



Αρ.Πρωτ.: 12

Θεσσαλονίκη, 14 Φεβρουαρίου 2022

Εξαιρετικά Επείγον

Προς:

1. ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ & Ε.Φ.Κ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Ε.Φ.Κ. & Φ.Π.Α. ΤΜΗΜΑ Δ' Φορολογίας Αυτοκινήτων Οχημάτων & Λοιπών Φορολογιών, γραφείο προϊσταμένου Διεύθυνσης Ε.Φ.Κ. και Φ.Π.Α. κου Χρήστου Λάμπρου.
2. Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, γραφείο Διοικητή κου Γεωργίου Πιτσιλή
3. Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ., γραφείο Γενικού Διευθυντή κου Κωνσταντίνου Μουρτίδη
4. Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ., Τελωνειακή Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, γραφείο Διευθύντριας κας Αγγελικής Γωγάκου, με την παράκληση για ενημέρωση των Τελωνείων αρμοδιότητάς σας
5. Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ., Τελωνειακή Περιφέρεια Αττικής, γραφείο Διευθύντριας κας Ειρήνης Γιαλούρη, με την παράκληση για ενημέρωση των Τελωνείων αρμοδιότητάς σας
6. Τελωνεία Α' Β' και Γ' Τάξης

Κοιν.:

Ως πίνακας αποδεκτών

Θέμα:

Έγγραφο με Θέμα: «Πιστή τήρηση των νομοθετικών διατάξεων για τα μεταχειρισμένα επιβατικά και φορτηγά αυτοκίνητα», Αριθ. Πρωτ.: ΔΕΦΚΦ Δ 1009713 ΕΞ 2022

Σχετ.:

1. Αρ. Πρωτ.: 5015968/2915/2009 - ΦΕΚ 798/Β'/29.4.2009 Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών: ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



2. ΟΔΗΓΙΑ 2007/46/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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 (ειδικότερα σελ. 12 και σελ. 15)
3. Απόφαση Α.Α.Δ.Ε. Α.1203/2019 - ΦΕΚ 1933/Β/29-5-2019 Δικαιολογητικά και διατυπώσεις προσδιορισμού και διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης στα αυτοκίνητα οχήματα και τις μοτοσικλέτες.

Αξιότιμε κε Διευθυντά

Με έκπληξή μας παρακολουθούμε τα πολλαπλά και ταυτόχρονα «ισχυρά κτυπήματα» που δέχεται η διαδικασία της εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τις τελευταίες ημέρες, πράγμα που επιχειρηματικοί κύκλοι της αγοράς μόνο ως τυχαίο δεν χαρακτηρίζουν.

Μόλις στις 9 Φεβρουαρίου 2022, παρακολουθήσαμε εσπευσμένη συζήτηση τροπολογίας, η οποία κατατέθηκε στις 20:30 το βράδυ της 8ης Φεβρουαρίου, για την επιβολή «Περιβαλλοντικού Τέλους» 1.000 € στα «εξαιρετικά ρυπογόνα οχήματα», κατά τα λεγόμενά του Υπουργείου Περιβάλλοντος, που πληρούν τις προδιαγραφές της αντιρρυπαντικής οδηγίας Euro5b. Δηλαδή, οχήματα κατασκευασμένα μέχρι και το 2016. Άξιο συζήτησης είναι το γεγονός ότι το «Περιβαλλοντικό Τέλος» επεβλήθη, μόνο στα εισαγόμενα οχήματα και όχι στο σύνολο των οχημάτων με την ίδια ακριβώς αντιρρυπαντική τεχνολογία που κυκλοφορούν στο εσωτερικό της χώρας, εισάγοντας καταφανή δυσμενή διακριτική μεταχείριση εις βάρος των πρώτων. Μία εύλογη απάντηση ενός μέσου



ορθολογικά σκεπτόμενου ανθρώπου θα ήταν ότι, τα εγχώρια μεταχειρισμένα κυκλοφορούντα οχήματα με αντιρρυπαντική τεχνολογία 5b είναι πιο «καθαρά» από τα αντίστοιχα εισαγόμενα, επί παράδειγμα Γερμανικά με αντιρρυπαντική τεχνολογία 5b. Προφανώς όμως μια τέτοια εικασία δεν μπορεί να ισχύει, μιας και παραβιάζει τους κανόνες της κοινής λογικής. Οπότε, η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους μόνο στα εισαγόμενα οχήματα, δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί παράνομη, μιας και προσκρούει σε θεμελιώδεις αρχές της έννομης τάξης.

