

**ΠΡΟΣ: ΚΑΛΛΙΘΕΑ 11-11-14**

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ κ’ ΔΙΚΤΥΩΝ ΑΡ. ΠΡΩΤ. 2179**

**ΥΦΥΠΟΥΡΓΟ κο ΜΙΧΑΛΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟ**

**ΘΕΜΑ: ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΕΕΑΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤOKINHΤΟΥ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΧΡΗΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΔΟΚΙΜΗΣ.**

**ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΕΕΑΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤOKINHΤΟΥ**

Η παράταση του μέτρου της απόσυρσης για ένα επιπλέον έτος είναι σίγουρα ένα θετικό μέτρο που στηρίζει την αγορά αυτοκινήτου που δοκιμάζεται σκληρά τα τελευταία έξι χρόνια.  
Εμείς σαν κλάδος στηρίζουμε και χαιρετίζουμε τη συνέχιση του μέτρου υπό προϋποθέσεις ζητώντας από την Πολιτεία να συμπεριλάβει στο μέτρο και τα εισαγόμενα αλλά και εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα EURO 5, ώστε αφενός να δώσει τη δυνατότητα στην συντριπτικά μεγαλύτερη μερίδα των Ελλήνων καταναλωτών να έχουν τη δυνατότητα μέσα στην οικονομική κρίση να αποκτήσουν ένα καινούριο ή μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, που πληρούν την ίδια αντιρρυπαντική οδηγία, με κάποια κίνητρα και να απαλλαγούν από ένα ρυπογόνο για το περιβάλλον και επικίνδυνο για την οδική ασφάλεια παλαιό αυτοκίνητο.  
Αφετέρου το μέτρο θα βοηθήσει να ανακάμψει συνολικά ο κλάδος και να σταματήσουν επιτέλους τα λουκέτα και οι απώλειες θέσεων εργασίας.  
Η εφαρμογή του μέτρου της απόσυρσης παλαιών ΙΧ για την απόκτηση κάποιου καινούριου οχήματος δημιουργεί μεγάλες ανισότητες και αθέμιτο ανταγωνισμό στον κλάδο και κερδισμένες βγαίνουν κυρίως 10-20 μεγάλες εισαγωγικές εταιρείες που ελέγχουν πλήρως την αγορά καινούριων αυτοκινήτων.  
Άλλωστε η χρονική διάρκεια του μέτρου της απόσυρσης για τα καινούρια αυτοκίνητα που αν συνεχιστεί και το 2015 θα αγγίζει τα 7 χρόνια δεν έχει καταγραφεί ποτέ σε κάποια άλλη αγορά αυτοκινήτου ανά τον κόσμο…  
Πιστεύουμε ότι αν η Πολιτεία θέλει πραγματικά να βοηθήσει τον κλάδο να ανακάμψει, εάν θέλει να δώσει την ευκαιρία σε όλους τους Έλληνες να έχουν πρόσβαση σε ένα πραγματικά καλό, καθαρό και ασφαλές αυτοκίνητο, εάν θέλει να αυξήσει τα έσοδά της από την αγορά ΙΧ θα πρέπει να επεκτείνει το μέτρο της απόσυρσης και στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πληρούν τις αντίστοιχες οδηγίες ρύπων με τα καινούρια.  
Κάθε άλλη απόφαση της Πολιτείας μας βρίσκει αντίθετους και για να μη δημιουργούνται ανισότητες στην αγορά και μονοπωλιακές καταστάσεις αν δεν επεκταθεί το μέτρο και στα μεταχειρισμένα τότε η θέση μας είναι να μην δοθεί παράταση στο μέτρο της απόσυρσης.  
Άλλωστε το μέτρο της απόσυρσης φαίνεται πως δεν διευκολύνει και τόσο τους ιδιώτες καταναλωτές αλλά τις εισαγωγικές εταιρείες και τους επιχειρηματικούς της βραχίονες καθώς έξι στα 10 αυτοκίνητα που πωλούνται αφορούν σε «εταιρικά αυτοκίνητα» και όχι σε αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.  
Επίσης ο θεσμός της απόσυρσης έχει εκφυλιστεί καθώς τα περισσότερα Κέντρα Ανακύκλωσης έχουν μετατραπεί σε Εμπορίες Μεταχειρισμένων Ανταλλακτικών ή ακόμη και σε άτυπες εμπορίες «φθηνών» αυτοκινήτων.  
Ελπίζουμε η Πολιτεία να αντιληφθεί πως αρκούν 6 χρόνια επιδότησης της αγοράς καινούριων αυτοκινήτων και να συμπεριλάβει και τα εισαγόμενα και εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στο μέτρο της απόσυρσης αν συνεχιστεί και το 2015 ώστε οι Έλληνες καταναλωτές να έχουν πρόσβαση σε φθηνότερα και ασφαλή αυτοκίνητα και το καινούριο όχημα να μην αποτελεί επιτέλους μονόδρομο…

