



Προς:

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Υφυπουργό

κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο

Καλλιθέα, 22/12/2021

Αρ. Πρωτ.: 0057

ΜΗΤΡΩΟ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Μ.Ε.Μ.Ο.)

Αρχικώς να σημειώσουμε ότι σε προηγούμενες συναντήσεις με τους αρμόδιους φορείς του Υπουργείου, είχαμε πάρει διαβεβαιώσεις ότι η εν λόγω πλατφόρμα δεν πρόκειται να εφαρμοστεί τουλάχιστον όχι στη μορφή που είχε αρχικώς παρουσιαστεί. Δυστυχώς όμως με αφορμή την δημοσίευση της απόφασης 315550/2021 σχετικά με την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων της παρ.4 του άρθρου 51 του ν. 4784/2021, εκφράζουμε τη ανησυχία μας κατά πόσον οι σχετικές δεσμεύσεις θα ισχύσουν.

Ακολουθώντας σας παραθέτουμε μερικά μόνο από τα κατά τη γνώμη μας ανυπέρβλητα εμπόδια που καθιστούν ουσιαστικά αδύνατη την εφαρμογή του Μ.Ε.Μ.Ο. τουλάχιστον με τους όρους που έχει παρουσιαστεί:

- Ο εισαγωγέας (ιδιώτης ή έμπορος) πλέον αναγκάζεται να απευθυνθεί σε ένα ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ανταγωνιστικών συμφερόντων ώστε να προμηθευτεί κάποιο/α από τα έγγραφα ή τις βεβαιώσεις που πλέον θα απαιτούνται (πχ Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (COC) ή ιστορικό ανακλήσεων κτλ)

- Αυτό αφενός δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων που έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα και αφετέρου εισάγει διακρίσεις μεταξύ εγχώριων και εισαγόμενων οχημάτων, για κάτι που η χώρα μας έχει ήδη καταδικαστεί στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια.

- Η συντριπτική πλειοψηφία των εισαγόμενων οχημάτων (όπως άλλωστε και ΟΛΑ τα εγχώρια) δεν συνοδεύονται από Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης, συνεπώς θα πρέπει για τα οχήματα αυτά ο εισαγωγέας να αιτείται (με το αζημίωτο) το σχετικό έγγραφο στους αντιπροσώπους εισαγωγείς, την ίδια στιγμή που υπάρχουν επίσημες απαντήσεις σε σχετικά αιτήματα (βλέπε επισυναπτόμενο) που δηλώνεται επισήμως και εγγράφως ότι δεν έχουν τη δυνατότητα έκδοσης-διάθεσης τέτοιου αντιγράφου! Πως λοιπόν θα καταθέτει στο Μ.Ε.Μ.Ο. ο εισαγωγέας ένα έγγραφο που δεν μπορεί καν να το προμηθευτεί;

- Επίσης προσφάτως νομοθετήθηκε με κάθε λεπτομέρεια η διαδικασία επιβολής προστίμων σε περίπτωση παράβασης των εισαγωγέων σχετικά με την ορθή χρήση της πλατφόρμας ΜΕΜΟ, αλλά ουδεμία κύρωση προβλέπεται για τους αντίστοιχους επίσημους αντιπροσώπους για πιθανές καθυστερήσεις στα αιτήματα των εισαγωγέων (βλέπε COC, ιστορικό ανακλήσεων) κάτι που εξ ορισμού εισάγει διακρίσεις στην εφαρμογή του νέου μέτρου.

- Δεν έχει καθοριστεί με ποιό ακριβώς τρόπο θα προμηθευτεί εγγράφως ο εκάστοτε εισαγωγέας το ιστορικό ανακλήσεων από τον επίσημο αντιπρόσωπο και τι γίνεται σε περιπτώσεις που θα πρέπει να απευθύνεται σε 2 ή και παραπάνω αντιπροσωπείες (λόγω πχ πιθανής αλλαγής ιδιοκτησίας/εκπροσώπησης κάθε μάρκας)

Ο ΣΕΕΑΕ στα πλαίσια της διαφάνειας αλλά και για τη διευκόλυνση του ελέγχου της γνησιότητας και αρτιότητας ενός οχήματος προτείνει :

- Την δημιουργία μιας ενιαίας πλατφόρμας (βλέπε Car Wallet της ΑΑΔΕ) που θα αφορά ΟΛΑ τα αυτοκίνητα ανεξαρτήτως αν είναι εισαγωγής ή εγχώρια και με λιγότερα προαπαιτούμενα (πχ όλα τα

έγγραφα που κατατίθενται κατά τον εκτελωνισμό και την ταξινόμηση είναι κατά τη γνώμη μας κάτι παραπάνω από αρκετά) τουλάχιστον σε αρχικό στάδιο, με τη δυνατότητα σταδιακά να εμπλουτίζεται εφόσον κριθεί αναγκαίο.

