



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
Υπουργείο Οικονομικών
Αναπληρωτή Υπουργό
Κο Τρύφωνα Αλεξιάδη

Καλλιθέα 25-01-2016
Αρ. πρωτ. : 2246

Θέμα: Διάφορα σοβαρά προβλήματα του κλάδου της εμπορίας, καινούριων & μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

1. Απόσυρση

Είναι η 7^η συνεχόμενη χρονιά που εφαρμόζεται το μέτρο της απόσυρσης του παλαιού αυτοκινήτου, για την αγορά ενός καινούργιου αυτοκινήτου.

Το μέτρο είναι καλό και το χειροκροτούμε, αλλά είναι μισό.

Πρέπει να εφαρμοστεί, εφόσον συνεχιστεί και για την επόμενη χρονιά, και στα μεταχειρισμένα οχήματα νέας τεχνολογίας εγχώρια και εισαγόμενα, που πληρούν όλες τις προδιαγραφές ρύπων τις ίδιες ακριβώς που πληρούν και τα καινούργια αυτοκίνητα.

Θεωρούμε σκάνδαλο την επιδότηση επιλεκτικά μόνο των καινούργιων αυτοκινήτων, ειδικά σε μια εποχή που ο Έλληνας στην συντριπτική του πλειοψηφία, αδυνατεί να αγοράσει καινούργιο αυτοκίνητο.

Η πολιτεία, μη επεκτείνοντας το μέτρο και στο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, τον καταδικάζει να κρατήσει το σαράβαλο αυτοκίνητό του, το οποίο και πολύ ρυπογόνο είναι και επικίνδυνο ως προς την κυκλοφορία του.

Η επέκταση του όμως, θα ενισχύσει συνολικά τον κλάδο που δοκιμάζεται όχι μόνο σήμερα, αλλά επί σειρά ετών και το έχει πληρώσει ακριβά με χιλιάδες λουκέτα, πτωχεύσεις, αυτοκτονίες κτλ.

Δεν θα επιδοτούνται μονόπλευρα τα συμφέροντα 10-20 μεγαλοεισαγωγέων.

Θα μειώσει τον μέσο όρο ηλικίας των οχημάτων με ότι καλό αυτό συνεπάγεται.

Θα αυξήσει τα έσοδα του κράτους, από την αύξηση του τζίρου αυτών των επιχειρήσεων.

Θα συντελέσει θετικά στο εμπορικό ισοζύγιο και τέλος θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.

2. Ασφάλεια αυτοκινήτων που είναι εμπόρευμα

Είναι γνωστό πως από τις 5-4-2013 με τον νόμο 4141/13 (ΦΕΚ 81 Α') είναι υποχρεωτική η ασφάλιση σε όλα τα αυτοκίνητα, εκτός απ' αυτά που τελούν σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας. Ζητάμε να εξαιρεθούμε από το μέτρο αυτό για τους εξής λόγους :

α) Είμαστε υποχρεωμένοι για κάθε όχημα που αγοράζουμε στην επιχείρησή μας προς πώληση, έστω και αν έχει πληρωμένα τα τέλη κυκλοφορίας του τρέχοντος έτους, να μεταβαίνουμε στην αρμόδια ΔΟΥ να καταθέτουμε πινακίδες, γιατί είναι αυτονόητο ότι

ουδείς δύναται να πληρώσει ασφάλεια για δεκάδες και εκατοντάδες αυτοκίνητα, τα οποία είναι εμπόρευμα και βρίσκονται στις προθήκες των καταστημάτων μας προς πώληση.

β) Απασχολούμε τους υπάλληλους μας μη παραγωγικά, για να πηγαινοέρχονται καθημερινά στις ΔΟΥ να καταθέτουν και να άρουν τις πινακίδες αυτών των αυτοκινήτων.

γ) Απασχολούνται καθημερινά εκατοντάδες υπάλληλοι των ΔΟΥ γι' αυτό το καθημερινό αλισβερίσι.

Ζητάμε την απαλλαγή από το μέτρο αυτό, διότι εάν χρειασθεί να μετακινηθεί κάποιο όχημα από τις εκθέσεις μας, τοποθετούμε τις πινακίδες ΔΟΚ οι οποίες εκδίδονται από τις αρμόδιες κρατικές αρχές, πληρώνουμε τέλη κυκλοφορίας και ασφάλεια και χρησιμοποιούνται ακριβώς για να καλύψουν αυτά τα κενά.

Άρα η υποχρεωτική ασφάλιση, για τα οχήματα που είναι εμπόρευμα και βρίσκονται στα καταστήματα μας, το μόνο που εξυπηρετεί, είναι την πριμοδότηση των ασφαλιστικών εταιρειών εις βάρος ολόκληρου του κλάδου μας.

3. Ακινήσια κατά την μεταβίβαση να μην πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας

Όταν ο έμπορος αυτοκινήτων αγοράζει ένα αυτοκίνητο που βρίσκεται σε καθεστώς φορολογικής ακινήσιας και το αυτοκίνητο θα εξακολουθήσει να παραμένει σε καθεστώς φορολογικής ακινήσιας, θεωρούμε ότι είναι το λιγότερο παράλογο να υποχρεώνεται να πληρώσει τέλη κυκλοφορίας. **Ζητάμε** να πάψει να ισχύει το μέτρο, γιατί πραγματικά η συνέχιση του καταργεί κάθε έννοια δικαίου.

