

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 18/07/18

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Υποβολή αιτήματος για την κατάργηση έγκρισης τύπου για τροχόσπιτα»

Σχετικά με το συνημμένο δημοσίευμα από το σάϊτ «**Το Forum Του Ζαμπέτας**» της **06/03/18**, παρακαλείσθε για την τοποθέτηση σας σε όλα όσα εμπεριέχονται σ' αυτό. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και συγκεκριμένα μας το έθεσε η κα Παπαράπη Θέκλα, ----- και μάλιστα ζητά να της μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Βουλευτής Αχαΐας
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος



Το Forum Του Ζαμπέτας

[Search](#)
[Recent Topics](#)
[Hottest Topics](#)
[Member Listing](#)
[Back to home page](#)
[Register / Login](#)

ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ & ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ - ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Forum Index » ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Author

Message

06/03/2018 22:05:04

Subject: ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ & ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ - ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Admin

Τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα στην Ελλάδα.



Joined: 12/11/2008
 07:47:19
 Messages: 431
 Offline

Μια πονεμένη δυστυχώς ιστορία και δυστυχώς αντί να αναφερόμαστε θετικά, αντί να είμαστε από τις πρώτες χώρες στη Ευρώπη σε ταξινόμησης και σε κυκλοφορία, αφού έχουμε μια από τις ωραιότερες χώρες στην Ευρώπη αν όχι στον κόσμο και η χώρα μας προσφέρεται για χρήση και ανάπτυξη του αντικειμένου, δυστυχώς είμαστε τελευταίοι και δυστυχώς ανύπαρκτοι στις στατιστικές της Ευρώπης.

Σύμφωνα λοιπόν με τον ECF European Caravan Federation 3.934.550 τροχόσπιτα ήταν ταξινομημένα στις 31.12.2016 στην Ευρώπη από τα οποία δεν γνωρίζει κανείς φυσικά πόσα στην Ελλάδα αφού τα τροχόσπιτα στην Χώρα μας ΔΕΝ ταξινομούνται όπως στην υπόλοιπη Ευρώπη, δεν παίρνουν ξεχωριστή άδεια κυκλοφορίας, προσαρτώνται στα αυτοκίνητα και ούτε αυτό μηχανογραφείται ώστε να έχουμε ως χώρα ένα στατιστικό στοιχείο.

Επίσης σύμφωνα με τον ECF 1.813.500 αυτοκινούμενα τροχόσπιτα είναι ταξινομημένα στην Ευρώπη και επειδή αυτά ταξινομούνται ως ΙΧ έχουμε το στοιχείο και είναι περίπου 900 στην Ελλάδα συνολικά. Από αυτά το 80% εισήχθη στην Ελλάδα από το 2004 ως το 2009 όπου είχαν δοθεί κίνητρα για την εισαγωγή τους.

Θα αναφέρουμε ενδεικτικά κάποια στοιχεία του συνδέσμου Γερμανικών κατασκευαστών τροχοσπίτων για να δώσουμε και κάποια μέγεθος :

Για την χρονιά 2016 : 3,8 ΔΙΣ € τζίρος, 600 εταιρίες πώλησης τροχοσπίτων και αυτοκινουμένων, 9000 εργαζόμενοι στον κλάδο, 7000 Camping με 70.000 εργαζόμενους και 44 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις και 12,6 ΔΙΣ € τζίρο, 54883 νέες ταξινόμησης οχημάτων για το 2016 με συνολικά πάνω από 1,1 εκατομμύρια τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα ταξινομημένα ΜΟΝΟ στην Γερμανία. Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο.

Σήμερα το καθεστώς στην χώρα μας έχει ως εξής.

Τα αυτοκινούμενα και ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα υπάγονται σύμφωνα και με την ευρωπαϊκή οδηγία 2007/46 στα οχήματα ειδικού σκοπού. Η Ευρωπαϊκή αυτή οδηγία αναφέρεται μόνο στα καινούργια οχήματα και προβλέπει την πανευρωπαϊκή έγκριση τύπου ως προϋπόθεση για την ταξινόμηση ενός τέτοιου οχήματος στην Ευρώπη.

Το υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδος αποφάσισε την εναρμόνιση της κοινοτικής αυτής οδηγίας εφαρμόζοντας όμως και Εθνική νομοθεσία για τις προϋποθέσεις ταξινόμησης και μεταβίβασης των μεταχειρισμένων οχημάτων.

