



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. Κων/νο Καραμανλή

Κοινοποίηση:

Υφυπουργό κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο
Γεν. Γραμ/τεα κ. Γιάννη Ξιφαρά

Καλλιθέα 20-02-2023

Αρ. πρωτ.: 00103

Θέμα: Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.)

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

σε συνέχεια της από 15-02-2023 συνάντησή σας με τον Πρόεδρο του ΣΕΕΑΕ κ. Κων/νο Κυράτσο, σας παραθέτουμε συνοπτικά τις θέσεις μας στα θέματα που αφορούν τη λειτουργία του Μ.Ε.Μ.Ο. και γενικότερα ζητήματα που αφορούν τη διαδικασία των ταξινομήσεων οχημάτων στη χώρα μας.

Λειτουργικά θέματα Μ.Ε.Μ.Ο.

Αρχικά, υπάρχουν καθαρά λειτουργικά θέματα τα οποία καθιστούν σε κάποιες περιπτώσεις ανέφικτη την ορθή καταχώριση των στοιχείων του οχήματος.

- Λείπουν πολλές **αντιρρυσπαντικές οδηγίες** από τη διαθέσιμη λίστα στο αντίστοιχο πεδίο της πλατφόρμας, κατά συνέπεια είναι αδύνατον να καταχωρηθεί η σωστή αντιρρυσπαντική οδηγία για κάποια αυτοκίνητα.
- Η απαίτηση να ανεβαίνουν **έγχρωμα αντίγραφα** σε συνδυασμό με τον περιορισμό του μεγέθους του κάθε αρχείου **έως 1MB**, καθιστούν ακόμα πιο χρονοβόρα τη διαδικασία. Δε θα πρέπει να αγνοούμε ότι δεν μπορεί να απαιτούμε από τον μέσο έμπορο να γίνει ξαφνικά εξπέρ στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές.
- Έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα όπως αυτοκίνητα με 1η άδεια κυκλοφορίας μετά την 01-01-2021 να εμφανίζονται στο σύστημα με την οδηγία **NEDC αντί της WLTP**.
- Πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή αντίγραφο του να ζητείται μόνο για τα οχήματα που εκδόθηκε η 1^η άδεια κυκλοφορίας τους **από την εφαρμογή και μετά της οδηγίας 2007/46/ΕΚ**, στην οποία προβλέπεται για όλες τις κατηγορίες οχημάτων (M-N-O & Ολοκληρωμένα) από πια ημερομηνία και μετά, υποχρεωτικά πλέον μαζί με το όχημα εκδίδεται και το CoC από την κατασκευάστρια εταιρεία.
Οπότε πρέπει να γίνει διόρθωση στις οδηγίες χρήσης του MEMO και συγκεκριμένα στις παραγράφους 8-9-10 ότι: Αν το όχημα στερείται COC και η ξένη άδεια κυκλοφορίας δεν αναφέρει την παραλλαγή, τον τύπο ή την έκδοση, η πληροφορία πρέπει να προέλθει από την έγκριση τύπου του οχήματος στη χώρα ταξινόμησης!!! **Πράγμα αδύνατον!!!**
- Λεωφορεία, τράκτορες, οχήματα ειδικών χρήσεων, οχήματα μετοικούντων και οχήματα που εισάγονται από χώρες ΕΟΧ (Λιχτενστάιν, Νορβηγία, Ισλανδία) **δεν κάνουν ΔΑΟ**

(Δήλωση Άφιξης Οχήματος), αλλά δεν προβλέπεται τέτοια δυνατότητα επιλογής στην πλατφόρμα Μ.Ε.Μ.Ο.

- Το σύνολο των μη ολοκληρωμένων οχημάτων όπως και το 70% των οχημάτων της Ν2-Ν3-Μ3 κατηγορίας, δεν έχουν ΔΤΕ της αλλοδαπής σε ισχύ και ούτε δύναται να το αποκτήσουν.

- Μετά την οριστική υποβολή της καταχώρισης δεν παρέχεται η δυνατότητα στον εισαγωγέα να τροποποιήσει/διορθώσει οποιοδήποτε λάθος ή παράλειψη υπέπεσε στην αντίληψη του.

