



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ



Αγαπώτατη Φίλη

Αθήνα, 10 Απριλίου 2014
ΑΠ: 706

Προς: Υφυπουργό Οικονομικών
κ. Γ. Μαυραγάνη

Κοινοποίηση:

1. Υπουργό Οικονομικών
κ. Ιωάννη Στουρνάρα
2. Γενικό Γραμματέα Εσόδων
κ. Χάρη Θεοχάρη

Μετά τη σύσκεψη η οποία έγινε στο γραφείο μου την 9/4/2014 παρουσία συνεργατών του γραφείου μου και του δικού σου γραφείου (κος Λαναράς και κος Γούσης) σου στέλνω τα θέματα τα οποία συζητήθηκαν και αφορούν στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων προκειμένου να έχεις πλήρη ενημέρωση και να προχωρήσεις στην άμεση επίλυση τους

Ι. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 5015968/2915/2009 (Β' 798) για την ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων από χώρα εκτός Ε.Ε., πρέπει να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της τελευταίας ισχύουσας οδηγίας καυσαερίων της Ε.Ε. (σήμερα Euro 5 b+). Για τα οχήματα που εισάγονται με τη διαδικασία της μετοικεσίας και από πρόσωπα που εμπίπτουν στην υπ' αριθμ. Δ245/1988 Α.Υ.Ο.Ο. (επαναπατρισθέντες) η παραπάνω απαίτηση περιορίζεται στην ικανοποίηση των απαιτήσεων της οδηγίας της Ε.Ε. που ίσχυε κατά τον χρόνο της πρώτης ταξινόμησης τους.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία του Υπουργείου σας στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα επιβάλλονται τέλη συναρτώμενα από την οδηγία καυσαερίων, που ικανοποιεί το όχημα ((τελωνειακός κώδικας), ενώ από 1/11/2010 για όλα τα εισαγόμενα και μεταχειρισμένα επιβατικά οχήματα, πλην ειδικών περιπτώσεων, τα τέλη κυκλοφορίας προσδιορίζονται με βάση τις εκπομπές CO₂ (Νόμος 3888/2010). Για τον έλεγχο των απαιτήσεων μέτρησης καυσαερίων, λειτουργούσε από το 1989 το Εργαστήριο του Τμήματος Ειδικών Ελέγχων της Δ/σης Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Τομέας Μεταφορών) στο Ελληνικό. Το Εργαστήριο αυτό δεν μπορεί να μετρήσει τις τελευταίες προδιαγραφές καυσαερίων (μετρά καυσαέρια αυτοκινήτων που πληρούν τις προδιαγραφές Euro 4), ενώ σύντομα θα πρέπει να κλείσει καθώς ο χώρος που είναι εγκατεστημένο έχει παραχωρηθεί στην ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.

Έτσι σήμερα βρισκόμαστε προ αδιεξόδου δεδομένου;

Όπως είναι η νομοθεσία τα εισαγόμενα από τρίτες χώρες αυτοκίνητα (κυρίως Η.Π.Α.) δεν μπορούν να ταξινομηθούν αφού δεν υπάρχει φορέας μέτρησης καυσαερίων για την τελευταία οδηγία (Euro 5) ούτε υπάρχει και αντιστοιχία οδηγιών μεταξύ αυτών της Ε.Ε. και των τρίτων χωρών.

Αλλά ακόμη και τα αυτοκίνητα των πολιτών που έρχονται στη χώρα μας με μετοικεσία δεν μπορούν να μετρηθούν με αποτέλεσμα να υπάρχουν έντονες διαμαρτυρίες πολιτών τα δε αυτοκίνητα να έχουν συσσωρευτεί στους τελωνειακούς χώρους χωρίς να μπορούν να εκτελωνιστούν.

Σημειώνουμε ότι παρόμοιο πρόβλημα δεν αντιμετωπίζει καμία άλλη χώρα της Ε.Ε. καθώς δεν υπάρχει καθεστώς εισαγωγής αυτοκινήτων με βάση των εκπομπών ρύπων. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο να αναγκάζονται πολίτες που εισάγουν τέτοια αυτοκίνητα να πηγαίνουν σε άλλη κοινοτική χώρα (κατά κανόνα στην Βουλγαρία) να εκδίδουν άδεια κυκλοφορίας και στη συνέχεια να εισάγονται ως κοινοτικά αυτοκίνητα.

