



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 7 Μαΐου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Την Υπουργό Τουρισμού κ. Όλγα Κεφαλογιάννη

ΘΕΜΑ: Πλήγμα στον τουρισμό η χωρίς σχεδιασμό και μελέτη επιπτώσεων αλλαγή στη νομοθεσία για τη στάθμευση των τροχόσπιτων

Κυρία Υπουργέ,

Με βάση τις πρόσφατες διατάξεις του Νόμου 5170/2025, και κυρίως σύμφωνα με το άρθρο 27, τίθενται αυστηροί περιορισμοί στη στάθμευση αυτοκινούμενων και ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων, γεγονός που έχει προκαλέσει έντονες αντιδράσεις από ταξιδιώτες που επιλέγουν μια εναλλακτική και φιλική προς το περιβάλλον μορφή τουρισμού, όπως είναι η μετακίνησή τους με τροχόσπιτο.

Ειδικότερα, με τη νέα ρύθμιση απαγορεύεται η στάθμευση τροχόσπιτων σε κοινόχρηστους χώρους, ακόμη και αν πρόκειται για δημόσιο ή δημοτικό πάρκινγκ ή για απλή θέση στάθμευσης σε δρόμο, ανεξαρτήτως διάρκειας παραμονής ή πρόθεσης διανυκτέρευσης. Ακόμη και μια σύντομη στάση για ξεκούραση ή φαγητό μπορεί να επιφέρει αυστηρές διοικητικές ή ποινικές κυρώσεις. Επιπρόσθετα, απαγορεύεται η φιλοξενία περισσότερων του ενός αυτοκινούμενου τροχόσπιτου σε ιδιωτικό οικόπεδο, με την απειλή της επιβολής προστίμου.

Παρόλο που το Υπουργείο Τουρισμού υποστηρίζει ότι η εν λόγω ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία της νομιμότητας, του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας και εν γένει του δημοσίου συμφέροντος, στην πραγματικότητα είναι εξαιρετικά πιθανό να πληγεί σημαντικά η τουριστική κίνηση στη χώρα μας και να δημιουργηθούν σημαντικά εμπόδια για χιλιάδες ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν αυτοκινούμενα οχήματα ή τροχόσπιτα, καθώς περιορίζεται η δυνατότητά τους να μετακινούνται και να σταθμεύουν ελεύθερα, όπως συμβαίνει σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Παρά την αυξανόμενη δυναμική του κάμπινγκ και του τουρισμού με αυτοκινούμενα στην Ευρώπη, στην Ελλάδα η συγκεκριμένη δραστηριότητα παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη. Τα επίσημα στοιχεία δείχνουν ότι οι αφίξεις σε κάμπινγκ, πάρκα αυτοκινούμενων και τροχοβίλων διατηρούνται σε αξιοσημείωτα επίπεδα, με 471.491 επισκέπτες τόσο το 2022 όσο και το 2023 – αριθμός αντίστοιχος με τα προ πανδημίας επίπεδα του 2019. Οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν το 2023 σε 2.141.101, υπερβαίνοντας ακόμη και τα νούμερα του 2019, κάτι που δείχνει σαφή ανάκαμψη και αυξημένο ενδιαφέρον.

