



ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

1014
1-10-19

Αθήνα 30-9-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Καραμανλή, Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
τον κ. Γεωργιάδη, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων**

Θέμα: Υπηρεσία Έγκρισης Τύπου εγχωρίων δίκυκλων, τρικύκλων και τετράκυκλων

Αντιλαμβανόμαστε ότι δεν υπάρχει δυνατότητα έγκρισης τύπου στην Ελλάδα για δίκυκλα, τρίκυκλα και τετράκυκλα.

Το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο περιλαμβάνεται στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 168/2013 «Έγκριση και εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρικύκλων οχημάτων και τετράκυκλων». Οι κατηγορίες οχημάτων που καλύπτει είναι δίκυκλα L1-L4 (διαφόρων τύπων μηχανοκίνητα ποδήλατα, μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες), τρίκυκλα L5 (εμπορικά, επιβατικά) και τετράκυκλα L6-L7. Τα τελευταία, αν και μοιάζουν με μικρά αυτοκίνητα, αποτελούν διαφορετική κατηγορία μικρότερων απαιτήσεων. Τα αυτοκίνητα εντάσσονται στις κατηγορίες M, N κατά την Ευρωπαϊκή ορολογία, ενώ θεωρούμε πως καλύπτονται από την Οδηγία ΕΕ/46/2007 και τις εφαρμοστικές ΚΥΑ 29949/1841/2009, ΥΑ 5299/406/2012.

Κατά μαρτυρίες, δεν υπάρχει υπηρεσία στο Υπουργείο Μεταφορών για εγκρίσεις τύπου εγχωρίως παραχθέντων δίκυκλων, τρικύκλων ή τετράκυκλων. Οι διοικητικές υπηρεσίες παραπέμπουν τους ενδιαφερόμενους σε υπηρεσίες έγκρισης τύπου του εξωτερικού - έτσι ώστε μετά να πάρουν άδεια κυκλοφορίας, μέσω του καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης.

Επίσης κατά μαρτυρίες, στελέχη του Υπουργείου Μεταφορών δίνουν ως δικαιολογία της απουσίας γραφείου έγκρισης το γεγονός ότι, δεν υπάρχει σχετική παραγωγή στην Ελλάδα - οπότε θα ήταν ένα άσκοπο έξοδο. Είναι δηλαδή κάτι ανάλογο του ερωτήματος του τι γίνεται πρώτο: το αυγό ή η κότα; Σε αυτή την περίπτωση όμως δεν χρειάζεται καν να απαντηθεί, επειδή υπάρχουν ήδη αρκετοί σχεδιαστές-παραγωγοί στην Ελλάδα - όπως και όλα τα προηγούμενα χρόνια. Θα

μπορούσε πλέον κανείς να ονομάσει αυτές τις προσπάθειες ως νεοφυείς επιχειρήσεις (startup), για να χρησιμοποιήσουμε την ορολογία της εποχής.

Τα συγκριμένα οχήματα πάντως μπορούν να παραχθούν ακόμα και σε μικρή κλίμακα, σε βιοτεχνικές μονάδες με χαμηλή όχληση - παρέχοντας εργασία και χρήσιμες λύσεις για μετακινήσεις στις πόλεις και σε τουριστικές περιοχές. Ορισμένα αποτελούν δε οικολογικές λύσεις, αρκετά δημοφιλείς σήμερα (π.χ. ηλεκτρικά πατίνια και ποδήλατα). Μπορούν έτσι να συμβάλλουν στην ανάπτυξη - κάτι για το οποίο πρέπει να υπάρχει έμπρακτη πολιτική βούληση.

Η έλλειψη δυνατότητας έγκρισης τύπου στην Ελλάδα, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα και σημαντική επιβάρυνση για πολλούς ιδιώτες που προσπαθούν διαχρονικά να αναπτύξουν και να παράγουν οχήματα στην Ελλάδα - ενάντια στο κλίμα της γενικής απαξίωσης της παραγωγής στη χώρα μας. Ειδικότερα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ενός δυναμικού κλάδου που αποδυναμώθηκε τη δεκαετία 1980 και 1990, για να οδηγηθεί στον μαρasmus - οπότε να ακολουθήσει μετά η εκρηκτική αύξηση των εισαγομένων με δάνεια, με αποσύρσεις και με τη διαφυγή κεφαλαίων στο εξωτερικό.

Ανάλογες δυσλειτουργίες αναφέρονται διαχρονικά και στο σύστημα έγκρισης τύπου για αυτοκίνητα - κάτι που αποτελούσε τροχοπέδη για την ανάπτυξη του κλάδου. Αντιλαμβανόμαστε ότι, η σχετική διαδικασία έγκρισης γίνεται τώρα μέσω διαπιστευμένων ιδιωτών του ΕΣΥΔ (Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης). Ελπίζουμε η σχετική διαδικασία να είναι εύρυθμη, αλλά σε κάθε περίπτωση επιφυλασσόμαστε αναφερθούμε ξεχωριστά.

ΕΡΩΤΑΣΕΙΣ:

1. Σε ποιο στάδιο εφαρμογής είναι το κανονιστικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 168/2013;
2. Προτίθεστε να ιδρύσετε γραφείο έγκρισης τύπου για τις ως άνω κατηγορίες δίκυκλων, τρίκυκλων, τετράκυκλων (L1 -L7);
3. Ποιο είναι το κόστος ίδρυσης του γραφείου έγκρισης τύπου;
4. Ποιο θα είναι το κόστος της εξέτασης των αιτήσεων για τους ιδιώτες; Κατανοείτε φυσικά πως το κόστος είναι σημαντική παράμετρος για την μικρή επιχειρηματικότητα.

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος