



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ 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
Κον Πρωθυπουργό της Ελλάδος
Κυριάκο Μητσοτάκη

Καλλιθέα, 28-04-2020
Αρ. πρωτ: 0020

Αξιότιμε κ. Πρωθυπουργέ,

Ο Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΕΑΕ) θέλει αρχικώς να σας συγχαρεί και να σας ευχαριστήσει για την έγκαιρη και σωτήρια πολιτική που χαράξατε στα πλαίσια της αντιμετώπισης της πανδημίας του νέου κορωνοϊού, που μετέτρεψε την εικόνα της χώρας μας στην παγκόσμια κοινή γνώμη από "μαύρο πρόβατο" σε φωτεινό παράδειγμα, μέσα σε λίγες εβδομάδες. Ελπίζουμε ότι τώρα που σταδιακά η χώρα μας βάζει πίσω της αυτή την πρώτη φάση αντιμετώπισης της πανδημίας και των συνεπειών της και προετοιμάζεται για τα ακόμα δυσκολότερα που ακολουθούν, ότι θα παρθούν εξίσου γενναίες και επιτυχημένες πολιτικές στρατηγικές για την έμπρακτη στήριξη της αγοράς που επανεκκινεί και που καλείται να ανέβει ένα "Γολγοθά".

Δεδομένου ότι τα αιτήματά μας στα αρμόδια Υπουργεία σπανίως τυγχάνουν της δέουσας προσοχής και αναλογιζόμενοι την κρισιμότητα των επικείμενων αποφάσεων για το μέλλον του επαγγέλματος, ο Σύνδεσμος μας για πρώτη φορά παίρνει την πρωτοβουλία να απευθυνθεί προσωπικά στον Πρωθυπουργό της χώρας, έτσι ώστε να τον ενημερώσει για την πραγματική κατάσταση στην αγορά αυτοκινήτου, δηλαδή για τις διαχρονικές παθογένειες που την χαρακτηρίζουν και που κάποια στιγμή πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, με ισχυρή πολιτική βούληση και συνέπεια, έτσι ώστε να σταματήσει επιτέλους ο κλάδος να διαφεντεύεται από συγκεκριμένα καρτέλ που αφενός πλήττουν τα κρατικά ταμεία και αφετέρου έχουν παγιώσει συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού στην αγορά.

Ο ΣΕΕΑΕ αποτελεί τον μοναδικό πανελλαδικό και ανεξάρτητο κλαδικό φορέα που εκπροσωπεί το σύνολο των Ελλήνων εμπόρων, των dealers και των εισαγωγέων αυτοκινήτων, σε αντίθεση με τον αντίστοιχο κλαδικό φορέα των εισαγωγέων αντιπροσώπων αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) που εκπροσωπεί τις εταιρείες των αντιπροσώπων εισαγωγέων καινούργιων αυτοκινήτων και τα αντίστοιχα εργοστάσια κατασκευής και που τα μέλη του αποτελούνται κυρίως από μεγαλοεπιχειρηματίες γνωστών ομίλων. Συνεπάγεται ότι υπάρχουν δύο "μέτωπα". Από την μια πλευρά μερικές μετρημένες στα δάκτυλα μεγάλες εισαγωγικές αντιπροσωπείες και από την άλλη... όλοι οι υπόλοιποι έμποροι. Δηλαδή κυρίως οι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο εμπόριο των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Αντιλαμβάνεστε ότι προκύπτει εξ' ορισμού μια σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ μεταχειρισμένου και καινούριου, η οποία είναι θεμιτή στο βαθμό που υπάρχει υγιής ανταγωνισμός, είναι αθέμιτη όμως η συνεχιζόμενη μεροληπτική μεταχείριση με την ανοχή και δυστυχώς κάποιες φορές τη συνδρομή της Πολιτείας όπως αυτή λαμβάνει χώρα εδώ και δεκαετίες και ευελπιστούμε να τερματιστεί επί των

ημερών της διακυβέρνησής σας.

