



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 και Μεταφορών κ Δικτύων
Υπουργό
κο Κώστα Καραμανλή

Καλλιθέα, 04/09/2019
Αρ. πρωτ.: 2416

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Με το παρόν υπόμνημα, ο ΣΕΕΑΕ καταθέτει τις απόψεις του στα κυριότερα σημεία του άρθρου 46 του νόμου 4530/2018 που αφορά τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από χώρες της ΕΕ και εξηγεί αναλυτικά για ποιους λόγους θεωρεί ότι αν εφαρμοστεί τελικά το εν λόγω άρθρο του Νόμου, ουσιαστικά καθιστά απολύτως αδύνατη την εισαγωγή οποιουδήποτε αυτοκινήτου στη χώρα μας. Παράλληλα καταθέτουμε τις προτάσεις μας, που θεωρούμε ότι αν εφαρμοστούν στην πράξη, αφενός θα διορθώσουν τα κακώς κείμενα και αφετέρου θα επιτρέψουν την απρόσκοπτη συνέχιση της εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι στο συγκεκριμένο κλάδο, δραστηριοποιούνται περίπου 5000 επιχειρήσεις και απασχολούνται στον ευρύτερο χώρο του πάνω από 30.000 εργαζόμενοι. Επίσης επισημαίνουμε ότι η εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων λειτουργεί ως ανάχωμα απέναντι σε μονοπωλιακά καθεστώτα δίνοντας την ευκαιρία στον καταναλωτή να έχει την επιλογή σε μια παράλληλη αγορά με ό,τι ευεργετικό αυτό συνεπάγεται για τον ίδιο, ενώ είναι σε πλήρη συμμόρφωση και σύμπτωση με τους κανόνες και τις αρχές της ελεύθερης διακίνησης ιδεών, εμπορευμάτων και ανθρώπινου δυναμικού όπως αυτές αποτυπώνονται στο ιδρυτικό καταστατικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1) Βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης

- Αθέμιτος ανταγωνισμός/αντικρουόμενα συμφέροντα : Ένας ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει με Νόμο που ξεκάθαρα εξυπηρετεί τα δικά του συμφέροντα να γίνει επιτηρητής και γενικός ελεγκτής όλων των εισαγόμενων και όλων των εισαχθέντων και μάλιστα με το αζημίωτο (10ευρώ + ΦΠΑ/βεβαίωση).
- Το δεκαπενθήμερο της αναμονής για την έκδοση της σχετικής βεβαίωσης και μάλιστα χωρίς να εξασφαλίζεται ο αιτών ότι θα του παρέχεται η βεβαίωση εντός του διαστήματος αυτού, είναι ένα πολύ μεγάλο διάστημα αναμονής όταν μιλάμε για εμπορικές συναλλαγές ειδικά στην λιανική.
- Στο ΦΕΚ της 24/06/19, Αρ. Φύλλο 2469, Άρθρο 7, περίπτωση 6, γίνεται σαφές ότι ανεξαρτήτως από τυχόν πρόστιμα που θα επιβάλλονται στους διανομείς, επί της ουσίας δεν υπάρχει οριστική χρονική προθεσμία στο πότε ακριβώς θα προμηθευτεί ο αιτών την βεβαίωση καθότι οι παρατάσεις μπορεί να είναι άπειρες θεωρητικά.

- Οι καθυστερήσεις που μπορεί να προκύψουν από τυχόν οφειλόμενες ανακλήσεις άπτονται αποκλειστικά στους διανομείς. Με άλλα λόγια είναι πολύ πιθανόν ένα αυτοκίνητο να μπαίνει σε μια μεγάλη σειρά αναμονής για να περάσει «καμπάνια» με αιτιολογίες που δεν μπορούν να ελεγχθούν όπως (φόρτος εργασίας, έλλειψη ανταλλακτικού, κτλ).
- Δεν γίνεται σαφές στον εν λόγω νόμο, για ποιο λόγο για μια συναλλαγή εντός Ε.Ε , δεν επαρκούν τα απολύτως επίσημα έγγραφα που εκδίδονται από τις χώρες προελεύσεως του οχήματος (άδειες, πιστοποιητικά συμμόρφωσης) αλλά θα θεωρείται επίσημο ένα χαρτί που εκδίδεται από έναν εγχώριο ιδιωτικό φορέα με αντίρροπα συμφέροντα με τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων.
- Στον συγκεκριμένο Νόμο δε γίνεται πουθενά λόγος και δεν προβλέπεται κανένα μέτρο για τα «εγχώρια» μεταχειρισμένα. Δαιμονοποιείται ένα μόνο κομμάτι των μεταχειρισμένων που κυκλοφορούν στη χώρα μας, αλλά οι παρατυπίες που γίνονται και γνωρίζουμε όλοι στα εγχώρια μεταχειρισμένα (πχ ενοικιαζόμενα χωρίς έλεγχο από κανέναν) μένουν στο απυρόβλητο.