Για την τεκμηρίωση της παραπάνω θέσης, σας αναφέρουμε ότι εκτιμούμε πως παραβιάζεται η αρχή της ισότητας δηλαδή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ όμοιων περιπτώσεων, εν προκειμένω των οχημάτων, που πληρούν εκ κατασκευής τις αντιρρυπαντικές οδηγίες Euro4, Euro5a και Euro5b, πράγμα που καταστρατηγεί τις θεμελιώδεις αρχές και βάσεις του ελληνικού Συντάγματος, οπότε σε οποιοδήποτε παρεμπόδιτο έλεγχο συνταγματικότητας της συγκεκριμένης διάταξης δεν μπορεί παρά να κριθεί ότι αντιβαίνει κατάφωρα στην εν λόγω συνταγματικά κατοχυρωμένη αρχή.

Την ψήφιση του ανωτέρω νομοθετήματος καταδίκασε η πλειοψηφία του επιχειρηματικού κόσμου, εκτελωνιστές και εισαγωγείς μεταχειρισμένων, ενώ τον σχετικό νόμο «χαιρέτησε» και μάλιστα με δημοσίευση Δελτίου Τύπου μόνο ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων - Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων. Σε συνέντευξή του ο πρόεδρος του Συνδέσμου υπεραμύνεται των επιλογών της Κυβέρνησης. Μάλιστα, κάποιο δημοσίευμα αναφέρεται σε «σακαράκες», των οποίων η εισαγωγή θα αποφευχθεί με τη θέσπιση του «Περιβαλλοντικού Τέλους». Περιγράφει, μάλλον άστοχα, ότι με την προηγούμενη θέσπιση του «Περιβαλλοντικού Τέλους» στα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro4 και στα Euro5a και αυξήθηκαν οι εισαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων, αλλά ΚΑΙ μειώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας αυτών.

Διαφεύγει, όμως, στον συντάκτη ότι δεν έχουμε αύξηση εισαγωγής



μεταχειρισμένων αυτοκινήτων αλλά έχουμε μερική ομαλοποίηση της αγοράς του αυτοκινήτου, που είχε εκτραπεί από την 1^η Ιουνίου του 2016 με τον νόμο - έκτρωμα 4389/2016 υπέρ των καινούριων, βάσει του οποίου απαγορευόταν ουσιαστικά η εισαγωγή ελαφρώς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων μέχρι την ψήφιση του νόμου 4714/2020.

Διαφεύγει, επίσης, στον συντάκτη ότι το 2019, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε η Ένωση Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (**ACEA**) και προέρχονται από την εταιρεία παροχής πληροφοριών IHM Markit, η Ελλάδα είχε το 2019 έναν από τους πιο γερασμένους στόλους, σε όλες τις κατηγορίες. Ο μέσος όρος ηλικίας επιβατικών αυτοκινήτων ήταν 14,6 έτη. Το 2021, και μετά από τη διετή επιτυχία του μέτρου του «Περιβαλλοντικού Τέλους» για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα, στην Ελλάδα ο μέσος όρος της παλαιότητας των αυτοκινήτων, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, ήταν τα 16 έτη. Δεδομένων των ανωτέρω ευρημάτων με μια στοιχειώδη ανάλυση κανονιστικών επιπτώσεων αναφορικά με την επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το νομοθετικό μέτρο που λήφθηκε είχε ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα από τα επιθυμητά. Αντί, δηλαδή, να μειωθεί ο μέσος όρος παλαιότητας των οχημάτων, τελικά αυξήθηκε.

Το ίδιο αναμένεται να συμβεί και με την επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους στα εισαγόμενα οχήματα με αντιρρυπαντική τεχνολογία 5b. Η θεωρία αυτή θα επιβεβαιωθεί στο μέτρο που οι αγοραστές με περιορισμένο διαθέσιμο εισόδημα θα προτιμήσουν τα οικονομικότερα και παλαιότερα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro5a.

Τα μεταχειρισμένα οχήματα δέχονται και δεύτερο ταυτόχρονο «χτύπημα», αφού προ ολίγων ημερών με την ΔΕΦΚ Δ 1009713 ΕΞ/8-2-22 Διαταγή σας, μας γνωστοποιήθηκε η υποχρέωση προσκόμισης του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης,



εκτός από την κοινοτική άδεια κυκλοφορίας, για την ολοκλήρωση του Τελωνισμού των εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων.

