέργειας ανά χιλιόμετρο ανεξάρτητα εάν αυτός ο υπολογισμός γίνεται απευθείας, όπως π.χ. συμβαίνει στα ηλεκτρικά οχήματα ή όχι. Όταν η κατανάλωση καυσίμων δίδεται σε διαφορετικές μονάδες, μετατρέπεται σε ανά χιλιόμετρο κατανάλωση ενέργειας χρησιμοποιώντας τους συντελεστές μετατροπής του πίνακα 1 του παραρτήματος για το ενεργειακό περιεχόμενο των διαφόρων ειδών καυσίμων,

- χρησιμοποιείται ενιαία χρηματική αξία ανά μονάδα ενέργειας. Αυτή η ενιαία αξία είναι χαμηλότερη από το κόστος ανά μονάδα ενέργειας της βενζίνης ή του ντίζελ προ φόρων όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης,

- το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί την κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση του παρόντος σημείου και επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση του παρόντος σημείου.

β) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών CO₂ του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές CO₂ σε χιλιόγραμμα ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το κόστος ανά χιλιόγραμμα σύμφωνα με την κλίμακα που εκτίθεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

γ) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών ρύπων, όπως περιέχεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως άθροισμα του λειτουργικού κόστους των εκπομπών Κ_ηο_χ, ΝΜΗC και αιωρούμενων σωματιδίων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής. Το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε ρύπο υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το αντίστοιχο κόστος ανά γραμμάριο. Το κόστος υπολογίζεται βάσει των μέσων όρων των ισχυουσών για την Κοινότητα αξιών οι οποίες εκτίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερο κόστος με την προϋπόθεση ότι αυτό το κόστος δεν υπερβαίνει τις αντίστοιχες αξίες του πίνακα 2 του παραρτήματος πολλαπλασιασμένες επί τον συντελεστή 2.

2. Η κατανάλωση καυσίμου και οι προβλεπόμενες στον πίνακα 2 του παραρτήματος εκπομπές CO₂ και ρύπων ανά χιλιόμετρο για τη λειτουργία του οχήματος βασίζονται σε τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας για τα οχήματα για τα οποία οι εν λόγω μέθοδοι δοκιμών έχουν ορισθεί με νομοθεσία έγκρισης τύπου Κοινότητας. Για οχήματα που δεν καλύπτονται από τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας, η συγκρισιμότητα μεταξύ διαφορετικών προσφορών εξασφαλίζεται με τη χρήση ευρέως αναγνωρισμένων μεθόδων δοκιμών ή αποτελεσμάτων δοκιμών που έχουν εκτελεστεί από την αρχή ή σύμφωνα με πληροφορίες που παρέχει ο κατασκευαστής.

3. Τα συνολικώς διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, εάν δεν προσδιορίζονται άλλως, αντιστοιχούν στις τιμές του πίνακα 3 του παραρτήματος.

Άρθρο 7

Προσαρμογές στην τεχνολογική πρόοδο

Η Επιτροπή προσαρμόζει στον πληθωρισμό και στην τεχνολογική πρόοδο τα καθοριζόμενα στο παράρτημα δεδομένα για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών

Η Επιτροπή καθιστά εφικτή και διαρθρώνει την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με τις πρακτικές προώθησης των αγορών καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών από τις αναθέτουσες αρχές, τους αναθέτοντες φορείς και τις επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3.

Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπών

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 10

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Ανά διετία, η οποία υπολογίζεται για πρώτη φορά από τις 4 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τα μέτρα που έχουν λάβει τα κράτη μέλη για την προώθηση της αγοράς καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

2. Στην έκθεση αξιολογούνται τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας και ιδίως των εναλλακτικών επιλογών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, και η ανάγκη για περαιτέρω δράση, περιλαμβάνονται δε προτάσεις εάν χρειάζεται.

Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή συγκρίνει τον απόλυτο και τον σχετικό αριθμό των αγορασθέντων οχημάτων τα οποία αντιστοιχούν στη βέλτιστη

εναλλακτική λύση αγοράς από άποψη κατανάλωσης ενέργειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε κατηγορία οχημάτων του πίνακα 3 του παραρτήματος, με τη συνολική αγορά για τα συγκεκριμένα οχήματα, και εκτιμά τον τρόπο με τον οποίο οι εναλλακτικές επιλογές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 έχουν επηρεάσει την αγορά. Η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη για περαιτέρω δράση και περιλαμβάνει, αν χρειαστεί, σχετικές προτάσεις.

3. Το αργότερο κατά την ημερομηνία υποβολής της πρώτης έκθεσης, η Επιτροπή εξετάζει τις εναλλακτικές επιλογές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, υποβάλλει αξιολόγηση της μεθοδολογίας του άρθρου 6 και προτείνει, ενδεχομένως, ενδεδειγμένες αναπροσαρμογές.

Άρθρο 11

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία, το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2010. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. Pöttering

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. Nečas

[1] ΕΕ C 195 της 18.8.2006, σ. 26.

[2] ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 18.

[3] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2009.

[4] ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

[5] ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

[6] ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

[7] ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

[8] Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων, Λουξεμβούργο, 2005.

- [9] Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.
- [10] Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.
- [11] EE C 82 της 1.4.2008, σ. 1.
- [12] EE L 214 της 9.8.2008, σ. 3.
- [13] EE C 184 της 22.7.2008, σ. 13.
- [14] EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.
- [15] EE L 210 της 31.7.2006, σ. 25.
- [16] EE C 321 της 31.12.2003, σ. 1.
- [17] EE L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δεδομένα για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Πίνακας 1: Ενεργειακό περιεχόμενο καυσίμων κίνησης

Καύσιμο | Ενεργειακό περιεχόμενο |

Ντίζελ | 36 MJ/λίτρο |

Βενζίνη | 32 MJ/λίτρο |

Φυσικό αέριο/ Βιοαέριο | 33-38 MJ/Nm³ |

Υγραέριο (LPG) | 24 MJ/λίτρο |

Αιθανόλη | 21 MJ/λίτρο |

Βιοντίζελ | 33 MJ/λίτρο |

Καύσιμα γαλακτώματα | 32 MJ/λίτρο |

Υδρογόνο | 11 MJ/Nm³ |

Πίνακας 2: Κόστος εκπομπών στις οδικές μεταφορές (σε τιμές 2007)

CO₂ | Κηοx | NMHC | Αιωρούμενα σωματίδια |

0,03-0,04 EUR/kg | 0,0044 EUR /g | 0,001 EUR/g | 0,087 EUR/g |

Πίνακας 3: Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Κατηγορία οχημάτων (κατηγορίες M και N όπως ορίζονται στην οδηγία 2007/46/EK) | Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής |

Επιβατικά αυτοκίνητα (M1) | 200000 km |

Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N1) | 250000 km |

Βαρέα φορτηγά οχήματα (N2, N3) | 1000000 km |

Λεωφορεία (M2, M3) | 800000 km |

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 156 της 28/06/1969 σ. 0001 - 0007

Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 7 τόμος 1 σ. 0064

Δανική ειδική έκδοση: Σειρά I Κεφάλαιο 1969(I) σ. 0258

Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 7 τόμος 1 σ. 0064

Αγγλική ειδική έκδοση: Σειρά I Κεφάλαιο 1969(I) σ. 0276

Ελληνική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 07 τόμος 1 σ. 0100

Ισπανική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 08 τόμος 1 σ. 0131
Πορτογαλική ειδική έκδοση : Κεφάλαιο 08 τόμος 1 σ. 0131

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των Κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 75 και 94,

την απόφαση της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές(1),

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συνελεύσεως(2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής(3),

Εκτιμώντας:

ότι, ένας από τους αντικειμενικούς σκοπούς της κοινής πολιτικής των μεταφορών είναι η κατάργηση των ανισοτήτων που είναι δυνατόν να προκαλέσουν ουσιώδη νόθευση των υποχρεώσεων που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, και οι οποίες επιβάλλονται στις επιχειρήσεις μεταφορών από τα Κράτη μέλη-

ότι, γι' αυτό το λόγο, είναι αναγκαίο να καταργηθούν οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας οι οποίες καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό- ότι, όμως, σε ορισμένες περιπτώσεις είναι βασικό να διατηρηθούν αυτές οι υποχρεώσεις για να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς- ότι η επάρκεια των υπηρεσιών μεταφοράς πρέπει να εκτιμηθεί σε συνάρτηση με την κατάσταση της προσφοράς και ζήτησεως στον τομέα των μεταφορών και με τις ανάγκες της Κοινότητας-

ότι τα καταργητικά αυτά μέτρα δεν επεκτείνονται στις τιμές και στους όρους μεταφοράς που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών προ το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ειδικών κατηγοριών επιβατών-

ότι για την εφαρμογή των μέτρων αυτών είναι αναγκαίο να προσδιορισθούν οι διάφορες υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας οι οποίες καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό- ότι οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την υποχρέωση λειτουργίας, την υποχρέωση μεταφοράς και την υποχρεωτική τιμολόγηση-

ότι είναι αναγκαίο να αφεθεί στα Κράτη μέλη η πρωτοβουλία να λαμβάνουν μέτρα για την κατάργηση ή διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας- ότι πάντως, επειδή οι υποχρεώσεις αυτές δύνανται να επιβαρύνουν οικονομικά τις επιχειρήσεις μεταφορών οι τελευταίες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών αιτήσεις για την κατάργηση των υποχρεώσεων αυτών-

ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί η δυνατότητα των επιχειρήσεων μεταφορών να υποβάλλουν αιτήσεις καταργήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, μόνο στην περίπτωση που οι υποχρεώσεις αυτές συνεπάγονται οικονομικά μειονεκτήματα τα οποία προσδιορίζονται σύμφωνα με κοινές διαδικασίες που καθορίζονται σ' αυτό τον κανονισμό-

ότι για να καταστεί δυνατή η βελτίωση του επιπέδου λειτουργίας, οι επιχειρήσεις μεταφορών πρέπει να δύνανται κατά την υποβολή της αιτήσεώς τους να προτείνουν τη χρήση ενός άλλου τρόπου μεταφοράς, περισσότερο προσαρμοσμένου στις εν λόγω συγκοινωνιακές ανάγκες-
ότι πρέπει οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών όταν αποφασίζουν τη διατήρηση υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας να δύνανται να συμπεριλαμβάνουν στην απόφασή τους όρους που δύνανται να βελτιώσουν την απόδοση των εν λόγω επιχειρήσεων- ότι είναι αναγκαίο όταν οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών αποφασίζουν την κατάργηση των ανωτέρω υποχρεώσεων να δύνανται να προβλέπουν την καθιέρωση εναλλακτικής λύσεως, ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς-
ότι για να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα όλων των Κρατών μελών πρέπει να καθιερωθεί κοινοτική διαδικασία για τις περιπτώσεις που η κατάργηση υποχρεώσεως για λειτουργία ή για μεταφορά, θα ήταν δυνατό να συγκρουσθεί με τα συμφέροντα άλλου Κράτους μέλους-
ότι για να γίνει δυνατή η κατάλληλη μελέτη των αιτήσεων που υποβάλλονται από τις επιχειρήσεις για κατάργηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, πρέπει να ταχθεί προθεσμία για την υποβολή αυτών των αιτήσεων, καθώς και για τη μελέτη τους από τα Κράτη μέλη-
ότι σύμφωνα με το άρθρο 5 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, κάθε απόφαση αρμοδίων αρχών περί διατηρήσεως οποιασδήποτε υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, συνεπάγεται την υποχρέωση αντισταθμίσεως των οικονομικών βαρών που αυτή η απόφαση δημιουργεί στις επιχειρήσεις μεταφορών-
ότι το δικαίωμα των επιχειρήσεων μεταφοράς για αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών δημιουργείται από τη στιγμή που ένα Κράτος μέλος αποφασίζει να διατηρήσει την εν λόγω υποχρέωση δημοσίας υπηρεσίας- ότι πάντως, επειδή ο προϋπολογισμός καταρτίζεται σε ετήσια βάση, το ανωτέρω δικαίωμα δεν δύναται να εγερθεί κατά τη διάρκεια της αρχικής περιόδου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού προ της 1ης Ιανουαρίου 1971- ότι η ημερομηνία αυτή δύναται να μετατεθεί σε περίπτωση παρατάσεως των προθεσμιών εξετάσεως των αιτήσεων των επιχειρήσεων μεταφορών-
ότι επιπλέον το άρθρο 6 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων, που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, προβλέπει ότι τα Κράτη μέλη οφείλουν να αντισταθμίζουν τα οικονομικά βάρη τα οποία αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, εξαιτίας της εφαρμογής τιμών και όρων μεταφοράς που επιβάλλονται προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ειδικών κατηγοριών προσώπων- ότι οι εν λόγω αντισταθμιστικές καταβολές πρέπει να αρχίσουν να χορηγούνται από την 1η Ιανουαρίου 1971, η ημερομηνία δε αυτή δύναται να παραταθεί με κοινοτική πράξη για ένα έτος, αν ένα Κράτος μέλος συναντήσει ειδικές δυσκολίες-
ότι η αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφορών λόγω της διατηρήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας πρέπει να γίνει σύμφωνα με κοινές διαδικασίες- ότι, για τον καθορισμό του ύψους αυτών των αντισταθμιστικών καταβολών πρέπει να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις τις οποίες θα έχει η κατάργηση αυτών των υποχρεώσεων στις δραστηριότητες της επιχειρήσεως-

ότι οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση επιβολής νέας υποχρέωσης δημοσίας υπηρεσίας σε επιχείρηση μεταφορών-

ότι επειδή βάσει του παρόντος κανονισμού οι αντισταθμιστικές καταβολές χορηγούνται από τα Κράτη μέλη σύμφωνα με κοινές μεθόδους που καθορίζονται σ' αυτό τον κανονισμό οι αντισταθμίσεις αυτές πρέπει να εξαιρούνται από την προκαταρκτική διαδικασία ενημερώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας-

ότι πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στην Επιτροπή να λαμβάνει από τα Κράτη μέλη κάθε πληροφορία που αφορά την εφαρμογή αυτού του κανονισμού-

ότι για να δύναται το Συμβούλιο να εξετάζει την κατάσταση σε κάθε Κράτος μέλος αναφορικά με την εφαρμογή αυτού του κανονισμού, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλλει σχετική έκθεση στο Συμβούλιο προ της 31ης Δεκεμβρίου 1972-
ότι κρίνεται σκόπιμο να εξασφαλισθεί η παροχή εκ μέρους των Κρατών μελών στις επιχειρήσεις μεταφορών των καταλλήλων μέτρων για να δύναται αυτές να προβαίνουν σε παραστάσεις, όσον αφορά τα συμφέροντά τους και σε σχέση με μεμονωμένες αποφάσεις που λαμβάνονται από τα Κράτη μέλη για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού-

ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται προς τον παρόν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των έξι εθνικών επιχειρήσεων σιδηροδρόμων των Κρατών μελών, όσον αφορά δε τις άλλες επιχειρήσεις μεταφορών και τις επιχειρήσεις που δεν πραγματοποιούν κατά κύριο λόγο τοπικές ή περιφερειακές μεταφορές, το Συμβούλιο οφείλει να αποφασίσει εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος αυτού του κανονισμού, τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας, των μεταφορικών επιχειρήσεων που δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Τα Κράτη μέλη πρέπει να καταργήσουν όλες τις υποχρεώσεις τις συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, όπως αυτές καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι οποίες επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2. Πάντως, υποχρεώσεις αυτής της φύσεως είναι δυνατό να διατηρηθούν κατά το μέτρο που είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς.

3. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές επιβατών, όσον αφορά τις τιμές και τους όρους μεταφοράς που επιβάλλονται από οποιοδήποτε Κράτος μέλος, προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ειδικών κατηγοριών προσώπων.

4. Τα οικονομικά βάρη που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφορών λόγω της διατηρήσεως των υποχρεώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ή της εφαρμογής των τιμών και όρων μεταφοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 3, αντισταθμίζονται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που καθορίζονται σ' αυτό τον κανονισμό.

Άρθρο 2

1. Ως "υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας" νοούνται οι υποχρεώσεις, τις οποίες οι επιχειρήσεις μεταφορών αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά

τους συμφέροντα δεν θα ανελάμβαναν ή δεν θα ανελάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

2. Οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας κατά την έννοια της παραγράφου 1 περιλαμβάνουν την υποχρέωση λειτουργίας, την υποχρέωση μεταφοράς και την υποχρεωτική τιμολόγηση.

3. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού "υποχρέωση λειτουργίας" νοείται η υποχρέωση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις μεταφορών, να λαμβάνουν σχετικά με οποιαδήποτε γραμμή ή εγκατάσταση των οποίων η εκμετάλλευση ανατέθηκε σ' αυτές με άδεια ή με ισότιμη εξουσιοδότηση, όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της παροχής υπηρεσίας μεταφοράς, που πληροί ορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας και μεταφορικής δυναμικότητας. Η υποχρέωση λειτουργίας περιλαμβάνει επίσης οποιαδήποτε υποχρέωση λειτουργίας συμπληρωματικών γραμμών καθώς και οποιαδήποτε υποχρέωση διατηρήσεως σε καλή κατάσταση των γραμμών του πλεονάζοντος σε σχέση με τις ανάγκες του συνολικού δικτύου υλικού και των εγκαταστάσεων μετά την κατάργηση των γραμμών.

4. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού ως "υποχρέωση μεταφοράς" νοείται η υποχρέωση των μεταφορικών επιχειρήσεων να δέχονται και να μεταφέρουν επιβάτες ή εμπορεύματα με καθορισμένα κόμιστρα και με καθορισμένους όρους.

5. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού ως "υποχρεωτική τιμολόγηση" νοείται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις μεταφορών να εφαρμόζουν τιμές που καθορίζονται ή εγκρίνονται από οποιαδήποτε δημόσια αρχή, οι οποίες είναι αντίθετες με τα εμπορικά συμφέροντα της επιχειρήσεως και οι οποίες προκύπτουν από την επιβολή ή την άρνηση τροποποιήσεως συγκεκριμένων μέτρων για τις τιμές, ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή εμπορευμάτων, ή για ορισμένες γραμμές.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζονται ως προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα γενικά μέτρα πολιτικής επί των τιμών που εφαρμόζονται στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων, ή από τα μέτρα που λαμβάνονται όσον αφορά τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς γενικά, στο πλαίσιο της οργανώσεως της αγοράς μεταφορών ή μέρους αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II Κοινές αρχές για την κατάργηση ή τη διατήρηση υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας

Άρθρο 3

1. Όταν οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών αποφασίζουν τη διατήρηση εν όλων ή εν μέρει μιας υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, και όταν αυτό δύναται να πραγματοποιηθεί με περισσότερους του ενός τρόπους έκαστος των οποίων δύναται υπό τους αυτούς όρους να εξασφαλίσει την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς, οι αρμόδιες αρχές επιλέγουν τον τρόπο που εμφανίζει το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

2. Η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς εκτιμάται σε συνάρτηση με :

α) το γενικό συμφέρον-

β) τη δυνατότητα χρησιμοποίησεως άλλων τρόπων μεταφοράς και την ικανότητα αυτών να καλύπτουν τις δεδομένες μεταφορικές ανάγκες-

γ) τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς, που δύναται να προσφερθούν στους χρησιμοποιούντες τις μεταφορές.

Άρθρο 4

1. Οι επιχειρήσεις μεταφορών πρέπει να υποβάλλουν αιτήσεις στις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών, για την ολική ή μερική κατάργηση οποιασδήποτε

υποχρέωσης δημοσίας υπηρεσίας όταν αυτή η υποχρέωση συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα για τις επιχειρήσεις αυτές.

2. Στις αιτήσεις τους, οι επιχειρήσεις μεταφορών δύνανται να προτείνουν την αντικατάσταση του τρόπου μεταφοράς που χρησιμοποιείται, με άλλους τρόπους. Οι επιχειρήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 καθορίζουν το αποθεματικό που είναι δυνατό να βελτιώσει την οικονομική τους κατάσταση.

Άρθρο 5

1. Κάθε υποχρέωση λειτουργίας ή μεταφοράς θεωρείται ότι συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα, όταν η μείωση των οικονομικών βαρών η οποία δύναται να προκύψει από την ολική ή μερική κατάργηση της υποχρέωσης για μία επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων που αναλαμβάνουν αυτήν την υποχρέωση, υπερβαίνει τη μείωση των εσόδων που προκύπτουν από την κατάργηση αυτή.

Τα οικονομικά μειονεκτήματα καθορίζονται βάσει αναλυτικής καταστάσεως, η οποία είναι ενημερωμένη εάν είναι αναγκαίο και εμφανίζει τα ετήσια οικονομικά μειονεκτήματα που συνίστανται στη διαφορά μεταξύ της μείωσης των ετησίων οικονομικών βαρών και της μείωσης των ετησίων εσόδων, που θα προέκυπτε από την κατάργηση της υποχρέωσης.

Εάν πάντως η υποχρέωση λειτουργίας ή μεταφοράς αφορά μία ή περισσότερες κατηγορίες μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων στο σύνολο ή σε ουσιώδες μέρος του δικτύου, η οικονομική επιβάρυνση η οποία θα εξαλείφεται με την κατάργηση της υποχρέωσης, υπολογίζεται βάσει της κατανομής μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών κυκλοφορίας, του συνολικού κόστους που βαρύνει την επιχείρηση σαν αποτέλεσμα των μεταφορικών της δραστηριοτήτων.

Στην περίπτωση αυτή, το οικονομικό μειονέκτημα θα είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ του κόστους που πρέπει να καταλογιστεί στο τμήμα της δραστηριότητας της επιχείρησης που επηρεάζεται από τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας, και των αντιστοίχων εσόδων.

Τα οικονομικά μειονεκτήματα καθορίζονται, αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της υποχρέωσης στο σύνολο της δραστηριότητας της επιχείρησης.

2. Η υποχρεωτική τιμολόγηση θεωρείται ότι συνεπάγεται οικονομικές επιβαρύνσεις όταν η διαφορά μεταξύ των εσόδων από τη μεταφορά η οποία υπόκειται στην υποχρέωση αυτή και του οικονομικού βάρους που προκύπτει από αυτή τη μεταφορά, είναι μικρότερη από τη διαφορά μεταξύ των εξόδων που θα προέκυπταν από αυτή τη μεταφορά και των σχετικών οικονομικών επιβαρύνσεων αν η εκμετάλλευση ενετό επί εμπορικής βάσεως, αφού ληφθούν υπόψη το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων που υπόκεινται στην υποχρέωση και οι συνθήκες της αγοράς.

Άρθρο 6

1. Εντός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, οι επιχειρήσεις μεταφορών πρέπει να υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών τις αιτήσεις, που προβλέπονται στο άρθρο 4.

Οι επιχειρήσεις μεταφορών δύνανται να υποβάλλουν αιτήσεις μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας, όταν διαπιστώνουν ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 4 παράγραφος 1.

2. Αποφάσεις περί διατηρήσεως ή καταργήσεως, εν όλο ή εν μέρει, μετά από ορισμένο χρόνο, υποχρέωσης δημοσίας υπηρεσίας, πρέπει να προβλέπουν την αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών που προκύπτουν από αυτές.

Το ποσό αυτής της αντισταθμίσεως καθορίζεται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που καθορίζονται στα άρθρα 11 έως 13.

3. Οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις εντός έτους από την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως, όσον αφορά τις υποχρεώσεις λειτουργίας και μεταφοράς, και εντός έξι μηνών, όσον αφορά την υποχρεωτική τιμολόγηση.

Το δικαίωμα αντισταθμίσεως γεννάται κατά την ημερομηνία λήψεως της αποφάσεως από τις αρμόδιες αρχές, αλλά σε καμία περίπτωση προ της 1ης Ιανουαρίου 1971.

4. Αν πάντως οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών το θεωρούν αναγκαίο λόγω του αριθμού και της σπουδαιότητας των αιτήσεων που υποβάλλονται από κάθε επιχείρηση, δύνανται να παρατείνουν την προθεσμία που προβλέπεται στην πρώτη υποπαράγραφο της παραγράφου 3, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1972 το αργότερο. Στην περίπτωση αυτή το δικαίωμα αντισταθμίσεως γεννάται κατά την ανωτέρω ημερομηνία.

Όταν οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών έχουν πρόθεση να κάμουν χρήση αυτού του δικαιώματος, ανακοινώνουν τούτο στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, εντός έξι μηνών από την υποβολή των αιτήσεων.

Στην περίπτωση κατά την οποία Κράτος μέλος αντιμετωπίζει ειδικές δυσκολίες, το Συμβούλιο δύναται, μετά από αίτηση αυτού του Κράτους και πρόταση της Επιτροπής, να του επιτρέψει να παρατείνει μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1973 την προθεσμία που προβλέπεται στην πρώτη υποπαράγραφο αυτής της παραγράφου.

5. Αν οι αρμόδιες αρχές δεν λάβουν απόφαση εντός των καθορισμένων προθεσμιών, η υποχρέωση για την οποία υπεβλήθη αίτηση καταργήσεως κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 1, θεωρείται σαν καταργηθείς.

6. Το Συμβούλιο με βάση την έκθεση που υποβάλλεται από την Επιτροπή προ της 31ης Δεκεμβρίου 1972 εξετάζει την κατάσταση που υπάρχει σε κάθε Κράτος μέλος σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 7

1. Κάθε απόφαση διατηρήσεως υποχρεώσεως δύναται να περιλαμβάνει όρους για τη βελτίωση των επιχειρήσεων που επηρεάζονται από την εν λόγω υποχρέωση.

2. Οποιαδήποτε απόφαση καταργήσεως μιας υποχρεώσεως δύναται να προβλέπει την καθιέρωση εναλλακτικής γραμμής. Στην περίπτωση αυτή η κατάργηση ισχύει μόνο από τη στιγμή κατά την οποία η εναλλακτική γραμμή τίθεται σε λειτουργία.

Άρθρο 8

1. Το ενδιαφερόμενο Κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή, πριν το εφαρμόσει, κάθε μέτρο περί καταργήσεως των υποχρεώσεων λειτουργίας ή μεταφοράς, το οποίο προτίθεται να λάβει, σχετικά με οποιαδήποτε γραμμή ή υπηρεσία μεταφοράς, που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο ή τη συγκοινωνία μεταξύ των Κρατών μελών. Το Κράτος αυτό ενημερώνει σχετικά τα άλλα Κράτη μέλη.

2. Αν η Επιτροπή το θεωρεί αναγκαίο ή αν άλλο Κράτος μέλος το ζητήσει, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα Κράτη μέλη σχετικά με το προτεινόμενο μέτρο.

3. Η Επιτροπή απευθύνει γνώμη ή σύσταση προς όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη εντός δύο μηνών από τη λήψη της κοινοποιήσεως η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III Εφαρμογή στις μεταφορές επιβατών, κομίστρων και όρων μεταφοράς προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ειδικών κατηγοριών προσώπων

Άρθρο 9

1. Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής για τα οικονομικά βάρη που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις λόγω της εφαρμογής στις μεταφορές επιβατών, κομίστρων και όρων μεταφοράς που επιβάλλονται προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ειδικών κατηγοριών προσώπων, ορίζεται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που καθορίζονται στα άρθρα 11 έως 13.

2. Η αντισταθμιστική καταβολή χορηγείται από την 1η Ιανουαρίου 1971.

Αν Κράτος μέλος αντιμετωπίζει ειδικές δυσχέρειες, το Συμβούλιο δύναται, μετά από αίτηση αυτού του Κράτους και κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής να επιτρέψει στο ενδιαφερόμενο Κράτος να μεταθέσει την ανωτέρω ημερομηνία στην 1η Ιανουαρίου 1972.