2. Βεβαιώσεις ΚΤΕΟ

- Οι συγκεκριμένες βεβαιώσεις που αφορούν όλο το ιστορικό των τεχνικών ελέγχων ΚΤΕΟ από χώρες της ΕΕ, εκτός από αδύνατον να προσκομιστούν, είναι και παντελώς αχρείαστες από την στιγμή που έχει δρομολογηθεί η Πανευρωπαϊκή ενοποίηση των βάσεων δεδομένων των ΚΤΕΟ και άρα θα επιλυθεί ούτως ή άλλως το συγκεκριμένο ζήτημα, λίαν συντόμως.
- Σε αυτοκίνητα τετραετίας δεν υπάρχει και άρα είναι εξορισμού αδύνατο να προσκομιστεί έλεγχος ΚΤΕΟ.
- Υπάρχουν επίσης και περιπτώσεις που στο διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της αγοράς ενός αυτοκινήτου μέχρι την εισαγωγή του στη χώρα μας και την ταξινόμηση του υπάρχει πιθανότητα εντωμεταξύ να λήξει το ΚΤΕΟ, οπότε και γίνεται πλέον αδύνατη η έκδοση νέου τεχνικού ελέγχου αφού το αυτοκίνητο έχει ήδη εισαχθεί στη χώρα μας.
- Σε αυτοκίνητο που εισάγεται στην Ελλάδα από μια χώρα στην οποία το αυτοκίνητο είχε εισαχθεί επίσης από άλλη χώρα αλλά χωρίς να εκδώσει πινακίδες επίσης δεν υπάρχει έλεγχος ΚΤΕΟ και άρα προφανώς δε μπορεί να προσκομιστεί.

3. Βεβαίωση αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια

- Απορούμε σε τι εξυπηρετεί αυτό, πέραν φυσικά ότι αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο για εισαγωγή αυτοκινήτου, από τη στιγμή που προσκομίζεται η καθ' όλα νόμιμη με σφραγίδα και υπογραφή ξένη άδεια και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, έγγραφα τα οποία έχουν εκδοθεί αντίστοιχα από την ίδια αρχή και το αντίστοιχο εργοστάσιο.

4. Μεταφράσεις

- Οι απίστευτα χρονοβόρες διαδικασίες και οι αναμονές στα δημόσια μεταφραστικά κέντρα ή το κόστος στα αντίστοιχα ιδιωτικά. Η μισή Ελλάδα θα συνωστίζεται στα μεταφραστικά κέντρα μόνο και μόνο για το καπρίτσιο του κ. Σπίρτζη και κάποιων συμφερόντων.

5. Υπεύθυνη Δήλωση Αγοραστή

- Το κερασάκι στην τούρτα. Ακόμα και αν υποθέσουμε ότι κάποιος μάγος καταφέρει και φέρει εις πέρας όλους τους παραπάνω άθλους, θα πρέπει να βάλει και τον υποψήφιο αγοραστή στην λογική του παραλόγου και να υπογράψει πριν ακόμη απ' την ταξινόμηση/αγορά του οχήματος, ότι έχει λάβει γνώση όλων των βεβαιώσεων για τις οποίες κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει ιδέα περί τίνος πρόκειται και εύλογα θα του δημιουργεί ανασφάλεια και καχυποψία και κατά πάσα πιθανότητα θα τον αποτρέψει από την αγορά. Άλλο ένα σημείο του νόμου που μόνος του στόχος είναι η δαιμονοποίηση και άρα διακοπή της εισαγωγής.