Άλλα θέματα σχετικά με τη χρήση της πλατφόρμας Μ.Ε.Μ.Ο.

- Θεωρούμε ότι θα πρέπει να εξαιρεθεί η απαίτηση προσκόμισης ΔΤΕ της αλλοδαπής για όσα οχήματα εισήλθαν στη χώρα από τις 16 έως τις 24 Ιανουαρίου οπότε και εκδόθηκε η διευκρινιστική Εγκύκλιος αλλά και για όσα οχήματα βρίσκονταν ακόμα εκτός Ελλάδας αλλά ήταν αγορασμένα πριν τις 16-01-23 (δηλαδή με παραστατικό έως και 15-01-23). Προτείνουμε για αυτά τα οχήματα ο εισαγωγέας να ανεβάζει στο Μ.Ε.Μ.Ο. το ελληνικό ΔΤΕ, όπως ακριβώς γίνεται και με τα Φ.ΙΧ. που εισήλθαν στη χώρα πριν τις 16-01-23.

- Αναφορικά με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης από τις αντιπροσωπείες στους εμπόρους επικρατεί πλήρης αυθαιρεσία αναφορικά με το χρόνο έκδοσης αλλά και τις χρεώσεις. Η συμφωνημένη χρέωση 75,00€ +φπα (αποτέλεσμα της ομάδας εργασίας που συστάθηκε με την εγκύκλιο, αρ. πρωτ.:136078/5-5-22) έχει μείνει στη θεωρία και πρακτικά κάθε αντιπροσωπεία έχει δικό της τιμοκατάλογο με κάποιες να φτάνουν μέχρι και 500,00 ευρώ. Να σημειώσουμε ότι αναφορικά με τα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης ειδικά ο κανονισμός της Ε.Ε. 2018/858 της 30ής Μαΐου 2018 είναι ξεκάθαρος:

“Για περίοδο 10 ετών μετά την ημερομηνία κατασκευής του οχήματος, κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, ο κατασκευαστής εκδίδει αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε έντυπη μορφή έναντι αντιτίμου που δεν υπερβαίνει το κόστος έκδοσης του αντιγράφου πιστοποιητικού”

-Επιπροσθέτως στο ανωτέρω, πολλές αντιπροσωπείες χρεώνουν επίσης αυθαίρετα και τις βεβαιώσεις ανακλήσεων ασφαλείας!

Εδώ παρατηρείται το οξύμωρο αντί οι αντιπροσωπείες ως έχουν υποχρέωση να ενημερώνουν τον νυν ιδιοκτήτη ενός οχήματος για πιθανές εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας, αυτή η υποχρέωση μεταπίπτει στον ιδιοκτήτη και μάλιστα με το αζημίωτο!!!

- Για τα ανωτέρω θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα προστασίας του εμπόρου από την Πολιτεία. Πρέπει να οριστούν συγκεκριμένα κοστολόγια και συγκεκριμένοι χρόνοι παράδοσης (πχ 75 ευρώ & 10 εργάσιμες μέρες για COC, και 3 εργάσιμες για τις βεβαιώσεις ανακλήσεων χωρίς κόστος) καθολικά και χωρίς εξαιρέσεις!

- Όπως έχει νομοθετηθεί μια σειρά προστίμων για τους εμπόρους σε περίπτωση καθυστερημένης καταχώρισης στη πλατφόρμα, το ίδιο πρέπει να γίνει και για τυχόν καθυστερήσεις στις υποχρεώσεις των αντιπροσωπειών. Μάλιστα εφόσον παρέρχονται οι χρόνοι που θα οριστούν και αποδεδειγμένα δεν έχουν σταλεί τα απαιτούμενα έγγραφα ή/και βεβαιώσεις στον αιτούντα, τότε αντί του εγγράφου που λείπει να ανεβαίνει ένα screenshot της αίτησης (e-mail) του εμπόρου στην αντιπροσωπεία και ο αιτών έμπορος να απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη.