Ο τουρισμός με αυτοκινούμενα και ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα έχει δυνατότητα να αποφέρει άνω του 1 δισ. ευρώ ετησίως, εφόσον αναπτυχθεί ένα βασικό δίκτυο camper stop και θεσμοθετηθεί ένα σαφές, λειτουργικό και φιλικό επενδυτικό πλαίσιο. Παρά το γεγονός ότι στην Ευρώπη λειτουργούν πάνω από 26.000 τέτοιες υποδομές, η Ελλάδα δεν διαθέτει ούτε μία επίσημα αδειοδοτημένη, με αποτέλεσμα να αποτρέπει, επενδύσεις, τοπική ανάπτυξη και περαιτέρω εκμετάλλευση της εν λόγω τουριστικής δραστηριότητας. Η Πολιτεία εξακολουθεί να τηρεί στάση αδράνειας: το Υπουργείο Τουρισμού δεν συμμετέχει σε διεθνείς εκθέσεις κάμπινγκ, χάνοντας τη δυνατότητα να προσελκύσει το κοινό των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων, έναν «ακριβό» τουρίστα που ταξιδεύει όλο τον χρόνο και αναζητά εμπειρίες φύσης, αυθεντικότητας και βιωσιμότητας. Την ίδια στιγμή, η απουσία πολιτικής βούλησης και θεσμικής στήριξης οδηγεί σε μαρασμό τις τοπικές επιχειρήσεις ενοικίασεως τροχόσπιτων. Οι υποδομές camper stop αποτελούν ένα εργαλείο συμπληρωματικό, που συνδέεται άμεσα με τον βιώσιμο τουρισμό – καθώς δεν επιβαρύνουν τους δημόσιους χώρους ή το περιβάλλον-, την εμπειρική διάσταση του ταξιδιού, την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και τη γεωγραφική αποκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας.

Μάλιστα, σε πλήθος περιοχών της χώρας, ειδικά στην ορεινή Ελλάδα, που τους θερινούς μήνες αποτελούν πόλο έλξης για όσους αρέσκονται σε εναλλακτικές μορφές τουρισμού, απουσιάζουν πλήρως οι κατάλληλες υποδομές, με αποτέλεσμα να αποκλείονται εντελώς από τη δυνατότητα φιλοξενίας τουριστών που επιλέγουν να κινηθούν με τροχόσπιτα ή αυτοκινούμενα οχήματα. Επιπλέον, ειδικά στις παραθαλάσσιες περιοχές της χώρας, οι οποίες αποτελούν επιλογή υψηλής προτεραιότητας για όσους διαθέτουν αυτοκινούμενα ή τροχόσπιτα, αναμένεται να σημειωθεί υψηλή ζήτηση φιλοξενίας στους ήδη

αδειοδοτημένους χώρους, με αποτέλεσμα να υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να μην υπάρχει η δυνατότητα ανταπόκρισης φιλοξενίας, γεγονός που θα αποτελέσει δυσφήμιση για το τουριστικό προϊόν της χώρας μας.

Σε μια εποχή που γειτονικές χώρες επενδύουν δυναμικά στο συγκεκριμένο μοντέλο, η Ελλάδα δεν μπορεί να μένει πίσω. Με χαμηλό κόστος, απλές παρεμβάσεις και ουσιαστική στήριξη, ο περιοδεύων τουρισμός μπορεί να γίνει κινητήριος μοχλός τοπικής και εθνικής ανάπτυξης.

Η Ελλάδα, αν και διαθέτει μοναδικά φυσικά πλεονεκτήματα και ένα από τα καλύτερα κλίματα στην Ευρώπη, μένει ουσιαστικά αμέτοχη σε ένα τουριστικό ρεύμα που διεθνώς παρουσιάζει σταθερά αυξητική πορεία. Η απουσία στρατηγικής και ανάπτυξης σε αυτόν τον τομέα δεν είναι απλώς χαμένη ευκαιρία· αποτελεί παράδειγμα έλλειψης τουριστικού οράματος και σύγχρονης πολιτικής αξιοποίησης του φυσικού πλούτου και της περιφέρειας.