Από την σύσκεψη που έγινε μεταξύ των συνεργατών μας, προέκυψαν δύο εναλλακτικές λύσεις:

1. Αλλαγή του τρόπου εισαγωγής των αυτοκινήτων τρίτων χωρών, όχι βάσει εκπομπών ρύπων αλλά βάσει κυβικών και καταβολή τελών κυκλοφορίας βάσει κυβισμού . Αυτή είναι μία λύση που κατά την γνώμη μου πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα ενόψει μάλιστα έλευσης στη χώρα μας ξένων υπηκόων – επενδυτών. Οι συνεργάτες σου συμφώνησαν με την αλλαγή του τρόπου εισαγωγής, εξέφρασαν όμως κάποιες επιφυλάξεις σχετικά με τη διαφοροποίηση για τα αυτοκίνητα αυτά ως προς τον τρόπο καταβολής των τελών κυκλοφορίας.

2. Η δεύτερη λύση η οποία προτάθηκε είναι μακροπρόθεσμη και αφορά στην επαναλειτουργία του Εργαστηρίου του Τμήματος Ειδικών Ελέγχων. Η επαναλειτουργία του Εργαστηρίου αυτού είναι δαπανηρή και χρονοβόρα διότι:

α) Πρέπει να εξευρεθεί χώρος μετεγκατάστασης του Εργαστηρίου και να γίνουν οι απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις.

β) Το κόστος μεταφοράς υπολογίζεται στα 250.000 € (αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση εξαρτημάτων και μεταφορά).

γ) Αγορά αναλυτών για την μέτρηση των νέων οδηγίων (Euro 5 και άνω) κόστους 1.000.000 € τουλάχιστον.

Αν και αντιλαμβάνομαι ότι το κόστος της επαναλειτουργίας του Εργαστηρίου είναι απαγορευτικό, το Εργαστήριο αυτό είναι απαραίτητο στη χώρα μας διότι θα χρησιμοποιηθεί για ανάλυση καυσαερίων εκτός των προαναφερθέντων αυτοκινήτων και για τα αυτοκίνητα που συναρμολογούνται ή κατασκευάζονται στη χώρα μας εφόσον βεβαίως διατηρηθεί το σημερινό καθεστώς και της εισαγωγής και της καταβολής τελών κυκλοφορίας.

Πιστεύω να αντιλήφθηκες τη σοβαρότητα του προβλήματος, που έχει δημιουργηθεί με αποτέλεσμα να υπάρχουν αφενός μεν εντονότερες διαμαρτυρίες πολιτών αφετέρου να παρουσιάζεται η χώρα μας να έχει θεσπίσει ένα μέτρο, το οποίο εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να εφαρμόσει.

II. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ένα άλλο θέμα που συζητήθηκε μεταξύ των συνεργατών μας είναι και το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης αυτοκινήτων τα οποία βρίσκονται σε ακινησία:

Το θέμα αυτό ήρθε στο φως της δημοσιότητας το Σάββατο 4-1-2014 με σχετική εκπομπή στο ΣΚΑΙ και πραγματικά εντυπωσιάστηκα, πιστεύω δε ότι προφανώς υιοθετήθηκε εν αγνοία σου.

Συγκεκριμένα: Όπως γνωρίζεις, όλες οι αντιπροσωπείες αλλά και οι έμποροι αυτοκινήτων, σε περίπτωση αγοράς αυτοκινήτου, χρησιμοποιούν την μέθοδο της ανταλλαγής δηλαδή αγοράζουν το παλιό αυτοκίνητο ενός ιδιοκτήτη το οποίο στη συνέχεια μεταπωλούν.

Μετά την μεταβίβαση, κατατίθενται οι άδειες και οι πινακίδες αυτού, με πράξη ακινησίας και αίρουν αυτή σε περίπτωση που βρεθεί αγοραστής για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο.

Με την αιφνιδιαστική εφαρμογή της ΠΟΛ 1273/2013 το Υπουργείο σου, υποχρεώνει στις περιπτώσεις αυτές, προκειμένου να γίνει άρση της ακινησίας να υποβληθεί και ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το αυτοκίνητο που βρίσκεται σε ακινησία .

Το ασφαλιστήριο υποχρεωτικά εκδίδεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες για ένα τρίμηνο, στο όνομα του εμπόρου ή εισαγωγέα ή ακόμη του παλαιού ιδιοκτήτη για να παραληφθούν οι πινακίδες και να γίνει μεταβίβαση σε μία ώρα .

