



Προς:
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Υπουργό
κο Κωνσταντίνο Καραμανλή

Καλλιθέα 23-12-2019
Αρ. πρωτ. : 2449

Θέμα: Θέσεις του ΣΕΕΑΕ επί του άρθρου 54

Με αφορμή το νέο σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που ετέθη σε δημόσια διαβούλευση από την 12η Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο " Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών και άλλες διατάξεις" και πιο συγκεκριμένα τις ρυθμίσεις που εισάγονται στο Κεφάλαιο Δ' άρθρο 54,ο ΣΕΕΑΕ διατυπώνει τις παρατηρήσεις και τις απόψεις του αναφορικά με τις σχετικές ρυθμίσεις.

1.Η απαίτηση υποβολής ισχύοντος Πιστοποιητικού Ελέγχου χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις (εφόσον το όχημα έχει καταστεί υπόχρεο για έλεγχο) κατά την άφιξη του οχήματος (ΔΑΟ) ως προαπαιτούμενο για τον εκτελωνισμό και την ταξινόμησή του στη χώρα μας, δημιουργεί αρκετές δυσκολίες και γραφειοκρατικά ζητήματα στις εισαγωγές και ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής:

1.α. Πολλά οχήματα ανά την Ευρώπη, είτε λόγω μη εμπορικότητας των μοντέλων στις εκάστοτε χώρες, είτε για άλλους λόγους προορίζονται αποκλειστικά για εξαγωγή και συνεπώς απαλλάσσουν τον πωλητή από την υποχρέωση να περάσει έλεγχο ΚΤΕΟ για να αποφύγει επιπλέον κόπο και κόστος. Η ενδεχόμενη υποχρέωση να περάσει ένα τέτοιο όχημα έλεγχο ΚΤΕΟ στη χώρα προέλευσης θα δυσκολέψει τις εμπορικές συναλλαγές αφού ο εξαγωγέας εύλογα θα προτιμήσει την πώληση σε άλλο κράτος όπου δε θα απαιτείται νέο ΚΤΕΟ με αποτέλεσμα να μην εισάγονται στη χώρα μας τέτοια οχήματα που μπορεί κατά τα άλλα να είναι άριστα. Συνεπώς θα ήταν προτιμότερο να προσκομίζεται ένα αποδεικτικό πρόσφατου ελέγχου με ένα εύλογο χρονικό περιθώριο (π.χ. μέχρι ένα έτος) από τη λήξη του.

1.β. Μέχρι τώρα προβλεπόταν υποχρεωτικώς, ο έλεγχος σε ελληνικό ΚΤΕΟ πριν από την ταξινόμηση οποιουδήποτε εισαγόμενου οχήματος, κάτι που πλέον με βάση το νέο σχέδιο Νόμου θα συμβαίνει μόνο στην περίπτωση που στο μεσοδιάστημα μεταξύ της ΔΑΟ και της ταξινόμησης λήξει το προσκομισθέν Πιστοποιητικό Ελέγχου της αλλοδαπής. Με αυτό τον τρόπο δεν εξασφαλίζεται η ακεραιότητα του οχήματος καθότι το χρονικό διάστημα μεταξύ ΔΑΟ και ταξινόμησης μπορεί να είναι πολύ μεγάλο και στο μεταξύ να έχουν προκληθεί φθορές στο όχημα, συνεπώς θεωρούμε ότι η πιστοποίηση ελέγχου ΚΤΕΟ στη χώρα μας θα πρέπει να εξακολουθήσει να είναι υποχρεωτική για όλα τα εισαγόμενα οχήματα ανεξαρτήτως αν έχει λήξει ή όχι το ΚΤΕΟ της αλλοδαπής χώρας.

1.γ. Εφόσον τελικά απαιτηθεί ισχύον Πιστοποιητικό Ελέγχου από την αλλοδαπή, και μάλιστα χωρίς Σοβαρές Ελλείψεις, αυτό θα είναι άκρως δεσμευτικό για τον εισαγωγέα από τον οποίο αφαιρείται το δικαίωμα να διορθώσει πιθανές βλάβες ή ελλείψεις του οχήματος στη χώρα του με πιθανότατα μικρότερο κόστος και έχοντας και προσωπική εποπτεία των

επισκευών. Συνεπώς σε αυτή την περίπτωση προτείνουμε την αφαίρεση της συγκεκριμένης απαίτησης και την αντικατάστασή της με υποχρέωση για έλεγχο ΚΤΕΟ στην χώρα μας πριν την ταξινόμησή του.