Αρχικώς θα αναφερθούμε στο τοξικό περιβάλλον που επικρατεί αυτή τη στιγμή στην αγορά του αυτοκινήτου. Είναι γνωστό ότι ο κλάδος του μεταχειρισμένου στη χώρα μας δυσφημείται συντονισμένα και συστηματικά, με την αμέριστη βέβαια συμμετοχή και συνενοχή "καλοθελητών" με ύποπτα κίνητρα, ιδίως ειδησεογραφικών ιστοσελίδων του χώρου του αυτοκινήτου των οποίων η "αμερόληπτη" δημοσιογραφική πένα παραβιάζει κατάφορα τον κώδικα δημοσιογραφικής δεοντολογίας. Ο ΣΕΕΑΕ δεν ευαγγελίζεται ότι δεν υπάρχουν, όπως και σε κάθε επάγγελμα, ορισμένοι επιτήδριοι που με τις πράξεις τους κηλιδώνουν την εικόνα ενός ολόκληρου κλάδου, άλλα σε κάθε περίπτωση τα αδικήματα που κατά καιρούς προσάπτονται σε κάποιους εμπόρους μεταχειρισμένων είναι πταίσματα μπροστά στα θηριώδη σκάνδαλα που έχουν γίνει από ορισμένους εισαγωγείς και εργοστάσια όπως η χειραγώγηση των εργοστασιακών αξιών, η αλλοίωση των τιμοκαταλόγων λιανικής για να δημιουργηθούν εμπόδια στην εισαγωγή μεταχειρισμένων ή η παραπλάνηση των καταναλωτών και των κρατικών αρχών με σκάνδαλα παγκόσμιας κλίμακας όπως το "Dieselgate".

Επιπρόσθετα, υπάρχει επιλεκτική μεταχείριση και από τα τραπεζικά ιδρύματα μεταξύ ανεξάρτητων εμπόρων και αντιπροσωπειών. Τα τραπεζικά προγράμματα χρηματοδότησης που προσφέρονται στους ανεξάρτητους εμπόρους μεταχειρισμένων χωριούν μπροστά στα προνομιακά και ευέλικτα προγράμματα που παρέχονται στους αντιπροσώπους καινούριων. Αυτό δεν θα ήταν καταδικαστέο αν λειτουργούσε απλώς ως κίνητρο στον καταναλωτή για την αγορά καινούριου οχήματος, όμως αντιθέτως τα προνόμια επεκτείνονται και στον στόλο μεταχειρισμένων που διατηρούν οι ίδιες εταιρείες, με αποτέλεσμα να καλλιεργείται μια διάκριση μεταξύ ίδιων εμπορευμάτων η οποία αναπόφευκτα δημιουργεί ανισότητες στο λιανικό εμπόριο.

Το σημείο κλειδί όμως, που σταδιακά αποτέλεσε το θεμέλιο λίθο για να επικρατήσει το σημερινό σκηνικό αθέμιτου ανταγωνισμού, είναι η ανισοβαρής μεταχείριση των δύο αντικρουόμενων μερών εκ μέρους της Πολιτείας. Παρά τις αδιάκοπες προσπάθειες των εκάστοτε διοικήσεων του ΣΕΕΑΕ επί δεκαετίες, τις ρεαλιστικές και τεκμηριωμένες προτάσεις που κατέθεταν στους αρμόδιους φορείς εγκαίρως και κάτω από πλήρη διαφάνεια, το κράτος επανειλημμένως "κώφευε" με αποτέλεσμα ό,τι αποφάσεις προέκυπταν τελικά να είναι στην πλειοψηφία τους τόσο μεροληπτικές εις βάρος των εμπόρων μεταχειρισμένων που φαίνονταν σαν να ήταν καθ' υπόδειξη (**N.4389/2016 άρθρο 59**). Σε κάποιες δε περιπτώσεις, και μάλιστα στο πολύ πρόσφατο παρελθόν υπήρξαν νομοθετήματα τόσο κραυγαλέα που προκαλούσαν την κοινή λογική. (**N.4530/2018 άρθρο 46**).