- Η λογική της λειτουργίας του Μ.Ε.Μ.Ο. είναι εκ διαμέτρου αντίθετη με την λογική του ψηφιακού κράτους που έχει θεσμοθετήσει η νυν κυβέρνηση. Διαφεύγει της αντίληψης μας σε τι ακριβώς συνεισφέρει όλη αυτή η **γραφειοκρατική διαδικασία αντιγραφής στοιχείων** που υπάρχουν αυτούσια στα έγγραφα που ανεβάζουν οι έμποροι στα αντίστοιχα πεδία. Άλλωστε αυτά τα έγγραφα υπάρχουν ήδη στα αρχεία της περιφέρειας και του Υπουργείου από όταν κατατέθηκαν για εκτελωνισμό και ταξινόμηση.

- Σε κάθε περίπτωση και για ευνόητους λόγους προτείνουμε να δοθεί **ένα τρίμηνο προσαρμογής** των εμπόρων στη λειτουργία του Μ.Ε.Μ.Ο πριν αρχίσουν να επιβάλλονται πρόστιμα, διότι σε διαφορετική περίπτωση θα επικρατήσει κυριολεκτικά πανικός και θα γεμίσει όλος ο εμπορικός κόσμος με δυσβάσταχτα πρόστιμα.

- Τα ίδια **τα πρόστιμα είναι πραγματικά παράλογα και εξοντωτικά**, παραβιάζουν ξεκάθαρα την αρχή της αναλογικότητας! Θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρξει ένας εξορθολογισμός των προστίμων αφενός και αφετέρου να υπάρχει διαβάθμιση αναλόγως της βαρύτητας του παραπτώματος (ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του πόσο παράλογα είναι τα πρόστιμα, είναι το ακόλουθο: αν ένα αυτοκίνητο καταχωρηθεί 180 ημέρες εκπρόθεσμα στο Μ.Ε.Μ.Ο. το πρόστιμο είναι 30.000 ευρώ, ενώ αν δε δηλωθεί καθόλου είναι 1.000 ευρώ...).

- Το χειρότερο είναι ότι η διαδικασία βεβαίωσης παράβασης είναι παντελώς ασαφής. Δεν γνωρίζουμε **με ποιά κριτήρια θα βεβαιώνεται μια παράβαση** και πως θα λειτουργεί η διαδικασία γενικώς. Πότε μια παράβαση θα επισύρει πρόστιμο και σε ποιές περιπτώσεις θα απαλλάσσεται ο εισαγωγέας. Ένα τυπογραφικό λάθος πχ στην οδηγία, θα επισύρει πρόστιμο; Θα πρέπει να **οριστεί ξεκάθαρα τι θεωρείται παράβαση και τι “αθώο” λάθος**, και πάντως αυτό να μην κρίνεται από έναν υπάλληλο. Προτείνουμε για αυτό το λόγο να **συσταθεί Επιτροπή** που να κρίνει αν για κάποιο λάθος ή παράλειψη στην καταχώρηση θα επιβάλλεται ή όχι πρόστιμο.

-Τέλος όσον αφορά την πλατφόρμα θα θέλαμε να επαναδιατυπώσουμε σε όλους τους τόνους ότι η **χρήση της πλατφόρμας αποκλειστικά και μόνο για τα εισαγόμενα αυτοκίνητα αποτελεί άλλη μια ξεκάθαρη διάκριση μεταξύ εγχώριου και εισαγόμενου προϊόντος**, μια πρακτική για την οποία η χώρα μας έχει καταδικαστεί στο παρελθόν στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια και θα καταδικαστεί εκ νέου.