1.δ. Στο ίδιο σχέδιο Νόμου προβλέπεται ως υποχρεωτική η αναγραφή της ένδειξης του χιλιομετρητή στα παραστατικά αγοράς του οχήματος, συνεπώς η ταυτόχρονη προσκόμιση εν ισχύ πιστοποιητικού ελέγχου με τα αναγραφόμενα χιλιόμετρα είναι εκ του περισού.

1.ε. Είναι σύνηθες φαινόμενο στην εισαγωγή να υπάρχουν απροσδόκητες και πολλές φορές μεγάλες καθυστερήσεις στην μεταφορά ενός αγορασμένου οχήματος από τη χώρα προέλευσης στη χώρα μας. Είναι μάλιστα πολύ δύσκολο για τον οποιονδήποτε να μπορεί να υπολογίσει με ακρίβεια πόσες μέρες μεσολαβούν από την αγορά του οχήματος μέχρι και την άφιξη του στην χώρα μας, αφού υπάρχουν πολλοί αστάθμητοι παράγοντες που επηρεάζουν τις μεταφορές οχημάτων από άλλες χώρες. Στο σχέδιο Νόμου όμως δεν έχει προβλεφθεί τι θα γίνεται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα όχημα με Πιστοποιητικό Ελέγχου σε ισχύ κατά την αγορά του, στο διάστημα που μεσολαβεί μέχρι να έρθει στη χώρα μας το Πιστοποιητικό του λήξει. Είναι εύλογο ότι το συγκεκριμένο "κενό" θα δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στις εισαγωγές αν δεν γίνει πιο ελαστικό όσον αφορά τις προθεσμίες.

2. Σε ελάχιστες χώρες της ΕΕ χορηγείται Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης στον πρώτο ιδιοκτήτη του οχήματος, με αποτέλεσμα η μεγάλη πλειοψηφία των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ανά την Ευρώπη να μην περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έγγραφο μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα (άδεια κυκλοφορίας κτλ). Αποτέλεσμα αυτού είναι ο εισαγωγέας να αναγκάζεται να απευθυνθεί στις αντίστοιχες αντιπροσωπείες για την έκδοση αντίγραφου του Πιστοποιητικού με το αζημίωτο φυσικά και με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την καθυστέρηση που μπορεί να προκύψει μέχρι την έκδοσή του. Εξάλλου, τα στοιχεία που αναγράφονται στα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης, υπάρχουν αυτούσια πλέον σε όλες τις σύγχρονες άδειες κυκλοφορίας που εκδίδονται στην ΕΕ, τις εγκρίσεις τύπου κ.α. Προτείνουμε συνεπώς το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης να απαιτείται μόνο σε περιπτώσεις που τα στοιχεία που υπάρχουν στην άδεια κυκλοφορίας ή στην έγκριση τύπου να μην επαρκούν (πχ να μην υπάρχει ένδειξη CO₂ στην άδεια κυκλοφορίας) και στις υπόλοιπες περιπτώσεις να είναι προαιρετικό.

3. Σε κάθε περίπτωση και με όποια μορφή τελικά το σχέδιο Νόμου έρθει προς ψήφιση και εφαρμοστεί, θα πρέπει να εφαρμοστεί χωρίς αναδρομική ισχύ και συνεπώς να μην συμπεριλαμβάνει όχημα για το οποίο έχει ήδη γίνει Δήλωση Άφιξης (ΔΑΟ) ανεξάρτητα αν έχει εκτελωνιστεί ή όχι, εκτός αν είναι επιθυμία του ιδιοκτήτη το όχημα να συμπεριληφθεί στο νέο καθεστώς.