6. Αναδρομικότητα

- Εν ολίγοις, όσοι ιδιώτες ή έμποροι έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο που πρωτοταξινομήθηκε σε άλλη χώρα, δεν μπορούν πλέον να τα εμπορευτούν. Συνεπώς, οι μεν πρώτοι θα πρέπει να τα κρατήσουν στην κατοχή τους μέχρι να τα αποσύρουν, οι δε έμποροι, θα πρέπει να τα πετάξουν και να κλείσουν.
- Ήδη η συντριπτική πλειοψηφία των εμπόρων εισαγωγέων με τη «δαμόκλειο σπάθη» του νέου Νόμου να κρέμεται από πάνω τους έχει «παγώσει» τις νέες εισαγωγές με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την πολύπαθη αγορά του μεταχειρισμένου στη χώρα μας.
- Επιπρόσθετα, προβλήματα στις εμπορικές συναλλαγές έχουν ήδη κάνει την εμφάνιση τους αφού οι περισσότεροι έμποροι έχουν σταματήσει πλέον να δέχονται ως ανταλλαγές αυτοκίνητα ιδιωτών που ήδη κυκλοφορούν στη χώρα μας εδώ και κάποια χρόνια αλλά ταξινομήθηκαν πρώτη φορά εκτός Ελλάδας, αφού ουσιαστικά από τα τέλη Σεπτεμβρίου είναι αδύνατον να μεταβιβαστούν σε νέο αγοραστή.
- Όπως και με την Υπουργική απόφαση 19111/192/2019 που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης στις 26/03/2019 και αφορά το νέο τρόπο πιστοποίησης διενέργειας τεχνικών ελέγχων οχημάτων (ΚΤΕΟ) που επίσης έχει αναδρομική ισχύ αφού ζητάει το ιστορικό όλων των προηγούμενων ελέγχων, το μόνο που θα επιφέρει είναι να φέρει τη μισή Ελλάδα σε αντιπαράθεση με την άλλη μισή.
- Κανένας νόμος που έχει στόχο τη βελτίωση της αγοράς εν προκειμένω της αγοράς του αυτοκινήτου δεν έχει αναδρομική ισχύ, εκτός αν είναι ένας φωτογραφικός νόμος για να εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο εν λόγω Νόμος 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 εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 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 κοινοτικών εμπορευμάτων στο έδαφος της ΕΕ, καθόσον εισάγεται ευθέως μέτρο ισοδύναμου 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 ισοδύναμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την ελεύθερη διακίνηση προϊόντων κατά τις ενδοκοινοτικές εμπορευματικές συναλλαγές. Ακόμη και αν ερευνούσαμε την επίμαχη ρύθμιση του νομοσχεδίου ως εξαίρεση του άρθρου 34 ΣΛΕΕ, δηλαδή ως κατ' εξαίρεση 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 δε δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών»)

Στην παρούσα περίπτωση, διά του επίμαχου νομοσχεδίου, εισάγεται δυσμενής διάκριση σε βάρος όλων των εφεξής εισαγόμενων αλλά και ήδη εισαχθέντων στην Ελλάδα επιβατικών αυτοκινήτων υπέρ των εγχώριων 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 το επίμαχο άρθρο του νόμου εντελώς προσχηματική και αναποτελεσματική.

Προτάσεις ΣΕΕΑΕ

Συνοψίζοντας επιγραμματικά τα μέχρι τώρα απαραίτητα χαρτιά που συνόδευαν ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο εισαγωγής ήταν :

- Η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου σε όποια μορφή αυτή παρέχεται από τα αντίστοιχα αρμόδια Υπουργεία των διαφόρων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Το τιμολόγιο πώλησης ή ιδιωτικό συμφωνητικό που εκδίδεται από τον έμπορο ή ιδιώτη που πουλά το όχημα του στον εν Ελλάδι εισαγωγέα.
- Τα έγγραφα που πιστοποιούν την εισαγωγή του αυτοκινήτου και τον τρόπο που αυτό εισάγεται. (Φορτωτική, ΔΑΟ κτλ)

Ως ΣΕΕΑΕ, με στόχο την καλύτερη δυνατή εξασφάλιση της γνησιότητας των χιλιομέτρων, αλλά και την πάταξη φαινομένων πλαστογραφίας των στοιχείων των οχημάτων προτείνουμε τα εξής για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα:

- Στο τιμολόγιο πώλησης ή ιδιωτικό συμφωνητικό που εκδίδεται από τον πωλητή του εξωτερικού να είναι υποχρεωτική η αναγραφή της ένδειξης του χιλιομετρητή κατά τη στιγμή της πώλησης.
- Υποχρεωτική αναγραφή των χιλιομέτρων στα τιμολόγια ή στις αποδείξεις λιανικής πώλησης που εκδίδονται όταν το όχημα πωληθεί για πρώτη φορά εντός Ελλάδας.
- Στις ξένες άδειες κυκλοφορίας να είναι εμφανείς οι ενδείξεις που αφορούν τις τιμές των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂ g/km) και η περιβαλλοντική κατηγορία που ανήκει το αυτοκίνητο, δηλαδή τα αντίστοιχα πεδία (V7) και (V9) των ελληνικών αδειών κυκλοφορίας. Στις περιπτώσεις που οι ξένες άδειες δεν περιέχουν αυτές τις πληροφορίες, τότε να γίνεται υποχρεωτική η προσκόμιση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος στο οποίο ούτως ή άλλως οι συγκεκριμένες πληροφορίες αναγράφονται.