3. Οι αιτήσεις για αντιστάθμιση υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV Κοινές μέθοδοι αντισταθμίσεως

Άρθρο 10

1. Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής που προβλέπεται στο άρθρο 6, στην περίπτωση υποχρέωσης λειτουργίας ή μεταφοράς πρέπει να είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ της μειώσεως των οικονομικών επιβαρύνσεων και της μειώσεως των εσόδων της επιχείρησης, αν το σύνολο ή το αντίστοιχο μέρος αυτής της υποχρέωσης καταργηθεί για το διάστημα του χρόνου που εξετάζεται.

Εάν πάντως, ο υπολογισμός των οικονομικών μειονεκτημάτων έγινε δια κατανομής, στα διάφορα μέρη της μεταφορικής της δραστηριότητας, του συνολικού κόστους που βαρύνει την επιχείρηση γι' αυτές τις μεταφορικές δραστηριότητες, το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ του κόστους που κατανέμεται στο μέρος εκείνο της δραστηριότητας της επιχείρησης, που συνδέεται με την υποχρέωση δημοσίας υπηρεσίας και τα αντίστοιχα έσοδα.

2. Για τον καθορισμό των οικονομικών επιβαρύνσεων και των εσόδων, που αναφέρονται στην παράγραφο 1, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις από την κατάργηση αυτής της υποχρέωσης στο σύνολο της δραστηριότητας της επιχείρησης.

Άρθρο 11

1. Το ύψος του ποσού της αντισταθμιστικής καταβολής ισούται, σύμφωνα με το άρθρο 5 και το άρθρο 9 παράγραφος 1, σε περίπτωση υποχρέωσης τιμολογήσεως, με τη διαφορά των δύο ποσών ως εξής :

α) το πρώτο ποσό ισούται με τη διαφορά μεταξύ του γινομένου του αναφερομένου αριθμού μονάδων μεταφοράς επί :

- είτε την τιμή του πλέον ευνοϊκού κομίστρου, του οποίου την εφαρμογή θα αδύνατο να απαιτήσουν οι χρησιμοποιούντες, εάν δεν υφίστατο η υποχρέωση τιμολογήσεως :

- είτε, εάν δεν εφαρμοζόταν το ανωτέρω κόμιστρο, την τιμή του κομίστρου που θα εφαρμοζόταν εάν η διαχείριση της επιχείρησης γινόταν με εμπορικά κριτήρια, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος της παρερχομένης υπηρεσίας καθώς και τις συνθήκες της αγοράς,

και του γινομένου του πραγματικού αριθμού μονάδων μεταφοράς επί την τιμή του κομίστρου που επιβάλλεται βάσει της υποχρέωσης τιμολογήσεως, κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου-

β) το δεύτερο ποσό ισούται με τη διαφορά μεταξύ του κόστους, το οποίο θα προέκυπτε είτε από την εφαρμογή του ευνοϊκότερου κομίστρου είτε από την εφαρμογή του κομίστρου το οποίο θα εφαρμοζόταν εάν η διαχείριση γινόταν με εμπορικά κριτήρια και του κόστους το οποίο προκύπτει από την εφαρμογή του κομίστρου που επιβάλλεται βάσει της υποχρέωσης τιμολογήσεως.

2. Όταν λόγω της καταστάσεως της αγοράς η αντιστάθμιση που υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1, δεν αρκεί να καλύψει το συνολικό κόστος των μεταφορών που υπόκεινται στην εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση, το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ αυτού του κόστους και των εσόδων που προκύπτουν από την εκτέλεση των μεταφορών αυτών. Οποιαδήποτε αντιστάθμιση που έχει χορηγηθεί βάσει του άρθρου 10, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό αυτό.

3. Οι επιπτώσεις, τις οποίες θα είχε η κατάργηση της υποχρεωτικής τιμολογήσεως στο σύνολο των δραστηριοτήτων της επιχειρήσεως πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των οικονομικών επιβαρύνσεων και εσόδων, που προβλέπονται στη παράγραφο 1.

Άρθρο 12

Το κόστος, που προκύπτει από τη διατήρηση υποχρεώσεων πρέπει να υπολογίζεται με βάση την αποτελεσματική διαχείριση της επιχειρήσεως και την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ικανοποιητικής ποιότητας.

Ο τόκος που αποφέρει το κεφάλαιο είναι δυνατό να αναιρείται από τον τόκο που λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό των εξόδων.

Άρθρο 13

1. Αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 9 πρέπει να καθορίζουν εκ των προτέρων το ποσό της αντισταθμίσεως για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός έτους. Συγχρόνως πρέπει να καθορίζουν τους παράγοντες, που είναι δυνατό να επιφέρουν αναπροσαρμογή αυτού του ποσού.

2. Αναπροσαρμογή του ποσού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 θα γίνεται κάθε έτος, μετά το κλείσιμο των ετησίων λογαριασμών της επιχειρήσεως.

3. Η αντισταθμιστική καταβολή, το ύψος της οποίας καθορίζεται εκ των προτέρων, γίνεται κατά δόσεις. Τα χρηματικά ποσά που οφείλονται λόγω της αναπροσαρμογής που αναφέρεται στην παράγραφο 2, καταβάλλονται αμέσως μετά τον καθορισμό του ύψους της αναπροσαρμογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V Επιβολή νέων υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας

Άρθρο 14

1. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3, μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα Κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας σε επιχειρήσεις μεταφορών μόνο κατά το μέτρο που οι υποχρεώσεις αυτές είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς.

2. Όταν οι ανωτέρω υποχρεώσεις συνεπάγονται για τις επιχειρήσεις μεταφορών οικονομικά μειονεκτήματα κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2 ή οικονομικές επιβαρύνσεις κατά την έννοια του άρθρου 9, οι αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών πρέπει να προβλέπουν στις αποφάσεις περί επιβολής αυτών των υποχρεώσεων, τη χορήγηση

αντισταθμίσεως για τα οικονομικά βάρη. Οι διατάξεις των άρθρων 10 έως 13 εφαρμόζονται ανάλογα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI Τελικές διατάξεις

Άρθρο 15

Αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές των Κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού, πρέπει να είναι αιτιολογημένες και να δημοσιεύονται κατά τον κατάλληλο τρόπο.

Άρθρο 16

Τα Κράτη μέλη εξασφαλίζουν στις επιχειρήσεις μεταφορών τη δυνατότητα να υποστηρίξουν με κατάλληλα μέσα τα συμφέροντά τους, σε σχέση με τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού.

Άρθρο 17

1. Η Επιτροπή δύναται να ζητεί από τα Κράτη μέλη να παρέχουν κάθε χρήσιμη πληροφορία αναφορικά με την εφαρμογή αυτού του κανονισμού. Οποτεδήποτε δε θεωρεί τούτο αναγκαίο, η Επιτροπή προβαίνει σε διαβουλευθείς με τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη.

2. Οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρούνται της προκαταρκτικής διαδικασίας ενημερώσεως, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Τα Κράτη μέλη γνωστοποιούν αμέσως στην Επιτροπή λεπτομέρειες, ταξινομημένες κατά κατηγορία υποχρεώσεως, των αντισταθμίσεων που χορηγούνται για τα οικονομικά βάρη που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφορών, λόγω της διατηρήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που καθορίζονται στο άρθρο 2, ή της εφαρμογής στις μεταφορές επιβατών, των τιμών και των όρων μεταφοράς που επιβάλλονται προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ιδιαιτέρων κατηγοριών προσώπων.

Άρθρο 18

1. Τα Κράτη μέλη εκδίδουν έγκαιρα και αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή αυτού του κανονισμού, και ιδιαίτερα του άρθρου 4.

2. Όταν το Κράτος μέλος ζητεί τούτο ή αν η Επιτροπή το θεωρεί σκόπιμο, προβαίνει σε διαβουλευθείς με τα Κράτη μέλη, για τα προτεινόμενα σχέδια των μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 19

1. Όσον αφορά τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται για τις μεταφορικές δραστηριότητες των κάτωθι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων :

- Societe nationale des chemins des chemins de fer belges (S.N.C.B.)/ National Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)-
- Deutsche Bundesbahn (DB)-
- Societe nationale des chemins de fer francais (S.N.C.F.)-
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)-
- Societe nationale des chemins de fer luxembourgeois (C.F.L.)-
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. Όσον αφορά τις άλλες επιχειρήσεις μεταφορών, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις που παρέχουν, κατά κύριο λόγο, υπηρεσίες μεταφοράς τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα.

3. Εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος αυτού του κανονισμού, το Συμβούλιο αποφασίζει, με βάση τις αρχές και τους στόχους, που προβλέπει

το Κεφάλαιο ΙΙ της αποφάσεώς του της 18ης Μαΐου 1965, τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, οι οποίες επηρεάζουν τις δραστηριότητες μεταφορών και δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 20

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1969.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε Κράτος μέλος.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις 26 Ιουνίου 1969.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. THORN

(1) ΕΕ αριθ. 88 της 24. 5. 1965, σ. 1600/65.

(2) ΕΕ αριθ. Α 27 της 18. 3. 1968, σ. 18.

(3) ΕΕ αριθ. Α 49 της 17. 5. 1968, σ. 15.

**ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

ΑΘΗΝΑ 5 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1991	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 123
-----------------------------------	----------------------	-------------------------------

ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘ. 1959

Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδουμε τον ακόλουθο Νόμο που ψήφισε η Βουλή.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
Ρύθμιση θεμάτων φορτηγών αυτοκινήτων.**

□ ρθρό.

Το άρθρο 1 του ν.δ. 49/1968 "Περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως" (ΦΕΚ 294Α), όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του β.δ. 281/1973 "Περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον των διατάξεων του ν.δ/τος 49/1968 "περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως" και των

τροποποιητικών και συμπληρωματικών αυτού ν.δ/των 833/1971 και 1268/1972" (ΦΕΚ 84Α), αντικαθίσταται ως εξής:

"□ ρθρδ
Ορισμοί.

1. 1. Ως φορηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσεως (Φ.Ι.Χ.) θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του, απαγορευομένης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης είσπραξης κομίστρου με οποιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό.

Στον όρο "φορηγό αυτοκίνητο" περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο φορηγό όχημα.

Στην έννοια του ιδιοκτήτη περιλαμβάνεται και ο αγοραστής αυτοκινήτου με παρακράτηση της κυριότητας από τον πωλητή και ο κατέχων αυτοκίνητο με χρηματοδοτική μίσθωση.

2. 2. Κατά τις μεταφορές με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο πρέπει να πληρούνται αθροιστικά οι παρακάτω όροι:

α) Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή στον επαγγελματία ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), παραχθεί, εξορυχθεί, μετατραπεί ή επισκευασθεί απ' αυτήν ή αυτόν ή είναι είδη απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών τους.

β) Οι μεταφορές πρέπει να είναι απαραίτητες στο πλαίσιο των κύριων δραστηριοτήτων της επιχείρησης ή του επαγγελματία.

γ) Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο πρέπει να οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό της επιχείρησης ή από επαγγελματία οδηγό, που έχει προσληφθεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας. Ειδικότερα το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μικτού βάρους κάτω των 4.000 χιλιογράμμων μπορεί να οδηγείται εκτός των παραπάνω περιπτώσεων και από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του. Για ειδικές περιπτώσεις κυκλοφορίας βυτιοφόρων Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, που εξυπηρετούν ανάγκες μεταφοράς υγρών καυσίμων σε περιφέρειες μικρών νησιών και ανήκουν σε επιχειρήσεις εμπορία πετρελαιοειδών, η έδρα των οποίων είναι σε άλλη περιφέρεια, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εργασίας, όπως με κοινή απόφασή τους ρυθμίζουν τις σχέσεις εργασίας των οδηγών των αυτοκινήτων αυτών με την επιχείρηση".

άρθρο 2

Το άρθρο 2 του ν.δ. 49/1968 (ΦΕΚ 29 4Α), όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν.δ. 833/1971 "Περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των διατάξεων του ν.δ/τος 49/1968 "Περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως" (ΦΕΚ 34 Α) και κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 2 του β.δ. 281/1973, αντικαθίσταται ως εξής:

“Άρθρο 2
άδειες κυκλοφορίας.

1. 1. άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, που ασκούν κερδοσκοπικό ή βιοποριστικό επάγγελμα ή επιχείρηση στην Ελλάδα, καθώς και σε κοινωφελή ιδρύματα και οργανισμούς κοινής ωφέλειας, γενικά, υπό τους όρους και προϋποθέσεις των επόμενων παραγράφων.

2. 2. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσότερων φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως μέχρι 4.000 χιλιόγραμμων μικτού βάρους, ως και τρίτροχων φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, με δικαίωμα κυκλοφορίας σ' όλη την επικράτεια στα παραπάνω πρόσωπα, αφού καταβληθεί από αυτά, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, ως εξής:

α) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα:

αα) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα σε δραχμές ογδόντα χιλιάδες (80.000).

αβ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατό χιλιάδες (100.000).

αγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) και Άδη) Μικτού βάρους από 2401-4000 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατόν σαράντα χιλιάδες (140.000).

β) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα:

αβ) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα σε δραχμές πενήντα χιλιάδες (50.000).

β) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε δραχμές εξήντα χιλιάδες (60.000).

βγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε δραχμές εβδομήντα χιλιάδες (70.000) και δ) Μικτού βάρους από 2401-4000 χιλιόγραμμα σε δραχμές ογδόντα χιλιάδες (80.000).

γ) Για τα τρίτροχα φορτηγά με κλειστό ή ανοικτό αμάξωμα δραχμές είκοσι χιλιάδες (20.000).

Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο ένα τρίτο (1/3) για αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, πτηνοτροφικές, μελισσοκομικές, σηροτροφικές, αλιευτικές επιχειρήσεις, δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών και δασικών επιχειρήσεων καθώς και για τα αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ.

4. 4. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών χορηγούνται οριστικές άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία πραγματοποιούν στην Ελλάδα σημαντικές επενδύσεις ή σε επιχειρήσεις, οι οποίες υπάγονται σε αναπτυξιακού νόμου.

Οι άδειες αυτές χορηγούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτησή τους και εφ' όσον υποβληθεί οικονομοτεχνική μελέτη, από την οποία αποδεικνύεται η αναγκαιότητα κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων.

5. 5. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης οποιουδήποτε μικτού βάρους, ειδικά διασκευασμένων (θωρακισμένων) προς εξυπηρέτηση εταιρειών που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τους χρηματοπιστολές, για τη μεταφορά χρημάτων και πολύτιμων αντικειμένων με την καταβολή υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, κατά τις διακρίσεις των διατάξεων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

Οι ειδικότερες προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται για τη χορήγηση των αδειών αυτών θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών Επικοινωνιών.

6. 6. Επιτρέπεται η χορήγηση μιας μόνο άδειας κυκλοφορίας φορτηγού αυτοκινήτου οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα σε μεταφορικές εταιρείες και σε γραφεία και πρακτορεία μεταφορών για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σ' αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας.

7. 7. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, τα οποία έχουν σταθερά συνδεδεμένα με το όχημα μηχανήματα, χρήσιμα για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των επαγγελματικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγελματία. Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

8. 8. Η εισφορά που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου περιορίζεται στο 1/3 προκειμένου για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, μελισσοκομικές και σηροτροφικές, αλιευτικές επιχειρήσεις, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων.

9. 9. Η εισφορά, που ορίζεται από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο από τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. βάσει των απογραφικών δελτίων των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και καταβάλλεται:

α) Εάν δεν υπερβαίνει τις εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) δραχμές, εφάπαξ κατά τη χορήγηση της άδειας.

β) Εάν υπερβαίνει τις εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) δραχμές, καταβάλλεται σε έξι (6) μηνιαίες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη κατά τη χορήγηση της άδειας και οι υπόλοιπες πέντε (5) μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες, ημέρα των επόμενων μηνών, από το μήνα που χορηγήθηκε η άδεια.

Αν η βεβαίωση ενεργηθεί μετά την πάροδο προθεσμίας πληρωμής μερικών δόσεων, οι δόσεις αυτές καταβάλλονται μέχρι την τελευταία ημέρα πληρωμής της δόσης που λήγει μετά τη βεβαίωση. Το ποσό της κάθε δόσης, εκτός της τελευταίας, δεν μπορεί να είναι κατώτερο των ογδόντα χιλιάδων (80.000) δραχμών.

Αν όμως για την τελευταία δόση προκύπτει ποσό μέχρι σαράντα χιλιάδες (40.000) δραχμές, αυτό προσαυξάνει το ποσό της προηγούμενης δόσης.

Η μη εμπρόθεσμη καταβολή μιας των παραπάνω δόσεων συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς σε δόσεις, ολόκληρο δε το υπόλοιπο ποσό της εισφοράς καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό από την ημερομηνία απώλειας του δικαιώματος. Στην περίπτωση αυτήν αναιρούνται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του αυτοκινήτου, μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του οφειλόμενου ποσού της εισφοράς.

10. 10. Η κατά τα παραπάνω οριζόμενη εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά καταβάλλεται όταν κυκλοφορεί για πρώτη φορά φορτηγό αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ως ιδιωτικής χρήσης.

11.11. Απαλλάσσονται της καταβολής της διά του παρόντος άρθρου οριζομένης υπέρ του Δημοσίου εισφοράς τα βυτιοφόρα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά και διανομή πόσιμου νερού σε περιοχές που δεν υδρεύονται, καθώς και τα βυτιοφόρα αποκομιδής απορριμμάτων. Οι όροι, οι προϋποθέσεις και περιορισμοί, με τους οποίους θα είναι δυνατή η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών."

άρθρο 3

Το άρθρο 4 του ν.γ. 49/1968, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τα άρθρα 1 και 2 του ν.γ. 1268/1972 "Περί τροποποίησης και συμπλήρωσης του ν.γ. 49/1968 και μεταφοράς εργατοτεχνικών διά φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως" (ΦΕΚ 203 Α), κωδικοποιήθηκε με τα άρθρα 4 και 5 του δ. 803/1978 "Περί επιβαλλομένων κυρώσεων εις κατόχους φορτηγών αυτοκινήτων και φορτηγών μοτοσικλετών ιδιωτικής χρήσεως διά παραβάσεις τσινάς της περί των οχημάτων τούτων κειμένης νομοθεσίας και άλλων τινών διατάξεων (ΦΕΚ 123 Α), αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 4

Απαγορεύσεις

1. 1. Απαγορεύεται:

α) Η μεταφορά με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα, έστω και δωρεάν, υλικών και αντικειμένων πέραν αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 1α του άρθρου 1 του παρόντος νόμου.

β) Η μεταφορά με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα αγαθών άλλων από εκείνα, που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας τους.

γ) Η χρησιμοποίηση του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου για σκοπό διάφορο από εκείνο, για τον οποίο χορηγήθηκε η άδεια κυκλοφορίας του.

δ) Η με οποιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό, πλην σε κοινοπραξία, στην οποία συμμετέχει εξ αρχής ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου.

ε) Η με οποιονδήποτε τρόπο είσπραξη κομίστρου για εκτελούμενες με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μεταφορές.

στ) Η οδήγηση Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων από πρόσωπα που δεν αναφέρονται στην περίπτωση γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του παρόντος.

ζ) Η μεταφορά προσώπων πλην του οδηγού και ενός συνοδηγού ή βοηθού οδηγού.

η) Σε περίπτωση άσκησης αποκλειστικής εμπορίας από τον επαγγελματία ή την επιχείρηση χωρίς παραγωγή αγαθών, απαγορεύεται η μεταφορά εμπορευμάτων και γενικά αγαθών και αντικειμένων από τον τόπο παραγωγής απευθείας στον πελάτη.

Η απαγόρευση αυτή ισχύει για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 4 τόνους.

Ειδικά τα Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων που ανήκουν σε εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών:

1) 1) Επιτρέπεται σε νομούς, που οι εταιρείες δεν έχουν εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, να φορτώνουν από διυλιστήρια και να μεταφέρουν απευθείας στους πελάτες τους.

- 2) 2) Επιτρέπεται να μεταφέρουν υγρά καύσιμα από διυλιστήρια αποκλειστικά για τον εφοδιασμό πρατηρίων υγρών καυσίμων που είναι συμβεβλημένα με την εταιρεία ιδιοκτήτη του φορτηγού αυτοκινήτου. Τα διακριτικά σήματα της εταιρείας πρέπει να είναι εμφανή τόσο στα πρατήρια όσο και στα αυτοκίνητα.
- 3) 3) Σε περίπτωση εφοδιασμού με υγρά καύσιμα άλλων πελατών τους που ανήκουν στον κύκλο των εμπορικών δραστηριοτήτων τους, τα συνοδευτικά έγγραφα της κάθε μεταφοράς θα φέρουν αποκλειστικά την εμπορική επωνυμία του ιδιοκτήτη του βυτιοφόρου.
- 4) 4) Κατά τη μεταφορά ο οδηγός του βυτιοφόρου Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου μεταφοράς υγρών καυσίμων πρέπει να έχει μαζί με τα άλλα συνοδευτικά έγγραφα και θεωρημένα ανά δίμηνο βεβαίωση του Υπουργείου Εργασίας, ότι εξακολουθεί να εργάζεται ως οδηγός με σχέση εξαρτημένης εργασίας στην εταιρεία που ανήκει το βυτιοφόρο Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο.
- 5) 5) Σε περίπτωση διαπιστώσεως οποιασδήποτε παράβασης των περιπτώσεων 1, 2, 3, 4 της παρούσας παραγράφου αναιρείται η άδεια κυκλοφορίας του βυτιοφόρου Ι.Χ. αυτοκινήτου και η εταιρεία δεν έχει δικαίωμα να κυκλοφορήσει νέο σε χρονικό διάστημα ενός έτους.
- θ) Η κυκλοφορία Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου με προσωρινή άδεια μετά την πάροδο του διμήνου από τη λήξη της.
- ι) Η κυκλοφορία Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου:
- αα) Με προσωρινή ή οριστική άδεια, εφ' όσον έχουν πάψει να συντρέχουν οι προϋποθέσεις χορήγησής τους, και β) Εφ' όσον έχει διακοπεί η λειτουργία της επιχείρησης για οποιονδήποτε λόγο.
2. 2. Κατ' εξαίρεση της περίπτωσης (ζ) της προηγούμενης παραγράφου επιτρέπεται:
- α) Η μεταφορά προσώπων απασχολούμενων στην εκτέλεση παραγωγικών έργων ή σε άλλες επιχειρήσεις από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο της εργασία και αντίστροφα με φορτηγά ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα που ανήκουν στις εν λόγω επιχειρήσεις, χωρίς καταβολή κομίστρου, εφ' όσον ο τόπος εργασίας τους δεν εξυπηρετείται συγκοινωνιακά και τα εν λόγω αυτοκίνητα πληρούν τους όρους ασφαλείας που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με την αυτή ή όμοια απόφαση καθορίζονται και οι λοιποί όροι και προϋποθέσεις καθώς και η διαδικασία χορήγησης άδειας για μεταφορά των παραπάνω προσώπων.
- β) Η μεταφορά μέχρι τριών (3) εργατών ή τεχνιτών με φορτηγά ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα που ανήκουν σε βιομηχανικές, βιοτεχνικές, μεταλλευτικές, λατομικές, γεωργικές επιχειρήσεις και εκμεταλλεύσεις και εμπορικές εν γένει επιχειρήσεις από τα καταστήματα της επιχείρησης για τη συνοδεία, εκφόρτωση και παράδοση στους τόπους προορισμού των παραγόμενων και πωλούμενων απ' αυτές προϊόντων ή για τη συνοδεία, φόρτωση ή εκφόρτωση υλικών και εργαλείων που υπηρετούν τις λειτουργικές τους ανάγκες."

άρθρο 4

Το άρθρο 6 του ν.γ. 49/1968, όπως κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 8 του δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του 803/1978, αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 6 Ποινές

1. 1. Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος, πέραν των προβλεπόμενων υπό των διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 803/1978 (ΦΕΚ 123 Α) ποινικών κυρώσεων, επιβάλλεται από το όργανο που διαπιστώνει την παράβαση ή προσωρινή αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων του αυτοκινήτου από είκοσι (20) μέχρι σαράντα (40) ημέρες και διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου από τριάντα χιλιάδες (30.000) δραχμές μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές.

2. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα απαιτούμενα κατά περίπτωση έγγραφα, ο τρόπος επιβολής και η διαδικασία είσπραξης των προβλεπόμενων από την παραπάνω παράγραφο του παρόντος άρθρου προστίμων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα προβλεπόμενα από την παραπάνω παράγραφο του παρόντος άρθρου πρόστιμα ανά διετία.

3. 3. Ειδικότερα σε περίπτωση παράβασης των περιπτώσεων θ) και ι) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του παρόντος πέραν των προβλεπόμενων στην παράγραφο 1 κυρώσεων, επιβάλλεται και η ποινή της οριστικής αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου καθώς και η στέρηση του δικαιώματος χορήγησης νέα για δύο (2) χρόνια από την ημερομηνία της οριστικής αφαίρεσης, έστω και αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του νόμου αυτού."

άρθρο 5 άδειες κυκλοφορίας βυτιοφόρων υγρών καυσίμων

1. 1. άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων και υγραερίων χορηγούνται με τις διατάξεις του ν. 1571/1985 "Περί ρυθμίσεων θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 192 Α), όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του ν. 1769/1988 "Περί κυρώσεως της από 9.12.1987 τροποποιητικής σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των εταιρειών ΔΕΝΙΣΟΝ κ.λ.π. και ρυθμίσεων ζητημάτων υδρογονανθράκων" (ΦΕΚ 66 Α), με την καταβολή εφάπαξ εισφοράς δεκαέξι (16) δραχμών ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους. Ως προς την καταβολή εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου.

2. 2. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, που ρυθμίζουν τους όρους και προϋποθέσεις μεταφοράς αντικειμένων με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα, οι απαγορεύσεις, καθώς και οι προβλεπόμενες κυρώσεις, έχουν εφαρμογή και για τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής.

άρθρο 6 Βυτιοφόρα ιδιωτικής χρήσης Νομού Θεσσαλονίκης

1. 1. Στους ιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης κοινού φορτίου, μικτού βάρους πάνω από τέσσερις χιλιάδες (4.000) κιλά, τα οποία ετέθησαν σε κυκλοφορία από εμπόρους υγρών καυσίμων μέχρι την

11.2.1988, με έδρα το Νομό Θεσσαλονίκης ή μικρά νησιά της χώρας, για μεταφορά και διανομή υγρών καυσίμων με συνήθη δοχεία ή κοινά βαρέλια μη στερεωμένα επί του αμαξώματος του αυτοκινήτου και μη συνδεδεμένα μεταξύ τους, επιτρέπεται να θέσουν σε κυκλοφορία ένα (1) φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο μεταφοράς πετρελαίου θέρμανσης μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιόγραμμα, εφ' όσον δεν έχουν στην ιδιοκτησία τους άλλο βυτιοφόρο Ι.Χ. αυτοκίνητο οιοδήποτε μικτού βάρους.

2. 2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο χορήγηση των αδειών κυκλοφορίας πρέπει να γίνει εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι (6) μηνών από της ισχύος του παρόντος με την καταβολή εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφοράς κατά τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 2 του παρόντος και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών περιορίζεται εντός του Νομού Θεσσαλονίκης ή των μικρών νησιών, που αυτά έχουν έδρα, επιτρέπεται δε να κυκλοφορούν από 15 Σεπτεμβρίου μέχρι 31 Μαρτίου κάθε χρόνο.