Το ασφαλιστήριο βέβαια στη συνέχεια είναι άνευ αξίας, αφού δεν μπορεί να μεταβιβαστεί, δεδομένου , ότι ο νέος αγοραστής υποχρεούται σε προσωπική ασφάλεια, οι έμποροι όμως ή οι νέοι αγοραστές έχουν καταβάλει ασφαλιστική κάλυψη χωρίς αντίκρισμα.

Στην ουσία, δηλαδή με την ρύθμιση αυτή, ασφαλίζεις την μετακίνηση των στοιχείων κυκλοφορίας, αφού κατά την μεταβίβαση το αυτοκίνητο δεν κινείται δεδομένου ότι δεν απαιτείται να ελεγχθεί από καμιά Αρχή.

Βέβαια προκειμένου να διασφαλιστεί η μεταβίβαση των παραπάνω αυτοκινήτων, θα μπορούσε να ζητηθεί από τους ιδιοκτήτες αυτών η επίδειξη των παραβόλων καταβολής τελών μεταβίβασης, ώστε να αποκλείεται κάθε άλλη δυνατότητα χρήσης του αυτοκινήτου αυτού.

Ελπίζω και στην άμεση ρύθμιση αυτού του άδικου μέτρου, αφού άλλωστε δεν έχει το κράτος δημοσιονομικό όφελος .

III. ΧΡΗΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΔΟΚΙΜΗΣ

Ένα άλλο θέμα το οποίο ανέκυψε είναι το θέμα της απαγόρευσης πινακίδων ΔΟΚ για τα ευρισκόμενα σε καθεστώς ακινησίας μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Όπως γνωρίζεις οι πινακίδες ΔΟΚ είναι εργαλείο δουλειάς για τους εμπόρους αυτοκινήτων προκειμένου να χρησιμοποιούνται για test drive των αυτοκινήτων που βρίσκονται στην κατοχή τους προς πώληση όταν υπάρχει ενδιαφέρον από υποψήφιους αγοραστές. Επίσης τα αυτοκίνητα αυτά πολλές φορές χρειάζεται να μεταφέρονται σε συνεργεία προς επισκευή, για ΚΤΕΟ κλπ.

Οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών όπως μα ενημέρωσαν ερμηνεύοντας τις διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 2367/1953 ότι δηλαδή αυτοκίνητα που βρίσκονται σε ακινησία δεν μπορούν να κυκλοφορούν απαγόρευσαν την χρήση των πινακίδων

ΔΟΚ για τα αυτοκίνητα αυτά. Πιστεύω ότι η κυκλοφορία με πινακίδες ΔΟΚ δεν μπορεί να συνδεθεί με την ευρεία έννοια κυκλοφορία αυτοκινήτων και μάλιστα αυτή βασίζεται σε Νόμο του 1953 όταν δεν υπήρχαν καν πινακίδες δοκιμής.

Νομίζω ότι ο καθένας μπορεί να αντιληφθεί την αναγκαιότητα του test drive ιδιαίτερα στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Μάλιστα με τον τελευταίο νόμο όταν επιτρέπεται για δύο μόνο φορές τον χρόνο και σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, να χορηγηθεί σε κάθε αυτοκίνητο άδεια προσωρινής κυκλοφορίας, ουσιαστικά οι έμποροι αυτοκινήτων δεν θα μπορούν να επιδείξουν τα αυτοκίνητα προς πώληση.

Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα στον συγκεκριμένο κλάδο, ο οποίος ήδη έχει υποστεί σημαντικό πλήγμα στην σημερινή οικονομική συγκυρία.

Για το θέμα αυτό μάλιστα είχα στείλει επιστολή στο Γ.Γ. Δημοσίων Εσόδων, κο Χ. Θεοχάρη, χωρίς μέχρι σήμερα να βρεθεί λύση.

Αυτά που σου ανέφερα, αποτελούν καταγραφή των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί από τις παραπάνω ρυθμίσεις και για τις οποίες το ΥΠΟΜΕΔΙ δέχεται καθημερινά σοβαρότατες διαμαρτυρίες.

Αναμένω την απάντησή σου προς λύση όσων παραπάνω σου ανέφερα.

Φιλικά,

Μιχάλης Παπαδόπουλος