Δεδομένου ότι θα πρέπει να προχωρήσει άμεσα και απρόσκοπτα η διαδικασία τελωνισμού χιλιάδων μεταχειρισμένων επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων, για τα οποία εκκρεμούν τελωνειακά παραστατικά, στα πλαίσια των Νόμιμων Διαδικασιών, παρακαλούμε να μας γνωρίσετε εάν και με ποια διάταξη καταργήθηκε η 5015968/2915/2009 - ΦΕΚ 798/Β'/29.4.2009 Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών: ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, που αναφέρεται στις «Διαδικασίες και δικαιολογητικά χαρακτηρισμού των ειδικών περιπτώσεων επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών οχημάτων ως αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και διαπίστωσης της Οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, τις προδιαγραφές της οποίας πληρούν εκ κατασκευής», η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 8 του άρθρου 121 του νόμου 2960/2001. Υπενθυμίζεται, βέβαια, ότι με Εγκυκλίους, δεν μπορούν να καταργηθούν διατάξεις νόμου και Υπουργικές Αποφάσεις.

Ως γνωστό, δηλαδή, στο νομικό μας σύστημα υπάρχει ιεραρχία των κανόνων δικαίου από την οποία προκύπτει η μεταξύ τους διαβάθμιση. Στην προκειμένη περίπτωση, το άρθρο 121 παρ. 8 του νόμου 2960/2001 παρέχει ρητή εξουσιοδότηση για ρύθμιση των διαδικασιών και τα δικαιολογητικά έγγραφα που προσκομίζονται στην αρμόδια τελωνειακή αρχή για τον χαρακτηρισμό του οχήματος ως αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και τη διαπίστωση των προδιαγραφών της οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που αυτό πληροί εκ κατασκευής στους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Υποδομών και Μεταφορών. Αυτοθρόως η ρύθμιση της προσκόμισης δικαιολογητικών για τη διαπίστωση των προδιαγραφών της οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας με Εγκύκλιο ενός



διοικητικού οργάνου, ιεραρχικά κατώτερου του αρμόδιου Υπουργού, δεν μπορεί παρά να χαρακτηρίσει την συγκεκριμένη πράξη ακυρώσιμη. Επιπροσθέτως η λειτουργία της εγκυκλίου δεν είναι ρυθμιστική αλλά ερμηνευτική των διατάξεων, δηλαδή δεν μπορεί να υποκαταστήσει την ρυθμιστική αρμοδιότητα των αρμόδιων οργάνων.

Και οι δυο ενέργειες, τόσο το προσφάτως ψηφισμένο νομοθέτημα, όσο και η εν λόγω διαταγή, παραβιάζουν την αρχή της νομιμότητας και θίγουν την ασφάλεια του δικαίου και τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη των διοικουμένων.

Πέραν των παραπάνω, θέτουμε υπόψη σας και τις κείμενες ευρωπαϊκές διατάξεις και σας παραθέτουμε την «ΟΔΗΓΙΑ 2007/46/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 5ης Σεπτεμβρίου 2007», στις 160 σελίδες της οποίας αναφέρεται δεκάδες φορές ότι το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης απαιτείται ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ "για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας" όταν ένα όχημα ταξινομείται για πρώτη φορά ως καινούριο. Σας ενημερώνουμε ότι ακόμα και στο καθ' ύλην αρμόδιο για την ένταξη ενός οχήματος σε συγκεκριμένη αντιρρυπαντική οδηγία, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν απαιτείται πιστοποιητικό συμμόρφωσης, όταν προσκομίζεται άδεια κυκλοφορίας άλλου Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, απευθύνουμε έκκληση για επικράτηση της πρακτικής διευκόλυνσης του εμπορίου στην πράξη, που αποτελεί και βασική αρχή και επιδίωξη της Τελωνειακής Ένωσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της κοινής λογικής. Όσοι γνωρίζουν τη σχετική διαδικασία, μπορούν να επαληθεύσουν ότι τόσο από την Άδεια Κυκλοφορίας Κράτους-Μέλους της Ε.Ε., όσο και από το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης, αρκούν μόνο δύο (2) στοιχεία, ώστε να αντληθεί η ορθή έγκριση Τύπου-Δελτίο Κοινοποίησης από τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Αυτά είναι τα πεδία α) της παραλλαγής και έκδοσης (D.2) (Variant & Version) και β) της Πανευρωπαϊκής Έγκρισης Τύπου (K), τα οποία ταυτίζονται απόλυτα και στα δύο σχετικά έγγραφα. Η εμπειρία έχει