Έτσι με την 3763/111/15 Υπουργική απόφαση, για τα πρωτοταξινομούμενα οχήματα ειδικού σκοπού (και τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα) απαιτείται η σύνταξη μηχανολογικής μελέτης για την έκδοση νέας έγκρισης τύπου για κυκλοφορία στην

Ελλάδα και για τα μεταβιβαζόμενα που κυκλοφορούν νόμιμα σήμερα στους Ελληνικούς δρόμους **επίσης**.

Δηλαδή αν θέλετε να αγοράσετε ένα τροχόσπιτο ή αυτοκινούμενο σήμερα στην Ελλάδα, πρέπει να πληρώσετε περίπου 1200 - 1500 €, να περιμένετε 2-3 μήνες για να εκδοθεί έγκριση τύπου για ένα όχημα που κυκλοφορεί νόμιμα και χωρίς κανένα πρόβλημα σε όλη την Ευρώπη αλλά στην Ελλάδα πρέπει να περάσει από τα κύματα της γραφειοκρατίας και της διαφθοράς.

Από την ώρα που βγήκε η υπουργική απόφαση αυτή, πάρα μα πάρα πολλοί τροχοσπιτάδες έχουν βρει τον μπελά τους, εμείς απαντάμε σχεδόν κάθε μέρα σε τηλεφωνήματα - ερωτήματα για το τι επικρατεί, η αγορά εκτός της κρίσης έχει να αντιμετωπίσει και αυτό το πρόβλημα.

Απευθυνθήκαμε στην Ευρώπη, αναζητήσαμε νομοθεσίες άλλων κρατών, τι κάνουν όταν ένα όχημα εισάγεται στην χώρα τους ως πρωτοταξινομημένο.
π.χ Γερμανία: Φέρνει το τροχόσπιτο ο ενδιαφερόμενος στην διεύθυνση μεταφορών, περνάει από την ράμπα του τεχνικού ελέγχου για να διαπιστωθεί η τεχνική του κατάσταση, διαπιστώνονται αν ισχύουν οι διαστάσεις του οχήματος, πληρώνει ο ιδιοκτήτης ένα παράβολο 80-100 € και παίρνει την γερμανική άδεια . Έτσι απλά και σε 1 ώρα και 80-100 € έχει τελειώσει και χαίρεται το τροχόσπιτο ή αυτοκινούμενο του.

Στην συνέχεια απευθυνθήκαμε στο Υπουργείο Μεταφορών της χώρας μας. Κατεβήκαμε στο Υπουργείο και με άλλους συναδέλφους, μιλήσαμε με υπαλλήλους του Υπουργείου οι οποίοι είχαν εισηγηθεί την νέα διαδικασία ταξινόμησης και προσπαθήσαμε εδώ και 2 χρόνια να βρούμε τον τρόπο να αλλάξουμε αυτή την 100% παράλογη, οπισθοδρομική, και καταστροφική υπουργική απόφαση.

Δυστυχώς λάβαμε μόνο υποσχέσεις, υποσχέσεις, υποσχέσεις. Ναι έχετε δίκιο, αλλά μέχρι εκεί.

Φυσικά το πρόβλημα δεν είναι μόνο αυτή η υπουργική απόφαση αλλά είναι το κερασάκι σε ένα θέμα που όπως ξεκινήσαμε την αναφορά μας, θα έπρεπε να είμαστε πρωταθλητές στο Camping με τροχόσπιτα στην Ευρώπη, αλλά είμαστε δυστυχώς τελευταίοι.

Το τροχόσπιτο ΠΟΤΕ μα ποτέ δεν το είδε κανείς σοβαρά.

Με το σημερινό καθεστώς έκδοσης σημειώματος προσαρτήσεως ρυμουλκούμενου για κάθε τρέιλερ για βάρκα, μπαγαζιέρα, τροχόσπιτο, δημιουργούνται πολλά προβλήματα όπως :

- 1) Δεν υπάρχει ηλεκτρονική καταχώρηση στους υπολογιστές του Υπουργείου Μεταφορών κατά την έκδοση σημειώματος ρυμουλκήσεως και έτσι δεν γνωρίζει κανείς πόσα τροχόσπιτα υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα.
- 2) Δεν υπάρχει κανένας κρατικός υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος (ΚΤΕΟ) για τα ρυμουλκούμενα, εις βάρος της οδικής ασφάλειας όλων όσων συμμετέχουν στην κυκλοφορία στους Ελληνικούς δρόμους.
- 3) Οι τίτλοι ιδιοκτησίας του τροχόσπιτου (πιστοποιητικά τελωνείου, γερμανική άδεια, τιμολόγια πώλησης) μπαίνουν στον φάκελο του εκάστοτε αυτοκινήτου που το ρυμουλκεί. Εάν το αυτοκίνητο πωληθεί και φύγει πχ από την Θεσσαλονίκη και πάει στο Ηράκλειο Κρήτης οι τίτλοι ιδιοκτησίας του τροχόσπιτου φεύγουν και αυτοί μαζί με τον φάκελο του αυτοκινήτου. Έτσι ο ιδιοκτήτης του τροχόσπιτου κάποια στιγμή δεν μπορεί πλέον να βρει τους τίτλους ιδιοκτησίας του τροχόσπιτου του γιατί μπορεί ο φάκελος του αυτοκινήτου να έχει καταστραφεί εάν το ρυμουλκό αυτοκίνητο έχει αποσυρθεί από την κυκλοφορία. Έτσι δεν μπορεί να πείσει έναν υποψήφιο αγοραστή του τροχόσπιτου του εάν είναι νόμιμο ή κλεμμένο το τροχόσπιτο του και ο καινούργιος ιδιοκτήτης δεν