Πως θεμελιώνεται όμως εν τέλει η σύγκρουση συμφερόντων και ποιός την τροφοδοτεί; Το πρόβλημα αρχίζει από το γεγονός ότι σε πρώτη φάση οι μεγάλες εισαγωγικές εταιρείες δε θέλουν να υπάρχουν πρόσφατης χρονολογίας σύγχρονα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στην αγορά, έτσι ώστε ο καταναλωτής να μην έχει το δίλημμα αν θα αγοράσει ένα ελαφρά μεταχειρισμένο αλλά να αναγκάζεται να στρέφεται στο καινούριο. Σε δεύτερη φάση, οι εταιρίες αυτές διατηρούν επίσης και ένα τεράστιο στόλο μεταχειρισμένων, είτε αυτός προέρχεται από ανταλλαγές ιδιωτών είτε από αυτοκίνητα με τη μέθοδο του buy back, συγγενικών ή συνεργαζόμενων εταιριών leasing ή ενοικιάσεων, τον οποίο επιδιώκουν να μεταπουλήσουν με το μέγιστο δυνατό κέρδος. Είναι εύλογο ότι αν οι επιλογές ήταν περισσότερες (πχ αν η εισαγωγή ήταν πραγματικά ελεύθερη) θα υπήρχε πολύ μεγαλύτερη προσφορά άρα καλύτερες τιμές για τους καταναλωτές και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον σε σχέση με τώρα που δεν υπάρχει ουσιαστικός ανταγωνισμός. Με άλλα λόγια το πρόβλημα είναι ότι οι ανεξάρτητοι έμποροι εφόσον βρίσκουν τρόπο να μην αγοράζουν τα εμπορεύματά τους από τους αντιπροσώπους, τότε τους αφαιρούν μερίδιο από τα κέρδη.

Ποιες είναι όμως τελικά οι επιλογές για μεταχειρισμένα στην χώρα μας; Πως μπορεί να βρει ο κάθε έμπορος αυτοκίνητα για να μπορεί να έχει εμπόρευμα; Συνοπτικά, υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές πηγές από τις οποίες μπορεί κανείς να προμηθευτεί αυτοκίνητα ώστε μετά να τα εμπορευτεί στη λιανική αγορά.

Η πρώτη αφορά τα αυτοκίνητα ιδιωτών, τα οποία και είναι ελάχιστα για να καλύψουν τη ζήτηση αφού η αγορά των καινούργιων από ιδιώτες στα χρόνια της κρίσης έχει καταρρεύσει, και αφορούν λιγότερο από το 50% των συνολικών ταξινομήσεων καινούργιων οχημάτων κάθε χρόνο.

Δεύτερη επιλογή είναι τα αυτοκίνητα των εταιρειών ενοικιάσεων τα οποία στην πλειοψηφία τους είναι αρκετά ταλαιπωρημένα αφού έχουν περάσει από τα χέρια αρκετών οδηγών, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις δεν είναι δυνατή η διασταύρωση της γνησιότητας των χιλιομέτρων αφού πολλές εταιρείες εκτελούν τα service σε δικά τους συνεργεία.

Τρίτη επιλογή για τους εμπόρους είναι τα αυτοκίνητα χρονομίσθωσης τα οποία σε γενικές γραμμές είναι σε καλή κατάσταση και στις περισσότερες περιπτώσεις συνοδεύονται από το ιστορικό του οχήματος, αλλά αφενός διατίθενται -λόγω της τεράστιας ζήτησης και της μικρής προσφοράς- σε εξωφρενικές τιμές, αφετέρου η ποικιλία των μοντέλων είναι πολύ μικρή καθώς έχουν αρχικώς παραγγελθεί για πρακτικούς σκοπούς (πχ από εταιρείες για κάλυψη αναγκών μετακινήσεων των υπαλλήλων τους) και όχι για να ταιριάζουν στα γούστα του κάθε υποψήφιου αγοραστή. Να σημειώσουμε μάλιστα ότι η μεγάλη πλειοψηφία των εταιρειών ενοικιάσεων και χρονομίσθωσης είτε ανήκουν στους ίδιους ομίλους που ανήκουν και οι μεγάλες εισαγωγικές εταιρείες, είτε για επιχειρηματικούς λόγους συμπορεύονται.