Τα αυτοκίνητα αυτά αντικαθίστανται με άλλα της αυτής κατηγορίας μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιόγραμμων.

3. 3. Απαγορεύεται η φόρτωση των αυτοκινήτων αυτών από τα κρατικά διυλιστήρια, επιτρέπεται δε να κυκλοφορούν στο όνομα του ιδιοκτήτη της άδειας κυκλοφορίας και σε περίπτωση συνταξιοδότησης ή θανάτου του ανανεώνεται η άδεια κυκλοφορίας μόνο στο όνομα του ή της συζύγου και τέκνων αυτού.

4. 4. Οι παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος άρθρου συνεπάγονται την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αυτών για έξι (6) μήνες την πρώτη φορά και σε περίπτωση υποτροπής οριστικά.

άρθρο 7

Μεταφορικές επιχειρήσεις

Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της υποπεριπτώσεως (γγ) της περιπτώσεως β της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 "Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών διά φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων" (ΦΕΚ 182 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"Το συνολικό μικτό βάρος των φορτηγών αυτοκινήτων αυτοδύναμων ή συρμών των παραπάνω μεταφορικών επιχειρήσεων, κατά το χρόνο συστάσεως και λειτουργίας τους, πρέπει να είναι τουλάχιστον εκατόν δέκα (110) τόνοι ή ο αριθμός των εισφερόμενων κατά χρήση ή κατά κυριότητα φορτηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων είναι τουλάχιστον δέκα (10).

άρθρο 8

Το άρθρο 2 του ν. 1010/1980 "Περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών διεθνών οδικών μεταφορών" (ΦΕΚ 30 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 2

Θέματα διεθνών οδικών μεταφορών

1. 1. Για παραβάσεις, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν επιχείρηση μεταφοράς με φορτηγά αυτοκίνητα, διατάξεων διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, που δεσμεύουν την Ελλάδα, δύναται με πράξη του

Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών να επιβάλλεται, ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που τυχόν προβλέπονται από άλλες διατάξεις, η στέρηση του δικαιώματος διενέργειας διεθνών μεταφορών από έναν (1) μέχρι δώδεκα (12) μήνες, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης. Το ανώτατο αυτό όριο της ποινής δύναται να διπλασιάζεται σε περίπτωση υποτροπής.

Υπότροπος θεωρείται για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που υποπίπτει πάλι σε παράβαση, που τιμωρείται κατά τις διατάξεις του παρόντος, μέσα σε χρονικό διάστημα ενός (1) χρόνου από την ημερομηνία λήξης της ποινής του.

2. 2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις παράβασης αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που αφορούν τους όρους και τις προϋποθέσεις διενέργειας εθνικών και διεθνών εμπορευματικών μεταφορών από Φ.Δ.Χ. και Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές."

άρθρο 9

Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Το άρθρο 13 του ν. 1350/1983 "Υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 55 Α) καταργείται κατά το μέρος που αφορά την απαγόρευση μεταβίβασης φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως, των οποίων το αρχικό δικαίωμα κυκλοφορίας χορηγήθηκε με τις διατάξεις της περίπτ. β της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 383/1976.

2. Κατά τη μεταβίβαση των αδειών κυκλοφορίας της κατηγορίας αυτής, που είχαν παραχωρηθεί με συμβολαιογραφικά προσύμφωνα, τα οποία συντάχθηκαν πριν από την 30.3.1983, υποχρεούνται οι αγοραστές να καταβάλουν τις εισφορές υπέρ του Τ.Σ.Α., του αρχικού κατόχου μέχρι την ημέρα συντάξεως του προσυμφώνου και τις εισφορές του έχοντος τη χρήση, κατοχή και εκμετάλλευση βάσει συμβολαιογραφικού προσυμφώνου μετά την παραπάνω ημερομηνία.

άρθρο 10

Επιστροφή αδειών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. 1. άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που χορηγήθηκαν βάσει της παρ. 4β του άρθρου 4 του ν. 383/1976 και μεταβιβάστηκαν σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με οριστικό συμβόλαιο ή με συμφωνία καταχωρισμένη στο βιβλίο μεταβολών του ν.γ. 1146/1972 "Περί του τρόπου μεταβίβασης εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών" (ΦΕΚ 64 Α), θεωρείται ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του νόμου αυτού.

2. 2. άδειες, που αφαιρέθηκαν ή ανακλήθηκαν από τρίτους καλής πίστεως αγοραστές λόγω ελλείψεως των νόμιμων προϋποθέσεων του αρχικού ιδιοκτήτη Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου προς της ισχύος του παρόντος νόμου, επιστρέφονται στους δικαιούχους ή στους νόμιμους κληρονόμους αυτών.

άρθρο 11

Η παράγραφος 1 του άρθρου 53 του ν. 1591/1986 "Ρυθμίσεις στην άμεση και έμμεση φορολογία, θέσπιση μέτρων για την πάταξη της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 50 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που χρησιμοποιεί φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης για εκτέλεση δημόσιας μεταφοράς ή εκδίδει φορτωτικές για τέτοια μεταφορά ή αποδέχεται τέτοιες φορτωτικές ή συνεργεί στην υπερφόρτωση φορτηγών οχημάτων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 10% του μικτού βάρους του αυτοκινήτου, τιμωρείται με πρόστιμο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, που επιβάλλει το όργανο που διαπιστώνει την παράβαση.

Σε περίπτωση που η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 20% του μικτού βάρους του οχήματος επιβάλλεται πρόστιμο τουλάχιστον εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και αναιρούνται αμέσως και επί τόπου από τα αρμόδια όργανα που βεβαιώνουν την παράβαση η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα μέχρι τριάντα (30) ημέρες, υπό τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του δεύτερου και των επομένων εδαφίων της παρ. 5 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167 Α), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Οι παραπάνω χρηματικές ποινές δύνανται να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 12

Μεταφορά έδρας - Μεταβίβαση

1. 1. Στο άρθρο 2 του ν. 1073/1980 "Περί αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων τρίτροχων οχημάτων δημόσιας χρήσης (μοτοσυκλετών) διά φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" (ΦΕΚ 214 Α) προστίθεται παράγραφος, η οποία έχει ως εξής:

"Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η μεταφορά έδρας των αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής, με απόφαση του οικείου ή των οικείων νομαρχών στις παρακάτω περιπτώσεις:

α) με αμοιβαία αλλαγή των εδρών,

β) εντός του αυτού ή άλλου νομού, εφ' όσον ως νέα έδρα ορίζεται διοικητική μονάδα με μικρότερο πληθυσμό κατά την τελευταία εκάστοτε γενική απογραφή,

γ) σε άλλο νομό, εφ' όσον στη νέα έδρα δεν εδρεύει φορτηγό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης, και

δ) σε νησιά και παραμεθόριες περιοχές."

2. 2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 5 του ν. 1073/1980 προστίθεται περίπτωση γ, που έχει ως εξής:

"γ. Διά πράξεως εν ζωή σε επαγγελματίες μεταφορείς, αυτοκινητιστές ή επαγγελματίες οδηγούς, εφ' όσον κατά την πρώτη μεταβίβαση υποβάλουν βεβαίωση οικονομικής εφορίας ότι κατά την τελευταία πενταετία δεν άσκησαν ή δεν ασκούν άλλο επάγγελμα πλην του εκμεταλλευτού του Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το περιεχόμενο της βεβαίωσης, ως και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής."

άρθρο 13

Αύξηση μικτού βάρους Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. 1. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.γ. 531/1970 (ΦΕΚ 52 Α), καθώς και φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης μεταφοράς κρεάτων, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύναται να αντικαθίσταται με άλλα μικτού βάρους μέχρι 6.000 χιλιόγραμμων, ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι του ύψους των 6.000 χιλιόγραμμων, εφ' όσον εξακολουθούν να κυκλοφορούν ως φορτηγά αυτοκίνητα μεταφοράς κρεάτων. Οι όροι και προϋποθέσεις εφαρμογής του παρόντος άρθρου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. 2. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύναται να αντικαθίστανται με άλλα, των οποίων το ανώτατο μικτό βάρος τους δεν υπερβαίνει τα τέσσερις χιλιάδες (4.000) κιλά ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το παραπάνω επιτρεπόμενο βάρος.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών θα καθοριστούν οι λεπτομέρειες της παραγράφου αυτής.

Άρθρο 14 Ρυμουλκούμενα

1. 1. Επιτρέπεται οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές, που εκτελούν εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, να θέτουν σε κυκλοφορία για κάθε ρυμουλκό γενικά όχημα Δ.Χ. που κατέχουν μέχρι και δύο ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα. Για τα οχήματα αυτά εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας. Οι όροι και προϋποθέσεις χορηγήσεως αυτών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. 2. Ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα κάθε κατηγορίας, που ανήκουν σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές ή σε μεταφορικές επιχειρήσεις του ν. 383/1976, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως ανεξάρτητες κυκλοφοριακές μονάδες με αντίστοιχη άδεια κυκλοφορίας, απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας, καθώς και της εισφοράς που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 11 του ν. 383/1976.

Η απαλλαγή αυτή ισχύει για τα πέραν του ενός ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου οχήματος και καταβάλλονται τέλη κυκλοφορίας και εισφορά για το όχημα, για το οποίο προβλέπονται τα υψηλότερα ποσά τελών κυκλοφορίας και εισφοράς.

άρθρο 15 Δικαίωμα διενέργεια εθνικών διεθνών μεταφορών

1. 1. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου και με την επιφύλαξη των διατάξεων του π.δ. 57/1989 "Περί προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 74/561/Ε.Ο.Κ. της 12ης Νοεμβρίου 1974 περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών οδικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 80/1176/Ε.Ο.Κ. της 4ης Δεκεμβρίου 1980" (ΦΕΚ 28 Α), οι οδικοί μεταφορείς

εμπορευμάτων, οι οποίοι κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου διενεργούν διεθνείς ή εθνικές μεταφορές, δύνανται να εντάσσονται στην κατηγορία των εθνικών ή στην κατηγορία των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, κατ' επιλογή τους.

2. 2. Με την επιφύλαξη των ίδιων διατάξεων, η μετάταξη οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων από την κατηγορία των εθνικών στην κατηγορία των διεθνών μεταφορών και αντίστροφα είναι οποτεδήποτε δυνατή.

Σε περίπτωση όμως, που οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων μετατάσσεται από την κατηγορία των διεθνών στην κατηγορία των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών πριν παρέλθουν τρία (3) τουλάχιστο χρόνια από την αρχική ένταξή του ή τη μετάταξή του στην κατηγορία των διεθνών μεταφορών, παραμένει υποχρεωτικά στην κατηγορία των εθνικών μεταφορών για πέντε (5) τουλάχιστο χρόνια.

3. 3. Κατ' εξαίρεση των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, δύνανται, με ειδικές εγκρίσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, να επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών μεταφορών προς και από τις όμορες με την Ελλάδα χώρες, Αλβανία, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία, με ειδικοποιημένα Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών, μεταφοράς υγρών καυσίμων, χημικών υγρών, υγρών θερμής ασφάλτου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ανατρεπόμενα.

4. 4. Επιφυλασσομένων των διατάξεων της παραγράφου 7 του άρθρου 4 του ν. 383/1976, οι υφιστάμενοι περιορισμοί και απαγορεύσεις ως προς το δικαίωμα αντικατάστασης ή μετατροπής φορτηγών αυτοκινήτων από μια κατηγορία σε άλλη παραμένουν σε ισχύ.

5. 5. Η διενέργεια εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών από μεταφορείς διεθνών μεταφορών και η διενέργεια διεθνών μεταφορών από μεταφορείς εθνικών μεταφορών απαγορεύεται.

6. 6. Οι παραβάτες των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου τιμωρούνται με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων των αυτοκινήτων επί ένα (1) μήνα και σε περίπτωση υποτροπής μέχρι ένα (1) χρόνο.

7. 7. Μεταφορικές επιχειρήσεις και μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς, που διενεργούν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού σύμφωνα με υπουργικές αποφάσεις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, εξακολουθούν να διατηρούν το δικαίωμα αυτό.

8. 8. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, που κυκλοφόρησαν εξ υπαρχής ως βυτιοφόρα μεταφοράς λυμάτων (εκκενώσεως βόθρων), επιτρέπεται να μετατρέπονται σε άλλης κατηγορίας αυτοκίνητα με όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στο νομό που θα επιτραπεί η μετατροπή των αυτοκινήτων αυτών απαγορεύεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας της κατηγορίας βυτιοφόρων μεταφοράς λυμάτων, καθώς και η μετατροπή άλλων αυτοκινήτων στην κατηγορία αυτή.

Άρθρο 16

Αναγκαστική αφαίρεση - Πλειστηριασμός

1. 1. Κατ' εξαίρεση της διατάξεως της παραγράφου 3 του άρθρου 31 του ν.γ. 3334/1955 "Περί μεταφοράς αγαθών επί κομίστρων διά φορτηγών τρίτροχων αυτοκινήτων και τροποποίηση διατάξεων αναφερομένων εις θέματα της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών" (ΦΕΚ 237 Α), ορίζεται ότι η

αναγκαστική κατάσχεση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου περιορίζεται στο όχημα, με τον πλειστηριασμό δεν που επακολουθεί μεταβιβάζεται η κυριότητα του αυτοκινήτου ως πράγματος και το δικαίωμα κυκλοφορίας ατονεί.

Στον προηγούμενο ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου που εκπλειστηριάσθηκε (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) ενεργοποιείται το δικαίωμα άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης της αυτής κατηγορίας, εφ' όσον είναι επαγγελματίας αυτοκινητιστής ή επαγγελματίας οδηγός αυτοκινήτων, προσκομίσει δε νέο αυτοκίνητο και υποβάλει όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία δύο (2) χρόνων από την ημέρα του πλειστηριασμού.

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις αφαίρεσης της κατοχής του αυτοκινήτου από τον διατηρήσαντα την κυριότητά του, εφ' όσον η αρχική άδεια κυκλοφορίας εκδόθηκε στο όνομα του κατόχου.

2. 2. Οι διατάξεις αυτές έχουν εφαρμογή και για τις περιπτώσεις κατόχων Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, οι οποίοι απώλεσαν το δικαίωμα χορήγησης νέας άδειας κυκλοφορίας από μόνο το λόγο ότι δεν το ζήτησαν εντός της ανατρεπτικής προθεσμίας που όριζαν οι διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 3334/1995 και εφ' όσον εντός ανατρεπτικής προθεσμίας ενός (1) έτους από της ισχύος του παρόντος νόμου υποβάλουν δικαιολογητικά και προσκομίσουν φορτηγό αυτοκίνητο για κυκλοφορία.

άρθρο 17

Εφαρμογή χρηματοδοτικής μίσθωσης

Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ν.γ. 1146/1972 "Περί του τρόπου μεταβιβάσεως εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών" (ΦΕΚ 64 Α) προστίθεται παράγραφος 3, που έχει ως εξής: "3. Κατ' εξαίρεση των οριζομένων στις προηγούμενες παραγράφους, στο βιβλιάριο μεταβολών του άρθρου 1 του παρόντος καταχωρίζεται και το ενοχικό δικαίωμα επί αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας κάθε κατηγορίας και χρήσης, που προέρχεται από σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης, εφ' όσον από τον ενδιαφερόμενο μισθωτή η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης του συγκεκριμένου οχήματος έχει καταχωρισθεί απαραίτητως στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του άρθρου 5 του ν.γ. 1038/1949 "Περί κυρώσεως της από 12 Νοεμβρίου 1948 και της τροποποιητικής και συμπληρωματικής ταύτης από 15 Απριλίου 1949 συμβάσεως διά γεωργικά και βιομηχανικά δάνεια και περί ειδικών επί των εν λόγω δανείων διατάξεων" (ΦΕΚ 49 Α). Στην κατά τα ανωτέρω καταχώριση στο βιβλιάριο γίνεται απαραίτητως ειδική μνεία, ότι το αυτοκίνητο ή η μοτοσυκλέτα αποτελούν αντικείμενο χρηματοδοτικής μίσθωσης του ν. 1665/1986 "Περί συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης" (ΦΕΚ 194 Α).

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ο τρόπος της κατά τα ανωτέρω καταχώρισης, το περιεχόμενό της, τα απαιτούμενα για την καταχώριση και την έκδοση της άδειας δικαιολογητικά, ο τρόπος και οι περιπτώσεις διαγραφής της καταχώρισης και ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής και του ν. 1665/1986."

άρθρο 18

άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων
για παροχή οδικής βοήθειας

άδειες κυκλοφορίας ειδικοποιημένων φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) "παροχής οδικής βοήθειας" χορηγούνται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις που λειτουργούν νόμιμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 103/1990 "Περί συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας 84/641/Ε.Ο.Κ. για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/Ε.Ο.Κ. για το συντονισμό των νομοθετικών κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων, που αφορούν στην ανάληψη πρωτοασφαλιστικής δραστηριότητας, εκτός των ασφαλίσεων ζωής και την άσκησή της" (ΦΕΚ 47 Α), καθώς και σε ελληνικό νομικό πρόσωπο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που περιγράφεται στο παραπάνω διάταγμα με την καταβολή της εισφοράς που προβλέπεται από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 2 του παρόντος. Οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης των παραπάνω αδειών κυκλοφορίας καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

άρθρο 19

Ένταξη μεταφορικών επιχειρήσεων στον αναπτυξιακό νόμο

Με αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ένταξης στο άρθρο 1 του ν. 1892/1990 "Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 101 Α) των μεταφορικών επιχειρήσεων που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 383/1976 και στο άρθρο 2 του ν. 1892/1990 των επενδύσεων που γίνονται από τις μεταφορικές επιχειρήσεις αυτές για εκτέλεση έργων υποδομής για χώρους στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων.

άρθρο 20

Δημιουργία αποθηκών τελωνειακής αποταμίευσης

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Εμπορίου, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται το θεσμικό πλαίσιο, οι όροι και προϋποθέσεις δημιουργίας, λειτουργίας και χωροθέτησης των αποθηκών τελωνειακής αποταμίευσης για μεταφερόμενα εμπορεύματα, καθώς και το εφαρμοζόμενο σ' αυτές καθεστώς τελωνειακής αποταμίευσης για κοινοτικά και μη κοινοτικά εμπορεύματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

**Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών αυτοκινήτων
δημόσιας χρήσης**

άρθρο 21

Το άρθρο 9 του ν. 1437/1984 "Ρύθμιση θεμάτων επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 59 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"άρθρο 9

Πολύτεκνοι κάτοχοι αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ.

Οι διατάξεις των άρθρων 7 και 8 του νόμου αυτού δεν έχουν εφαρμογή προκειμένου περί πολυτέκνων κατόχων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων."

1. 1. Επίσης νομιμοποιούνται από την έκδοσή τους υπουργικές αποφάσεις για τη μεταφορά της έδρας αγοραίων επιβατηγών αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ) από έδρα με μικρότερο πληθυσμό σε μεγαλύτερη κοινότητα ή δήμο του ίδιου νομού, εκτός εάν οι αποφάσεις αυτές ακυρώθηκαν μέχρι την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου με αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

2. 2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 24 του ν. 588/1977 (ΦΕΚ 148 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"3. Επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης με ή χωρίς μετρητή, τα οποία ανήκουν σε πολύτεκνους και στα οποία πριν την έναρξη ισχύος του ν. 588/1977 είχε επιτραπεί με διοικητική πράξη να εδρεύουν ή να σταθμεύουν σε διοικητική μονάδα διαφορετική από αυτήν που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας τους για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους, μπορούν μετά από αίτησή τους, που θα υποβληθεί εντός τριμήνου από την έναρξη ισχύος του παρόντος, να έχουν εφεξής ως έδρα την περιοχή αυτή".

άρθρο 22

Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

Η παράγραφος 1 του άρθρου 13 του ν. 1437/1984 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί σε συνταξιούχο η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που προβλέπεται από τους κανονισμούς λειτουργίας των αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ., όπως αυτοί κάθε φορά ισχύουν, απαιτείται το συνολικό ετήσιο εισόδημα του συνταξιούχου κατά το προηγούμενο της υποβολής της αιτήσεως οικονομικό έτος να μην υπερβαίνει το αντίστοιχο οριακό ποσό, που ορίζεται κάθε χρόνο, κάτω του οποίου δεν υφίσταται υποχρέωση καταβολής φόρου".

άρθρο 23

Παράταση προθεσμίας μεταβίβασης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ολυμπιονικών

Οι άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων των ολυμπιονικών, που μνημονεύει το άρθρο 9 του ν. 1858/1989 "Περί διαρρυθμίσεων στον ειδικό φόρο κατανάλωσης των επιβατικών αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 148 Α), οι οποίες δεν μεταβιβάστηκαν μέσα στην οριζόμενη αποκλειστική προθεσμία που θέτει το άρθρο αυτό, επιτρέπεται να μεταβιβαστούν μέσα σε ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου.

άρθρο 24

Μεταβίβαση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με ή χωρίς μετρητή

Καταργούνται από την έναρξη ισχύος του παρόντος οι διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 1437/1984, που αναφέρονται και εφεξής επιτρέπεται η μεταβίβαση αφού καταβληθεί προηγουμένως ο φόρος επί της αξίας της άδειας, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 23 του ν. 588/1977 "Περί οργανώσεως των αστικών συγκοινωνιών Πρωτεύουσας και άλλων τινών διατάξεων" (ΦΕΚ 148 Α).

άρθρο 25
Κύρωση απόφασης

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου από τότε που εκδόθηκε, η παρακάτω απόφαση:

"Αριθ. 34942/2982/89 (ΦΕΚ694/Β/15.9.1989)

Νομικό καθεστώς για τα Ε.Δ.Χ. τουριστικά αυτοκίνητα
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. 1. Τις διατάξεις της περίπτ. ε του άρθρου 1 του Δ/τος 436/1961 (ΦΕΚ 111/Α/1961).

2. 2. Τις διατάξεις του άρθρου 16 του Ν. 1437/1984 (ΦΕΚ 59/Α/1984).

3. 3. Το γεγονός ότι το μεταφορικό έργο των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων τουριστικών είναι περιορισμένο, γιατί αυτά εκτελούν ειδικό έργο μεταφοράς τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης επισήμων προσώπων, εκπροσώπων Κυβερνήσεων κ.ά., με συνέπεια να απαιτούνται και ανάλογα αυτοκίνητα για το μεταφορικό αυτό έργο, που δεν ενδείκνυται να εκτελεί άλλη κατηγορία αυτοκινήτων (ενοικιαζόμενα Ι.Χ.), αλλά ούτε και ταξί.

4. 4. Το γεγονός ότι οι κάτοχοι των ανωτέρω Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων τουριστικών, λόγω του έργου που επιτελούν, έχουν συνήθως αυτοκίνητα αμερικανικής προελεύσεως (Κάντιλακ, κ.λπ.) ή άλλα αξίας πολύ μεγαλύτερης από εκείνη των Ε.Δ.Χ. ταξί, της οποίας η απόσβεση απαιτεί πολλά χρόνια.

5. 5. Το γεγονός ότι η συνέχιση παροχής υπηρεσιών υψηλής στάθμης που προσφέρουν τα τουριστικά ταξί, το σύνολο των οποίων είναι τριάντα ένα (31), είναι κοινωνικά επιβεβλημένη, γεγονός που αποδεικνύεται από όλες τις τουριστικά ανταγωνίστριες χώρες, οι οποίες διαθέτουν τέτοια αυτοκίνητα, αποφασίζουμε:

1) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα τουριστικά, το σύνολο των οποίων είναι τριάντα ένα (31), να εξακολουθούν να διέπονται από το νομικό καθεστώς, που ίσχυε γι' αυτά ως την έναρξη της ισχύος του νόμου 1437/1984.

Τα αυτοκίνητα αυτής της κατηγορίας θα αντικαθίστανται με άλλα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας και μέχρι οκτώ (8) συνολικά θέσεων, συμπεριλαμβανομένου και του οδηγού.

2) Καταργούμε το άρθρο 16 του ν. 1437/ 1984.

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να κυρωθεί με νόμο.

Αθήνα, 7 Σεπτεμβρίου 1989
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

άρθρο 26
Κυκλοφορία πετρελαιοκινήτων Ι.Χ. αυτοκινήτων

Η περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 1108/1980 (ΦΕΚ 304 Α) "Περί άρσεως της απαγορεύσεως κυκλοφορίας κατηγοριών τινών πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων παροχής δυνατότητας υγραεριοκινήσεως επιβατικών αυτοκινήτων Δ.Χ. περιοχών τινών της χώρας και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" αντικαθίσταται ως εξής:

"α) Επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας σε πετρελαιοκίνητα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης και φορτηγά ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα μικτού βάρους κάτω των τεσσάρων χιλιάδων (4.000) χιλιόγραμμων και η αντικατάσταση των πετρελαιοκινητήρων αυτών με άλλους πετρελαιοκινητήρες, εφ' όσον πληρούνται και οι λοιπές κατά περίπτωση προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας στα αυτοκίνητα αυτά.

Η παρούσα ρύθμιση δεν εφαρμόζεται για περιοχές των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, οι οποίες θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Με την παραπάνω απόφαση θα καθοριστούν επίσης οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης τέτοιων αδειών, οι όροι κυκλοφορίας αυτών, καθώς και τα ανώτατα όρια εκπομπής καυσαερίων για τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ **Αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες.**

άρθρο 27

Εκπροσώπηση στη γενική συνέλευση μετόχων Κ.Τ.Ε.Λ.

Η παράγραφος 4 του άρθρου 18 του ν.γ. 102/1973 "Περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελουμένων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών" (ΦΕΚ 172 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Η ιδιοκτησία ενός λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη γενική συνέλευση με μια ψήφο. Επί συνιδιοκτητών το δικαίωμα ψήφου ασκείται από τους συγκεντρώντες ποσοστό μεγαλύτερο του 50%, άλλως το δικαίωμα ψήφου χάνεται.

Για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας του Κ.Τ.Ε.Λ. δεν παρέχεται δικαίωμα ψήφου.

Κάθε μέτοχος μπορεί, με εξουσιοδότηση θεωρημένη από την αρμόδια αστυνομική αρχή για το γνήσιο της υπογραφής, να αντιπροσωπεύει στη γενική συνέλευση έναν και μόνο μέτοχο ιδιοκτήτη ποσοστού ιδανικού μεριδίου άνω του 50% ή ιδιοκτήτες αντιπροσωπεύοντες ποσοστό μέχρι 100%.

Επί εταιρειών, ιδιοκτητών λεωφορείων ενταγμένων σε Κ.Τ.Ε.Λ. το δικαίωμα συμμετοχής στην ψηφοφορία διενεργείται δι' αντιπροσώπου οριζόμενου κατά το καταστατικό ή από τη διοίκηση αυτών".

άρθρο 28

Το άρθρο 22 του ν.γ. 102/1973 αντικαθίσταται ως εξής:

"άρθρο 22

Χρησιμοποίηση εισπράκτορα

Με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ. ορίζονται τα δρομολόγια ή τμήματα αυτών, για τα οποία η χρησιμοποίηση εισπράκτορα στα λεωφορεία δεν είναι υποχρεωτική".