μπορεί να εκδώσει νέα άδεια έλξεως.

4) Το τροχόσπιτο με το σημερινό καθεστώς δεν μπορεί να ασφαλιστεί από καμία ασφαλιστική εταιρία για πυρκαγιά και κλοπή την λεγόμενη μικτή ασφάλεια. Ασφαλίζεται μόνο εφόσον έχει άδεια έλξεως και μόνο για ζημίες προς τρίτους. Ο ιδιοκτήτης στερείται ασφάλειας.

5) Πολλοί ιδιώτες θέλουν να αγοράσουν ένα τροχόσπιτο αλλά δεν έχουν το ικανό αυτοκίνητο για να τους εκδοθεί άδεια έλξεως. Έτσι αγοράζουν να μην το τροχόσπιτο αλλά οδηγούνται στην παράνομη έλξη είτε με το δικό τους αυτοκίνητο είτε με κάποιου φίλου. Πιστεύουμε ότι το 90% των ιδιοκτητών ρυμουλκούμενων, για να μην υπερβάλουμε και πούμε παραπάνω, δεν έχει στην κατοχή του την νόμιμη άδεια έλξεως με όλους τους κινδύνους οδικής ασφάλειας στους δρόμους που φέρει αυτή η ρυμούλκηση. Έτσι κυκλοφορούν πάρα πολλά τροχόσπιτα ανασφάλιστα παράνομα και επικίνδυνα.

6) Με την μη ταξινόμηση των τροχόσπιτων, υιοθετείτε η εισαγωγή ακόμα και κλεμμένων οχημάτων από την Ευρώπη καθώς δεν γίνεται κανένας έλεγχος στην χώρα.

7) Η ιδιοκτησία ενός τροχόσπιτου δεν σημαίνει απαραίτητα και κυκλοφορία άρα και άδεια έλξεως. Έτσι όταν πωλείται ένα τροχόσπιτο, οι περισσότεροι μεταβιβάζουν την ιδιοκτησία με μια απλή υπεύθυνη δήλωση και χωρίς την συνοδεία των τίτλων ιδιοκτησίας (πιστοποιητικά τελωνείου, γερμανική άδεια). Εάν υπήρχε άδεια κυκλοφορίας όπως στα αυτοκίνητα η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας θα ήταν εξασφαλισμένη και για τον πωλητή και τον αγοραστή.

8) Η άδεια έλξεως εκδίδεται για ένα συγκεκριμένο αυτοκίνητο που έχει την ικανότητα έλξης. Εάν ο ιδιοκτήτης έχει παραπάνω από ένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να ρυμουλκήσει το τροχόσπιτο του νόμιμα με ένα από αυτά. Μόνο με αυτό που έχει την άδεια έλξεως.

9) Οι οδικές βοήθειες στην Ελλάδα δεν έχουν το δικαίωμα να ρυμουλκήσουν το τροχόσπιτο ή το τρέιλερ ενός συνδρομητή τους. Έτσι εάν κάποιος ταξιδεύει με το τροχόσπιτο του και έχει κάποια μηχανική βλάβη και έρθει η οδική βοήθεια να πάρει το αυτοκίνητο του, το τροχόσπιτο θα πρέπει να μείνει στην μέση του δρόμου με το κίνδυνο της καταστροφής του αλλά και την παρακώλυση συγκοινωνίας που θα δημιουργηθεί και την κατηγορία που μπορεί να ακολουθήσει τον ιδιοκτήτη του τροχόσπιτου για εγκατάλειψη οχήματος και πρόκληση ατυχήματος, ξέχωρα που θα κινδυνεύει η περιουσία του στην μέση του δρόμου.