Η τέταρτη λύση, δηλαδή η εισαγωγή από χώρες του εξωτερικού είναι αυτή που απομένει στον μέσο έμπορο μεταχειρισμένων ώστε να βρει αυτοκίνητα. Αυτό είναι και το μήλον της έριδος... Ο διαχρονικός εχθρός των αντιπροσώπων... Εκεί αλλάζει άρδην η ποικιλία των οχημάτων αλλά και η δυνατότητα του εκάστοτε εμπόρου να διαπραγματευτεί την αγορά στην καλύτερη δυνατή τιμή μέσα από μια τεράστια δεξαμενή αυτοκινήτων που παρέχει απεριόριστες επιλογές. Αυτό όμως θα δημιουργούσε με τη σειρά του ανταγωνιστικό περιβάλλον για τις μεγάλες εισαγωγικές εταιρείες για αυτό και επιδίδονται διαχρονικά και λυσσαλέα ειδικά τα τελευταία χρόνια σε μια άνευ όρων δαιμονοποίηση της εισαγωγής, είτε μέσω δυσφήμισης από τα μέσα, είτε με τη βοήθεια του κράτους και τη νομοθέτηση παράλογων και άδικων φορολογικών πλαισίων που κάνουν απαγορευτική την εισαγωγή αυτοκινήτων νέας ή σχετικά νέας χρονολογίας.

Το βασικό αφήγημα των πολέμων της εισαγωγής μεταχειρισμένων είναι τα υποτιθέμενα μειωμένα έσοδα από ΦΠΑ που θα λάβει το κράτος από τις πιθανές εισαγωγές κάτι που όχι απλώς δεν ισχύει αλλά υπάρχουν εύκολα προσβάσιμα διαθέσιμα στοιχεία που δείχνουν το ακριβώς αντίθετο. Δυστυχώς όμως, το κράτος δεχόμενο τις υποδείξεις των εισαγωγέων παρασύρεται συχνά από παραπλανητικές μελέτες και εφαρμόζει άδικες νομοθεσίες που ουσιαστικά απαγορεύουν την εισαγωγή νέων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και παράλληλα επιδοτούν την εισαγωγή πολύ παλαιότερων μοντέλων τα οποία αφενός δεν είναι ανταγωνιστικά προς τα καινούρια, αφετέρου εξυπηρετούν πολύ καλά τα συμφέροντα των αντιπροσώπων από την άποψη της πώλησης ανταλλακτικών που σίγουρα θα χρειάζονται για τις επισκευές τους.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να έχουν χαθεί ήδη κάτι εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ από ΦΠΑ για τα κρατικά έσοδα, αφού με το άδικο φορολογικό πλαίσιο ([N.4389/2016 άρθρο 59](#)) που ισχύει μέχρι και σήμερα, οι έμποροι αναγκάζονται να εισάγουν αυτοκίνητα που έχουν πληρωμένο το ΦΠΑ στο εξωτερικό για να μειώσουν σε κάποιο βαθμό το συνολικό κόστος εκτελωνισμού. Ο τρόπος υπολογισμού

του Ειδικού Τέλους Ταξινόμησης όπως ισχύει από το νόμο του 2016 και ο κατακερματισμός των οδηγιών EURO έχει οδηγήσει σε απίστευτα φαινόμενα όπως να εκτελωνίζονται σήμερα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ηλικίας για παράδειγμα 6 μηνών με προσαύξηση κοντά στο 200% σε σχέση με τα αντίστοιχα καινούρια, δηλαδή με τα ίδια ποσοστά με κάποιο αυτοκίνητο 40 ετών!!! Η ανωτέρω πρακτική φορολόγησης έχει κριθεί και καταδικαστεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (**ΔΕΚ απόφαση 07.04.2011, υπόθ. C-402/09**). Από τη μια δηλαδή προωθούνται δήθεν τα σύγχρονα μη ρυπογόνα αυτοκίνητα και από την άλλη στην πράξη είναι απαγορευτική η εισαγωγή τους!