Σε αντίθεση με την κατάσταση στην Ελλάδα, οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες έχουν διαμορφώσει φιλικότερους και πιο λειτουργικούς κανονισμούς για τους ταξιδιώτες αυτού του τύπου. Στη Γαλλία και τη Γερμανία, για παράδειγμα, επιτρέπεται η διανυκτέρευση σε δημόσιους χώρους στάθμευσης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ενώ προσφέρονται εκτεταμένα δίκτυα εξυπηρέτησης (είτε δωρεάν είτε με χαμηλό κόστος). Στην Πορτογαλία, μετά από ένα διάστημα αυστηρών περιορισμών, εφαρμόζεται πλέον ένα πιο ισορροπημένο σύστημα με δυνατότητα διανυκτέρευσης έως 48 ώρες στον ίδιο δήμο. Η Ιταλία και η Αυστρία διατηρούν ένα σχετικά ελαστικό καθεστώς, με περιορισμούς κυρίως σε φυσικά πάρκα, ενώ στις σκανδιναβικές χώρες ισχύει το δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης στη φύση που επιτρέπει διανυκτέρευση εκτός κατοικημένων περιοχών. Ακόμα και στην Ανατολική Ευρώπη, παρά τις περιοριστικές ρυθμίσεις, υπάρχουν εναλλακτικές μέσω ιδιωτικών οικοπέδων ή τοπικών ρυθμίσεων που διευκολύνουν τους ταξιδιώτες. Η κοινή συνισταμένη είναι πως, ενώ κάθε χώρα θέτει τα δικά της όρια και εξαιρέσεις, η Ευρώπη συνολικά αντιμετωπίζει τον τουρισμό με αυτοκινούμενα ως μια νόμιμη, αναπτυξιακή και περιβαλλοντικά ήπια μορφή τουρισμού, την οποία οργανώνει και υποστηρίζει – κάτι που η Ελλάδα εξακολουθεί να στερείται.

Το Υπουργείο πριν τη θέσπιση της εν λόγω διάταξης όφειλε να έχει προηγουμένως έρθει σε ουσιαστική επαφή με τους φορείς των κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων που πλήττονται, να έχει μελετήσει με σοβαρότητα τις επιδράσεις αυτών των διατάξεων στην τουριστική δραστηριότητα και στο τουριστικό προϊόν της χώρας, καθώς και να έχει προχωρήσει σε μία πλήρη χαρτογράφηση των υφιστάμενων υποδομών που είναι φιλικές προς το τουριστικό μοντέλο των αυτοκινούμενων – όπως σημεία στάθμευσης, περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος, camper-friendly υποδομές και διαδρομές που ήδη προσελκύουν αυτό το κοινό. Μόνο βάσει αυτών των δεδομένων θα μπορούσε να τεθεί ένα λειτουργικό

και ισορροπημένο πλαίσιο κανόνων και περιορισμών. Αντί αυτού, επιλέχθηκε μια «σωτήρια» απαγόρευση χωρίς ταυτόχρονη πρόβλεψη για τη βιώσιμη ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας, η οποία θα μπορούσε να ενισχύσει τη διαφοροποίηση και την ποιότητα του τουριστικού μας προϊόντος. Το αποτέλεσμα είναι να δημιουργείται διεθνώς η εντύπωση ενός αδιαπραγμάτευτου αποκλεισμού, καθώς στα διεθνή μέσα έχει προβληθεί μόνο η απαγόρευση, χωρίς καμία συνοδευτική πρόβλεψη, με κίνδυνο να πληγεί η εικόνα της Ελλάδας ως χώρας φιλικής προς τον σύγχρονο, εναλλακτικό ταξιδιώτη.

Δεδομένου ότι δεν υπάρχει καμία διαβεβαίωση ότι πριν από την αλλαγή της νομοθεσίας, έχει προηγηθεί η διερεύνηση ότι δεν πρόκειται να πληγεί τουριστικά η χώρα μας.

Δεδομένου ότι πλήθος οικογενειών που χρησιμοποιούν τα τροχόσπιτα αντιμετωπίζουν μείζονα προβλήματα, καθώς δεν έχουν όλοι τη δυνατότητα να καταφύγουν σε οργανωμένα κάμπινγκ, λόγω έλλειψης διαθεσιμότητας.

Δεδομένου ότι σε πολλές περιοχές της χώρας απουσιάζουν εντελώς οι αδειοδοτημένοι χώροι για φιλοξενία τροχόσπιτων και αυτοκινούμενων οχημάτων, με αποτέλεσμα να αποκλείονται εντελώς από τη συγκεκριμένη τουριστική δυνατότητα.