δείξει, μάλιστα, ότι στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, η άντληση όλων των απαραίτητων για τον τελωνισμό στοιχείων (τύπος οχήματος, αντιρρυπαντική οδηγία και εκπεμπόμενοι ρύποι), μπορεί να γίνει και μόνο από την άδεια κυκλοφορίας, χωρίς να απαιτείται ούτε καν η προσκόμιση Έγκρισης Τύπου-Δελτίου Κοινοποίησης. Σας διαβεβαιώνουμε, εξάλλου, ότι κανένα απολύτως λάθος δεν έχει παρατηρηθεί στη μεταφορά δεδομένων από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης στην άδεια κυκλοφορίας. Εάν έχει υποπέσει στην αντίληψη της υπηρεσίας κάτι τέτοιο, φανταζόμαστε θα είναι σε απειροελάχιστο ποσοστό, ενδεχομένως στο βαθμό του οποιοδήποτε λάθους, ακόμα και στον Αριθμό Πλαισίου ενός οχήματος. Αυτές οι περιπτώσεις ενδεχομένως να συμβαίνουν με συχνότητα μίας ανά εκατοντάδες χιλιάδες ταξινομήσεις και σε καμία περίπτωση δεν αιτιολογούν την υποχρέωση της προσκόμισης του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Σε μία ενδεχόμενη ανάλυση κόστους-ωφέλειας από την προσκόμιση του εν λόγω εγγράφου, το βάρος θα έγερνε προς το κόστος και μάλιστα δυσανάλογα.

Βεβαίως κάποιои θα επέλεγαν, ενδεχομένως, να αναφερθούν και στη σχετική απόφαση Α.Α.Δ.Ε. Α.1203/2019 - ΦΕΚ 1933/Β/29-5-2019, πλην όμως, σας αναφέρουμε ότι εκτός από τα παραπάνω επιχειρήματα, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης δε χρειάζεται ούτε για τον προσδιορισμό της αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων. Τον ισχυρισμό μας αυτό μπορεί να σας τον επαληθεύσει οποιοσδήποτε Τελωνειακός Υπάλληλος υπηρετεί είτε σε σχετική θέση στο τμήμα δασμολογικό, ειδικών καθεστώτων και αξιών της Τελωνειακής Περιφέρειας Αττικής, είτε στο αντίστοιχο τμήμα της Θεσσαλονίκης.

Η ύπαρξη πιστοποιητικού συμμόρφωσης, δηλαδή, δεν προσφέρει απολύτως τίποτα επιπλέον σε ό,τι αφορά στον καθορισμό της αξίας των προς εισαγωγή οχημάτων, αντιθέτως δημιουργεί στρεβλώσεις, μιας και επιβαρύνει με ανώφελο διοικητικό κόστος την επιχειρηματική μας δράση και επιφέρει αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αλυσίδα των διοικητικών διαδικασιών, τη



στιγμή που όλα τα διαρθρωτικά μέτρα που λαμβάνονται στο σύνολο της οικονομίας για τον ανασχεδιασμό του Δημόσιου τομέα, αποσκοπούν στην μείωση των διοικητικών βαρών, στη μείωση του συναλλακτικού κόστους και στην απλούστευση των διαδικασιών.