Το θέατρο του παραλόγου μέσα στο οποίο αναγκαστικά λειτουργεί η αγορά αυτοκινήτου, επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι για εισαγόμενα αυτοκίνητα με πρώτη άδεια κυκλοφορίας στη χώρα προέλευσης πριν την 01/06/2016 υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής των εισαγωγέων μεταχειρισμένων στην Επιτροπή Ιστορικού Τέλους Ταξινόμησης, ώστε τα αυτοκίνητα να φορολογηθούν με το σωστό Τέλος Ταξινόμησης που προκύπτει από το αντίστοιχο ποσό που θα πλήρωνε το αυτοκίνητο σαν καινούργιο μείον την απομείωση λόγω ηλικίας. Επί της ουσίας η ύπαρξη της Επιτροπής είναι έμμεση παραδοχή από το ίδιο το κράτος ότι ο αντικοινοτικός νόμος του 2016 επιβαρύνει υπερβολικά το κόστος εκτελωνισμού. Δυστυχώς όμως με ευθύνη του Υπουργείου η Επιτροπή συνεδριάζει σπανίως με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τεράστιες αναμονές μέχρι να περάσουν τα αυτοκίνητα από την Επιτροπή (κατά μέσο όρο ένα χρόνο), διάστημα κατά το οποίο τα εμπορεύματα είναι ακινητοποιημένα και χάνουν εμπορική αξία, ενώ παράλληλα το κράτος στερείται εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Γίνεται αντιληπτό κ. Πρωθυπουργέ ότι το σκηνικό είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των αντιπροσώπων που με τις ...ευλογίες του κράτους έχουν στήσει το τέλειο σκηνικό αθέμιτου ανταγωνισμού όπου σχεδόν όλο το κέρδος το καρπώνονται λίγοι όμιλοι. Το οξύμωρο είναι ότι ο μεγάλος χαμένος της υπόθεσης είναι το ίδιο το κράτος και μάλιστα διπλά, αφού αφενός στερείται τεράστια έσοδα λόγω της μη εισαγωγής φρέσκων εισαγόμενων οχημάτων, αφετέρου μεγάλο μέρος των κερδών των ομίλων -που συνήθως έχουν μετόχους από το εξωτερικό ή είναι υποκαταστήματα πολυεθνικών- φεύγουν από την Ελλάδα με προορισμό τις μητρικές εταιρίες του εξωτερικού!

Να σας ενημερώσουμε ακόμη ότι για τα ανωτέρω η χώρα μας έχει καταδικαστεί δις στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια για τα αντικοινοτικά μέτρα που έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς από την Πολιτεία, (**ΔΕΚ απόφαση 23.10.1997, υπόθ. C-375/95 & ΔΕΚ απόφ. 20.09.2007, υπόθ. C-74/06**) ενώ αυτή τη στιγμή τρέχει και λίαν συντόμως έρχεται νέα καταδικαστική απόφαση που αφορά το ισχύον φορολογικό πλαίσιο (**υπόθ. EU-PILOT(2017)9263**)!

Μπορεί επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας να έχουν γίνει μερικές διορθωτικές κινήσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την αντικατάσταση του κατάπτυστου **N.4530/2018 αρ. 54** με τον νόμο **N.4663/2020 αρ. 53** ωστόσο ακόμη υπάρχουν τεράστιες ανισότητες στην αντιμετώπιση των εμπόρων μεταχειρισμένων (ειδικά εισαγόμενων μεταχειρισμένων) και των αντιπροσώπων, παρά τα αλληπάλληλα αιτήματα του Συνδέσμου μας στα αρμόδια Υπουργεία. Η αγορά περιμένει από τον Οκτώβριο του 2019 το νέο φορολογικό πλαίσιο με αλληπάλληλες διαβεβαιώσεις από τα αρμόδια Υπουργεία, αλλά μέχρι σήμερα έχουμε μείνει στις υποσχέσεις, και αυτή η αδικαιολόγητη καθυστέρηση εύλογα προκαλεί ανησυχία και κινεί υποψίες στους επαγγελματίες του κλάδου. Μέχρι τώρα ο ΣΕΕΑΕ ακόμα και όταν είχε στα χέρια του καταδικαστικές αποφάσεις εις βάρος της χώρας μας διατηρούσε αμυντική στάση, γιατί είναι πραγματική δυσφήμιση για την πατρίδα μας ένας ολόκληρος κλάδος να απευθύνεται σε δικαστήρια της αλλοδαπής για τα δίκαια αιτήματα του, και εν τέλει απέσυρε στο τέλος τις προσφυγές του όταν οι Κυβερνήσεις διόρθωναν κάποια από τα κακώς κείμενα. Δυστυχώς όμως διαπιστώνουμε ότι μέχρι τώρα όχι μόνο δεν έχει αλλάξει το παραμικρό στον τρόπο που το κράτος μεροληπτεί εις βάρος