Δεδομένου ότι δεν μπορεί να διασφαλιστεί ότι δεν θα πληγεί τουριστικά η χώρα μας από την έλλειψη κατάλληλων χώρων για την φιλοξενία του συνόλου όσων επιλέγουν την Ελλάδα για διακοπές με τροχόσπιτο ή αυτοκινούμενο όχημα.

Ενόψει των ανωτέρω ερωτάται η αρμόδια κ. Υπουργός:

1. Έχει προηγηθεί ο κατάλληλος σχεδιασμός πριν από την αλλαγή στη νομοθεσία, ώστε να διασφαλιστεί ότι θα εφαρμοστεί απρόσκοπτα, χωρίς να επέλθει πλήγμα στον Τουρισμό της χώρας μας;
2. Έχει εξεταστεί η ύπαρξη επαρκών υποδομών για την πλήρη φιλοξενία όσων επισκέπτονται τη χώρα μας με τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα οχήματα;
3. Ποια μέριμνα έχει ληφθεί για την εφαρμογή της νομοθεσίας σε περιοχές που δεν διαθέτουν κατάλληλους χώρους για τη φιλοξενία τροχόσπιτων και αυτοκινούμενων οχημάτων;
4. Προηγήθηκε διαβούλευση με τους εκπροσώπους των κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων που επηρεάζονται από τη ρύθμιση του άρθρου 27 του Ν. 5170/2025; Αν ναι, ποιοι φορείς συμμετείχαν και ποιες ήταν οι θέσεις τους;
5. Πραγματοποιήθηκε μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων των νέων απαγορεύσεων στον τουρισμό με αυτοκινούμενα και ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα και, ειδικότερα, στο τουριστικό προϊόν της χώρας; Αν όχι, πώς τεκμηριώνεται η αποτελεσματικότητα της ρύθμισης;

6. Γιατί η ρύθμιση επιβάλλει καθολική απαγόρευση στάθμευσης ακόμη και σε δημόσιους ή δημοτικούς χώρους, χωρίς πρόβλεψη για εξαιρέσεις όπως η απλή στάση, η ξεκούραση ή η ανάγκη ανεφοδιασμού;
7. Υπάρχει πρόβλεψη για δημιουργία δικτύου camper stop και οριοθετημένων ζωνών προσωρινής στάθμευσης σε περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον, ώστε να υποστηριχθεί η συγκεκριμένη δραστηριότητα αντί να απαγορεύεται συλλήβδην;
8. Ποια είναι η στρατηγική του Υπουργείου για την ένταξη της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη τουρισμού με αυτοκινούμενα, όταν άλλες χώρες, όπως η Γαλλία, η Πορτογαλία ή η Ιταλία, προωθούν ειδικά προγράμματα και ρυθμίσεις υπέρ αυτής της μορφής τουρισμού;
9. Έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις της απαγόρευσης στις τοπικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα ενοικίασης ή υποστήριξης τροχόσπιτων, οι οποίες ήδη αναφέρουν σοβαρές απώλειες;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Σπυριδάκη Αικατερίνη

Νικολαΐδης Αναστάσιος

Μπιάγκης Δημήτριος

Τσίμαρης Ιωάννης

Γερουλάνος Παύλος

Μάντζος Δημήτριος

Χρηστίδης Παύλος

Αποστολάκη Μιλένα

Αχμέτ Ιλχάν

Βατσινά Ελένη

Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)

Γρηγοράκου Παναγιώτα (Νάγια)

Δουδωνής Παναγιώτης

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Καζάνη Αικατερίνη
Κατρίνης Μιχάλης
Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)
Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας
Λιακούλη Ευαγγελία
Μιχαηλίδης Σταύρος
Μουλκιώτης Γεώργιος
Νικητιάδης Γεώργιος
Πάνας Απόστολος
Παππάς Πέτρος
Παρασκευαΐδης Παναγιώτης
Παραστατίδης Στέφανος
Παρασύρης Φραγκίσκος
Πουλάς Ανδρέας
Σταρακά Χριστίνα
Χνάρης Εμμανουήλ
Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