Συμφωνούμε, βεβαίως, απόλυτα ότι σε περιπτώσεις βάσιμων αμφιβολιών, η κάθε Τελωνειακή Αρχή να δύναται να αναζητά οποιοδήποτε αποδεικτικό στοιχείο της αντιρροπτικής οδηγίας και των εκπεμπόμενων καυσαερίων των προς τελωνισμό οχημάτων, αλλά αυτή η διαδικασία να αποτελεί την εξαίρεση και όχι τον κανόνα, αφού η διασταύρωση των δηλουμένων στοιχείων στη σύγχρονη ηλεκτρονική εποχή είναι πιο εύκολη από ποτέ για τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι το τελευταίο διάστημα η διαδικασία εισαγωγής μεταχειρισμένων οχημάτων φαίνεται να βάλλεται από παντού. Η υποχρεωτική προσκόμιση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης των μεταχειρισμένων προς τελωνισμό οχημάτων μόνο δυσκολίες και αύξηση του κόστους προκαλεί στους επίδοξους εισαγωγείς, αφού η επανέκδοση ενός Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης από τον κατασκευαστή καθυστερεί αφενός, ως διαδικασία και αφετέρου κοστίζει 200€ πλέον Φ.Π.Α., κατ' ελάχιστο, ενώ ταυτόχρονα δεν προσφέρει κάτι επί της ουσίας, ούτε και διασφαλίζει με κάποιον επιπλέον τρόπο τα συμφέροντα του Δημοσίου. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις (Honda, Renault κ.α.) οι επίσημοι εισαγωγείς στην Ελλάδα δηλώνουν αδυναμία παροχής πιστοποιητικού συμμόρφωσης για οχήματα, τα οποία είχαν κυκλοφορήσει σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού όχι μόνο διατηρούν αρχείο αποκλειστικά για τα οχήματα, που εισήχθησαν ως καινούρια στην Ελλάδα, αλλά το εργοστάσιο κατασκευής δεν τους παρέχει πρόσβαση σε άλλα δεδομένα. Η αιτιολόγηση γίνεται με το επιχείρημα της προστασίας προσωπικών δεδομένων και της εφαρμογής των νέων κανονισμών GDPR. Όπως καταλαβαίνετε, κάτι το οποίο δημιουργεί επιπλέον προσκόμματα στην προσκόμιση των σχετικών εγγράφων.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, τεκμαίρεται, πέραν πάσης



αμφιβολίας, ότι, στις περιπτώσεις που υπάρχει πλήρης αναγραφή των σχετικών δεδομένων σε μία Άδεια Κυκλοφορίας Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι εκ περισσού η προσκόμιση και του Πιστοποιητικού Ταξινόμησης του οχήματος. Κατόπιν αυτού, σας παρακαλούμε για την Άμεση ανάκληση της ανωτέρω Διαταγής σας.

Με εκτίμηση

Για το Διοικητικό συμβούλιο του Σ.Ε.Τ.Α.Θ.

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Κοσμίδης

Ο Γενικός Γραμματέας

Αθανάσιος Τσιπαμπάνης



Πίνακας Αποδεκτών

1. Υπουργείο Οικονομικών, γραφείο Υπουργού, κου Χρήστου Σταϊκούρα
2. Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, γραφείο Υπουργού κου Κωνσταντίνου Καραμανλή
3. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, γραφείο Υπουργού κου Κωνσταντίνου Σκρέκα.
4. Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, γραφείο Υπουργού, κου Σπυριδωνα-Αδωνιδος Γεωργιάδη
5. Υπουργείο Δικαιοσύνης, γραφείο Υπουργού κου Κωνσταντίνου Τσιάρα
6. Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, γραφείο Υπουργού κου Χρήστου Στυλιανίδη
7. Υπουργείο Επικρατείας, γραφείο Υπουργού κου Κυριάκου Πιερρακάκη
8. Υπουργείο Οικονομικών, γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών, κου Θεόδωρου Σκυλακάκη



9. Υπουργείο Εσωτερικών, γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού Εσωτερικών, κου Στυλιανού Πέτσα
10. Υπουργείο Εσωτερικών (τομέας Μακεδονίας - Θράκης), γραφείο Υφυπουργού Εσωτερικών (Μακεδονίας-Θράκης) κου Σταύρου Καλαφάτη
11. Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, γραφείο Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας κου Απόστολου Τζιτζικώστα
12. Βουλευτές όλων των κομμάτων Α' και Β' Περιφέρειας Θεσσαλονίκης.
13. Ομοσπονδία Εκτελωνιστών της Ελλάδος, υπόψη Προέδρου, κου Γεωργίου Ηρωδίωνα Ζωγράφου
14. Ομόσπονδοι Σύλλογοι Εκτελωνιστών-Τελωνειακών Αντιπροσώπων
15. Σύνδεσμος Εισαγωγέων - Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, γραφείο προέδρου κου Γεωργίου Βασιλάκη, με την παράκληση για κοινοποίηση στα μέλη σας.
16. Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος, γραφείο προέδρου κου Κωνσταντίνου Κυράτσου, με την παράκληση για κοινοποίηση στα μέλη σας
17. Σύνδεσμος Εισαγωγέων - Εμπόρων Μεταχειρισμένων Αυτοκινήτων - Μηχανημάτων & Ανταλλακτικών, με την παράκληση για κοινοποίηση στα μέλη σας.