



## ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 248 (πρώην Λεωφ. Θησέως), Τ.Κ. 176 75, Καλλιθέα, Αττικής  
t: 210 94 13 028, f: 210 94 31 677 www.seeae.gr e-mail: info@seeae.gr

**Προς:**  
**Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**  
**Υπουργό κ. Χρήστο Σπίρτζη**  
**Κοινοποίηση:**  
**Υφυπουργό κ. Νίκο Μαυραγάνη**

**Καλλιθέα 07-11-2017**  
**Αρ. πρωτ. : 2332**

### **Θέμα : Νομοσχέδιο του ΥΜΕ για το Εισαγόμενο Μεταχειρισμένο Αυτοκίνητο**

Εδώ και δεκαετίες τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για να εκτελωνιστεί ένα αυτοκίνητο που εισάγεται στη χώρα μας από άλλες χώρες της ΕΕ είτε από κάποιον ιδιώτη είτε από έμπορα αυτοκινήτων ( δηλαδή για ενδοκοινοτικές συναλλαγές ) είναι : το τιμολόγιο αγοράς, πιστοποιητικό συμμόρφωσης, ο τίτλος κυριότητας του αυτοκινήτου (άδεια κυκλοφορίας) και τα φορτωτικά έγγραφα εφόσον το αυτοκίνητο εισάγεται μέσω μεταφορικής εταιρίας.

Στο σχέδιο νόμου που πρόκειται να κατατεθεί προς ψήφιση στη Βουλή αλλάζει άρδην αυτό το καθεστώς και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται είναι αδύνατον να προσκομισθούν για τον απλό λόγο ότι είναι τέτοια η φύση των απαιτούμενων βεβαιώσεων και τόσο μεγάλος ο αριθμός τους που απαιτείται πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα για να συλλεχθούν αφενός, και αφετέρου είναι πολύ αμφίβολο εάν έστω και σε βάθος χρόνου είναι εν τέλει δυνατόν να αποκτηθούν (τα δυο επίμαχα άρθρα του νομοσχεδίου, άρθρο 46 & 47). Ακόμη και αν υποθέσουμε ότι θα φέρει κάποιος σε πέρας αυτή την "Οδύσσεια" και εισάγει το αυτοκίνητο στην Ελλάδα, τον περιμένει μια δεύτερη "Οδύσσεια" όπου πρέπει να συγκεντρώσει ένα νέο πακέτο εγγράφων και δικαιολογητικών από τα οποία μερικά είναι επίσης αδύνατον να αποκτηθούν και έτσι καθιστούν ακόμη και τη σκέψη να εισαχθεί ένα αυτοκίνητο από χώρα της ΕΕ απαγορευτική.

Εμείς αυτό που προτείνουμε είναι να παραμείνει το καθεστώς ως έχει και εναλλακτικά να ζητείται επιπλέον και το πιστοποιητικό του τελευταίου τεχνικού ελέγχου του αντίστοιχου φορέα ΚΤΕΟ από τη χώρα που προέρχεται το αυτοκίνητο.

Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η γνησιότητα των χιλιομέτρων, ενώ παράλληλα η ενδοκοινοτική εισαγωγή αυτοκινήτων μπορεί να συνεχίσει να διεξάγεται ομαλά όπως συνέβαινε μέχρι τώρα.

Θα πρέπει να σημειωθεί επιπλέον ότι η προτεινόμενη ρύθμιση δια των πολλαπλών αυτών νομοθετικών και διοικητικών εμποδίων που θέτει, παραβιάζει ουσιώδεις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου και τον πυρήνα της ελευθερίας κυκλοφορίας των προϊόντων και αγαθών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ειδικότερα παραβιάζεται προκλητικά η διάταξη του άρθρου 34 ΣΛΕΕ ( πρώην 28 ΣΕΚ ) που συνιστά πρωτογενές

Κοινοτικό δίκαιο αμέσου εφαρμογής η οποία διασφαλίζει την ελεύθερη και απρόσκοπτη κυκλοφορία των κοινοτικών εμπορευμάτων στο έδαφος της ΕΕ, καθόσον εισάγεται ευθέως μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος σε ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών κοινοτικών εμπορευμάτων (των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που προέρχονται από κράτη μέλη της Ε.Ε.). Ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 34 των ΣΛΕΕ απαγορεύουν τη θέσπιση ποσοτικών περιορισμών καθώς και την λήψη οποιουδήποτε μέτρου ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την ελεύθερη διακίνηση προϊόντων κατά τις ενδοκοινοτικές εμπορευματικές συναλλαγές. Ακόμη κι αν ερευνούσαμε στο επίμαχο νομοσχέδιο την επίμαχη ρύθμιση ως εξαίρεση του άρθρου 34 ΣΛΕΕ, δηλαδή ως κατ' εξαίρεσιν ρύθμιση για λόγους προστασίας της ασφάλειας των συναλλαγών ή του περιβάλλοντος, τούτο θα ήταν νομικά αβάσιμο, αφού κατά το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 36 ΣΛΕΕ ( πρώην 30 ΣΕΚ « Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί δεν δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκριαλυμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών»).

Στην παρούσα περίπτωση, δια του επίμαχου νομοσχεδίου, εισάγεται δυσμενής διάκριση σε βάρος των εφεξής εισαγομένων στην Ελλάδα επιβατικών αυτοκινήτων υπέρ των εγχωρίων μεταχειρισμένων, τα οποία ήδη κυκλοφορούν στην Ελλάδα και ανέρχονται σε 5.500.000 οχήματα περίπου και τα οποία μπορούν να κυκλοφορούν και να μεταβιβάζονται περαιτέρω ελεύθερα στην ελληνική επικράτεια, χωρίς να χρειάζεται να προσκομίζουν όλα αυτά τα δικαιολογητικά, καθιστώντας την προστασία του δημοσίου συμφέροντος που επικαλείται η επίμαχη διάταξη προσχηματική και αναποτελεσματική.

Εάν το νομοσχέδιο ψηφιστεί και αποτελέσει νόμο του κράτους, η αγορά στην Ελλάδα θα οδηγηθεί με μαθηματική ακρίβεια στα ακόλουθα :

- θα κλείσουν χιλιάδες ελληνικές επιχειρήσεις που ασχολούνται με την εισαγωγή και εμπορία αυτής της κατηγορίας των αυτοκινήτων.
- χιλιάδες εργαζόμενοι θα οδηγηθούν στο ταμείο ανεργίας.
- ως αποτέλεσμα αυτού η Πολιτεία θα χάσει έσοδα από Τέλη Ταξινόμησης και ΦΠΑ, καθόσον δεν θα ταξινομούνται πλέον μεταχειρισμένα αυτοκίνητα από την ΕΕ.
- θα δημιουργηθεί μονοπωλιακό καθεστώς στην ελληνική αγορά αυτοκινήτου, διότι το εισαγόμενο λειτουργεί ανταγωνιστικά με αποτέλεσμα να κρατάει σε μια ισορροπία την αγορά όσον αφορά τις τιμές. Σε διαφορετική περίπτωση ο Έλληνας καταναλωτής θα πληρώνει ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο πολύ πιο ακριβά από ό,τι το πληρώνει σήμερα.

Με εκτίμηση

Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