Όσον αφορά το νόμο που προαναφέραμε και δημοσιεύθηκε στις 26/03/2019 και αφορά τα εγχώρια μεταχειρισμένα και τους τεχνικούς ελέγχους προτείνουμε τα κάτωθι:

- Διασταύρωση ιστορικού των ελέγχων ΚΤΕΟ με ισχύ από εδώ και στο εξής. Χαιρετίζουμε μεν το μέτρο της πιστοποίησης της γνησιότητας των χιλιομέτρων μέσω του ιστορικού των ελέγχων ΚΤΕΟ, μόνο όμως στην περίπτωση που αυτό δεν

έχει αναδρομική ισχύ. Δεν υπάρχει καμία σωφρονιστική χροιά στη συγκεκριμένη νομοθεσία παρά μόνο "τιμωρητική" προς πάσα κατεύθυνση και θα επιφέρει τεράστια αναστάτωση σε μια αγορά που ήδη πνέει τα λούστια. Αντίθετα, αν ο νόμος ισχύσει από εδώ και στο εξής είναι προφανές ότι αυτό θα βοηθήσει τα μέγιστα στην εξάλειψη του φαινομένου των πειραγμένων χιλιομέτρων αφού όλοι θα αναγκαστούν να συμμορφωθούν με το νέο πλαίσιο.

- Υποχρεωτική αναγραφή των χιλιομέτρων στην άδεια κυκλοφορίας σε κάθε νέα μεταβίβαση του οχήματος σε νέο αγοραστή
- Υποχρεωτική αναγραφή των χιλιομέτρων σε όλα τα παραστατικά που συνοδεύουν αγορές και πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων εντός Ελλάδας (Αποδείξεις λιανικής πώλησης, τιμολόγια αγοράς, τιμολόγια πώλησης).

Θεωρούμε ότι οι προτάσεις που καταθέτουμε, σε συνδυασμό με:

- Αυστηροποίηση ποινών για όσους παραβαίνουν το νέο νομικό πλαίσιο (βαριά πρόστιμα, αφαίρεση ΑΦΜ σε επανειλημμένες παραβάσεις κτλ)
- Εφαρμογή της οποιασδήποτε νέας νομοθεσίας χωρίς αναδρομικότητα τόσο για τα εγχώρια (ιστορικό ΚΤΕΟ από εδώ και στο εξής) όσο και για τα εισαγόμενα οχήματα, με στόχο την ομαλότερη δυνατή αφομοίωση του νέου νομικού πλαισίου από την αγορά.

Θα εξαλείψουν οριστικά ορισμένες παθογένειες του χώρου της εμπορίας του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου και θα επιτρέψουν παράλληλα την απρόσκοπτη και ομαλή συνέχιση του σε ένα πολύ πιο «καθαρό» και εναρμονισμένο με τα ευρωπαϊκά πρότυπα περιβάλλον.

Ο ΣΕΕΑΕ ως φορέας που εκπροσωπεί χιλιάδες υγιείς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο και κατ' επέκταση και όσους εργαζόμενους βιοπορίζονται μέσω αυτού, και έχοντας πάντοτε ως γνώμονα την εξυγίανση του κλάδου και την αντιμετώπιση κάθε παθογένειας του, επισημαίνει και πάλι πως είναι επιτακτική η άμεση αναστολή της εφαρμογής των επίμαχων άρθρων του νόμου 4530/2018 πριν αυτός αποβεί μοιραίος για χιλιάδες επιχειρήσεις και εργαζόμενους, και να επαναδιατυπωθεί σε νέα πλαίσια με τη συνδρομή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων κρατικών φορέων γιατί μόνο έτσι θα μπορέσει να εκπονηθεί ένα νομοθετικό πλαίσιο που θα έχει μόνο οφέλη τόσο στην αγορά του αυτοκινήτου όσο και κατ' επέκταση στην ποιότητα του προϊόντος που θα φτάνει στον καταναλωτή.

Με εκτίμηση Εκ μέρους

του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