άρθρο 29

Το άρθρο 31 του ν. 588/1977 "Περί οργανώσεως των Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσας και άλλων τινών διατάξεων" (ΦΕΚ 148 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"άρθρο 31

Καθορισμός της δύναμης των λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Ο αριθμός της δύναμης των λεωφορείων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται εντός του Ιανουαρίου κάθε δύο (2) χρόνια, μετά από πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ., αρχής γενομένης από τον Ιανουαρίου του 1992.
2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία, με την οποία θα γίνεται αύξηση ή μείωση της δύναμης των λεωφορείων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ."

άρθρο 31

Εκμετάλλευση λεωφορειακής γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν.γ. 102/1973, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 7 του ν. 866/1979 "Περί τροποποίησης διατάξεων τινων του ν.γ. 3721/1957 περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), ως τροποποιηθέν ισχύει και της κατ' άρθρον 22 τούτου υπογραφείσης συμβάσεως και άλλων τινών διατάξεων" (ΦΕΚ 23 Α), τροποποιείται ως εξής:

"Ειδικά για τη γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης ο αριθμός των λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ. κατανέμεται στα Κ.Τ.Ε.Λ. των Νομών Χαλκιδικής, Κιλκίς, Πιερίας, Σερρών, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, Θεσσαλονίκης και Αττικής με την στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου απόφαση αναλογικά προς το συνολικό ετήσιο έργο έκαστου τούτων κατά το προηγούμενων της δημοσίευσης του παρόντος έτος.

Για την εφαρμογή της παραπάνω παραγράφου θα ληφθεί υπόψη το συνολικό έργο κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. κατά το έτος 1990."

Άρθρον 32

1. Το άρθρον 25 του ν.γ. 102/1973 (ΦΕΚ 178 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"άρθρο 25

Εξίσωση συνθηκών εκμεταλλεύσεως Κ.Τ.Ε.Λ.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο τρόπος εξισώσεως.

του αριθμού των διανυόμενων από τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ. πραγματικών και πλασματικών χιλιομέτρων, καθώς και γενικά των συνθηκών εκμεταλλεύσεως αυτών, με την καθιέρωση συντελεστών διαφόρων από

αυτούς που ισχύουν για τις επί αστικών και υπεραστικών γραμμών εκτελούμενες μεταφορές.

Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα των δαπανών εκμεταλλεύσεως των λεωφορείων και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι βαρυνόμενοι με τις δαπάνες αυτές."

2. 2. Η περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν.γ. 102/1973 καταργείται."

άρθρο 33 Κύρωση απόφασης

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου από τότε που δημοσιεύθηκε, η παρακάτω απόφαση:

"Αριθ. 23682/2172/1990 (ΦΕΚ 394/Β/5.7.90).

Όροι και προϋποθέσεις παροχής έγκρισης εκτέλεσης συγκοινωνίας με κόμιστρο, κατ' επιβάτη, για εξυπηρέτηση γραμμών ορεινών περιοχών, μη εξυπηρετούμενων υπό των Κ.Τ.Ε.Λ. κ.λπ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη την ανάγκη συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων περιοχών της υπαίθρου χώρας, μη εξυπηρετούμενων υπό οικείου Κ.Τ.Ε.Λ., αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. 1. Επιτρέπεται με απόφαση του αρμόδιου Νομάρχη η παροχή έγκρισης εκτέλεσης συγκοινωνίας, με κόμιστρο κατ' επιβάτη, σε γραμμές ορεινών περιοχών της υπαίθρου χώρας, όπου υπάρχει έγγραφη δήλωση του Κ.Τ.Ε.Λ. περί της αδυναμίας εξυπηρέτησης αυτής.

2. 2. Με απόφαση του Νομάρχη, μετά από γνωμοδότηση της αρμόδιας τεχνικής υπηρεσίας του νομού, για τη βατότητα της οδού, καθορίζεται ο κατάλληλος τύπος υπεραστικού λεωφορείου που θα κυκλοφορεί με ασφάλεια σ' αυτήν κάτω από ορισμένες ή και οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

3. 3. Η παραπάνω παροχή έγκρισης συγκοινωνίας για εξυπηρέτηση τέτοιας γραμμής γίνεται σε φυσικά πρόσωπα που πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Να είναι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής του νομού όπου η προς εξυπηρέτηση γραμμή.

β) Να είναι επαγγελματίες οδηγοί.

γ) Να μην έχουν καταδικασθεί οποτεδήποτε για κάποιο από τα αδικήματα λαθρεμπορίας, χρήσεως και εμπορίας ναρκωτικών, μαστροπείας, σωματεμπορίας και ανθρωποκτονίας εκ προθέσεως, μέσα δε στην τελευταία δεκαετία για οποιοδήποτε άλλο αδίκημα που προβλέπεται και τιμωρείται από τον ποινικό κώδικα ή από το στρατιωτικό ποινικό κώδικα ή άλλο ποινικό ή στρατιωτικό νόμο σε ποινές πάνω από 10 μήνες φυλάκισης αθροιστικά λαμβανομένων, ανεξάρτητα αν έχει ανασταλεί η έκτιση της ποινής αυτών.

δ) Να μην είναι ή ήταν κατά το παρελθόν κάτοχοι αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών δημόσιας χρήσης ολοκλήρου ή ιδανικού μεριδίου από κρατική παραχώρηση.

ε) Η χορηγούμενη άδεια είναι διάρκειας δύο (2) ετών και μπορεί να ανανεωθεί με την ίδια διαδικασία και προϋποθέσεις τις αρχικής χορήγησης.

4. 4. Για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας, με προκήρυξη του αρμόδιου νομάρχη, που δημοσιεύεται με κάθε πρόσφορο μέσο, καλούνται οι ενδιαφερόμενοι να υποβάλουν στην αρμόδια υπηρεσία συγκοινωνιών αίτηση με τα εξής δικαιολογητικά:

α) Πιστοποιητικό του οικείου ασφαλιστικού ταμείου κυρίας ασφάλισης, από το οποίο θα προκύπτει ότι ο αιτών ασκεί κατά κύριο λόγο το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων και ο συνολικός χρόνος τη ασκήσεως του επαγγέλματος αυτού.

β) Πλήρες αντίγραφο φύλλου ποινικού μητρώου.

γ) Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, στην οποία θα δηλώνεται:

αα. Η μόνιμη κατοικία του αιτούντος.

β. Ότι δεν είναι ή δεν ήταν κατά το παρελθόν κάτοχος αυτοκινήτων ή μοτοσυκλέτας δημόσιας χρήσης από κρατική παραχώρηση.

γγ. Ότι δεν διώκεται για λιποταξία ή ανυποταξία και ότι δεν υπόκειται στις από τα άρθρα 82 και 83 του ν.γ. 720/1970 επαγγελλόμενες στερήσεις και ανικανότητες.

5. 5. Σε περίπτωση υποβολής αιτήσεων από περισσότερους υποψηφίους προτιμώνται κατά σειρά προτεραιότητας:

α) Οι πολύτεκνοι και αναξιοπαθούντες.

β) Οι λοιποί υποψήφιοι, κατά σειρά, που έχουν το μεγαλύτερο χρόνο πραγματικής άσκησης του επαγγέλματος του οδηγού αυτοκινήτων.

Το ίδιο θα ισχύει και σε περίπτωση ύπαρξης περισσότερων υποψήφιων πολυτέκνων.

6. 6. Στον προκρινόμενο δικαιούχο, με πράξη της αρμόδιας υπηρεσίας συγκοινωνιών, γίνεται η παραχώρηση της συγκοινωνίας της συγκεκριμένης γραμμής και τάσσεται αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών, μέσα στην οποία αυτός θα πρέπει να προσκομίσει στην παραπάνω υπηρεσία, για επιθεώρηση, ταξινόμηση και χορήγηση των απαιτούμενων στοιχείων κυκλοφορίας, λεωφορείο του καθορισθέντος για τη γραμμή αυτήν τύπου καινούριους ή μεταχειρισμένου ηλικίας μέχρι 10 ετών. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της προθεσμίας αυτής η παραπάνω παραχώρηση γίνεται στον αμέσως επόμενο δικαιούχο.

Άρθρο 2

1. 1. Τα δρομολόγια των αναφερομένων στο άρθρο 1 της παρούσας γραμμών καθορίζονται κατά τα υπό του άρθρου 24 του Ν.Δ. 102/73 οριζόμενα. Το κόμιστρο καθορίζεται με βάση τους χιλιομετρικούς συντελεστές του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.

Ο Νομάρχης μπορεί με απόφασή του να αυξάνει την τιμή των εισιτηρίων που προκύπτουν από τον προηγούμενο υπολογισμό μέχρι 30%, εφ' όσον αυτό δικαιολογείται από τις δυσμενείς συνθήκες εκμετάλλευσης (κακή βατότητα, μικρή επιβατική κίνηση κ.λπ.).

2. 2. Ως προς τον τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο των λεωφορείων της παρούσας, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις για τα υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσεως, που ισχύουν κάθε φορά.

3. 3. Τα ίδια λεωφορεία μπορούν να αντικαθίστανται με άλλα του καθορισθέντος κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 1 της παρούσας τύπου καινούργια ή μεταχειρισμένα ηλικίας μέχρι 10 ετών.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και να κυρωθεί με νόμο.

Αθήνα, 12 Ιουνίου 1990

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ".

Άρθρο 34

1. 1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 8 του ν.γ. 3721/1957 "Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) (ΦΕΚ 142 Α), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν.γ. 4250/1962, αντικαθίσταται ως εξής:

"5. Σαρανταοκτώ ώρες πριν από κάθε γενική συνέλευση, ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού υποχρεούται: α) Να τοιχοκολλήσει σε εμφανή θέση των γραφείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατάσταση των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, τον αριθμό των ψήφων, τις οποίες έχει κάθε μέτοχος, το υπολειπόμενο κλάσμα μετοχής, αν υπάρχει και τους τυχόν αντιπροσώπους που θα ασκήσουν το δικαίωμα ψήφου.

β) Να ανακοινώσει, επίσης στην αυτή θέση, κατάσταση των ονομάτων των μετόχων, που επιθυμούν να εκλεγούν στο διοικητικό συμβούλιο ως τακτικά ή αναπληρωματικά μέλη και ελεγκτές. Εκείνοι, που επιθυμούν να εκλεγούν μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή ελεγκτές, πρέπει τρεις εργάσιμες μέρες προ της αρχικής γενικής συνελεύσεως να υποβάλουν σχετική αίτηση στο γενικό διευθυντή και να καταθέσουν στον Οργανισμό τη μετοχή ή το κλάσμα αυτής που τους παρέχει το δικαίωμα να εκλέγονται στις θέσεις αυτές. Ο επιθυμών να εκλεγεί μέλος του διοικητικού συμβουλίου και ελεγκτής πρέπει να είναι κύριος τουλάχιστον 1/8 ακέραιας μετοχής και να μην μετέχει σε διοικητικά συμβούλια, καθώς και στη διοίκηση και διαχείριση συνεταιρισμών και επιχειρήσεων γενικά, με τους οποίους συναλλάσσεται ο Οργανισμός. Μέτοχοι, που δεν περιλαμβάνονται στην παραπάνω ανακοίνωση, δεν μπορεί να εκλέγονται.

Η εκπροσώπηση μετόχου επιτρέπεται μόνο από μέτοχο που έχει δικαίωμα ψήφου και διορίζεται με συμβολαιογραφικό έγγραφο ή με ιδιωτικό έγγραφο, του οποίου τη γνησιότητα της υπογραφής βεβαιώνουν τα αρμόδια όργανα, που καθορίζονται από το νόμο. Οι πληρεξούσιοι δικαιούνται να εκπροσωπούν αριθμό ψήφων, που αντιστοιχούν σε δύο ακέραιες μετοχές, ανεξάρτητα από το εάν οι ψήφοι αυτοί προέρχονται από διαφορετικές μετοχές."

2. 2. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 9 του ν.γ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α) αντικαθίστανται ως εξής:

"2. Η γενική συνέλευση των μετόχων ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται σε αυτή μέτοχοι, εκπροσωπούντες το 1/2 του συνόλου των μετοχών.

Σε περίπτωση που η γενική συνέλευση ματαιωθεί λόγω έλλειψης απαρτίας, τότε αυτή συνέρχεται εκ νέου την ίδια μέρα της επόμενης από τη ματαιωθείσα συνεδρίαση εβδομάδας στον ίδιο τόπο και την ίδια ώρα, ευρίσκεται δε, κατά την επαναληπτική αυτή συνεδρίαση, σε απαρτία και αν εκπροσωπείται το 1/4 του συνόλου των μετοχών. Σε περίπτωση δε νέας ματαιώσεως η γενική συνέλευση συνέρχεται όπως παραπάνω για τρίτη φορά, οπότε απαρτία υπάρχει ανεξάρτητα από τον αριθμό των παρόντων.

3. 3. Η παράγραφος 4 του άρθρου 16 του ν.γ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Κάθε ακέραια μετοχή παρέχει δικαίωμα οκτώ ψήφων στις γενικές συνελεύσεις, κλάσμα ενός ογδού ακέραιας μετοχής παρέχει δικαίωμα μιας ψήφου. Κλάσματα μικρότερο του ενός ογδού μετοχής, τα οποία αποτελούν αυτοτελείς κλασματικούς τίτλους μετοχής ή περιλαμβάνονται και υπολείπονται σε τίτλους μεγαλύτερου ποσοστού μετοχής, παρέχουν δικαίωμα ψήφου, εφ' όσον, προστιθέμενα σε κλάσματα τη ίδιας μετοχής, συμπληρώνουν το 12.5% μιας ακέραιας μετοχής. Στην περίπτωση ένωσης κλασμάτων το δικαίωμα ψήφου ασκείται από ένα μόνο πρόσωπο, που κατέχει κλάσμα και που είναι νόμιμα εξουσιοδοτημένο από τα λοιπά ή από τους αντιπροσώπους των δικαιούχων μετόχων.

Ενστάσεις μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά του κύρους των αποφάσεων της γενικής συνελεύσεως και της εκλογής των μελών του διοικητικού συμβουλίου, τακτικών, αναπληρωματικών, ως και ελεγκτών, ασκούνται εντός ανατρεπτικής προθεσμίας 15 ημερών από την ημέρα λήψεως της αποφάσεως ή της εκλογής και εκδικάζονται κατά τη διαδικασία των άρθρων 739 έως 781 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (εκουσία δικαιοδοσία).

4. 4. Το εδάφιο 1 της παραγράφου 5 του άρθρου 18 του ν.γ. 3721/1957 αντικαθίσταται ως εξής:

"Από τους κληρονόμους μετόχου δικαιούνται να αποκτήσουν οριστικές μετοχές του Ο.Α.Σ.Θ. ή κλάσματα αυτών, αιτία θανάτου, η χήρα σύζυγος και οι κατιόντες αυτού και, αν δεν υπάρχουν αυτοί, οι γονείς και οι άγαμοι αδελφοί, ανεξάρτητα από το αν ασκούν άλλο επάγγελμα και εν ζωή η σύζυγος και οι κατιόντες του μετόχου με δωρεά ή γονική παροχή, ανεξάρτητα εάν ασκούν άλλο επάγγελμα".

Η ορθή έννοια του εδαφίου 1 της παραγράφου 5 του άρθρου 18 του ν.γ. 3721/1957 είναι ότι, από την ίδρυση του Ο.Α.Σ.Θ., επιτρέπεται, εν ζωή, η μεταβίβαση ακεραίας ή κλάσματος οριστικής μετοχής λόγω δωρεάς στις συζύγους και τέκνα των μετόχων.

Μεταβιβάσεις, που έγιναν με δωρεές εν ζωή σε συζύγους και τέκνα μετόχων, θεωρούνται έγκυρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ **Εθνικό Συμβούλιο Μεταφορών**

άρθρο 35 Ίδρυση Εθνικού Συμβουλίου Μεταφορών

1. 1. Ιδρύεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Εθνικό Συμβούλιο Μεταφορών (Ε.ΣΥ.Μ.).

2. 2. Σκοπός του Ε.ΣΥ.Μ. είναι η γνωμοδότηση για κάθε θέμα σχετικό με την οργάνωση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών και των μεταφορικών μέσων, το οποίο είτε παραπέμπεται σ' αυτό από τον αρμόδιο υπουργό είτε εισάγεται σ' αυτό από τα μέλη του στις συνεδριάσεις του προς συζήτηση.

3. 3. Το Εθνικό Συμβούλιο Μεταφορών συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών από:

Α) Από έναν (1) εκπρόσωπο των Υπουργείων: α) Εθνικής Οικονομίας, β) Οικονομικών, γ) Γεωργία, δ) Εμπορικής Ναυτιλίας, ε) Τουρισμού, στ) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ζ) Βιομηχανίας, Ενέργεια και Τεχνολογίας, η) Εμπορίου και θ) Μεταφορών και Επικοινωνιών, που προτείνονται από τους αντίστοιχους Υπουργούς με τους αναπληρωματικούς τους.

Β) Εκπροσώπους των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιμελητηρίων: α) Αθηνών, β) Πειραιώς, γ) Θεσσαλονίκης, δ) του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ε) του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και στ) του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών, που προτείνονται από τις διοικήσεις τους.

Γ) Εκπροσώπους ομοσπονδιών κάθε κατηγορίας επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, τα μέλη των οποίων διενεργούν μεταφορές σε νομαρχιακό, εθνικό και διεθνή χώρο, που προτείνονται από τις διοικήσεις τους.

Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου, ανάλογα με το θέμα που συζητείται κάθε φορά, μετέχουν και εκπρόσωποι των οικείων κλάδων, που προτείνονται από τις διοικήσεις τους.

Δ) Εκπροσώπους των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη μεταφορά (διαμεταφορείς) στον εθνικό ή διεθνή χώρο, που προτείνονται από τις διοικήσεις τους.

Ε) Εκπροσώπους των αντιπροσωπευτικών συνδικάτων των εργαζομένων στη μεταφορά, που προτείνονται από τις διοικήσεις τους.

ΣΤ) Εκπροσώπους του Ο.Σ.Ε. και της Ο.Α., που προτείνονται από τα διοικητικά συμβούλια.

Ζ) Έναν ειδικό επιστήμονα σε θέματα μεταφορών, που ορίζεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. 4. Το Εθνικό Συμβούλιο Μεταφορών (Ε.ΣΥ.Μ.) υποβάλλει τον Ιανουάριο κάθε χρόνου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών έκθεση για την κατάσταση και εξέλιξη των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Το Ε.ΣΥ.Μ. μπορεί να καλεί, για καλύτερη διερεύνηση των θεμάτων, εμπειρογνώμονες, καθώς και εκπροσώπους επαγγελματικών οργανώσεων ή άλλων φορέων, πέραν αυτών που ορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος.

5. 5. Πρόεδρος του Ε.ΣΥ.Μ. ορίζεται ο γενικός γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, αναπληρούμενος, σε περίπτωση κωλύματος, από το γενικό διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών.

Καθήκοντα γραμματέα του Συμβουλίου ασκεί υπάλληλος με βαθμό Α της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος ορίζεται από τον υπουργό.

Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται η λειτουργία του Συμβουλίου αυτού, ο τόπος, ο τρόπος λήψης αποφάσεων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

6. 6. Το Ε.ΣΥ.Μ. συνεδριάζει τακτικά μεν μια φορά τουλάχιστον κάθε τρεις (3) μήνες, εκτάκτως δε όταν αυτό ζητηθεί από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών ή από άλλον αρμόδιο Υπουργό.
7. 7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα μέλη του Ε.ΣΥ.Μ. που θα αμείβονται και το ύψος της αμοιβής τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

Συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων

Άρθρο 36

1. 1. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985 "Προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων και όροι λειτουργίας των συνεργείων των οχημάτων αυτών" (ΦΕΚ 207 Α) αντικαθίστανται ως εξής:

"1. Οι άδειες, που προβλέπονται από το νόμο αυτόν, εκδίδονται από τις υπηρεσίες συγκοινωνιών κάθε νομού, ύστερα από εξέταση των υποψηφίων. Οι εξετάσεις διενεργούνται στις έδρες των παραπάνω υπηρεσιών από επιτροπή, που αποτελείται από δύο (2) τεχνικούς υπαλλήλους της ίδιας υπηρεσίας (μηχανολόγους μηχανικούς ή ηλεκτρολόγους μηχανικούς πτυχιούχους ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος ή πτυχιούχους υπομηχανικούς μηχανολόγους ή υπομηχανικούς ηλεκτρολόγους ή τεχνολόγους μηχανικούς ανώτερης σχολής) και από έναν (1) υπάλληλο του κλάδου ΔΕ Τεχνικών της ίδιας υπηρεσίας. Στις εξετάσεις του προηγούμενου εδαφίου μπορεί να παρευρίσκεται σαν παρατηρητής και ένας (1) εκπρόσωπος του οικείου επαγγελματικού σωματείου. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της ίδιας υπηρεσίας. Οι υπάλληλοι αυτοί ορίζονται για κάθε εξεταστική περίοδο με απόφαση του οικείου νομάρχη. Αν υπάρχει έλλειψη τεχνικών υπαλλήλων στη νομαρχιακή υπηρεσία συγκοινωνιών, οι εξετάσεις διενεργούνται από άλλους τεχνικούς υπαλλήλους της νομαρχίας, των ίδιων ειδικοτήτων, που ορίζονται με την ίδια απόφαση του οικείου νομάρχη. Στους εξεταστές και το γραμματέα καταβάλλεται αποζημίωση, σύμφωνα με όσα ορίζονται σε κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τρεις τουλάχιστον εξεταστικές περίοδοι κάθε χρόνο κατά νομαρχία, ο τρόπος της εξέτασης ή επανεξέτασης των υποψηφίων, η εξεταστέα για κάθε ειδικότητα ύλη, ο τρόπος βαθμολογίας των υποψηφίων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια."

2. 2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 10 του ν. 1575/1985 αντικαθίσταται ως εξής:

"1. Όσοι εκμεταλλεύονται συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων και κατά την 25-2-1988 ασχολούνται αυτοπροσώπως με εργασίες, που προβλέπονται σε μια από τις ειδικότητες των περιπτώσεων στ, η, θ, ι, ία, ιβ και ιδ της παρ. 1 του άρθρου 5, μπορούν να εφοδιαστούν μόνο με την αντίστοιχη άδεια της ειδικότητάς τους, χωρίς να υποστούν την κατά το άρθρο 4 εξέταση, εφ' όσον έχουν ελάχιστη προϋπηρεσία (αυτοπρόσωπη εργασία στα συνεργεία, στα οποία είναι εκμεταλλευτές) σε όμοια εργασία, μεγαλύτερη κατά δύο χρόνια από την κατά

περίπτωση από το άρθρο 3, για τους πτυχιούχους των κατωτέρων τεχνικών σχολών και υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) Να υποβληθούν τα απαραίτητα δικαιολογητικά στην αρμόδια υπηρεσία μέχρι 31.12.1991.

β) Η προϋπηρεσία (αυτοπρόσωπη εργασία) να έχει διανυθεί ολόκληρη την τελευταία δεκαετία μέχρι την ημέρα υποβολής των δικαιολογητικών".

3. 3. Οι υποπεριπτώσεις (αα) και (β) της περίπτ. (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του. 1575/1985 αντικαθίστανται ως εξής:

"(αα) Η έναρξη λειτουργίας του συνεργείου να έγινε πριν από την 25.2.1988.

(β) Να υποβληθούν όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά στην αρμόδια υπηρεσία μέχρι την 31.12.1991".

4. 4. Μετά την παράγραφο 5 του άρθρου 10 του ν. 1575/1985 προστίθεται παράγραφος 6, που έχει ως εξής:

"6. Όσοι εκμεταλλεύονται συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, που εμπίπτουν στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος και οι οποίοι ασχολούνται αυτοπροσώπως στα συνεργεία, των οποίων ήταν εκμεταλλευτές, με περισσότερες της μίας ειδικότητες, μπορούν να εφοδιαστούν μέχρι δύο άδειες άσκησης επαγγέλματος, εφ' όσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις, που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, εκτός από την προϋπηρεσία, η οποία και για τις δύο ειδικότητες πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με το 80% του αθροίσματος των απαιτούμενων προϋπηρεσιών από τις παραγράφους 1 και 2, για καθεμία από τις ειδικότητες χωριστά".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤΑ

Ρυθμίσεις για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων και άλλες διατάξεις

Άρθρο 37

1. 1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 2 του ν. 1350/1983 "Υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 55 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"3. Σε περίπτωση μερικού εκούσιου ελέγχου που καλύπτει:

α) Ένα μόνο σύστημα αυτοκινήτου οχήματος ή μοτοσυκλέτας (εξοπλισμός, φωτισμός, σύστημα διεύθυνσης, σύστημα πέδησης, ελαστικά, πλαίσιο - υπερκατασκευή, πυρασφάλεια, εξάτμιση), που γίνεται εκτός του προγράμματος του περιοδικού τεχνικού ελέγχου για οποιοδήποτε λόγο, καταβάλλεται το ένα τέταρτο (1/4) των ποσών της προηγούμενης παραγράφου, ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

β) Δύο μόνο από τα ανωτέρω αναφερόμενα συστήματα, καταβάλλεται το ένα δεύτερο (1/2) των ποσών της προηγούμενης παραγράφου, ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

γ) Τρία μόνο από τα ανωτέρω αναφερόμενα συστήματα, καταβάλλονται τα τρία τέταρτα (3/4) των ποσών της προηγούμενης παραγράφου, ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

δ) Τέσσερα ή περισσότερα από τα ανωτέρω αναφερόμενα συστήματα, καταβάλλεται ολόκληρο το ποσό της προηγούμενης παραγράφου, ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

2. 2. Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του ν. 1350/1983 προστίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

"Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το χρονικό διάστημα, πέραν του οποίου θα διενεργείται στο όχημα πλήρης έλεγχος αντί επανελέγχου".

3. Οι παράγραφοι 5 και 6 του άρθρου 2 του ν. 1350/1983 αντικαθίστανται ως εξής:

"5. α) Για τη διενέργεια των ελέγχων που γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες ΕΟΚ/ΟΗΕ, στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός πρότυπου οδικού οχήματος και τη χορήγηση του αντίστοιχου γενικού πιστοποιητικού ελέγχου καταβάλλεται ειδικό τέλος, το ποσό του οποίου καθορίζεται ανάλογα με το είδος των διενεργουμένων ελέγχων ως εξής:

αα) Για τον έλεγχο καυσαερίων, δραχμές διακόσιες χιλιάδες (200.000).

β) Για τον έλεγχο θορύβου, δραχμές εκατό χιλιάδες (100.000)

γγ) Για τον έλεγχο συστήματος πέδησης, δραχμές διακόσιες χιλιάδες (200.000).

δδ) Για τον έλεγχο συστήματος διεύθυνσης, δραχμές διακόσιες χιλιάδες (200.00).

εε) Για τον έλεγχο ισχύος του κινητήρα, δραχμές εκατό χιλιάδες (100.000).

στστ) Για τον έλεγχο της κατανάλωσης του κινητήρα, δραχμές εκατό χιλιάδες (100.000).

ζζ) Για κάθε άλλο έλεγχο, δραχμές διακόσιες χιλιάδες (200.000).

β) Για τη διενέργεια των ελέγχων που γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες ΕΟΚ/ΟΗΕ στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός μεμονωμένου οδικού οχήματος και τη χορήγηση του αντίστοιχου μεμονωμένου πιστοποιητικού ελέγχου καταβάλλεται ειδικό τέλος, το ποσό του οποίου καθορίζεται στο ένα πέμπτο (1/5) των αντίστοιχων ποσών του προηγούμενου εδαφίου (α) ανάλογα με το είδος των διενεργούμενων ελέγχων.