Άλλα Θέματα

- Επαναλαμβάνουμε την πάγια θέση μας ότι η απαίτηση για ισχύον Πιστοποιητικό Τεχνικού Ελέγχου κατά τη στιγμή της ΔΑΟ δημιουργεί σοβαρά προβλήματα κυρίως εξ αιτίας καθυστερήσεων ή πιθανόν ατυχημάτων μέχρι το όχημα να εισαχθεί στη χώρα μας. Εναλλακτικά προτείνουμε να αντικατασταθεί η απαίτηση για ισχύον Πιστοποιητικό Τεχνικού Ελέγχου με βάση την ημερομηνία του παραστατικού πώλησης και όχι με βάση τη ΔΑΟ.

-Δεν υπάρχει πρόβλεψη για την περίπτωση απώλειας ή καταστροφής του πρωτότυπου Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου ειδικά στην περίπτωση των αυτοκινήτων από τη Γερμανία. Προτείνουμε για τα οχήματα που προέρχονται από το εν λόγω κράτος-μέλος να ελέγχονται κατά τον ίδιο τρόπο (ηλεκτρονικά) που ελέγχονται και τα αυτοκίνητα που προέρχονται από χώρες όπως η Ιταλία έτσι ώστε να μην απαιτείται το πρωτότυπο έγγραφο απαραίτητως αλλά και ένα απλό αντίγραφο αυτού. (υπάρχει σχετική ηλεκτρονική πλατφόρμα που μπορεί να επαληθευτεί η εγκυρότητα ή όχι του εγγράφου)

-Είναι σημαντικό να προσδιοριστεί σαφώς η φράση "εύλογα χιλιόμετρα" που αναγράφεται στη σχετική εγκύκλιο κ αφορά την επιτρεπτή χιλιομετρική διαφορά μεταξύ των εγγράφων τιμολογίου, Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου και Πιστοποιητικού Ταξινόμησης. Προτείνουμε προς αποφυγή παρερμηνειών στις διάφορες διευθύνσεις μεταφορών κατά τη διαδικασία της ταξινόμησης να αντικατασταθεί η φράση "εύλογα χιλιόμετρα" με ένα σαφές περιθώριο απόκλισης ± 1000 χιλιομέτρων μεταξύ των εγγράφων.

-Προτείνουμε να παραταθεί κατά τουλάχιστον μια εβδομάδα η προθεσμία καταβολής των τελών κυκλοφορίας για αυτοκίνητα που ταξινομούνται, καθώς η μόλις μια μέρα περιθώριο που παρέχεται σήμερα είναι εξαιρετικά πιεστική χρονικά και συχνά δε μπορεί να υλοποιηθεί με αποτέλεσμα να επιβάλλονται άδικα πρόστιμα.

-Θεωρούμε ότι είναι παράλογο εφόσον απαιτείται ισχύον πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου από τη χώρα προέλευσης να ζητείται επιπλέον αναγνώριση (που κοστίζει όσο ένας κανονικός τεχνικός έλεγχος) αλλά επίσης και νέα κάρτα καυσαερίων (που επίσης είναι επιπλέον κόστος) ανεξαρτήτως αν προκύπτει χρονικά αναγκαιότητα έκδοσής της ή όχι. Κατά τη γνώμη μας αυτό δεν εξυπηρετεί κανέναν άλλον εκτός από τα ταμεία των ελληνικών ΚΤΕΟ, και απλώς προσθέτει ένα επιπλέον κόστος και βάρος στον εισαγωγέα.

-Τέλος να αναφέρουμε για μια ακόμα φορά την πεποίθησή μας ότι η αναδρομικότητα του ιστορικού των ελέγχων ΚΤΕΟ θα πρέπει να φτάνει μέχρι και τα 5 έτη πίσω στα πρότυπα των άλλων μεγάλων κρατών-μελών (πχ Γερμανία, Ιταλία). Η αναδρομικότητα σε βάθος χρόνου 15ετίας όπως είναι τώρα το μόνο που προσφέρει είναι αναστάτωση στην αγορά, ενώ η πλημμελώς συντηρημένη βάση δεδομένων που αφορά τόσο παλιά ιστορικά οχημάτων έχει φέρει αναρίθμητα περιστατικά που προέκυψαν από λάθος καταχωρήσεις χιλιομέτρων εκ παραδρομής και όχι από σκόπιμη παρανομία.

Με εκτίμηση
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ



Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΣΜΠΑΡΟΥΝΗΣ