4. Η διαδικασία επιβολής προστίμων, η διακύμανση του ύψους τους, και η κατηγοριοποίηση τους αναλόγως της σοβαρότητας της παράβασης είναι παντελώς άγνωστες επί του παρόντος αφού δε συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο Νόμου, και συνεπώς επιφυσασόμεθα να τοποθετηθούμε εκ νέου επί του θέματος όταν οι ανωτέρω πληροφορίες γνωστοποιηθούν.

5. Η επιβολή προστίμου στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι το Πιστοποιητικό Τεχνικού Ελέγχου του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης είναι πλαστό, είναι μεν προς τη σωστή κατεύθυνση, ωστόσο αφήνει παντελώς έκθετους τους εισαγωγείς καθόσον δεν τους παρέχεται κάποιο εργαλείο για να μπορούν οι ίδιοι να διαπιστώσουν εκ των προτέρων και πριν καταθέσουν τα χαρτιά για την ταξινόμηση αν το έγγραφο που τους παρέχεται από τον πωλητή είναι πλαστό. Θεωρώντας δεδομένο ότι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών

έχει τον τρόπο να διαπιστώνει την γνησιότητα ή μη του εγγράφου, θα πρέπει οπωσδήποτε να παρέχει την ίδια δυνατότητα και στους εισαγωγείς προς αποφυγή άδικων προστίμων.

6. Η αύξουσα ακολουθία των χιλιομέτρων ανά δικαιολογητικό ως προαπαιτούμενο για τον έλεγχο της γνησιότητας των χιλιομέτρων και κατ' επέκτασιν της ταξινόμησης του, είναι επίσης προς τη σωστή κατεύθυνση, ωστόσο θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν και να προβλεφθεί στο νέο Νόμο η πιθανότητα τυπογραφικών λαθών σε κάποιο από τα 3 ή 4 έγγραφα που θα ελέγχονται, οπότε και σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να μην επιβάλλονται πρόστιμα.

7. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η προσκόμιση του Τιμολογίου αγοράς ή ιδιωτικού συμφωνητικού πώλησης στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας, παραβιάζει κατάφορα το φορολογικό απόρρητο του εισαγωγέα. Προς αποφυγή τούτου, προτείνουμε τα παραστατικά αγοράς να παραμένουν στα κατά τόπους τελωνεία και μόνον εφόσον διαπιστωθεί άλλου είδους παράβαση ή απαιτηθεί περαιτέρω έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές να αίρεται το απόρρητο και το παραστατικό να προσκομίζεται από τον εισαγωγέα ή το τελωνείο συμπληρωματικά.

Σε κάθε περίπτωση και ανεξάρτητα με την τελική μορφή του νέου Νόμου που θα αφορά τον νέο τρόπο εισαγωγής και ταξινόμησης οχημάτων από την αλλοδαπή, πρέπει να γίνει σαφές ότι ο Νόμος πρέπει να ισχύσει άμεσα από 01/01/2020, ειδάλλως θα πρέπει να δοθεί εκ νέου αναστολή του άρθρου 46 του Ν.4530/2018, μέχρι η νέα νομοθεσία να μπει σε λειτουργία. Σε κάθε άλλη περίπτωση με την αρχή του νέου έτους θα παγώσουν κυριολεκτικά οι ταξινομήσεις και οι μεταβιβάσεις χιλιάδων μεταχειρισμένων πανελλαδικά.

Ο Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδας τονίζει για ακόμη μια φορά την αναγκαιότητα να υπάρξει συνάντηση των μελών του με τους αρμόδιους φορείς επί του σχεδίου Νόμου, ώστε να αναπτύξει και προφορικά λεπτομερώς τις ανωτέρω θέσεις του και πάντως να αναχαιτίσει οποιαδήποτε πιθανότητα να ψηφιστεί πάλι ένας Νόμος χωρίς καν να ληφθεί υπόψιν η άποψη του πλέον αρμόδιου φορέα του κλάδου των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, όπως δυστυχώς έγινε στο πρόσφατο παρελθόν με το ανεφάρμοστο εν τέλει άρθρο 46 του Ν.4530/2018.

Με εκτίμηση
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος
Κυράτσος Κωνσταντίνος



Ο Γεν. Γραμματέας
Σμπαρούνης Κωνσταντίνος