γ) Ο τύπος, το περιεχόμενα και η διαδικασία έκδοσης των παραπάνω πιστοποιητικών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζεται και η διενέργεια και άλλων ελέγχων, που δεν προβλέπονται από την παρούσα. Τα ανταποδοτικά τέλη των ελέγχων αυτών θα καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ) Για τη διενέργεια των δειγματοληπτικών ελέγχων, που γίνονται βάσει ισχυουσών οδηγιών ΕΟΚ/ΟΗΕ στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός οδικού οχήματος από μια σειρά παραγωγής, δεν καταβάλλεται ειδικό τέλος.

6. 6. Για την έκδοση πιστοποιητικού επικύρωσης ΕΟΚ στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός οδικού οχήματος που αναφέρεται σε επαληθεύσεις τεχνικών προδιαγραφών, ελέγχους ή δοκιμές και πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την έγκριση τύπου οχήματος καταβάλλεται παράβολο, το ποσό του οποίου καθορίζεται ανάλογα με το είδος του πιστοποιητικού στο ισόποσο του ποσού της παρ. 5 (α) του άρθρου αυτού.

Ο τύπος, το περιεχόμενα και η διαδικασία έκδοσης του πιστοποιητικού αυτού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, βάσει των οδηγιών της ΕΟΚ".

4. 4. Στο άρθρο 2 του ν. 1350/1983 προστίθενται παράγραφοι 8, 9, 10 και 11, που έχουν ως εξής:

"8. Για τους ελέγχους που απαιτούνται σε περίπτωση επιτρεπόμενης διασκευής σε ένα ή περισσότερα συστήματα του οχήματος θα εισπράττεται παράβολο ως εξής:

α) Σε περίπτωση διασκευής, για την οποία απαιτείται έλεγχος μέχρι και σε δύο συστήματα του οχήματος, θα εισπράττεται το διπλάσιο ειδικό τέλος για πλήρη τεχνικό έλεγχο (σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου) ανάλογα με την κατηγορία του διασκευασθέντος οχήματος.

β) Σε περίπτωση διασκευής, για την οποία απαιτείται έλεγχος σε τρία από τα συστήματα του οχήματος, θα εισπράττεται το τριπλάσιο ειδικό τέλος πλήρους τεχνικού ελέγχου (σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου) ανάλογα με την κατηγορία του διασκευασθέντος οχήματος.

γ) Σε περίπτωση διασκευής, για την οποία απαιτείται έλεγχος σε περισσότερα από τρία συστήματα του οχήματος, θα εισπράττεται το τετραπλάσιο ειδικό τέλος πλήρους τεχνικού ελέγχου (σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου) ανάλογα με την κατηγορία του διασκευασθέντος οχήματος.

δ) Στις περιπτώσεις αντικατάστασης ή διασκευής κινητήρα, για τις οποίες απαιτείται πιστοποιητικό ελέγχου καυσαερίων, θα καταβάλλεται το αντίστοιχο ειδικό τέλος της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 1350/1983.

9. 9. Για τους ειδικούς ελέγχους, που απαιτούνται για την έκδοση πιστοποιητικού ελέγχου αμαξώματος σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, θα εισπράττεται ειδικό τέλος διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές.

10. 10. Για τους ειδικούς ελέγχους, που απαιτούνται σε όχημα που συμμετείχε σε τροχαίο ατύχημα, θα καταβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο ειδικό τέλος, το δεκαπλάσιο του προβλεπόμενου για πλήρη τεχνικό έλεγχο (σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου), ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

Δεν καταβάλλεται ειδικό τέλος στην περίπτωση που οι παραπάνω έλεγχοι ζητούνται από Αστυνομική Αρχή.

Για τους ειδικούς ελέγχους που απαιτούνται για την έκδοση πιστοποιητικού γενικού ελέγχου μεμονωμένου οχήματος (ΓΕΜΟ), εξαιρουμένου του ελέγχου εκπομπής καυσαερίων βάσει οδηγιών ΕΟΚ/ΟΗΕ, θα εισπράττεται ειδικό τέλος, το δεκαπλάσιο του προβλεπόμενου για πλήρη τεχνικό έλεγχο (σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου), ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος.

5. 5. Το άρθρο 3 του ν. 1350/1983 αντικαθίσταται ως εξής:

"άρθρο 3

Τα ειδικά τέλη, που προβλέπουν οι διατάξεις του άρθρου 2, αναπροσαρμόζονται κάθε διετία σύμφωνα με την εξής σχέση:

$T = \alpha \cdot \lambda$

όπου T είναι το τέλος, α είναι το αρχικό τέλος, όπως καθορίζεται για κάθε κατηγορία οχήματος με τις διατάξεις του άρθρου 2 και λ είναι ο αριθμός που προκύπτει από τη μαθηματική σχέση:

$\lambda = 0,000145 \chi (\mu_1 + \mu_2)$

όπου μ_1 είναι το ημερομίσθιο ειδικευμένου εργάτη χωματουργού κατά το αμέσως προηγούμενο της αναπροσαρμογής ημερολογιακό τρίμηνο και μ_2 το ημερομίσθιο τεχνίτη στο ίδιο χρονικό διάστημα.

Το ημερομίσθιο αυτό υπολογίζεται χωρίς καμία προσαύξηση για εργοδοτικές επιβαρύνσεις, όπως έχει προσδιοριστεί από την Επιτροπή διαπίστωσης τιμών δημόσιων έργων (ΕΔΤΔΕ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν.

889/1979 "Περί της αναθεώρησης τιμών κατασκευής δημοσίων έργων και ετέρων τινών συναφών διατάξεων".

Το ποσό, το οποίο προκύπτει από την πιο πάνω μαθηματική σχέση ($T = \alpha \cdot \lambda$), στρογγυλοποιείται, σύμφωνα με την αρχή της μέγιστης προσέγγισης, ανά εκατό (100) δραχμές. Η αρμόδια καθ' ύλην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακοινώνει κάθε διετία στις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες την τιμή του συντελεστή λ και το αντίστοιχο χρηματικό ποσό που καταβάλλεται για κάθε περίπτωση.

Η πρώτη αναπροσαρμογή των ισχυόντων τελών θα γίνει ένα έτος μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6. 6. Η παράγραφος 4 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983 αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Ανεξάρτητα από την επιβολή της ποινής κατά την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα στην αρμόδια υπηρεσία το όχημά του για πλήρη περιοδικό έλεγχο, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, υπόκειται στην καταβολή αυξημένου ειδικού τέλους από αυτό που ορίζεται κατά κατηγορίες οχημάτων στην παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου ως εξής:

α. Όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα μέχρι και δεκαπέντε (15) ημερολογιακών ημερών, το ειδικό τέλος προσαυξάνεται κατά εκατό τοις εκατό (100%)"

7. Στο άρθρο 5 του ν. 1350/1983 προστίθενται παράγραφοι 5, 6 και 7 ως εξής:

"5. Όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα στην αρμόδια υπηρεσία όχημα για επαναληπτικό έλεγχο πέραν των τριάντα (30) ημερών θα καταβάλλει το ένα δεύτερο (1/2) του ειδικού τέλους, όπως αυτό ορίζεται κατά κατηγορίες οχημάτων στην παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος άρθρου.

6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι περιπτώσεις που απαλλάσσονται από την καταβολή προσαυξημένου ειδικού τέλους λόγω εκπρόθεσμης προσέλευσης, που εμπίπτουν στην έννοια της ανωτέρας βίας, καθώς και το χρονικό διάστημα που ισχύει η απαλλαγή αυτή.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να παραταθεί η ημερομηνία υποχρέωσης για τεχνικό έλεγχο των οχημάτων που προβλέπεται από ισχύουσες διατάξεις, μιας η περισσότερων νομαρχιακών περιφερειών, σε περίπτωση που οι αρμόδιες υπηρεσίες Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) αδυνατούν να προβούν στον έλεγχό τους και μόνο για τα οχήματα εκείνα που δεν υφίσταται σχετική δέσμευση από οικείες κοινοτικές οδηγίες".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄ **Διάφορες διατάξεις.**

άρθρο 38
Έδρα των Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε.

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου πρώτου του ν.γ. 768/1970 "Περί ιδρύσεως οργανισμού προς ανάληψη των παρά της ΗΕΜ εκτελουμένων μεταφορών και περί κυρώσεως της από 3 Δεκεμβρίου 1970 συμβάσεως μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου αφ' ενός και της ΗΕΜ και ΓΕΕ αφ' ετέρου" (ΦΕΚ 273 Α), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν.γ. 298/1974 "Περί τροποποίησης διατάξεων τινων του ν.γ. 768/1970" (ΦΕΚ 29 Α) προστίθεται εδάφιο, που έχει ως εξής:

"Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από σχετική εισήγηση του διοικητικού συμβουλίου του Η.Λ.Π.Α.Π., μπορεί να ορίζεται ως έδρα των Η.Λ.Π.Α.Π. και έτερος δήμος ή κοινότητα του Νομού Αττικής".

άρθρο 39

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Κλάδος Αερολιμενικών

1. 1. Με τα προεδρικά διατάγματα, που προβλέπονται στο άρθρο 24 παρ.5 του Ν. 1558/1985 "Περί Κυβερνήσεως και Κυβερνητικών Οργάνων"(ΦΕΚ 137 Α) και προκειμένου για τον Κλάδο Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του Υπαλληλικού Κώδικα, ο καθορισμός αυξημένων σε σχέση με τους άλλους δημόσιους υπαλλήλους προϋποθέσεων, κριτηρίων και απαιτήσεων για τη βαθμολογική εξέλιξη των υπαλλήλων του κλάδου αυτού, καθώς και η καθιέρωση νέων βαθμίδων καθηκόντων του, που απορρέουν από πτυχία αναγνωρισμένα από διεθνείς συμβάσεις.

2. 2. Με τα αυτά προεδρικά διατάγματα της παρ.1 του άρθρου αυτού καθορίζεται ο χρόνος, κατά τη διάρκεια του οποίου οι υπάλληλοι του παραπάνω Κλάδου Αερολιμενικών υποχρεούνται ν'αποκτήσουν το πτυχίο επιμελητού πτήσεων και τις εξειδικεύσεις στους τομείς αεροπορικής εκμετάλλευσης, ασφάλειας αεροδρομίων, αερολιμενικού ελέγχου και ελέγχου περιοχής κίνησης αεροσκαφών, καθώς και οι συνέπειες κατά τον Υπαλληλικό Κώδικα μετά την παρέλευση της δόκιμης υπηρεσίας, για όσους δεν αποκτήσουν τα ανωτέρω.

άρθρο 40

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Κλάδος Ηλεκτρονικών

1. 1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται στον Κλάδο Ηλεκτρονικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του Υπαλληλικού Κώδικα, καθορισμός αυξημένων σε σχέση με τους άλλους δημοσίους υπαλλήλους προϋποθέσεων, κριτηρίων και απαιτήσεων για βαθμολογική εξέλιξη υπαλλήλων του κλάδου αυτού, καθώς και η καθιέρωση νέων βαθμίδων καθηκόντων, που απορρέουν από πιστοποιητικά εξειδίκευσης, που έχουν καθιερωθεί από κείμενες διατάξεις.

Οι σχετικές ρυθμίσεις αφορούν μόνο εσωτερικά ζητήματα του κλάδου και δεν επηρεάζουν καθ'οιονδήποτε τρόπο τη θέση των λοιπών εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

2. 2. Με το αυτό ως άνω προεδρικό διάταγμα καθορίζεται ο χρόνος, κατά τη διάρκεια του οποίου οι υπάλληλοι του παραπάνω κλάδου υποχρεούνται να αποκτήσουν ένα τουλάχιστον πιστοποιητικό εξειδίκευσης υπεύθυνου ηλεκτρονικού τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων και συστημάτων αερολιμένων ή ραδιοαυτιλιακών βοηθημάτων ή εγκαταστάσεων ΡΑΔΑΡ ή ηλεκτρονικών υπολογιστών και συστημάτων αυτοματισμού, καθώς και οι συνέπειες, για όσους δεν αποκτήσουν ένα από τα παραπάνω πιστοποιητικά μετά την παρέλευση της δόκιμης υπηρεσίας.

άρθρο 41

Διατάξεις περί Ελληνικών Ταχυδρομείων

Τα ΕΛΤΑ μπορούν να χρηματοδοτούν το εγκεκριμένο πρόγραμμα επενδύσεων τους με ποσοστό έξι επί τοις εκατό (6%) επί των ακαθάριστων εισπράξεών τους κάθε χρόνο.

άρθρο 42

Το άρθρο 1 του α.ν. 294/1968 "Περί τροποποίησης και συμπλήρωσης διατάξεων των περί τηλεφωνικής ανταποκρίσεως Νομοθεσίας" (ΦΕΚ 38 Α'), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο μόνο του α.ν. 334/1968 (ΦΕΚ 62 Α'), το άρθρο μόνο του ν.δ.33/1968 (ΦΕΚ 284 Α') και το άρθρο μόνο του ν.γ. 1156/1972 (ΦΕΚ 75 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

1. 1. Οι κρατικές τηλεφωνικές συνδέσεις είναι εγκαταστημένες στα καταστήματα των δημοσίων υπηρεσιών.

2. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η εγκατάσταση κρατικών τηλεφωνικών συνδέσεων στις κατοικίες: α) των μελών της Κυβέρνησης, των υφυπουργών, των Γενικών Γραμματέων της Προεδρίας της Δημοκρατίας, του Υπουργικού Συμβουλίου, της Βουλής, των υπουργείων, καθώς και των γενικών γραμματέων των αυτοτελών γενικών γραμματειών, που έχουν συσταθεί με βάση τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν. 1558/1985, και β) των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων της Εθνικής μυναστρατού, Ναυτικού, Αεροπορίας, (Γ.Ε.ΕΘ.Α., Γ.Ε.Σ., Γ.Ε.Ν., και Γ.Ε.Α.) του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛ.ΑΣ.) του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, του Αρχηγού της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και του Διοικητή της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (Ε.Υ.Π.).

άρθρο 43

Ενίσχυση Ταμείου Αρωγής Υπαλλήλων Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

Από τα ετήσια, που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν.γ. 638/1970 "Περί ιατρικής εξετάσεως των οδηγών αυτοκινήτων, διτρόχων - τρίτροχων μετά κινητήρος και μοτοποδηλάτων" (ΦΕΚ 173 Α') αποδίδεται, στο τέλος κάθε οικονομικής χρήσης, ποσοστό δύο επί τοις εκατό (2%) στο Ταμείο Αρωγής Υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 44

Αποζημιώσεις υπαλλήλων Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

Μετα την περίπτωση ήτοι άρθρου 2 του ν.γ. 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α') προστίθενται περιπτώσεις θα, ι', ια', ως εξής:

θ) Την κάλυψη δαπανών οργανώσεως εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την επιμόρφωση των υπαλλήλων - εξεταστών υποψηφίων οδηγών".

ι) Την κάλυψη δαπανών προμήθειας ή ενοικιάσεως ειδών πληροφορικής (άρθρο 89 ν. 1892/1990, ΦΕΚ 101 Α') για τις ανάγκες των υπηρεσιών του Υπουργείου, διενέργειας έρευνας κοινής γνώμης, καθώς και ενημέρωση του κοινού σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

άρθρο 45

Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 8 του ν.γ. 3334/1955 "Περί μεταφοράς αγαθών επί κομίστρων διά φορτηγών τρίτροχων αυτοκινήτων και τροποποίησης και συμπληρώσεως διατάξεων αναφερομένων εις θέματα της γενικής διευθύνσεως μεταφορών" (ΦΕΚ 237 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

"Για την έκδοση ή ανανέωση άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης ή χορήγηση άδειας κυκλοφορίας λόγω μεταβίβασης καταβάλλονται υπέρ της Ελληνικής Λέσχης Αυτοκινήτων και Περιηγήσεων (Ε.Λ.Π.Α.) δραχμές οκτακόσιες (800) προκειμένου για αυτοκίνητα και δραχμές τετρακόσιες (400) προκειμένου για μοτοσυκλέτες".

άρθρο 46

1. Τα οχήματα μεταφοράς γαιών μεταλλευμάτων ορυκτών και γενικά χύμα υλών, τα οποία είτε από την κατασκευή τους (διαστάσεις, βάρη) είτε από το είδος τους δεν επιτρέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία να εκτελούν μεταφορικό έργο στους δημόσιους δρόμους της χώρας, αλλά εκτελούν μεταφορές εντός κλειστών χώρων χαρακτηρίζονται ως μηχανήματα έργου.

2. Τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων της παραπάνω παραγράφου 1 των Κωδικών αριθμών της Συνδυασμένης Ονοματολογίας 870410.11, 870410.19 και 870410.90 εξαιρούνται από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης του Ν 1477/1984 (ΦΕΚ 144).

Άρθρο 48

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της κυβερνήσεως, οπότε καταργείται κάθε άλλη διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά θέματα που αναφέρονται στον παρόντα νόμο.

Παραγγέλλουμε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεση του ως Νόμου του Κράτους.

Πάρος, 1 Αυγούστου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
Μ.ΕΒΕΡΤ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩ. ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΑΘ. ΞΑΡΧΑΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
ΙΩ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΡ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
ΙΩ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Γ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 5 Αυγούστου 1991

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΣΕ1707/1999 - ΣΕ3064/1999 - 3065/1999 - 4179/1998 - 1526/1999

ΝΟΜΟΣ 3446/2006 - ΦΕΚ 49/Α/10.3.2006

Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο 1

Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α
ΑΡΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της χώρας συνιστώνται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (Μ.Κ.Ε.). Τα Μ.Κ.Ε. είναι αρμόδια για τον έλεγχο της νομιμότητας και ασφάλειας της κυκλοφορίας και των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, που κυκλοφορούν στη χώρα, τον έλεγχο νομιμότητας της διενέργειας μεταφοράς με αυτά, καθώς και για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων.

2. Τα Μ.Κ.Ε. αποτελούνται από:

- α) Δύο (2) εκπροσώπους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ένας από τους οποίους είναι τεχνικός,
- β) ένα (1) όργανο του Τμήματος Τροχαίας ή της υπηρεσίας που ασκεί καθήκοντα Τροχαίας ή ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος, εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή αρμοδιότητάς του,
- γ) έναν (1) υπάλληλο άλλης Υπηρεσίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Επικεφαλής του Μ.Κ.Ε. ορίζεται ένας από τους εκπροσώπους της περ. α'.

3. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη που εκδίδεται κάθε έτος μετά από πρόταση

των αρμόδιων υπηρεσιών, καθορίζεται ο αριθμός των Μ.Κ.Ε., καθώς και ονομαστικός πίνακας υπαλλήλων των αρμόδιων υπηρεσιών που μπορούν να συμμετέχουν στα Μ.Κ.Ε..

4. Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης συγκροτείται κάθε φορά το Μ.Κ.Ε. από υπαλλήλους που περιλαμβάνονται στον ανωτέρω ονομαστικό πίνακα.

5. Ο έλεγχος ασκείται σε κάθε σημείο της περιοχής αρμοδιότητας της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ακόμη και στους λιμένες και πλησίον των συνοριακών σταθμών, καθόλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, ακόμη και τις αργίες. Η διαπίστωση της παράβασης και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων γίνεται επιτόπου, και μετά από ακρόαση του οδηγού του οχήματος, συντάσσεται σχετική έκθεση.

6. Η διαδικασία ακινητοποίησης του οχήματος και αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 4 του παρόντος.

7. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία πραγματοποίησης των ελέγχων από τα Μ.Κ.Ε., ο τρόπος διαπίστωσης και επιβολής των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων, η διαδικασία είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

8. Στις περιπτώσεις που η παράβαση επισύρει την ποινή του διοικητικού προστίμου, μέτρο για την εξασφάλιση της καταβολής του, αποτελεί η επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Η καταλογιστική πράξη επιβολής του προστίμου επέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα επτά (7) ημερών, κατά τη διάρκεια του οποίου απαγορεύεται η έξοδος του οχήματος από τη χώρα. Τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται στο νόμιμο κάτοχο τους από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, αφού εξοφληθεί το πρόστιμο. Η άσκηση προσφυγής κατά της πράξης επιβολής προστίμου, ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού δικαστηρίου, δεν αναστέλλει την εκτέλεση της.

9. Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλονται από τα Μ.Κ.Ε. περιέρχονται στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κατά ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και εξοπλισμού των Μ.Κ.Ε. ή των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.). Το υπόλοιπο ποσοστό τριάντα τοις εκατό περιέρχεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

10. Στα μέλη του Μικτού Κλιμακίου Ελέγχου, ανεξάρτητα από την ιδιότητα τους, καταβάλλεται ως αποζημίωση το ποσό των εβδομήντα (70) ευρώ για κάθε ημέρα ελέγχου. Το ποσό αυτό προέρχεται από τις πιστώσεις της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών το ανωτέρω ποσό μπορεί να αναπροσαρμόζεται ανά διετία.

Άρθρο 2

Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων

Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές, καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους:

- α) στην Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (ΥΠ.Ε.Ε.),
- β) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,
- γ) στις Αστυνομικές Αρχές,
- δ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου.

Άρθρο 3

Ασφαλής φόρτωση φορτηγών οχημάτων

1. Για την τακτοποίηση, στοιβασία, προστασία και ασφαλή μεταφορά του φορτίου επιβάλλεται να χρησιμοποιούνται, ανάλογα με το είδος του φορτίου, τα κατάλληλα εξαρτήματα, όπως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα. Φορτίο σε όχημα με ανοιχτό αμάξωμα, που αποτελείται από υλικά τα οποία υπάρχει κίνδυνος κατά τη διαδρομή να εκφύγουν από το αμάξωμα, πρέπει να καλύπτεται και με κάλυμμα κατάλληλο προς τη φύση των υλικών.
2. Αν μεταφέρεται φορτίο «εμπορευματοκιβώτιο», αυτό απαιτείται να είναι στερεωμένο και ασφαλισμένο στο δάπεδο (πλατφόρμα) ή στο ειδικά διαμορφωμένο πλαίσιο των φορτηγών οχημάτων με τα κατάλληλα κλειδιά (κλείστρα) στήριξης ενσωματωμένα στο όχημα. Οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 32 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'), εφαρμόζονται αναλόγως.
3. Το μικτό βάρος φορτηγού οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος του ή τη μέγιστη επιτρεπόμενη φόρτωση κατ' άξονα του οχήματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 1161/1977 (ΦΕΚ 380 Α').
4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται να καθορίζονται ειδικότεροι κανόνες ασφαλούς φόρτωσης και μεταφοράς ανά κατηγορία φορτίου.

Άρθρο 4

Παραβάσεις κατά την κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων - Κυρώσεις

1. Οι παραβάσεις κατά την κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων και οι προβλεπόμενες γι' αυτές διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

1.1 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος με φορτίο, η τοποθέτηση και στοιβασία του οποίου δεν πληροί τις προϋποθέσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3: Επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο επτακοσίων πενήντα ευρώ στον καθένα, στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ, καθώς και επιτόπου ακινητοποίηση του οχήματος μέχρι να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας του.

1.2 Η παράβαση της υποχρέωσης της παρ. 3 του άρθρου 3 συνεπάγεται για τον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, ως εξής:

α) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι πέντε τοις εκατό (5)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριάντα ευρώ.

β) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι δέκα τοις εκατό (10) %, επιβάλλεται πρόστιμο εξήντα ευρώ.

γ) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ και

δ) Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών.

Στις περιπτώσεις γ' και δ' το πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό, ενώ στον υπεύθυνο φόρτωσης για τις ίδιες περιπτώσεις επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων και πέντε χιλιάδων ευρώ αντίστοιχα.

1.3 Στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον οδηγό φορτηγού οχήματος το οποίο δεν διαθέτει δελτίο τεχνικού ελέγχου (Δ.Τ.Ε.), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α') και του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'): Επιβάλλεται πρόστιμο τριακοσίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι την απόκτηση Δ.Τ.Ε..

1.4 Υπέρβαση των μέγιστων ορίων των διαστάσεων των φορτηγών οχημάτων, όπως αυτά προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 1161/77: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος.

1.5 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος κατά τις ημέρες και ώρες απαγόρευσης της κυκλοφορίας στους οδικούς άξονες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών: Επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο διακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος για το διάστημα απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

1.6 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ισχύουσα Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ), εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε νομό που ισχύει το σύστημα της ΚΕΚ και το ελεγχόμενο όχημα έχει ταξινομηθεί επίσης σε νομό που ισχύει το σύστημα της ΚΕΚ: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο εκατόν πενήντα ευρώ.

1.7 Παραποίηση ή εξαφάνιση του αριθμού πλαισίου φορτηγού οχήματος: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

1.8 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, το οποίο δεν έχει απογραφεί και ταξινομηθεί κατά την εκάστοτε γενική απογραφή και ταξινόμηση οχημάτων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, μέχρι να απογραφεί και να ταξινομηθεί νομίμως.

1.9 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, για το οποίο δεν έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ή η άδεια κυκλοφορίας δεν έχει νομίμως εκδοθεί, ή έχει αφαιρεθεί: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο οκτώ χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας, εφόσον υπάρχουν. Στην περίπτωση

κυκλοφορίας χωρίς άδεια κυκλοφορίας επιβάλλεται και στον οδηγό πρόστιμο χιλίων ευρώ.

1.10 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ανανέωση της άδειας κυκλοφορίας κατά τη μεταβίβαση του οχήματος, καθώς και κατά τη μεταβολή των αναγραφόμενων κύριων χαρακτηριστικών στοιχείων στην άδεια κυκλοφορίας: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη στην περίπτωση μεταβίβασης και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή στις λοιπές περιπτώσεις, πρόστιμο διακοσίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας μέχρι την έκδοση νέας άδειας.

1.11 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς πινακίδες κυκλοφορίας ή παραποίηση αυτών με οποιαδήποτε μορφή ή μετάθεση τους από ένα όχημα σε άλλο ή χρήση πινακίδων προέλευσης διαφορετικής από τη νομίμως ορισμένη: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ. Επιπλέον, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων, μέχρι τη χορήγηση νέων πινακίδων. Ειδικά, στην περίπτωση μετάθεσης πινακίδων, η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας επιβάλλεται για χρονικό διάστημα έξι μηνών.

1.12 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ενώ έπαιψαν να ισχύουν για οποιονδήποτε λόγο οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες χορηγήθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας.

1.13 Οδήγηση φορτηγού οχήματος από πρόσωπο που δεν διαθέτει την κατά περίπτωση νόμιμη άδεια οδήγησης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον οδηγό του οχήματος πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ στον καθένα και αναιρείται η άδεια οδήγησης, εφόσον υπάρχει, για χρονικό διάστημα δύο μηνών. Αν έχει λήξει η ισχύς της, επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος πρόστιμο εκατό ευρώ και αναιρείται η άδεια ικανότητας οδήγησης μέχρι την ανανέωση της και αν έχει ανακληθεί επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ.

1.14 Μίσθωση φορτηγού οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων του π.δ. 91/1988 (ΦΕΚ 42 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριακοσίων ευρώ. Ειδικά στην περίπτωση μίσθωσης ταξινομημένου στην Ελλάδα φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης από μεταφορέα εγκατεστημένο σε άλλη πλην της Ελλάδας χώρα ή μίσθωση αλλοδαπού φορτηγού οχήματος από μεταφορέα εγκατεστημένο στην Ελλάδα, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ.

1.15 Κυκλοφορία συνδυασμού φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο διακοσίων ευρώ.

1.16 Παράνομη αλλαγή κατηγορίας φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης ως προς το είδος των μεταφερόμενων αγαθών-εμπορευμάτων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για χρονικό διάστημα δύο μηνών.