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

Όπως γνωρίζετε, όλες οι αντιπροσωπείες αλλά και οι έμποροι αυτοκινήτων, σε περίπτωση αγοράς αυτοκινήτου, χρησιμοποιούν την μέθοδο της ανταλλαγής δηλαδή αγοράζουν το παλαιό 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 εταιρίες για ένα μήνα, 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, ασφαλίζουμε την μετακίνηση των στοιχείων κυκλοφορίας, αφού κατά την μεταβίβαση το αυτοκίνητο δεν κινείται δεδομένου ότι δεν απαιτείται να ελεγχθεί από καμία Αρχή.

**Πρόταση** : Να γίνεται άρση μόνο της άδειας κυκλοφορίας για να πραγματοποιείται η μεταβίβαση του αυτ/του, όταν πωλητής ή αγοραστής είναι έμπορος αυτ/των.

**Επίσης,** για αυτ/τα που δεν βρίσκονται σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας, έχουν πληρωμένα τα τέλη κυκλοφορίας του τρέχοντος έτους και πρόκειται να μεταβιβασθούν σε **έμπορο αυτ/των**, ο όποιος άμεσα θα θέσει αυτά τα αυτ/τα σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας δεν πρέπει να ζητείται, ασφαλιστήριο συμβόλαιο στο όνομα του εμπόρου, έστω και ολίγων ημερών.

**ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

Για αυτ/τα που βρίσκονται σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας και πρόκειται να μεταβιβασθούν σε **έμπορο αυτ/των**, ο όποιος θα συνεχίσει το καθεστώς της φορολογικής ακινησίας δεν πρέπει να ζητείται, καταβολή τελών κυκλοφορίας των υπολειπόμενων μηνών του τρέχοντος έτους (ΠΟΛ. 1110/16-4-14).

**Πρόταση** : Να γίνεται άρση μόνο της άδειας κυκλοφορίας για να πραγματοποιείται η μεταβίβαση του αυτ/του, όταν πωλητής ή αγοραστής είναι έμπορος αυτ/των.

**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 γνωρίζετε 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 μας ενημέρωσαν ερμηνεύοντας τις διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 2367/1953 ότι δηλαδή τα αυτοκίνητα που βρίσκονται σε ακινησία δεν μπορούν να κυκλοφορούν απαγόρευσαν την χρήση των πινακίδων ΔΟΚ για τα αυτοκίνητα αυτά. Πιστεύουμε 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.**

Νομίζουμε 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 (Μ), ουσιαστικά οι έμποροι αυτοκινήτων δεν θα μπορούν να επιδείξουν τα αυτοκίνητα προς πώληση.

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

Αυτά που σας αναφέρουμε, αποτελούν καταγραφή των προβλημάτων του κλάδου που έχουν δημιουργηθεί από τις παραπάνω ρυθμίσεις και ελπίζουμε στην άμεση ρύθμιση αυτών των άδικων μέτρων.

Μετά Τιμής

Εκ μέρους του Δ.Σ.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ | **ΣΦΡΑΓΙΔΑ Σ** | Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΕΤΙΜΕΖΑΣ |  | ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ |