



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
Υπουργό Επικρατείας
κ. Σταύρο Παπασταύρου

Καλλιθέα, 14-11-2023

Αρ. Πρωτ.: 0134

Θέμα: Προβλήματα του κλάδου εμπορίας – εισαγωγής αυτοκινήτου

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Όπως σας αναφέραμε και κατά την συνάντησή μας στις 2-11-23, ο ΣΕΕΑΕ εκπροσωπεί τους χιλιάδες εμπόρους μεταχειρισμένων επιβατικών και φορτηγών επαγγελματικών αυτοκινήτων που έχουν καταστήματα και επιχειρήσεις σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Δυστυχώς η επαγγελματική δραστηριότητα όσων μελών μας δραστηριοποιούνται στη διάθεση στην Ελλάδα όχι μόνο εγχώριων μεταχειρισμένων αλλά και μεταχειρισμένων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων από χώρες της ΕΕ, **παρεμποδίζεται ουσιαδώς και συστηματικά** δια της υιοθέτησης και εφαρμογής από την ελληνική πολιτεία ενός πλέγματος **νομοθετικών ρυθμίσεων και πολύπλοκων διοικητικών πρακτικών οι οποίες είναι προκλητικά αντίθετες με την ευρωπαϊκή νομοθεσία**, προκαλούν σοβαρές στρεβλώσεις στην ελληνική αγορά, καταζημιώνουν τους επαγγελματίες εμπόρους/μέλη μας και **παρεμποδίζουν τέλος τον Έλληνα καταναλωτή να έχει πρόσβαση σε ένα νεότερο και λιγότερο ρυπογόνο αυτοκίνητο σε καλύτερη τιμή.**

Περαιτέρω με τις ρυθμίσεις αυτές, όχι μόνο προκαλείται στρέβλωση στην αγορά **οδηγώντας τους καταναλωτές (όσους έχουν την οικονομική δυνατότητα) στην αγορά αποκλειστικά και μόνο καινούριων αυτοκινήτων** (συνεπώς επωφελούνται μόνο οι κεντρικές αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και τα δίκτυά τους) αλλά **και παρεμποδίζεται η με φυσιολογικό τρόπο ανακύκλωση του στόλου των αυτοκινήτων στην Ελλάδα, αποτρέποντας την εισαγωγή και ταξινόμηση μοντέλων σταδιακά νεότερης τεχνολογίας μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και ενισχύοντας τις συναλλαγές του ήδη υφιστάμενου στην Ελλάδα γερασμένης τεχνολογίας στόλου.**

Τα αποτελέσματα της ανωτέρω πολιτικής είναι καταφανώς αρνητικά και αποτυπώνονται με αριθμούς από τους πλέον επίσημους φορείς. Συγκεκριμένα με βάση τις επίσημες μετρήσεις του ACEA η Ελλάδα είναι το τελευταίο κράτος μέλος στην λίστα κρατών μελών της Ε.Ε, ως προς τον μέσο όρο ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων στην χώρα, τέλος του 2021 στα 17 έτη!!!

2015 Ελλάδα, στα 13,5 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

2016 Ελλάδα, στα 15,0 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

2018 Ελλάδα, στα 15,7 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

2019 Ελλάδα, στα 16,0 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

2020 Ελλάδα, στα 16,6 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

2021 Ελλάδα, στα 17,0 έτη ο Μ.Ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων

(Συνημμένα επισυναπτόμενοι οι πίνακες ACEA).

Αυτή η διόλου τιμητική πρωτιά για την χώρα μας δεν προέρχεται φυσικά από την προτίμηση του Έλληνα καταναλωτή στα... "ρετρό" αυτοκίνητα, ούτε αρκεί η οικονομική ύφεση να εξηγήσει πως ο μ.ο. ηλικίας εκτοξεύτηκε από τα 13.5 στα 17 έτη μέσα σε λίγα χρόνια, αλλά έχει τις ρίζες τις στην παταγώδη αποτυχία της Πολιτείας να αφουγκραστεί τα προβλήματα του κλάδου και να νομοθετήσει προς το συμφέρον της αγοράς και του καταναλωτή.

Πιο συγκεκριμένα:

-Στη χώρα μας ισχύει και εφαρμόζεται μία πλήρως αντικοινοτική νομοθεσία, δια της οποίας υπολογίζεται και επιβάλλεται, με τρόπο που **παραβιάζει κατάφωρα την διάταξη του 110 ΣΛΕΕ**, το τέλος ταξινόμησης στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που «εισάγονται» από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συγκεκριμένα, αποθαρρύνεται η κτήση στην Ελλάδα εισαγόμενων από χώρες της ΕΕ μεταχειρισμένων οχημάτων χωρίς όμως να αποθαρρύνεται η κτήση στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων της ίδιας παλαιότητας και φθοράς αφού το ποσό του φόρου, (με το οποίο βαρύνονται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα κατά την ταξινόμησή τους στην Ελλάδα), υπερβαίνει το χαμηλότερο εναπομένον ποσό του ίδιου φόρου το οποίο είναι ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στην Ελλάδα. **Η νομοθεσία αυτή οδηγεί στην αποθάρρυνση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ προς όφελος των εγχωρίων μεταχειρισμένων (αλλά και των καινούριων).**

- Στο ίδιο πλαίσιο, ήδη από το έτος **2020 θεσπίστηκαν τα "Περιβαλλοντικά Τέλη"** σε εισαγόμενα από χώρες της ΕΕ **μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οδηγίας Euro 5 (τέλος 1.000 ευρώ) και Euro 4 (τέλος 3.000 ευρώ)**, που καθιστά ακόμα πιο ασύμφορη την εισαγωγή και διάθεση τους στην Ελλάδα. Κατά συνέπεια, στερείται εμμέσως αλλά σαφώς από τον καταναλωτή η δυνατότητα να αντικαταστήσει το παλιό και ρυπογόνο όχημά του με ένα νεότερης τεχνολογίας καθώς τέτοια δεν υπάρχουν αρκετά στην αγορά και όσα υπάρχουν είναι πανάκριβα λόγω της υπερβολικής και παράλογης φορολόγησης.

Αναπόφευκτα, η συντριπτική πλειοψηφία των καταναλωτών αναγκάζεται να διατηρεί και να συντηρεί το παλαιάς τεχνολογίας όχημα της, μη έχοντας τη δυνατότητα να το αντικαταστήσει για να περάσει σε κάποιο νεότερο και λιγότερο ρυπογόνο. Είναι χαρακτηριστικό ότι παρά τις εξαγγελίες της νυν Κυβέρνησης ότι το περιβαλλοντικό τέλος θα ήταν το καθοριστικό μεταβατικό στάδιο για την "πράσινη" ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό

του στόλου, κάτι τέτοιο όχι μόνο δεν επετεύχθη αλλά έφερε και το ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα αφού από το 2020 ειδικά και μετά η αύξηση του μ.ο. ηλικίας εκτοξεύθηκε. Και ακόμα δεν έχουμε τα επίσημα νούμερα για το 2022 και το 2023.....

Αναφορικά με την πλατφόρμα Μ.Ε.Μ.Ο. -η οποία σημειώνουμε ότι αποτελεί ΔΩΡΕΑ ανταγωνιστικού φορέα (ΣΕΑΑ) στο κράτος (βλέπε ν. 4784/2021 Α΄ 40)- θα θέλαμε αρχικώς να σημειώσουμε ότι 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 χρήστες/μέλη μας στην πλατφόρμα. Εξ άλλου αυτά τα ίδια έγγραφα υπάρχουν ήδη στα αρχεία της Περιφέρειας και του Υπουργείου από όταν κατατέθηκαν για εκτελωνισμό και ταξινόμηση, και από όπου θα μπορούσαν να αντληθούν άμεσα και εύκολα από τις Αρχές για να γίνεται ο έλεγχος και η διασταύρωση των στοιχείων του οχήματος. **Το μόνο που θα μπορούσε να εξαχθεί ως συμπέρασμα είναι ότι αυτές οι πολύπλοκες, χρονοβόρες και γραφειοκρατικές διοικητικές πρακτικές έχουν ως μόνο στόχο να πλήξουν την ομαλή επαγγελματική δραστηριότητα των μελών μας προς όφελος συγκεκριμένων ομίλων επιχειρήσεων με ανταγωνιστικά συμφέροντα.**

Επιπροσθέτως, στην εν λόγω πλατφόρμα έχουν θεσμοθετηθεί μια σειρά υπέρογκων, παράλογων και παράνομων προστίμων. Θεωρούμε εύλογο η Πολιτεία να θεσμοθετεί και να επιβάλλει πρόστιμα επί παραβάσει με σκοπό προληπτικό και αποτρεπτικό και όχι τιμωρητικό και εξοντωτικό όπως συμβαίνει με την τωρινή νομοθεσία. Δίχως να λαμβάνεται υπόψιν η βαρύτητα του παραπτώματος και η αξία του εμπορεύματος, προβλέπονται (και έχουν ήδη βεβαιωθεί) πρόστιμα που όχι μόνο εξαντλούν κάθε έννοια αυστηρότητας αλλά κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας υπερβαίνουν κατά πολύ την αξία του εμπορεύματος, μέχρι και 4 και 5 φορές πάνω από την αξία του ίδιου του εμπορεύματος, φέρνοντας χιλιάδες επαγγελματίες στο φάσμα της καταστροφής, οικονομικής και κοινωνικής!

Θεωρούμε αναγκαίο να γίνει άμεσα εξορθολογισμός των προστίμων αφενός και αφετέρου να υπάρχει διαβάθμιση αναλόγως της βαρύτητας του παραπτώματος. Για περισσότερες λεπτομέρειες σας παραπέμπουμε στο πρόσφατο σχετικό υπόμνημα που είχαμε αποστείλει στον αρμόδιο Υφυπουργό για τις θέσεις μας αναφορικά με την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και τον τρόπο επιβολής προστίμων. (επισυνάπτεται)

Σε κάθε περίπτωση 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 σύντομα.

Συμπερασματικά με τις νομοθετικές αυτές ρυθμίσεις, ο οποίος είναι παράνομες, προκαλείται μεγάλη ζημία και οικονομικά προβλήματα στα μέλη μας εμπόρους μεταχειρισμένων επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων σε ολόκληρη την Ελλάδα. **Οι ρυθμίσεις αυτές δημιουργούν κατ' αποτέλεσμα αθέμιτο όφελος στον ανταγωνισμό καθόσον ωφελούν έμμεσα και κατ' αποτέλεσμα την διάθεση και κυκλοφορία**

αποκλειστικά και μόνο των εγχώριων (καινούριων και μεταχειρισμένων) επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων στην Ελλάδα.

Οι εν λόγω ρυθμίσεις συνιστούν ευθέως εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και πρέπει να καταργηθούν.

Με τα μέτρα αυτά αντιμετωπίζουν το φάσμα της οικονομικής δυσπραγίας περίπου 5.000 μέλη μας έμποροι αλλά και τα περί το αυτοκίνητο επαγγέλματα (φανοποιεία, συνεργεία κλπ).

Με τα μέτρα αυτά στερούνται οι έλληνες καταναλωτές του δικαιώματος να αποκτήσουν ένα φθινό μεταχειρισμένο αυτοκίνητο νεώτερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και αναγκαστικά στρέφονται στην απόκτηση παλαιότερων μοντέλων αυτοκινήτων που κυκλοφορούν εδώ και πολλά χρόνια στην Ελλάδα ή στη διατήρηση των υπάρχοντων αυτοκινήτων με αποτέλεσμα την ενίσχυση και διαίωνιση της παλαιότητας του στόλου των αυτοκινήτων στην Ελλάδα.

Η Ευρωπαϊκή επιτροπή έχει ήδη αποστείλει δυο προειδοποιητικές επιστολές και εντός των ημερών θα αποστείλει και αιτιολογημένη γνώμη προς την ελληνική δημοκρατία ζητώντας της εξηγήσεις για τις εν λόγω παραβάσεις και καλώντας την να τις αποκαταστήσει χωρίς επαρκή αντίκρουση εκ μέρους της Ελλάδας, με αποτέλεσμα η χώρα μας να αντιμετωπίζει την απειλή της παραπομπής της Ευρωπαϊκό δικαστήριο και την επιβολή προστίμων για επαναλαμβανόμενη παραβίαση του κοινοτικού δικαίου και μη συμμόρφωση της με αποφάσεις του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου.

Σας παρακαλούμε να παρέμβετε προς άμεση αποκατάσταση των εν λόγω κοινοτικών παραβάσεων.

Με εκτίμηση
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος
Κων/νος Κυράτσος



Ο Γεν. Γραμματέας
Μιχάλης Γεωργιάδης