1.17 Διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσης εθνικών μεταφορών ή νομαρχιακών μεταφορών ή διενέργεια εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσης διεθνών μεταφορών ή νομαρχιακών μεταφορών: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ.

1.18 Έλξη αλλοδαπού ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου φορτηγού οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 1010/1980 (ΦΕΚ 30 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ.

1.19 Εκτέλεση εθνικών οδικών μεταφορών με φορτηγό όχημα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ.

1.20 Διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών από μεμονωμένο οδικό μεταφορέα εμπορευμάτων που δεν είναι ενταγμένος σε μεταφορική επιχείρηση ή αποχώρησε από μεταφορική επιχείρηση και εκτελεί μεταφορές εμπορευμάτων κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 182 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή το μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ.

1.21 Διενέργεια μεταφορών και κυκλοφορία ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου οχήματος δημοσίας χρήσης που διαθέτει ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας, για το οποίο έπαψαν να πληρούνται οι προϋποθέσεις ταξινόμησης του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου.

1.22 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος το οποίο δεν διαθέτει σε ισχύ την άδεια που προβλέπεται στον Κανονισμό 881/92/ΕΚ (L-95): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ.

1.23 Ανύπαρκτη ή μη ισχύουσα βεβαίωση που προβλέπεται στον Κανονισμό 484/2002/ΕΚ (L-076) για οδηγό υπήκοο μη κοινοτικής χώρας: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ.

1.24 Κυκλοφορία και διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα κατά παράβαση των όρων περί συνδυασμένης μεταφοράς που προβλέπονται στο π.δ. 431/1995 (ΦΕΚ 245 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ.

1.25 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος και διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 3118/1993/ΕΚ (L-279) (Ενδομεταφορές): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ στον καθένα.

1.26 Διενέργεια μεταφορών με φορτηγό όχημα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χωρίς το πιστοποιητικό A.D.R. του οχήματος ή του οδηγού που προβλέπεται στις διατάξεις του π.δ. 104/1999 (ΦΕΚ 113 Α'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή ή τον οδηγό του οχήματος πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ, αναλόγως αν το πιστοποιητικό αφορά στο όχημα ή στον οδηγό.

1.27 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης με προσωρινή άδεια κυκλοφορίας, η οποία εκδίδεται για ειδικές κατηγορίες φορτηγών με περιορισμένο χρονικά μεταφορικό έργο και σκοπό κυκλοφορίας και έχει λήξει η ισχύς της ή κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης με προσωρινή άδεια κυκλοφορίας που έχει χορηγηθεί σε νεοσύστατη επιχείρηση, μετά την πάροδο διμήνου από τη λήξη της ή με οριστική άδεια εφόσον έπαψαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις χορήγησης της: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι τη νόμιμη επαναχορήγησή τους, εφόσον αυτό επιτρέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.

1.28 Οδήγηση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης από πρόσωπο που δεν περιλαμβάνεται στην περίπτωση γ' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. δ. 49/1968 (ΦΕΚ 294 Α'), όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του δ. 281/1973 (ΦΕΚ 84 Α') και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α'): Επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο τριακοσίων ευρώ.

1.29 Μεταφορά με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης, έστω και δωρεάν, υλικών και αντικειμένων, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. δ. 49/1968, όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 1959/1991 ή μεταφορά διαφορετικών προϊόντων από εκείνα που αναφέρει η άδεια κυκλοφορίας ή μεταφορά με όχημα του οποίου η άδεια κυκλοφορίας δεν αναφέρει τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 του Κεφαλαίου Ε' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη

πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ, όταν η μεταφορά διενεργείται με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους έως τεσσάρων χιλιάδων χιλιόγραμμων και τριών χιλιάδων ευρώ, όταν η μεταφορά διενεργείται με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιόγραμμων και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

1.30 Παραχώρηση της χρήσης φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Εξαιρείται η περίπτωση παραχώρησης της χρήσης σε κοινοπραξία στην οποία συμμετέχει ο ιδιοκτήτης του οχήματος.

1.31 Χρησιμοποίηση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης για διαφορετικό σκοπό από αυτόν για τον οποίο χορηγήθηκε η άδεια κυκλοφορίας του, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης διενέργειας μεταφορών για λογαριασμό τρίτων με ή χωρίς κόμιστρο: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

1.32 Μεταφορά εμπορευμάτων ή αγαθών με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους πάνω από τέσσερις χιλιάδες χιλιόγραμμα, από τον τόπο παραγωγής απευθείας στον πελάτη στην περίπτωση που το όχημα ανήκει σε επαγγελματία ή επιχείρηση, που ασκεί αποκλειστική εμπορία, χωρίς παραγωγή αγαθών: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

1.33 Φόρτωση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης χωματουργικού με προϊόν εκσκαφής που προέρχεται από έργο, το οποίο ο ιδιοκτήτης του φορτηγού δεν έχει αναλάβει με σχετική σύμβαση και για το οποίο δεν έχει αναλάβει με σχετική σύμβαση και για το οποίο

δεν έχει χρησιμοποιήσει μηχανήματα εκσκαφής της ιδιοκτησίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

1.34 Μεταφορά προσώπων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων της περίπτωσης ζ') της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. δ. 49/1968, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 1 και 2 του ν. δ. 1268/1972 (ΦΕΚ 203 Α'), κωδικοποιήθηκε με τα άρθρα 4 και 5 του δ. 281 /1973 και αντικαταστάθηκε με τα άρθρα 1 και 2 του ν. 803/1978 (ΦΕΚ 123 Α') και το άρθρο 3 του ν. 1959 /1991 και των υποπεριπτώσεων α) και β) της περίπτωσης β' της παρ. 1 της υ.α. 61512/2900/2002 (ΦΕΚ 1548 Β'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο διακοσίων ευρώ.

1.35 Προσάρτηση και έλξη άλλου ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, πλην εκείνου που αντιστοιχεί στην άδεια κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ.

1.36 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιόγραμμων χωρίς την εγγραφή στις δύο πλευρές του αμαξώματος των απαιτούμενων ενδείξεων που προβλέπονται στην παρ. 16 του Κεφαλαίου Ε' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο διακοσίων ευρώ.

1.37 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους έως τέσσερις χιλιάδες χιλιόγραμμα κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 26 του ν. 1959/1991: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο εκατόν πενήντα ευρώ.

1.38 Φόρτωση και εκφόρτωση πετρελαιοειδών προϊόντων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο που ανήκει σε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων ή σε μεταπωλητή πετρελαιοειδών προϊόντων για θέρμανση ή σε

πρατηριούχο υγρών καυσίμων κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 1959/1991 που αφορούν στους όρους καταλληλότητας των χώρων φόρτωσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.

1.39 Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 περ. η', υποπερ. 2) και 3) του ν. δ. 49/1968, όπως τροποποιήθηκε από τα άρθρα 1 και 2 του ν. δ. 1268/1972, κωδικοποιήθηκε με τα άρθρα 4 και 5 του δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 3 του ν. 1959/1991, που προβλέπουν μεταφορές με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο που ανήκει σε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.

1.40 Μεταφορά υγρών καυσίμων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο, χωρίς τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα μεταφοράς, στα οποία αναγράφεται η εμπορική επωνυμία του ιδιοκτήτη, και ιδιαίτερα τη θεωρημένη ανά δίμηνο από το Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας βεβαίωση, που αφορά στην εργασιακή σχέση του οδηγού: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.

1.41 Μεταφορά με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο υγρών καυσίμων πετρελαιοειδών προϊόντων διαφορετικών από τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.

1.42 Διενέργεια διεθνών μεταφορών με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων της υ.α. Φ205/68/1/1983 (ΦΕΚ 220 Β'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο χιλίων ευρώ.

1.43 Μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης χωρίς τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα που προβλέπονται στις διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. α' της παρ. 1 του Κεφαλαίου Β' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β'): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη και τον οδηγό πρόστιμο εξακοσίων ευρώ στον καθένα.

1.44 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων με φορτηγό όχημα χωρίς τη διεθνή φορτωτική (C.M.R.) που προβλέπεται στις διατάξεις του ν. 559/1977 (ΦΕΚ 78 Α') ή με φορτωτική που δεν είναι με ακρίβεια συμπληρωμένη ή με φορτωτική μη ισχύουσα για οποιονδήποτε λόγο: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο εξακοσίων ευρώ.

1.45 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων με ελληνικό ή αλλοδαπό φορτηγό όχημα, με χρήση πλαστής ή παραχαραγμένης άδειας της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ), αντίθετα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' της υ.α. Φ 205/68/1/1983: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και απαγόρευση εισόδου του οχήματος στη χώρα για ένα έτος. Σε περίπτωση ελλιπούς συμπλήρωσης του βιβλίου δρομολογίων ΕΔΥΜ επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο εξακοσίων ευρώ.

1.46 Διενέργεια εθνικής οδικής εμπορευματικής μεταφοράς με φορτηγό όχημα τρίτης χώρας: Επιβάλλεται στον οδηγό και στον υπεύθυνο φόρτωσης των εμπορευμάτων πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ στον καθένα και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για έξι μήνες.

1.47 Διενέργεια οδικής εμπορευματικής μεταφοράς με φορτηγό όχημα με χρήση πλαστής ή παραχαραγμένης άδειας, διμερούς ή τράνζιτ ή τριγωνικής (από ή προς

τρίτες χώρες): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για ένα έτος.

1.48 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς από μη κοινοτικό μεταφορέα με αλλοδαπό φορτηγό όχημα χωρίς διμερή άδεια ή τράνζιτ ή τριγωνική, όταν προβλέπεται τέτοιο καθεστώς αδειών, ή διενέργεια τέτοιας μεταφοράς χωρίς να υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο ή χωρίς άδεια ΕΔΥΜ: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη και τον οδηγό πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ στον καθένα και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για ένα έτος.

1.49 Κυκλοφορία οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων των Κανονισμών 3820/1985/ΕΟΚ (L-370) «Για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών» και 3821/1985/ΕΟΚ (L-370) «Σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (Ταχογράφος)» που αφορούν σε:

α) Υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης:

αα) από 30 λεπτά έως 60 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα ευρώ,

β) από 60 λεπτά έως 120 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ,

γγ) από 120 λεπτά και πάνω, επιβάλλεται πρόστιμο τετρακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος τουλάχιστον για τέσσερις ώρες.

β) Οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ.

Τα πρόστιμα των περιπτώσεων α' και β' επιβάλλονται στον οδηγό και το μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος που προβλέπεται στην ανωτέρω υποπερίπτωση γγ' δεν ισχύει εφόσον το όχημα το παραλάβει άλλος οδηγός.

1.50 Μη ύπαρξη ή αλλοίωση του ηλεκτρονικά αναγνώσιμου σήματος φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή το μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ.

2. Αν διαπιστωθεί, κατόπιν ελέγχου, παράβαση που επισύρει εκτός από την επιβολή προστίμου και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του φορτηγού οχήματος, τότε το αρμόδιο όργανο που προβλέπεται στο άρθρο 2 αφαιρεί επιτόπου τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος και συντάσσει σχετική έκθεση. Ο παραβάτης μπορεί να υποβάλει αντιρρήσεις, εντός προθεσμίας τριών ημερών, ενώπιον του Προϊσταμένου της υπηρεσίας του οργάνου που συνέταξε την έκθεση. Αν οι αντιρρήσεις κριθούν βάσιμες, με απόφαση του Προϊσταμένου, της υπηρεσίας επιστρέφονται τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος.

3. Η ακινητοποίηση φορτηγού οχήματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 46 του Κ.Ο.Κ. εφαρμόζεται αναλόγως. Εφόσον δεν έχουν εξασφαλιστεί οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ασφαλή κυκλοφορία φορτηγού οχήματος που κατελήφθη να είναι φορτωμένο ακατάλληλα ή να είναι υπέρβαρο σύμφωνα με τις υποπεριπτώσεις γ' και δ' της περίπτωσης 1.2 ή να παραβιάζει τις διατάξεις του π.δ. 1161/1977, δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία του ούτε μέχρι το σημείο εκκίνησης ή προορισμού, καθώς και η είσοδος ή η έξοδος του προς και από τη χώρα.

4. Όπου στις ανωτέρω περιπτώσεις αναφέρεται η επιβολή προστίμου στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή φορτηγού οχήματος, αυτό επιβάλλεται μόνο στον μισθωτή εφόσον το όχημα είναι μισθωμένο.

5. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Δημοσίας Τάξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα ελέγχου, η διαδικασία επιβολής των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων, η διαδικασία είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 5

Ηλεκτρονικό σήμα φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης

Κάθε φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσης πρέπει να φέρει ηλεκτρονικά αναγνώσιμο σήμα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζονται το περιεχόμενο και ο τύπος του σήματος, οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και ο φορέας χορήγησης και ανανέωσης του, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η δαπάνη για την προμήθεια του ανωτέρω σήματος βαρύνει τον ιδιοκτήτη του οχήματος.

Άρθρο 6

Οδήγηση βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων

Η υποχρέωση οδήγησης των φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων, υγραερίων και θερμής ασφάλτου από οδηγούς που έχουν προσληφθεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας σύμφωνα με το εδάφιο γ' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. δ. 49/1968, όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 του ν. 1959/1991, ισχύει και για τα φορτηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο μεταφοράς υγρών καυσίμων που ανήκουν σε εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών και κυκλοφόρησαν πριν από τη 13η Σεπτεμβρίου 1990.

Άρθρο 7

Μίσθωση Φορτηγών Οχημάτων Δημοσίας Χρήσης

1. Οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς που εκτελούν δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές, επιτρέπεται να εκμισθώνουν τα οχήματα που έχουν στην ιδιοκτησία τους σε οδηγούς, κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας, υπό τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

α) το όχημα να έχει τεθεί σε κυκλοφορία στην ελληνική επικράτεια,

β) η σύμβαση μίσθωσης αφορά μόνο στη διάθεση του οχήματος χωρίς οδηγό,

γ) το μισθωμένο όχημα κατά τη διάρκεια της μίσθωσης πρέπει να βρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση του οδηγού που το έχει μισθώσει,

δ) το μισθωμένο όχημα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών μεταφορών, σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας του,

ε) ο χρόνος κάθε μίσθωσης δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερος των τριών μηνών και μεγαλύτερος των τριών ετών.

2. Για τις μισθώσεις που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο ακολουθείται η εξής διαδικασία:

- α) καταρτίζεται συμφωνητικό, συμβολαιογραφικό ή ιδιωτικό, το οποίο υπογράφεται αφενός από τον οδηγό μισθωτή και αφετέρου από τον ιδιοκτήτη του οχήματος,
- β) αντίγραφο του συμφωνητικού κατατίθεται εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της υπογραφής του στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.), στην οποία υπάγεται ο εκμισθωτής, και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, στην οποία υπάγεται το όχημα,
- γ) το μίσθωμα καθορίζεται ελεύθερα και για την καταβολή του εκδίδεται τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 186/1992 (ΦΕΚ 84 Α'),
- δ) οι φορτωτικές για τις διενεργούμενες με τα μισθωμένα οχήματα μεταφορές εκδίδονται από τον μισθωτή και για λογαριασμό του.

3. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 επιβάλλονται τα πρόστιμα που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 91/1988.

4. Οι παραβάσεις βεβαιώνονται από την Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων, τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, τις Λιμενικές, Αστυνομικές και Τελωνειακές Αρχές και τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ισχύει κάθε φορά για τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου.

5. Στις περιπτώσεις μίσθωσης Φορτηγών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος οι μισθωτές - οδηγοί δύνανται να ασφαρίζονται στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) ανεξάρτητα του τρόπου αμοιβής τους ή στο Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών ως εκμεταλλευτές δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων.

6. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται αναλόγως και στις περιπτώσεις παραχώρησης της εκμετάλλευσης φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης σε οδηγό με αντάλλαγμα την καταβολή αποζημίωσης στον ιδιοκτήτη ανά χιλιόμετρο.

Άρθρο 8

Αναγκαστική αφαίρεση, πλειστηριασμός, δήμευση φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης

1. Η συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης περιορίζεται στο όχημα. Κατά τον πλειστηριασμό μεταβιβάζεται η κυριότητα του οχήματος ως πράγματος και το δικαίωμα κυκλοφορίας ατονεί. Αν εντός προθεσμίας δυο ετών από την ημέρα του πλειστηριασμού ο πρώην ιδιοκτήτης του φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης προσκομίσει τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και νέο φορτηγό όχημα εκδίδεται νέα άδεια κυκλοφορίας στο όνομα του για το όχημα αυτό.

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου ισχύουν και στην περίπτωση αναγκαστικής αφαίρεσης της κατοχής φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή.

3. Αν πρώην ιδιοκτήτης φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης απώλεσε το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία φορτηγού οχήματος σε αντικατάσταση του κατά τις προηγούμενες παραγράφους 1 και 2 εκπλειστηριασθέντος ή αναγκαστικά αφαιρεθέντος οχήματος, για το λόγο ότι δεν το άσκησε εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 1959/1991, επιτρέπεται, εντός προθεσμίας ενός έτους από την ισχύ του παρόντος, να υποβάλει τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και να προσκομίσει φορτηγό όχημα προκειμένου να εκδοθεί νέα άδεια κυκλοφορίας.

4. Αν απωλεσθεί το δικαίωμα κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης κατ' εφαρμογή των διατάξεων των περιπτώσεων α' και β' της παρ.10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000, επιτρέπεται η χορήγηση νέας άδειας. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χορήγησης της νέας άδειας.

5. Αν δημευθεί φορτηγό όχημα δημόσιας χρήσης για οποιονδήποτε λόγο, ο δικαιούχος του δικαιώματος κυκλοφορίας μπορεί να το αντικαταστήσει με άλλο, εντός προθεσμίας δύο ετών από την ημέρα έκδοσης της απόφασης δήμευσης από το πρωτόδικο ποινικό δικαστήριο, εφόσον πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις, προσκομίσει δε τα απαραίτητα δικαιολογητικά και νέο όχημα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για τη διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται και σε περίπτωση δήμευσης επιβατικού Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτου που κατελήφθη να μεταφέρει λαθρομετανάστες.

6. Δικαιούχος δικαιώματος κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος δημόσιας χρήσης, ο οποίος έχει ήδη απωλέσει το δικαίωμα αυτό λόγω δήμευσης του οχήματος του, μπορεί, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο ετών από την ισχύ του παρόντος, να υποβάλει σχετική αίτηση με τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί οδικών εμπορευματικών μεταφορών, δικαιολογητικά στις αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας, καθώς και εφοδιασθεί με φορτηγό όχημα για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλόγως και στις περιπτώσεις επιβατικών αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσης.

Άρθρο 9

Επέκταση επαγγέλματος οδικού μεταφορέα

Η άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α') στις νομαρχιακές, εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιτρέπεται και στους ομογενείς από την Ίμβρο και Τένεδο.

Άρθρο 10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΡΥΘΜΙΖΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η περίπτωση α' της παρ. 10 του άρθρου 6 του ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«10 α. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη παραχωρείται σε ανώνυμες εταιρείες ή σε συνεταιρισμούς του άρθρου αυτού, κατ' εξαίρεση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 24, δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία νέων επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων, επτά θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού. Ο αριθμός των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 4% του συνόλου των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν παραχωρηθεί κατά χρήση στην εταιρεία ή το συνεταιρισμό σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής έχουν χρώμα λευκό, δεν φέρουν ταξίμετρο και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 11. Εφόσον η εταιρεία ή ο συνεταιρισμός θέσει σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής το πρώτο, το τρίτο, το πέμπτο και βουτώ καθεξής πρέπει να είναι διασκευασμένο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων, χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.»

Άρθρο 11

Η περίπτωση στ' της παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 3109/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«στ. για την απόδειξη των περιπτώσεων των εδαφίων α', β' και γ', ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 και για την περίπτωση του εδαφίου ε', υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης.»

Άρθρο 12

Η παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 3109/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και στην έδρα κάθε Νομαρχιακού Διαμερίσματος των Ενιαίων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με τους κανονισμούς λειτουργίας επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 15 του παρόντος. Στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που διαθέτουν περισσότερες από μία Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών επιτρέπεται, με απόφαση του Νομάρχη, η σύσταση Πειθαρχικού Συμβουλίου σε κάθε Διεύθυνση.»

Άρθρο 13

Κύρωση απόφασης

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου από τότε που δημοσιεύθηκε, η αριθμ. οικ. Α75386/7276/28.12.2005 (Β'1856) απόφαση, με την οποία «απαγορεύεται η χορήγηση νέων αδειών επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, μέχρι 31.12.2008».

Άρθρο 14

Η περίπτωση α' της παρ. 2 και η παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 3109/2003 αντικαθίστανται ως εξής:

«2. α. Οι ειδικές άδειες οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων των οποίων η ισχύς έχει λήξει ή θα λήξει, ανανεώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του παρόντος.»

«3. Υποθέσεις που εκκρεμούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος, είτε στο πρωτοβάθμιο είτε στο δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εξακολουθούν να εκδικάζονται από αυτά μέχρι τη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 20.»

Άρθρο 15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. δ. 570/1970 (ΦΕΚ 125 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες επιτρέπεται η αλλαγή των κύριων χαρακτηριστικών των οχημάτων, καθώς και οι όροι και η διαδικασία βάσει των οποίων πραγματοποιείται.

β) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι προδιαγραφές, ο τρόπος και οι προϋποθέσεις χρήσης, η διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα που αφορά στις τεχνικές ολότητες, στα συστατικά στοιχεία των οδικών οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, καθώς και στον εξοπλισμό ή στα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται σε αυτά για οποιονδήποτε λόγο.»

Άρθρο 16

Μετά την περίπτωση ε' της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 (ΦΕΚ 71 Α') προστίθεται περίπτωση στ' και η περίπτωση στ' αναγραμματίζεται σε ζ' ως εξής:

«στ) Η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου για την εξυπηρέτηση δημοτικών διαμερισμάτων ή κοινοτήτων των οποίων η έδρα βρίσκεται σε απόσταση μέχρι έξι χιλιομέτρων από έδρα δήμου που υπάγεται στην περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας του Νομού Θεσσαλονίκης και εξυπηρετείται από τον Ο.Α.Σ.Θ.. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται προηγούμενη απόφαση του οικείου νομαρχιακού συμβουλίου, καθώς και η προς ένταξη στην εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου έδρα να μην εντάσσεται σε περιοχή η οποία έχει χαρακτηριστεί ως αστική περιοχή του οικείου νομού σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963 /2001 (ΦΕΚ 268 Α').

ζ) Κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Άρθρο 17

1. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 επενδύσεις διατίθεται ποσό έως εκατόν οκτώ εκατομμυρίων ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η ημερομηνία έναρξης υποβολής των αιτήσεων για υπαγωγή στις ανωτέρω ενισχύσεις. Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 272 Α').»

2. Η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 2963 /2001 παρατείνεται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006.

Άρθρο 18

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων

1. Περιοδικός τεχνικός έλεγχος: Ο τεχνικός έλεγχος που προβλέπεται στις διατάξεις της υ.α. Φ2/64580/ 2288/99 (ΦΕΚ 1523 Β'), με την οποία ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία η Οδηγία 96/96/ΕΚ (L-46) και διενεργείται στις κατηγορίες οχημάτων που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι αυτής.

Κατηγορίες περιοδικού τεχνικού ελέγχου είναι οι εξής:

α) ο αρχικός έλεγχος: ο τεχνικός έλεγχος που διενεργείται σε όλα τα προβλεπόμενα για την κατηγορία του οχήματος σημεία. Διενεργείται για πρώτη φορά ή ανάλογα με την προβλεπόμενη για το όχημα υποχρέωση,

β) ο επαναληπτικός έλεγχος (ή επανέλεγχος): ο τεχνικός έλεγχος που διενεργείται προκειμένου να διαπιστωθεί αν έχουν αποκατασταθεί οι ελλείψεις, βλάβες ή ανωμαλίες, οι οποίες είχαν σημειωθεί σε προηγούμενο έλεγχο του οχήματος.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται το χρονικό διάστημα πέραν του οποίου διενεργείται στο όχημα αρχικός έλεγχος αντί επανελέγχου.

2. Ειδικός τεχνικός έλεγχος: ο τεχνικός έλεγχος που δεν εμπίπτει στην έννοια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Ως ειδικοί τεχνικοί έλεγχοι θεωρούνται:

α) Οι έλεγχοι που διενεργούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες Κοινοτικές Οδηγίες ή Κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.):

αα) στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός πρότυπου οδικού οχήματος για τη χορήγηση του αντίστοιχου γενικού πιστοποιητικού ελέγχου,

β) στα διάφορα επί μέρους συστήματα ενός μεμονωμένου οδικού οχήματος για τη χορήγηση του αντίστοιχου μεμονωμένου πιστοποιητικού ελέγχου.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται ο τύπος, το περιεχόμενο και η διαδικασία έκδοσης των ανωτέρω πιστοποιητικών.

β) Οι έλεγχοι που διενεργούνται σε περίπτωση διασκευής σε ένα ή περισσότερα

συστήματα οδικού οχήματος.

γ) Οι έλεγχοι που διενεργούνται για την έκδοση πιστοποιητικού ελέγχου αμαξώματος.

δ) Οι έλεγχοι που διενεργούνται για την έκδοση πιστοποιητικού γενικού ελέγχου μεμονωμένου οχήματος (Γ.Ε.Μ.Ο.), εξαιρουμένου του ελέγχου εκπομπής καυσαερίων, βάσει Κοινοτικών Οδηγιών ή Κανονισμών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Ο.Η.Ε..

ε) Άλλοι έλεγχοι που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

στ) Οι έλεγχοι που διενεργούνται μετά από αίτηση του κατόχου του οχήματος.

3. Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.): Φορείς που διαθέτουν κατάλληλη κτιριακή υποδομή, μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό και εκπαιδευμένο προσωπικό, ώστε να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα:

α) Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.: Τα Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που διενεργούν τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

β) Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.: Τα Κ.Τ.Ε.Ο. που ιδρύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Β' του ν. 2963/2001 και διενεργούν τεχνικούς ελέγχους, τα είδη των οποίων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Με απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία ακινητοποίησης των οχημάτων στα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., σε περίπτωση διαπίστωσης επικίνδυνων ελλείψεων κατά τη διενέργεια του ελέγχου.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται:

α) Για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους:

αα) ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας τους από τα Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας,

β) τα αναλυτικά σημεία ελέγχου και τα κριτήρια καταλληλότητας για τις διάφορες κατηγορίες των ελεγχόμενων οχημάτων, με βάση τα οριζόμενα στο Παράρτημα ΙΙ της υ.α. Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523 Β'),

γγ) το αποδεικτικό στοιχείο που πιστοποιεί τη διενέργεια του ελέγχου,

δδ) οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τους οποίους το όχημα επιτρέπεται να κυκλοφορεί έως ότου υποβληθεί επιτυχώς σε νέο τεχνικό έλεγχο στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι παρουσιάζει ελαττώματα όσον αφορά στα καθορισμένα σημεία ελέγχου,

εε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

β) Για τους ειδικούς τεχνικούς ελέγχους:

αα) ο τρόπος και η διαδικασία διενέργειας τους από τα Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας,

β) εφόσον είναι αναγκαίος ο καθορισμός τους, τα σημεία ελέγχου και τα κριτήρια καταλληλότητας για τις διάφορες κατηγορίες των ελεγχόμενων οχημάτων,

γγ) το αποδεικτικό στοιχείο που πιστοποιεί τη διενέργεια του ελέγχου,

δδ) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Κινητή μονάδα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων: Μονάδα ενσωματωμένη σε ή μεταφερόμενη με αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό κατάλληλο για τεχνικό έλεγχο οχημάτων, όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 3. Με την ανωτέρω μονάδα δύναται να διενεργούνται από εκπαιδευμένο προσωπικό:

α) Περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ.1.
β) Έκτακτοι τεχνικοί έλεγχοι, στα πλαίσια των διατάξεων της παρ.1 του άρθρου 46 και της παρ.3 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α') και των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του παρόντος.
Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι φορείς που δύνανται να διαθέτουν Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και οι γεωγραφικές περιοχές της χώρας, στις οποίες διενεργούνται με αυτές οι περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι, εξειδικεύεται το είδος των εκτάκτων τεχνικών ελέγχων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να καθορίζονται, εκτός από τα Κ.Τ.Ε.Ο., και άλλοι φορείς διενέργειας ειδικών ελέγχων, οι όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και τα είδη των ελέγχων που θα διενεργούν.