Γενικά προβλήματα στις Ταξινομήσεις

- Υπενθυμίζουμε ότι ο εισαγωγέας (ιδιώτης ή έμπορος) πλέον αναγκάζεται να απευθυνθεί σε ένα **“ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ” ανταγωνιστικών συμφερόντων** ώστε να προμηθευτεί κάποιο/α από τα έγγραφα ή τις βεβαιώσεις που αναφέρονται ως προαπαιτούμενα (πχ. Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης). Τούτο αυτομάτως δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων με ανταγωνιστικά συμφέροντα με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

- Όπως έχουμε επανειλημμένως τονίσει και έχει γίνει αντιληπτό από τους αρμόδιους αλλά δυστυχώς ακόμα δεν έχει διορθωθεί, είναι το γεγονός ότι η απαίτηση προσκόμισης **ισχύοντος Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου κατά τη στιγμή της ΔΑΟ** (δηλαδή της άφιξης του οχήματος στη χώρα μας) δημιουργεί πλείστα προβλήματα κατά την εισαγωγή για μια σειρά από λόγους, ο κυριότερος εκ των οποίων αφορά σε ενδεχόμενες καθυστερήσεις κατά την μεταφορά των οχημάτων από τη χώρα του εξωτερικού στη χώρα μας.

Επαναλαμβάνουμε την αναγκαιότητα να τροποποιηθεί η απαίτηση για ισχύον Πιστοποιητικό με βάση την ημερομηνία του παραστατικού αγοράς και όχι της ΔΑΟ.

- Επίσης όπως έχει επανειλημμένως επισημανθεί αλλά εξακολουθεί να μην διορθώνεται είναι το "κενό" που υπάρχει στην ισχύουσα νομοθεσία αναφορικά με το ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για το ενδεχόμενο **απώλειας ή καταστροφής του γνήσιου Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου**, από τη στιγμή της αγοράς του οχήματος μέχρι και την ταξινόμησή του οπότε και γίνεται απαιτητή η προσκόμισή του. Η προσκόμιση αντιγράφου γίνεται δεκτή σε κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις και αναλόγως τη χώρα προέλευσης (πχ Ιταλία) αλλά σε άλλες όχι (πχ. Γερμανία). Είναι αναγκαίο να υπάρχει μια ενιαία αντιμετώπιση για όλα τα αυτοκίνητα ανεξαρτήτως χώρας προέλευσης, έτσι ώστε να γίνεται δεκτό κάθε αντίγραφο του πρωτότυπου αν αυτό έχει χαθεί, ακόμα και σε ηλεκτρονική μορφή (πχ σκαναρισμένο αντίγραφο του πρωτότυπου). **Υποχρεωτικά αυτό το αντίγραφο να ελέγχεται και αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί ότι το έγγραφο είναι πλαστό, το οποίο διασταυρώνεται εύκολα, φυσικά να επισύρονται όλες οι προβλεπόμενες από το νόμο κυρώσεις.**

-Είναι σημαντικό **να προσδιοριστεί σαφώς η επιτρεπτή χιλιομετρική διαφορά** μεταξύ των εγγράφων τιμολογίου, Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου και Πιστοποιητικού Ταξινόμησης. Προτείνουμε προς αποφυγή παρερμηνειών στις διάφορες διευθύνσεις μεταφορών κατά τη διαδικασία της ταξινόμησης να αντικατασταθεί η φράση "ελαφρώς διαφοροποιημένης" ή "εύλογης διαφοροποίησης" όπως αυτολεξεί αναφέρεται στην σχετική εγκύκλιο, με ένα σαφές περιθώριο απόκλισης ± 3.000 χιλιομέτρων μεταξύ των εγγράφων, ώστε τυχόν τυπογραφικά λάθη να μην δημιουργούν κωλύματα στις ταξινομήσεις.

-Θεωρούμε τέλος ότι είναι παράλογο εφόσον απαιτείται ισχύον πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου από τη χώρα προέλευσης **να ζητείται επιπλέον αναγνώριση** (που κοστίζει όσο ένας κανονικός τεχνικός έλεγχος) αλλά επίσης και νέα κάρτα καυσαερίων (που επίσης είναι επιπλέον κόστος) ανεξαρτήτως αν προκύπτει χρονικά αναγκαιότητα έκδοσής της ή όχι. Κατά τη γνώμη μας αυτό δεν εξυπηρετεί κανέναν άλλον εκτός από τα ταμεία των ελληνικών ΚΤΕΟ, και απλώς προσθέτει ένα επιπλέον κόστος και βάρος στον εισαγωγέα.

Παρακαλούμε για τις διευκρινίσεις σας το συντομότερο δυνατόν.

Με εκτίμηση
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