10) Τροχόσπιτο που δεν έχει άδεια έλξεως, δεν πληρώνει τέλη κυκλοφορίας, οπότε δεν μπορεί και να σταθμεύσει στους δρόμους. Ακόμα και πελάτες που πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας συναντούν από τους διάφορους δήμους προβλήματα κλήσεων για παράνομη στάθμευση.

11) Η άδεια έλξεως εκδίδεται όταν το μικτό βάρος του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει το μικτό βάρος του αυτοκινήτου και της ελκτικής του ικανότητας. Ακυρώνεται έτσι η έγκριση τύπου ενός αυτοκινήτου του οποίου ο κατασκευαστής το έχει εγκρίνει να ρυμουλκεί ακόμα και μεγαλύτερο βάρος από το ίδιο το αυτοκίνητο. Παράδειγμα: Αν το αυτοκίνητο είναι εγκεκριμένο να ρυμουλκεί 1000 κιλά αλλά ζυγίζει 900 κιλά, το κράτος μας του επιτρέπει να ρυμουλκεί μέχρι 900 κιλά, άσχετα εάν το έχει εγκρίνει στην κυκλοφορία με ικανότητα έλξης 1000 κιλά.

12) Το κράτος μας δυστυχώς δεν χορηγεί κρατική πινακίδα στα τροχόσπιτα ακόμα και εάν εκδοθεί νόμιμη άδεια έλξης. Η μη παροχή κρατικής πινακίδας στα ρυμουλκούμενα, θέτει σε κίνδυνο ακόμα και φυλάκισης των ιδιοκτητών τους σε ταξίδια στο εξωτερικό. Στην Ευρώπη δεν νοείται όχημα στους δρόμους άνευ πινακίδας. Έχουμε σώσει αρκετούς μας πελάτες με παρεμβάσεις μας σε Γερμανικές αρχές.

13) Καθότι δεν εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας ξεχωριστή για κάθε τροχόσπιτο δεν μπορούμε να προβούμε σε ενοικίαση τροχόσπιτων. Σε όλη την Ευρώπη υπάρχει η δυνατότητα να νοικιάσει κανείς ένα τροχόσπιτο και να το ρυμουλκήσει με το δικό του αυτοκίνητο ή ακόμα και με ενοικιαζόμενο αυτοκίνητο.

14) Ρυμουλκούμενα δεν μπορούν να έλκονται σήμερα από αυτοκίνητα τα οποία ανήκουν σε εταιρίες Leasing.

Όλα αυτά θα λυνόντουσαν εάν ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ εν έτη 2018 δινόταν στο τροχόσπιτο άδεια κυκλοφορίας ξεχωριστή από το αυτοκίνητο, απλουστευόταν η διαδικασία ταξινόμησης με έλεγχο της τεχνικής του κατάστασης και με συμφωνία των τεχνικών χαρακτηριστικών που φέρει το τροχόσπιτο σύμφωνα με την ξένη άδεια.

Η ίδια διαδικασία θα έπρεπε να προβλεφθεί και για τα αυτοκινούμενα τροχόσπιτα, στα οποία επίσης έχουν επιβληθεί τρομακτικοί φόροι κατά την εισαγωγή τους, υπολογίζοντας το τέλος ταξινόμησης στις 20.000 € !!!!! περίπου σήμερα για ένα μεταχειρισμένο, ποσό άκρως απαγορευτικό ειδικά με την σημερινή οικονομική κατάσταση!!!

Ας ελπίσουμε επιτέλους να φωτίσει ο Θεός κάποιους ανθρώπους στην διοίκηση της χώρας, να ασχοληθούν με ένα προϊόν το οποίο κινεί στην υπόλοιπη Ευρώπη μια ολόκληρη βιομηχανία, δίνει θέσεις εργασίας σε χιλιάδες ανθρώπους, μπορεί να κινήσει στην Ελλάδα μας, πολύ σημαντικό κομμάτι της τουριστικής μας βιομηχανίας και να κινήσει και γρανάζια που ούτε φαντάζονται και στην Οικονομία της χώρας.

Το σημαντικότερο? Δίνει χαρά σε χιλιάδες ανθρώπους που χρησιμοποιούν το τροχόσπιτο και το αυτοκινούμενο ως τρόπο ζωής, χαλάρωσης, διακοπών, αμεσότητας με την φύση και σε πολλούς πλέον και ως εναλλακτικού τρόπου μόνιμης κατοικίας.

ΑΓΑΠΑΜΕ ΤΟ ΚΑΜΠΙΝΓΚ, ΑΓΑΠΑΜΕ ΤΟ ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΟ, ΑΓΑΠΑΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΟ

This message was edited 8 times. Last update was at 06/03/2018 22:43:52

Forum Index » ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Go to:

Powered by JForum 2.1.9 © JForum Team