Άρθρο 19

Τέλη διενέργειας τεχνικών ελέγχων από τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Για κάθε περιοδικό ή ειδικό τεχνικό έλεγχο που διενεργείται στα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. επιβάλλονται τέλη, τα οποία καταβάλλονται πριν από τη διενέργεια του ελέγχου. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται το ύψος των τελών αυτών και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης τους.
Με όμοια απόφαση επιτρέπεται να αναπροσαρμόζονται τα τέλη αυτά ανά διετία, με βάση την εκάστοτε εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική και την ανάγκη κάλυψης των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης, βελτίωσης και συμπλήρωσης των κτιριακών εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού των Δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας.

2. Τα έσοδα από την είσπραξη των ανωτέρω τελών αποτελούν έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 20

Τέλη έκδοσης εθνικών εγκρίσεων τύπου και δελτίων κοινοποίησης κοινοτικών εγκρίσεων τύπου των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων

1. Για την έκδοση από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, των εθνικών εγκρίσεων τύπου και των δελτίων κοινοποίησης κοινοτικών εγκρίσεων τύπου των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων, καθώς και για τη συμπλήρωση, επέκταση, διόρθωση ή τροποποίηση τους, επιβάλλεται τέλος το οποίο καταβάλλεται πριν από την έκδοση της σχετικής πράξης.

2. Τα ανωτέρω τέλη καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα

της Κυβερνήσεως και επιτρέπεται να αναπροσαρμόζονται.

3. Η ισχύς του άρθρου αυτού αρχίζει από την έκδοση της απόφασης που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 21

Άδειες οδήγησης

1. Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης της Γ, Δ, Γ+Ε και Δ+Ε κατηγορίας που ασκούν το επάγγελμα του οδηγού υποχρεούνται, κατά την υποβολή των δικαιολογητικών για τη συνταξιοδότηση τους, να καταθέτουν και επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της άδειας, στην οποία πρέπει να αναγράφεται ο Εθνικός Κωδικός Αριθμός, βάσει του οποίου απαγορεύεται μετά από τη συνταξιοδότηση η άσκηση οποιασδήποτε επαγγελματικής δραστηριότητας που προϋποθέτει την κατοχή άδειας οδήγησης των ως άνω κατηγοριών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται ο Εθνικός Κωδικός Αριθμός και οι όροι και η διαδικασία κατάθεσης της άδειας οδήγησης.

2. Οι περιπτώσεις β και γ' της παρ. 4 του άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το ν. 2696/1999, αντικαθίστανται ως εξής:

«β) Οι κάτοχοι ισχύοντος διεθνούς πιστοποιητικού πορείας (διεθνούς άδειας) το οποίο έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδας, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

γ) Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο, καθώς και οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.»

Η ισχύς της παραγράφου 2 αρχίζει ένα έτος μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 22

Η περίπτωση γ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (ΦΕΚ 283 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Το πρόστιμο ορίζεται στο 40πλάσιο της τιμής του ισχύοντος εισιτηρίου και μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Α.»

Άρθρο 23

Στο άρθρο 39 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') προστίθεται παράγραφος ως εξής:

«Στους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που διενεργούν αυτοψίες σε Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πριν από τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ή επιθεωρούν τα ήδη λειτουργούντα προκειμένου να διαπιστώσουν τη, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, εύρυθμη λειτουργία τους, καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η αποζημίωση, η οποία δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το όριο της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 17 του ν. 3205/2003, καταβάλλεται κατ' αποκοπή για κάθε αυτοψία που διενεργείται και κάθε υπάλληλος δεν επιτρέπεται να συμμετέχει σε περισσότερες από τρεις μηνιαίως. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την ανωτέρω αποζημίωση βαρύνουν τον υπ' αριθμ. 040/541077- 03 ειδικό λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που προβλέπεται στο ν. δ. 638/1970.»

Άρθρο 24

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:

- α) Το άρθρο 6 του ν.γ. 49/1968, όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 8 του δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε διαδοχικά από το άρθρο 3 του ν. 803/1978, το άρθρο 4 του ν. 1959/1991 και την παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 2801/2000.
- β) Το άρθρο 8 του ν. 2465/1997, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 37 του ν. 2800/2000, η περ. β' της παρ. 2 του οποίου αντικαταστάθηκε με την παρ. 6 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001.
- γ) Η παρ. 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000.
- δ) Τα άρθρα 1 έως και 4 του ν. 1350/1983.
- ε) Οι περ. β' και γ' της παρ. 2 του άρθρου 33 του ν. 2963/2001.
- στ) Κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη προς το περιεχόμενο του ή αφορά θέμα που ρυθμίζεται από αυτόν.

Άρθρο 25

Ιδρύεται Εθνική Εποπτική Αρχή, εφεξής καλούμενη «Αρχή», υπαγόμενη στο Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ίδρυση της Αρχής προβλέπεται στο άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού «Κανονισμός - Πλαίσιο». Η Αρχή εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται δυνάμει του ανωτέρω Κανονισμού και των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3 αυτού σε σχέση με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία και υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 2 του ανωτέρω Κανονισμού, κατά τρόπο λειτουργικά ανεξάρτητο, αμερόληπτο και διαφανή, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 4 του ίδιου Κανονισμού. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι λεπτομέρειες οργάνωσης, λειτουργίας και στελέχωσης της Αρχής, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 26

1 Το άρθρο 30 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 30

Μεταβίβαση λεωφορείων ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε.

Με απόφαση τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης του ΚΤΕΛ ή της ΚΤΕΛ Α.Ε. που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται, με την άδεια τους, σε οδικούς μεταφορείς επιβατών, τα λεωφορεία δημόσιας χρήσης ιδιοκτησίας των ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. που έχουν ταξινομηθεί και κυκλοφορήσει μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2000. Το αντίτιμο της πώλησης των λεωφορείων αυτών χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο για χρηματοδότηση έργων εκσυγχρονισμού και επενδύσεων των ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. ή υποχρεώσεων άμεσης ανάγκης που υπηρετούν το σκοπό λειτουργίας τους».

2. Οι διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') εφαρμόζονται και σε λεωφορεία δημόσιας χρήσης μετόχων των ΚΤΕΛ Α.Ε. τα οποία μισθώνονται σε αυτές.

Άρθρο 27

1. Το άρθρο 13 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.5 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. δ. 531/1970 (ΦΕΚ 101 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το ν. δ. 1358/1973 (ΦΕΚ 52 Α'), επιτρέπεται να αντικαθίστανται με άλλα μικτού βάρους μέχρι 10.000 χιλιόγραμμα ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι του ύψους των 10.000 χιλιόγραμμων.

2. Φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, επιτρέπεται να αντικαθίστανται με άλλα, των οποίων το ανώτατο μικτό βάρος δεν υπερβαίνει τα 8.000 χιλιόγραμμα ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το παραπάνω επιτρεπόμενο βάρος. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής».

2. Η περίπτωση η) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 2646/1996 (ΦΕΚ 276 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«η. Μεταφορά μαθητών από και προς τα σχολεία, τα φροντιστήρια και τα κέντρα ξένων γλωσσών».

Άρθρο 28

Παρατείνεται η ισχύς των διατάξεων του άρθρου 22 του ν. 3404/2005 «Ρύθμιση θεμάτων του Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού Τομέα της Ανώτατης Εκπαίδευσης και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 260), μέχρι και την 31η Οκτωβρίου 2006.

Άρθρο 29

Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3109/03 (Α' 38) συμπληρώνεται ως εξής:

«Στην ίδια περιοχή υπάγονται και οι Δήμοι Μάνδρας, Ραφήνας, Μαρκοπούλου, Αρτέμιδος (Λούτσας), Καλυβιών - Θορικού, η Κοινότητα Μαγούλας και η Κοινότητα Κουβαρά».

Άρθρο 30

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε επί μέρους διατάξεις του.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεση του ως νόμου του Κράτους.

Υπέρβαρα

Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος με φορτίο, η τοποθέτηση και στοιβασία του οποίου δεν πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλούς φόρτωσης: Επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο επτακοσίων πενήντα (750) ευρώ στον καθένα, στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ, καθώς και επιτόπου ακινητοποίηση του οχήματος μέχρι να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας του. Η παράβαση συνεπάγεται για τον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, ως εξής: α) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι πέντε τοις εκατό (5)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριάντα (30) ευρώ. β) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι δέκα τοις εκατό (10) %, επιβάλλεται πρόστιμο εξήντα (60) ευρώ. γ) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων (500) ευρώ και δ) Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20) %, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών. Στις περιπτώσεις γ' και δ' το πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό, ενώ στον υπεύθυνο φόρτωσης για τις ίδιες περιπτώσεις επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων (1.500) και πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ αντίστοιχα.

Οχήματα οποιουδήποτε τύπου

Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές.

Οδικοί συρμοί

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3 μ.

Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

Ημιρυμουλκούμενα

Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 μ.

Παραβίαση Ωραρίου

Οι οδηγοί λεωφορείων, επιβατηγών δημοσίας χρήσης και φορτηγών αυτοκινήτων απαγορεύεται να οδηγούν πέραν των καθορισμένων χρονικών ορίων. Για τα φορτηγά, λεωφορεία προβλέπεται: α) Υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης: αα) από 30 λεπτά έως 60 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, β) από 60 λεπτά έως 120 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, γγ) από 120 λεπτά και πάνω, επιβάλλεται πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος τουλάχιστον για τέσσερις ώρες. β) Οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ. Τα πρόστιμα των περιπτώσεων α' και β' επιβάλλονται στον οδηγό και το μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος που προβλέπεται στην ανωτέρω υποπερίπτωση γγ' δεν ισχύει εφόσον το όχημα το παραλάβει άλλος οδηγός.

Διαστάσεις και βάρη οχημάτων

Μέγιστο μήκος

Μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο: 12,00 m

Ρυμουλκούμενο: 12,00 m

Αρθρωτό όχημα: 16,50 m

Οδικός συρμός: 18,75 m

Αρθρωτό λεωφορείο: 18,75 m

Λεωφορείο με 2 άξονες: 13,50 m

Λεωφορείο με περισσότερους από 2 άξονες: 15,00 m

Λεωφορείο + ρυμουλκούμενο: 18,75 m

Άρθρο 53 Διαστάσεις και βάρη οχημάτων

2. Τα οχήματα των οποίων οι διαστάσεις, το βάρος, το φορτίο και οι ανά άξονα επιβαρύνσεις υπερβαίνουν τα καθορισμένα ανώτατα όρια της κάθε περίπτωσης, επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο ύστερα από ειδική άδεια, η οποία μπορεί να δοθεί από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή των εξουσιοδοτημένων απ' αυτών αρχών.

Στην άδεια αυτή καθορίζονται περιορισμοί για την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών αναφερόμενοι ιδίως στις οδούς διέλευσης, το χρόνο κυκλοφορίας, τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα και τα απαιτούμενα μέτρα οδικής ασφάλειας.

3. Στον καθορισμό του πλάτους των ρυμουλκούμενων και των συνδυασμών οχημάτων δεν συμπεριλαμβάνεται η εγκάρσια προέκταση των:

α) Ελαστικών πλησίον του σημείου επαφής τους με το έδαφος και των συνδέσεων των δεικτών πίεσης αυτών.

- β) Αντιολισθητικών συσκευών προσαρμοσμένων στους τροχούς.
- γ) Καθρεπτών οδήγησης όταν είναι τέτοιας κατασκευής ώστε να υποχωρούν τόσο προς τα μπρος όσο και προς τα πίσω με μέτρια πίεση, για να μην εξέχουν πέραν του επιτρεπόμενου μέγιστου πλάτους.
- δ) Πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης και των ενδεικτικών φώτων του όγκου τους.
- ε) Τελωνειακών σφραγίδων, οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στο φορτίο και συσκευών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση και προστασία των σφραγίδων αυτών.
4. Τα άκρα των αξόνων και τα κεντρικά τμήματα των τροχών (πλήμνες) των οδικών οχημάτων απαγορεύεται να εξέχουν του εξωτερικού περιγράμματος του οχήματος, εξαιρουμένων των μηχανημάτων έργων, των αγροτικών μηχανημάτων και ζωηλάτων οχημάτων, τα οποία στερούνται προφυλακτήρων λάσπης (φερών) ή έχουν αμάξωμα το οποίο δεν εξέχει των τροχών και για τα οποία επιτρέπεται τα άκρα των αξόνων και των κεντρικών τμημάτων των τροχών να εξέχουν του επιπέδου της στεφάνης των τροχών το πολύ 0,25 μ.
5. Το όχημα το οποίο κυκλοφορεί παρά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, ακινητοποιείται από το αρμόδιο αστυνομικό όργανο που διαπίστωσε την παράβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος Κώδικα.
6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εκτός των φορτηγών αυτοκινήτων για τα οποία εφαρμόζονται οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.

Υπολογισμός μέγιστου ύψους χωματουργικών προϊόντων επί των αμαξωμάτων των ανατρεπομένων

Το μέγιστο ύψος φόρτωσης χωματουργικών προϊόντων επί των αμαξωμάτων των οχημάτων επιτρέπεται να είναι εκείνο που σε κάθε τόνο ωφέλιμου φορτίου θα αντιστοιχεί 0.65 κυβικό μέτρο φόρτωσης, δηλαδή:

$0.65 \times \text{ωφέλιμο φορτίο} = \text{εσωτερικό μήκος αμαξώματος} \times \text{εσωτερικό πλάτος αμαξώματος}$, όπου το ωφέλιμο φορτίο είναι εκφρασμένο σε τόνους και το εσωτερικό μήκος και εσωτερικό πλάτος αμαξώματος σε μέτρα.

Η ελεύθερη έλξη ρυμουλκούμενων άλλων αυτοκινητιστών

Ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα δύνανται να έλκονται από αντίστοιχης κατηγορίας, δηλαδή, εθνικών ή διεθνών μεταφορών, ρυμουλκά ή ελκυστήρες, ιδιοκτησίας άλλων μεταφορέων, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α. Το έργο της έλξης αποδεικνύεται με ιδιωτικό συμφωνητικό ή δήλωση μεταξύ των δύο μεταφορέων, όπου αναφέρονται τα οχήματα και περιγράφεται η μεταφορά.

β. Κατά την έλξη τα εμπορεύματα συνοδεύονται με τα απαραίτητα φορτωτικά έγγραφα.

γ. Ο οδηγός του οχήματος είναι εφοδιασμένος με όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτούνται για την οδήγηση των οχημάτων και τη μεταφορά των προϊόντων.

δ. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων επιτρέπουν την ασφαλή ζεύξη σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΤ 16823/78 απόφασης, όπως ισχύει.

Μεταφορές Κοινού Φόρτου με Ψυγεία

Το έργο των ψυγείων ΦΔΧ αυτοκινήτων καθορίζεται ως εξής:

Ψυγείο (μετά ή άνευ ψυκτικού μηχανήματος)

A. Διεθνών Μεταφορών:

α. Η μεταφορά εμπορευμάτων, η διατήρηση των οποίων απαιτεί ψύξη.

β. Η μεταφορά κενών κιβωτίων συσκευασίας νωπών προϊόντων με ναυλωμένα και μόνο ψυγεία αυτοκίνητα κατά τη μετάβαση στον τόπο φόρτωσης, για την ταχεία εξυπηρέτηση των εξαγωγών των ευπαθών προϊόντων.

γ. Η μεταφορά κάθε είδους εμπορευμάτων κατά την εκ του εξωτερικού επιστροφή αυτών.

δ. Η ταυτόχρονη μεταφορά ευπαθών και μη ευπαθών εμπορευμάτων, εφόσον τα οχήματα φέρουν ειδικό χώρισμα για την στεγανοποίηση του ενός διαμερίσματος από άλλο. Η ύπαρξη του χωρίσματος αυτού αναγράφεται στην στήλη των παρατηρήσεων της άδειας κυκλοφορίας.

B. Εθνικών Μεταφορών:

α. Η μεταφορά εμπορευμάτων, η διατήρηση των οποίων απαιτεί ψύξη.

β. Η μεταφορά εμπορευμάτων που δεν απαιτούν ψύξη, εφόσον τα εμπορεύματα αυτά δεν μεταφέρονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις με άλλης κατηγορίας ειδικοποιημένο όχημα.

γ. Η ταυτόχρονη μεταφορά ευπαθών και μη ευπαθών εμπορευμάτων, εφόσον τα οχήματα φέρουν ειδικό χώρισμα για την στεγανοποίηση του ενός διαμερίσματος από άλλο. Η ύπαρξη του χωρίσματος αυτού αναγράφεται στην στήλη των παρατηρήσεων της άδειας κυκλοφορίας.

Μίσθωση Φορητών Δημοσίας Χρήσης

1. Οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς που εκτελούν δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές, επιτρέπεται να εκμισθώνουν τα οχήματα που έχουν στην ιδιοκτησία τους σε οδηγούς, κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας, υπό τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

α) το όχημα να έχει τεθεί σε κυκλοφορία στην ελληνική επικράτεια,

β) η σύμβαση μίσθωσης αφορά μόνο στη διάθεση του οχήματος χωρίς οδηγό,

γ) το μισθωμένο όχημα κατά τη διάρκεια της μίσθωσης πρέπει να βρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση του οδηγού που το έχει μισθώσει,

δ) το μισθωμένο όχημα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών μεταφορών, σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας του,

ε) ο χρόνος κάθε μίσθωσης δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερος των τριών μηνών και μεγαλύτερος των τριών ετών.

2. Για τις μισθώσεις που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο ακολουθείται η εξής διαδικασία:

α) καταρτίζεται συμφωνητικό, συμβολαιογραφικό ή ιδιωτικό, το οποίο υπογράφεται αφενός από τον οδηγό μισθωτή και αφετέρου από τον ιδιοκτήτη του οχήματος,

β) αντίγραφο του συμφωνητικού κατατίθεται εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της υπογραφής του στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.), στην οποία υπάγεται ο εκμισθωτής, και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, στην οποία υπάγεται το όχημα,

γ) το μίσθωμα καθορίζεται ελεύθερα και για την καταβολή του εκδίδεται τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 186/1992 (ΦΕΚ 84 Α'),

δ) οι φορτωτικές για τις διενεργούμενες με τα μισθωμένα οχήματα μεταφορές εκδίδονται από τον μισθωτή και για λογαριασμό του.

Παραβάσεις - Ποινές Φ.Δ.Χ. Αυτ/των

Είδος Ποινής	Διατάξεις	Χρημ. πρόστιμο ιδιοκτήτη	Οδηγός	Αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας
---------------------	------------------	---------------------------------	---------------	---------------------------------------

1. Μη θεωρημένο από Δ.Ο.Υ. μισθωτήριο	άρθρ. 5 παρ. 1α	586,94	-	ΟΧΙ
2. Μη υπαλληλική ιδιότητα οδηγού	άρθρ. 5 παρ. 1β	586,94	-	ΟΧΙ
3. Λήξη συμφωνητικού μίσθωσης	άρθρ. 5 παρ. 1γ	1.173,88	-	4 μήνες
4. Χρόνος μίσθωσης μικρότερος ή μεγαλύτερος τριών ετών	άρθρ. 5 παρ. 1γ	1.173,88	-	4 μήνες
5. Εκπρόθεσμη υποβολή συμφωνητικού (μεγαλύτερο από 5 εργάσιμες ημέρες)	άρθρ. 5 παρ. 1δ	293,47	-	ΟΧΙ
6. Υπερφόρτωση άνω του 20% (μικτό βάρος ή κατ' άξονα)	άρθρ. 5 παρ. 2α	1.173,88	-	1 μήνας
7. Φόρτωση οχημάτων χωρίς ΚΤΕΟ	άρθρ. 5 παρ. 2β	220,00	-	επί τόπου αφαίρεση
8. Φόρτωση οχημάτων χωρίς ΚΕΚ	άρθρ. 5 παρ. 2γ	147,00	-	ΟΧΙ
9. Μη νόμιμη σύζευξη συνδυασμού οχημάτων	άρθρ. 5 παρ. 3α	1.173,88	-	2 μήνες
10. Παράνομη αλλαγή κατηγορίας Φ.Δ.Χ. αυτ/του	άρθρ. 5 παρ. 3β	880,41	-	2 μήνες
11. Μεταφορά αγαθών εκτός των προβλεπομένων από άδεια κυκλοφ.	άρθρ. 5 παρ. 3γ	880,41	-	2 μήνες
12. Παράνομη διενέργεια εθνικών μεταφορών από Φ.Δ.Χ. διεθνών και αντίστροφα	άρθρ. 5 παρ. 3δ	1.467,35	-	ΟΧΙ
13. Παράνομη εκτέλεση εθνικών μεταφορών με αλλοδαπό ρυμ/μενο ή ημιρ/μενο	άρθρ. 5 παρ. 3ε	1.173,88	-	2 μήνες
14. Παράνομη εκτέλεση εθνικών μεταφορών με containers	άρθρ. 5 παρ. 3στ	1.173,88	-	2 μήνες
15. Ανύπαρκτη ή μη ισχύουσα κοινοτική άδεια	άρθρ. 5 παρ. 4	880,41	-	2 μήνες

(θαλασσί)

16. Μη ύπαρξη εγγράφου που να αποδεικνύει τη συνδυασμένη μεταφορά	άρθρ. 5 παρ. 5	1.027,00	-	4 μήνες
17. Παραβίαση ορίου παραμονής του cabotage	άρθρ. 5 παρ. 6α	1.467,35	-	2 μήνες
18. Έλλειψη αποδεικτικών εγγράφων για cabotage	άρθρ. 5 παρ. 6α	1.467,35	-	2 μήνες
19. Μη νόμιμη εργασιακή σχέση για cabotage	άρθρ. 5 παρ. 6β	586,94	-	1 μήνας
20. Cabotage από όχημα τρίτης χώρας	άρθρ. 5 παρ. 6γ	1.467,35	-	απαγόρευση εισόδου για 6 μήνες
21. Μη ακριβής συμπλήρωση δελτίου CMR	άρθρ. 5 παρ. 8	586,94	-	ΟΧΙ

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία οχήματος	Αυτοκινητόδρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	άλλο οδικό δίκτυο
Λεωφορεία	100	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	70
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	80	80	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	100	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	85	85	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	80	80	70
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	85	80	80

Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χιλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	80	70	70

Ειδικά βάρη διαφόρων υλικών

ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ ΑΝΑ ΚΥΒΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ton /m³

1) Νερό καθαρό	1 ton /m ³
2) Άμμος θαλάσσης	1,20 έως 1,65 ton/m ³
3) Αδρανή λατομείου	1,90 έως 2,00 ton/m ³
4) Μάρμαρο	1,95 έως 2,82 ton/m ³
5) Ασβέστιο	1,55 ton/m ³
6) Άσφαλτος	1,20 m.ton/m ³
7) Μπετόν	1,80 έως 2,80 m.ton/m ³
8) Ξύλο	0,44 έως 0,75 m.ton/m ³
9) Χαλκός	8,9 m.ton/m ³
10) Ορείχαλκος	8,5 m.ton/m ³
11) Αλουμίνιο	2,70 m.ton/m ³
12) Σίδηρος καθαρός	7,80 m.ton/m ³
13) Χαρτί	0,7 έως 1,15 m.ton/m ³
14) Γυαλί	2,4 έως 2,70 m.ton/m ³

Ζώνες Ασφαλείας οχημάτων

ΟΧΗΜΑΤΑ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΧΡΗΣΗΣ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Μ1	Σε όλους
Μ2-Μ3 ΑΣΤΙΚΑ	ΟΧΙ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	Σε όλους
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	Σε όλους
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	Σε όλους
ΣΧΟΛΙΚΑ	Σε όλους
ΦΟΡΤΗΓΑ < 3.5t N1	Σε όλους
N2	Σε όλους
N3	Σε όλους

Κατηγορία M2: Οχήματα για τη μεταφορά προσώπων, με περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις εκτός του οδηγού με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 5 τόνους.

Κατηγορία M3: Οχήματα για τη μεταφορά προσώπων, με περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις εκτός του οδηγού με μέγιστη μάζα άνω των 5 τόνων.

Κατηγορία N2: Οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχοντα μέγιστη μάζα άνω των 3.5 και έως 12 τόνους.

Κατηγορία N3: Οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχοντα μέγιστη μάζα άνω των 12 τόνων.

* Εκτός και αν είναι εφοδιασμένα με βεβαίωση της γεν. Αντιπροσωπείας ότι το συγκεκριμένο όχημα εξαιρείται της υποχρέωσης εφοδιασμού με ζώνη.

** Αυτονόητο είναι ότι στα οχήματα που δεν φέρουν ζώνες (και δεν υποχρεούνται να φέρουν), δεν αποτελεί παράπτωμα ή μη χρήση τους, ενώ όταν φέρουν ζώνες (ασχέτως αν υποχρεούνται ή όχι) οι χρήστες υποχρεούνται να τις χρησιμοποιούν.

Διαφορά EGR και SCR.Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα

SCR (Selective Catalytic Reduction)

Είναι το σύστημα που χρησιμοποιεί το AdBlue (χημικά, είναι ένα διάλυμα ουρίας). Αυτό ψεκάζει τα καυσαέρια πριν αυτά περάσουν σ' έναν καταλύτη. Φτάνοντας στον καταλύτη το AdBlue μετατρέπεται σε αμμωνία η οποία προκαλεί χημική αντίδραση με τα οξείδια του αζώτου, τα διασπά και τελικά στην ατμόσφαιρα βγαίνουν σκέτο άζωτο (εντελώς αβλαβές) και νερό με τη μορφή υδρατμών. Πλεονεκτήματα: Δεν επηρεάζει καθόλου τη λειτουργία του κινητήρα. Το AdBlue είναι εντελώς αβλαβές για τον άνθρωπο (μη τοξικό, άκαυστο). Χρησιμοποιείται με τα ίδια αποτελέσματα σε κινητήρες μικρού ή μεγάλου κυβισμού. Μειονεκτήματα: Απαιτείται ποσότητα περίπου 4-5% αυτής του πετρελαίου. Έχει διάρκεια ζωής 12-14 μήνες και αποσυντίθεται είτε σε χαμηλές θερμοκρασίες κάτω από τους -5 °C, είτε σε υψηλές θερμοκρασίες πάνω από +40 °C.