των ανεξάρτητων εμπορών μεταχειρισμένων, αλλά κάθε χρόνο η κατάσταση χειροτερεύει, συνεπώς θέλουμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι αυτή τη φορά δεν πρόκειται να κάνουμε πίσω αν δε δούμε, και ελπίζουμε να δούμε, να αλλάζει κάτι ουσιαστικά.

Ο ΣΕΕΑΕ δεν επιζητά τίποτα λιγότερο και τίποτα περισσότερο από αυτά που δικαιούται κάθε πολίτης και επιχειρηματίας σε ένα κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέχρι τώρα σε ότι αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, οι αποφάσεις προέκυπταν στις περισσότερες περιπτώσεις χωρίς καν να ζητείται η γνώμη του ΣΕΕΑΕ που είναι ο πλέον αρμόδιος φορέας για να τοποθετηθεί. Στις λίγες περιπτώσεις δε που ζητήθηκε η άποψη μας, φάνηκε εκ του αποτελέσματος ότι ήταν για το τυπικό...

Αυτό κ. Πρωθυπουργέ, πρέπει να σταματήσει. Η λογική της εξυπηρέτησης μεγαλοσυμφερόντων πρέπει να αντικατασταθεί από σταθερή προσήλωση στην ισονομία, την αμεροληψία και την ελεύθερη και επί ίσοις όροις διακίνηση των αγαθών στα Ευρωπαϊκά πρότυπα όπως άλλωστε ορίζει ρητά το **άρθρο 110 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)** και ένα περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού όπου όλοι έχουν ευκαιρία να επιχειρήσουν και να προκόψουν. Είναι βέβαιο ότι αν το κράτος λάβει σοβαρά υπόψιν και τη γνώμη ανθρώπων της αγοράς με δεκαετίες εμπειρίας στο χώρο και δεν αδικήσει πάλι τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων και τους ανεξάρτητους εμπόρους γενικά, θα εισπράξει αυτά που του αναλογούν από φόρους, ενώ το όφελος που θα προκύπτει από τις πωλήσεις αυτοκινήτων συνολικά, θα μοιράζεται σε περισσότερους και θα ανακυκλώνεται εντός Ελλάδας κατά κύριο λόγο. Το κράτος όταν νομοθετεί για έναν ολόκληρο κλάδο στον οποίο απασχολούνται δεκάδες χιλιάδες επιχειρηματίες και εργαζόμενοι, πρέπει να νομοθετεί με γνώμονα το σωστό και το ηθικό, και έχοντας πάντα υπόψιν τις ολέθριες συνέπειες που μπορεί να έχει για την επιβίωση χιλιάδων επιχειρήσεων και κατ' επέκταση για την οικονομία της χώρας η παραμικρή αστοχία στις αποφάσεις που λαμβάνει. Είναι παράλογο να απαιτείται από τους επιχειρηματίες να είναι συνεπείς και σύννομοι όταν η νομοθεσία είναι εξόφθαλμα επιλεκτική και άδικη απέναντι τους.

Κύριε Πρωθυπουργέ, ίσως τώρα που η οικονομία κάνει μια αναγκαστική επανεκκίνηση να είναι η ευκαιρία να λυθούν άπαξ δια παντός παθογένειες και νοοτροπίες του παρελθόντος που κρατούν την χώρα μας πίσω. Ευελπιστούμε η επιστολή αυτή, αυτή η "κραυγή αγωνίας" του εμπορικού κόσμου του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου να τύχει της ανάλογης προσοχής από εσάς και το επιτελείο σας και να μας δώσετε την ευκαιρία να σας αναλύσουμε λεπτομερώς δια ζώσης εφόσον κριθεί απαραίτητο τις ως άνω θέσεις μας.

Μετά Τιμής
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Κυράτσος



Ο Γεν. Γραμματέας

Κωνσταντίνος Σμπαρούνης