EGR (Exhaust Gas Recirculation)

Το σύστημα αυτό ανακυκλώνει τα καυσαέρια, δηλαδή τα εισάγει και πάλι στους κυλίνδρους, αφού προηγουμένως τα ψύχει. Τα χαμηλής πλέον θερμοκρασίας καυσαέρια μπαίνοντας στον κινητήρα διαφοροποιούν προς τα κάτω την θερμοκρασία αυξάνοντας και την χωρητικότητα. Επειδή, το διοξείδιο του αζώτου αναπτύσσεται σε υψηλότερες θερμοκρασίες, αυτό, δεν προλαβαίνει να συμβεί, οπότε τα εξαγόμενα καυσαέρια προς ένα καυσαέριο είναι απαλλαγμένα από το διοξείδιο του αζώτου. Πλεονεκτήματα: Δεν απαιτείται κανένα πρόσθετο, δηλαδή καμία επιπλέον δαπάνη για τον αυτοκινητιστή. Μειονεκτήματα: Το σύστημα δεν καλύπτει κινητήρες μεγάλης ισχύος, αν και πρόσφατα, η Scania ανακοίνωσε την εφαρμογή του συστήματος EGR και στους 16λιτρους κινητήρες της. Βασικό, ωστόσο μειονέκτημα, είναι η ανάγκη ύπαρξης ισχυρού συστήματος ψύξης ικανού να ψύχει και τα καυσαέρια πριν αυτά ξαναμπούν στον κινητήρα. Και, όσο το αυτοκίνητο δουλεύει σε χώρες με υψηλές θερμοκρασίες, τόσο πιο δυνατό και αποτελεσματικό πρέπει να είναι το σύστημα ψύξης.

Κόστος λειτουργίας φορτηγών

A. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Υπολογίζονται σε ετήσια βάση):

- 1. Σύνολο των αποδοχών του οδηγού, δηλαδή μισθός (x 14), ταμείο (x 14), τυχόν υπερωρίες, νυχτερινά, ειδικά επιδόματα κ.λ.π.
- 2. Ασφάλιστρα.
- 3. Τέλη κυκλοφορίας
- 4. Έξοδα διοίκησης (το συνολικό κόστος γραφείων, υπαλλήλων...δαιρούμενο με τον αριθμό των φορτηγών αυτοκινήτων της επιχείρησης δίνει το κόστος διοίκησης που επιβαρύνει το κάθε φορτηγό)
- 5. Ετήσιες αποσβέσεις φορτηγού

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ: καύσιμα, ελαστικά, λιπαντικά, αναλώσιμα (φίλτρα, ιμάντες, λαμπτήρες), τακτικές επισκευές (service) και συντηρήσεις.

Η αντικατάσταση εξαρτημάτων π.χ. δίσκοι πλατό υπολογίζονται ανάλογα ανά τριετία, 4ετία, 5ετία και διαιρούνται αντίστοιχα για να προκύψει το αντίστοιχο κόστος.

Γ. ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ: κόστος ατυχημάτων, κόστος κλήσεων για παραβάσεις, τυχόν αβαρίες.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ:

Συνολικές ώρες αναμονής / φόρτωσης/εκφόρτωσης, ώρες ταξιδιού x (σταθερό κόστος ανά εργάσιμη ώρα) + (μεταβλητό κόστος ανά χλμ) x (μήκος διαδρομής σε χλμ)

1.14 Μίσθωση φορτηγού οχήματος κατά παράβαση του π.δ. 91/ 1988 (ΦΕΚ 42Α')

Με τις διατάξεις του Π.Δ. 91/ 88 προβλέπεται η μίσθωση αυτοτελών φορτηγών Δ.Χ. αυτοκινήτων ή ελκυστήρων ή ρυμουλκών ή ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων (επικαθημένων) Δ.Χ.

Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί στην Ελλάδα διακρίνονται τρεις περιπτώσεις μισθώσεως ΦΔΧ :

1. Από μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν στην κατοχή ή κατά χρήση Φ.Δ.Χ αυτοκίνητα ή από μεμονωμένους αυτοκινητιστές .

Οι παραπάνω επιχειρήσεις επιτρέπεται να μισθώνουν μέχρι του διπλάσιου αριθμού των αυτ/των που κατέχουν.

2. Από επιχειρήσεις μη μεταφορικές, οι οποίες έχουν δικαίωμα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις να πάρουν άδεια κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων (παραγωγοί, έμποροι, εισαγωγείς, εξαγωγείς , εργολάβοι δημοσίων και ιδιωτικών έργων).

3. Από οδηγούς κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας με αυτής που απαιτείται για το μισθωμένο όχημα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3446/2006.

Επίσης, επιτρέπεται η μίσθωση ΦΙΧ οχημάτων μ.β μέχρι 6.000 χιλιόγραμμων από επιχειρήσεις που μπορούν να θέσουν σε κυκλοφορία ΦΙΧ οχήματα και εφόσον το αντικείμενο εργασιών μισθωτή/εκμισθωτή είναι όμοιο.

Για να διαπιστωθεί εάν η μίσθωση είναι νόμιμη θα πρέπει :

Α. Το συμφωνητικό να είναι υπογεγραμμένο από τον Προϊστάμενο της οικείας Δ/νσης Μεταφορών και Επικ/νίων και θεωρημένο από τη Δ.Ο.Υ. εντός πέντε ημερών από την ημερομηνία υπογραφής του από τα συμβαλλόμενα μέρη .

Β. Η ισχύς της μίσθωσης δεν επιτρέπεται να είναι πάνω από τρία έτη.

Γ. Οι μισθώσεις ελληνικών ΦΔΧ επιτρέπονται μεταξύ ελληνικών επιχειρήσεων και όχι κοινοτικών, δηλαδή ο έλληνας οδικός μεταφορέας επιτρέπεται να μισθώνει μόνο ελληνικά φορτηγά.

Δ. Τα μισθωμένα αυτοκίνητα των περιπτώσεων 1 και 2 πρέπει να οδηγούνται από οδηγό με εξαρτημένη σχέση εργασίας με την επιχείρηση/ μισθωτή που αποδεικνύεται με οποιοδήποτε έγγραφο (σύμβαση εργασίας, απόσπασμα ατομικού λαγαριασμού από ΙΚΑ κλπ) ή από τον μισθωτή.

Για να διαπιστωθεί εάν το προς έλεγχο φορτηγό αυτ/το είναι μισθωμένο σύμφωνα με τα ανωτέρω, θα πρέπει η φορτωτική να είναι σε διαφορετικό όνομα από αυτό που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας, ή εάν πρόκειται για ιδιωτική επιχείρηση, το τιμολόγιο ή το δελτίο αποστολής να είναι σε διαφορετικό όνομα από αυτό που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της μίσθωσης δηλαδή, η

άδεια κυκλοφορίας παραμένει στο όνομα του εκμισθωτή, ενώ τα έγγραφα μεταφοράς εκδίδονται στο όνομα του μισθωτή. Στην περίπτωση αυτή αναζητείται το ιδιωτικό συμφωνητικό μίσθωσης του αυτοκινήτου.

Στην περίπτωση της μίσθωσης από οδηγό ελέγχονται εκτός των ανωτέρω προϋποθέσεων και η κατηγορία της άδειας οδήγησης του μισθωτή/οδηγού.

Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί σε χώρες μέλη της κοινότητας, ελέγχεται μόνο η ύπαρξη μισθωτηρίου.

1.15. Κυκλοφορία συνδυασμού φορτηγών οχημάτων κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων.

Για να διαπιστωθεί η νομιμότητα κυκλοφορίας συνδυασμού δημόσιας χρήσεως οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ελλάδα, ελέγχονται τα εξής:

Στην περίπτωση ρυμουλκούμενου ή επικαθήμενου που έχει εφοδιαστεί με ξεχωριστή άδεια κυκλοφορίας και πινακίδα Ρ, θα πρέπει στην άδεια κυκλοφορίας αυτού να αναγράφονται όλα τα στοιχεία κυκλοφορίας του (πλαίσιο, διαστάσεις, βάρη κλπ).

Κάθε ελκυστήρας ή ρυμουλκό, που ανήκει σε μεμονωμένο οδικό μεταφορέα, μπορεί να έλξει μόνο τα επικαθήμενα ή τα ρυμουλκούμενα τα οποία αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας του ελκυστήρα ή του ρυμουλκού. Επίσης, μπορεί να έλκει και οποιοδήποτε άλλο ρυμουλκούμενο ή επικαθήμενο του οποίου είναι ιδιοκτήτης ή έχει ποσοστό ιδιοκτησίας ο ίδιος ο μεταφορέας.

Κάθε ελκυστήρας ή ρυμουλκό, που ανήκει κατά χρήση ή κατά κυριότητα σε εταιρεία μπορεί να έλκει οποιοδήποτε επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο ανήκει στην ίδια μεταφορική επιχείρηση. Κάθε τράκτορας ή κάθε ρυμουλκό της μεταφορικής επιχείρησης μπορεί να έλκει οποιασδήποτε κατηγορίας επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο πλην της κατηγορίας υγρών καυσίμων & θερμής ασφάλτου και ψυγείου διεθνών μεταφορών.

Αντίστοιχα, ελκυστήρας ή ρυμουλκό κατηγορίας μεταφοράς υγρών καυσίμων & θερμής ασφάλτου ή ψυγείου διεθνών μεταφορών έλκει μόνο επικαθήμενα και ρυμουλκούμενα αντίστοιχων κατηγοριών.

1.16 Παράνομη αλλαγή κατηγορίας ΦΔΧ αυτοκινήτων

Σε κάθε άδεια κυκλοφορίας, στο πεδίο τύπος αμάξης, αναγράφεται η κατηγορία αυτής π.χ. κοινό μη ανατρεπόμενο, ανατρεπόμενο, βυτιοφόρο μεταφοράς υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου, βυτιοφόρο χημικών υγρών, ψυγείο κλπ. Εάν διαπιστωθεί ότι ο τύπος της αμάξης του φορτηγού είναι διαφορετικός από αυτόν που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Στην ίδια κατηγορία παράβασης υπάγεται και η μεταφορά με ΦΔΧ προϊόντων (παρατηρείται συχνά στην μεταφορά καυσίμων) διαφορετικών από τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας, πχ. κυκλοφορία βυτιοφόρου στην άδεια του οποίου αναγράφεται «μεταφοράς χημικών υγρών» και αυτό μεταφέρει υγρά καύσιμα. Η συγκεκριμένη παράβαση μπορεί να διαπιστωθεί και με το έλεγχο του ΕΑΔ που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας π.χ για την μεταφορά καυσίμων με ΦΔΧ θα πρέπει στην άδεια κυκλοφορίας τους να αναγράφεται, στον ΕΑΔ, «υγρών

καυσίμων» και όχι «λοιπών κατηγοριών». Η παρατήρηση «μεταφοράς υγρών καυσίμων» πρέπει να αναγράφεται και στην άδεια κυκλοφορίας του ρυμουλκουμένου /επικαθημένου.

1.17. Διενέργεια μεταφορών με ΦΔΧ αυτοκίνητο διαφορετικής κατηγορίας σχετικά με τα όρια διενέργειας μεταφορικού έργου

Τα ΦΔΧ αυτοκίνητα διακρίνονται ανάλογα με το μεταφορικό τους έργο σε Εθνικών □ Διεθνών- Νομαρχιακών- Εθνικών και Διεθνών Μεταφορών. Τα ΦΔΧ αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών απαγορεύεται να διενεργούν διεθνείς μεταφορές και αντίστροφα.

Τα ΦΔΧ αυτοκίνητα νομαρχιακών μεταφορών μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα εντός του νομού της έδρας τους, αλλά και από οποιοδήποτε σημείο ευρισκόμενο εντός των ορίων του νομού της διοικητικής μονάδας της έδρας τους, προς οποιοδήποτε σημείο όμορου νομού και αντίστροφα. Στην έννοια των «όμορων νομών» περιλαμβάνονται εκτός από τους νομούς που έχουν κοινά χερσαία σύνορα και οι νομοί που συνδέονται μεταξύ τους με τεχνητά μέσα, όπως γέφυρες και υπόγειες σήραγγες καθώς και τα νησιά που συνδέονται απευθείας ακτοπλοϊκά μεταξύ τους.

Επίσης επιτρέπεται η διενέργεια μεταφορών με νομαρχιακά ΦΔΧ:
Από το νομό Εύβοιας προς το νομό Αττικής και αντίστροφα
Από το νομό Πιερίας προς το νομό Θεσσαλονίκης και αντίστροφα
Από το νομό Καβάλας προς το νομό Θεσσαλονίκης και αντίστροφα
Οικοσκευών από οποιοδήποτε σημείο, ευρισκόμενο εντός των ορίων του νομού της διοικητικής μονάδας της έδρας τους, προς οποιοδήποτε σημείο της χώρας, χωρίς φορτίο επιστροφής

Υπάρχουν επίσης κατηγορίες ΦΔΧ οχημάτων που μπορούν να εκτελούν Εθνικές και Διεθνείς Μεταφορές (ΦΔΧ επικίνδυνων εμπορευμάτων υπαγόμενων στη συμφωνία ADR όπως υγρών καυσίμων, υγρών τροφίμων, αυτοκινητοφόρες).

Για να διαπιστωθεί ότι ένα φορτηγό αυτοκίνητο είναι εθνικών ή διεθνών μεταφορών θα πρέπει να ελέγχονται τόσο οι πινακίδες όσο και η άδεια κυκλοφορίας του. Οι νέες πινακίδες ΦΔΧ αυτοκινήτων (μετά την απογραφή) έχουν μαύρα γράμματα σε κίτρινο φόντο.

Για την διαπίστωση της τήρησης των ορίων του μεταφορικού έργου ελέγχονται τα φορτωτικά έγγραφα π.χ ένα φορτηγό αυτοκίνητο που εκτελεί εθνικές μεταφορές θα πρέπει να φέρει φορτωτική στην οποία αναγράφεται τόπος φόρτωσης και τόπος προορισμού εντός της Ελλάδας.

Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν ένα φορτηγό αυτοκίνητο είναι νομαρχιακό θα πρέπει να εξετάζεται αν στην άδεια κυκλοφορίας αναγράφεται η ένδειξη ότι κυκλοφορεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/ 80 ή ν.γ. 531/ 70.

Σημειώνεται, ότι τα ΦΔΧ Εθνικών Μεταφορών μπορούν να διενεργούν μεταφορές προς τις όμορες χώρες ως εξής:

- Από και προς Αλβανία με οποιαδήποτε κατηγορία ΦΔΧ Εθνικών Μεταφορών
- Από και προς Βουλγαρία, Τουρκία, FYROM, μόνο με ΦΔΧ Εθνικών μεταφορών ανατρεπόμενα και μεταφοράς container.

1.18 Έλξη αλλοδαπού ρυμουλκουμένου/ημιρυμουλκουμένου κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις επιτρέπεται ελληνικός ελκυστήρας ή ρυμουλκό να έλκει από τα λιμάνια ή τους σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας αλλοδαπά επικαθήμενα ή ρυμουλκούμενα στο εσωτερικό της χώρας και συγκεκριμένα μέχρι τον τόπο εκφόρτωσης. Για τη διαπίστωση της νομιμότητας της μεταφοράς αυτής απαιτείται ο έλεγχος τόσο των συνοδευτικών εγγράφων της μεταφοράς όσο και η ύπαρξη ιδιωτικού συμφωνητικού μεταξύ των μεταφορέων για την έλξη.

Από τα φορτωτικά έγγραφα που συνοδεύουν το ρυμουλκούμενο ή το επικαθήμενο θα πρέπει να προκύπτει ότι ο τόπος φόρτωσης /εκφόρτωσης είναι εντός της ελληνικής επικράτειας.

Επίσης επιτρέπεται η έλξη αλλοδαπών ρυμουλκούμενων / ημιρυμουλκούμενων από κοινοτικούς τράκτορες, εφόσον όλη η μεταφορά (από το σημείο φόρτωσης ως το σημείο εκφόρτωσης) εκτελείται από κοινοτικό τράκτορα και το σημείο φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε κοινοτικό έδαφος. Η εν λόγω έλξη πρέπει να προβλέπεται από ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ των μεταφορέων (εκτός της περίπτωσης κατά την οποία η έλξη πραγματοποιείται μεταξύ οχημάτων που ανήκουν στην ίδια μεταφορική επιχείρηση).

1.19 Διενέργεια Εθνικών μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων

Για να είναι νόμιμη αυτή η μεταφορά θα πρέπει κατ' αρχήν στην άδεια κυκλοφορίας του φορτηγού να αναγράφεται, στο πεδίο τύπος αμάξης, «πλατφόρμα μεταφοράς container».

Επίσης, η φορτωτική ή το δελτίο αποστολής θα πρέπει να αναγράφει όλο το φορτίο, δηλαδή τον αριθμό του container και το προϊόν που έχει μέσα αυτό.

1.20 Διενέργεια διεθνών μεταφορών από μεμονωμένο οδικό μεταφορέα που δεν είναι ενταγμένος σε μεταφορική επιχείρηση

Σύμφωνα με το άρθρο 16 της Φ205/68/1/83 υ.α, για τη διενέργεια διεθνών μεταφορών με ΦΔΧ οχήματα απαιτείται η ένταξή τους σε μεταφορικές επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών, η οποία αποδεικνύεται είτε με σχετική σημείωση στην άδεια κυκλοφορίας για τις ΙΜΕ □ ΕΠΕ, είτε με την ταξινόμηση των ΦΔΧ στο όνομα της μεταφορικής επιχείρησης. Εξαιρέση αποτελούν τα ΦΔΧ ψυγεία διεθνών μεταφορών για τα οποία δεν απαιτείται ένταξη.

Επίσης, τα ΦΔΧ οχήματα των κατηγοριών υγρών τροφίμων, βυτιοφόρων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων υπαγόμενων στη συμφωνία ADR και μεταφοράς αυτοκινήτων (αυτοκινητοφόρες) επιτρέπεται να διενεργούν Εθνικές και Διεθνείς μεταφορές ακόμα και χωρίς ένταξη σε μεταφορική εταιρία.

1.21 Διενέργεια μεταφορών και κυκλοφορία ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου οχήματος δημόσιας χρήσης που διαθέτει ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας για το οποίο έπαψαν να πληρούνται οι προϋποθέσεις ταξινόμησής του

Η νομιμότητα κυκλοφορίας των ρυμουλκούμενων / ημιρυμουλκούμενων που διαθέτουν ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας «Ρ», βασίζεται στο δικαίωμα κυκλοφορίας

του φορτηγού ρυμουλκού/ελκυστήρα, με βάση το οποίο τέθηκαν σε κυκλοφορία. Για το λόγο αυτό σε περιπτώσεις ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας του ρυμουλκού, απαιτείται ανάκληση και των αδειών κυκλοφορίας των αντίστοιχων «Ρ». Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση μεταβίβασης ή ένταξης σε μεταφορική εταιρία.

Επιστούμε την προσοχή στις αρμόδιες Δ/νσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών για την εφαρμογή των ανωτέρω, καθόσον στην περίπτωση διαπίστωσης της παράβασης αυτής προβλέπονται ιδιαίτερα αυστηρές κυρώσεις.

1.22 Παραβάσεις του κοινοτικού κανονισμού (ΕΟΚ)881/92.

Προκειμένου τα φορτηγά αυτοκίνητα των χωρών της Ε.Ε. να εκτελέσουν διεθνείς μεταφορές πρέπει να είναι εφοδιασμένα με την κοινοτική άδεια.

Η άδεια αυτή έχει χρώμα θαλασσί και αναγράφεται σε αυτή το ονοματεπώνυμο του μεταφορέα ή η επωνυμία τη μεταφορικής επιχείρησης στην οποία ανήκει το φορτηγό αυτοκίνητο. Η διάρκεια ισχύος της είναι πέντε (5) χρόνια. Στις κοινοτικές άδειες που χορηγούνται για τα ελληνικά αυτοκίνητα, στο κάτω αριστερό μέρος αυτής, αναγράφεται και ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

Σε περίπτωση συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων η κοινοτική άδεια συνοδεύει το όχημα με κινητήρα και όχι το ρυμ/μενο ή επικαθήμενο και καλύπτει το σύνολο των συζευγμένων οχημάτων, ακόμη και εάν το ρυμουλκούμενο ή το επικαθήμενο δεν ανήκει στην ίδια επιχείρηση στην οποία ανήκει το φορτηγό αυτοκίνητο και για την οποία έχει εκδοθεί η κοινοτική άδεια.

1.23 Ανύπαρκτη ή μη ισχύουσα βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται από τον κανονισμό 484/2002/ΕΚ

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 484/2002, οι κοινοτικές μεταφορικές Επιχειρήσεις Διεθνών Μεταφορών που απασχολούν οδηγούς οι οποίοι είναι υπήκοοι τρίτων χωρών, είναι υποχρεωμένες, να εκδώσουν για κάθε έναν από αυτούς τη βεβαίωση οδηγού.

Η βεβαίωση οδηγού πιστοποιεί το δικαίωμα των οδηγών υπηκόων τρίτων χωρών να οδηγούν οχήματα εκτελώντας μεταφορές βάσει κοινοτικής άδειας (δηλ. μεταφορές που περιγράφονται στους κανονισμούς 881/92 και 3118/93) και δίνει τη δυνατότητα ελέγχου της νομιμότητας απασχόλησής τους.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 484/2002, η βεβαίωση οδηγού πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος κατά τη διάρκεια μεταφορών εντός της ΕΕ και του ΕΟΧ και να επιδεικνύεται στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές.

Η βεβαίωση οδηγού αναζητείται δηλαδή, μόνο για τις μεταφορικές επιχειρήσεις ελληνικές και λοιπών χωρών της ΕΕ που εκτελούν μεταφορές βάσει κοινοτικής άδειας και απασχολούν οδηγούς υπηκόους τρίτων χωρών.

Επισημαίνεται ότι για τις μεταφορικές επιχειρήσεις εθνικών μεταφορών, που απασχολούν ως οδηγούς υπηκόους τρίτων χωρών δεν απαιτείται η έκδοση βεβαίωσης οδηγού. Οι οδηγοί ωστόσο θα πρέπει να έχουν ελληνική ή κοινοτική άδεια οδήγησης.

1.24 Παραβάσεις των όρων διενέργειας συνδυασμένης μεταφοράς (π.δ. 431/ 95 ΦΕΚ 245Α)

Συνδυασμένη Μεταφορά είναι η εμπορευματική μεταφορά για την εκτέλεση της οποίας χρησιμοποιούνται δύο διαφορετικά μέσα π.χ. πλοίο και φορτηγό, σιδηρόδρομος και φορτηγό.

Η συνδυασμένη μεταφορά γίνεται μόνο με φορτηγά Δ.Χ. αυτοκίνητα και για κάθε συνδυασμένη μεταφορά συντάσσεται ένα έγγραφο στο οποίο αναγράφονται :

1. Το όνομα και η διεύθυνση του αποστολέα
2. Η φύση και το βάρος του εμπορεύματος
3. Ο τόπος και η ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμάτων
4. Ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων
5. Το δρομολόγιο που θα ακολουθηθεί ή η απόσταση που θα διανυθεί , αν τα στοιχεία αυτά δικαιολογούν διαφορετικό κόμιστρο από αυτό που ισχύει
6. Τα σημεία διέλευσης των συνόρων, όπου είναι αναγκαίο
7. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης όσον αφορά στην σιδηροδρομική διαδρομή ή οι θαλάσσιοι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης όσον αφορά την θαλάσσια διαδρομή

Τα στοιχεία αυτά αναγράφονται στο έγγραφο μεταφοράς πριν την εκτέλεση της μεταφοράς και επικυρώνονται με σφραγίδα των σιδηροδρομικών ή λιμενικών αρχών στους σταθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης ή στους θαλάσσιους λιμένες. Το έγγραφο αυτό συντάσσεται σε δύο (2) αντίγραφα, αριθμείται και το ένα από αυτά συνοδεύει τα εμπορεύματα.

Στο αντίγραφο αυτό επίσης αναφέρονται τα πλήρη και τελικά έξοδα μεταφοράς με οποιονδήποτε τρόπο και αν έχουν γίνει και κάθε άλλη επιβάρυνση ή έκπτωση. Υπεύθυνος για την κανονική σύνταξη των εγγράφων αυτών της μεταφοράς είναι ο μεταφορέας.

1.25 Παραβάσεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/ 93 (CABOTAGE)

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ)3118/93 κάθε κοινοτικός μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και ο οποίος είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας μπορεί να εκτελεί προσωρινά εθνικές μεταφορές σε άλλο Κράτος - μέλος, χωρίς να διαθέτει έδρα ή εγκατάσταση. Οι μεταφορές αυτές λέγονται ενδομεταφορές ή cabotage. Για το έλεγχο της τήρησης του προσωρινού χαρακτήρα των μεταφορών αυτών εκδόθηκε η υπ^α αριθμ. Β4/ 23810/1829/17-4-2006 Πράξη του Γεν. Γραμματέα ΥΠΜΕ, σύμφωνα με την οποία οι μεταφορικές επιχειρήσεις που διενεργούν ενδομεταφορές εντός της Ελληνικής Επικράτειας επιτρέπεται να χρησιμοποιούν έκαστο όχημα ιδιοκτησίας τους για τη δραστηριότητα αυτή για συνολικό χρονικό διάστημα μέχρι 10 ημέρες κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα. Τα πραγματοποιούμενα δρομολόγια δεν μπορεί να είναι διαδοχικά, μετά το πέρας δηλ. του πρώτου δρομολογίου πρέπει να ακολουθεί διακοπή τουλάχιστον μιας ημέρας μέχρι την έναρξη του επόμενου δρομολογίου.

Για τον έλεγχο των ανωτέρω εξετάζονται τα εξής, που πρέπει να βρίσκονται επί του οχήματος:

- A. Η φορτωτική που συνοδεύει τα εμπορεύματα καθώς και το μπλοκ φορτωτικών με τα αντίτυπα των φορτωτικών που παραμένουν σε αυτό ως στελέχη και πρέπει να βρίσκονται επί του οχήματος.
- B. Η δεικνυόμενη κυκλοφορίας του οχήματος
- Γ. Το Επίσημο αντίγραφο κοινοτικής άδειας σύμφωνα με το Κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92

Δ. Το Ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, εκδοθέν από την αρμόδια αρχή της χώρας εγκατάστασης
Ε. Η Βεβαίωση καταβολής των τελών κυκλοφορίας
ΣΤ. Η Ασφαλιστική Ταυτότητα του οδηγού που εκδίδεται από τη χώρα εγκατάστασης της μεταφορικής επιχείρησης.

Επισημαίνεται, ότι στην αρμοδιότητα των ΜΚΕ και λοιπών ελεγκτικών οργάνων σύμφωνα με το νόμο 3446/2006 δεν εμπίπτει ο έλεγχος της οδήγησης ΦΔΧ από οδηγό με σχέση εξαρτημένης εργασίας πλην των περιπτώσεων που ρητά αναφέρονται στις ισχύουσες διατάξεις (cabotage, μίσθωση).

1.26 Διενέργεια μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων χωρίς το πιστοποιητικό ADR του οχήματος ή του οδηγού

Οι μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (πχ. καυσίμων) υπάγονται στη Συμφωνία ADR και μπορούν να διενεργούνται μόνο με φορτηγά αυτοκίνητα που διαθέτουν ισχύον Πιστοποιητικό ADR του οχήματος. Επίσης ο οδηγός πρέπει να φέρει το αντίστοιχο Πιστοποιητικό ADR οδηγού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. www.madehow.com
2. www.mantruckandbus.com
3. www.answers.com
4. www.CSHoistOperatorManual.com
5. www.en.wikipedia.org/wiki/Dump_truck.com
6. TRUCKNOLOGY® GENERATION L and M Edition 2011
[TGL/TGM Edition 2011 vs.2.0 \(PDF, 3.700 KB, 05/2011\)](#)
7. <http://www.ultrametal.com>