4. Φόρος πολυτελούς διαβίωσης

Το μέτρο θα μπορούσε να αποδώσει εισπρακτικά οφέλη για την πολιτεία αν απευθυνότανε στα πραγματικά πολυτελή αυτοκίνητα και όχι με τον τρόπο που εφαρμόζεται σήμερα και το μόνο που κατάφερε να πετύχει έως τώρα ήταν, να απαξιώσει εντελώς αυτοκίνητα που όχι πολυτελή δεν είναι, αλλά έχουν μηδενική έως ελάχιστη αξία.

Ώθησε χιλιάδες κατόχους τέτοιων αυτοκινήτων να τα πουλήσουν στο εξωτερικό έναντι κυριολεκτικά πινακίου φακής, χιλιάδες συναδέλφους του κλάδου να εκποιήσουν δεκάδες χιλιάδες τέτοια αυτοκίνητα γράφοντας τεράστιες ζημιές, έως και απολύσεις εργαζομένων, λουκέτα επιχειρήσεων κτλ και τέλος οδήγησε εκατοντάδες χιλιάδες κατόχους τέτοιων οχημάτων στην εφορία για κατάθεση πινακίδων, με αποτέλεσμα αυτά τα αυτοκίνητα να σπαίζουν στα parking και η πολιτεία να έχει απολέσει εκατοντάδες εκατομμύρια EURO από αυτό το παράλογο και αποδεδειγμένα αναποτελεσματικό μέτρο.

Τα πραγματικά πολυτελή αυτοκίνητα δε αξιολογούνται ούτε κρίνονται από τα κυβικά τους. Απλά σας σημειώνουμε ότι υπάρχουν πολλά αυτοκίνητα κάτω των 2.000cc που είναι πραγματικά πολυτελή και αυτοκίνητα από 2.000cc και πάνω που όχι μόνο για αυτούς που τα κατέχουν δεν δείχνουν ότι διάγουν πολυτελή βίο, αλλά έχουν φθάσει στο σημείο να μην βρίσκουν τρόπο να τα ξεφορτωθούν ούτε για ανταλλακτικά.

Είμαστε στην διάθεση σας να συνεργαστούμε για να προσδιορίσουμε, εάν θέλετε να συνεχίσετε το μέτρο και να το εφαρμόσετε με ρεαλιστικές βάσεις και σωστά κριτήρια και όχι να επιβάλλει η πολιτεία αδιακρίτως χαράτσια που στο κάτω κάτω δεν αποδίδουν, επειδή κάποιοι είχαν κάποτε, κάποιες άλλες εποχές, την ατυχή έμπνευση να αποκτήσουν ένα αξιοπρεπές αυτοκίνητο για ασφαλείς υπεραστικές μετακινήσεις, να στήνονται στα 11 βήματα και να πυροβολούνται γι' αυτή την μεγάλη τους αμαρτία.

5. Αντιρρυστική οδηγία EURO 4 – EURO 5 – EURO 6

Κύριε Υπουργέ, ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα που βασανίζει και δημιουργεί τεράστια προβλήματα στον κλάδο της εμπορίας αυτοκινήτων, είναι η άνιση μεταχείριση μεταξύ του φόρου (Τ.Τ.) που πληρώνει το εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο και του υπολειπόμενου φόρου του αντίστοιχου εγχώριου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου.

Ειδικά όταν αλλάζει η αντιρρυστική οδηγία, η εισαγωγή γίνεται απαγορευτική για το μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, για τον απλό λόγο ότι δεν έχει δημιουργηθεί πάρκο μεταχειρισμένων αυτοκινήτων της νέας οδηγίας, για εισαγωγή.

Το Δ.Ε.Κ. έχει καταδικάσει την Ελλάδα (C-74/06) και όχι μόνο (απόφαση Ρουμανίας C-402/09) γι' αυτό το ζήτημα και παρ' όλα αυτά η Ελλάδα δεν έχει συμμορφωθεί με τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Αυτό έχει ως συνέπεια από την 1^η Σεπτεμβρίου του 2015 που ισχύει η νέα αντιρρυστική οδηγία EURO 6, οι προγενέστερες οδηγίες EURO 5 και EURO 4,3,2,1 να χρεώνονται με διπλό και τριπλό Τ.Τ. αντίστοιχα και γι' αυτόν τον λόγο να γίνεται απαγορευτική πλέον η εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από χώρες της Ε.Ε.

Έως τώρα αυτό που ίσχυε κάθε φορά που είχαμε αλλαγή οδηγίας, ήταν η παράταση 2-3 ετών τουλάχιστον, έως ότου δημιουργηθεί πάρκο μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Το ίδιο συνέβη και τώρα, δόθηκε παράταση έως τις 31-3-2016, επειδή όμως αυτή η παράταση, ούτε λύνει το πρόβλημα, ούτε εναρμονίζει την χώρα μας με τα ισχύοντα στην Ε.Ε, ούτε και με τις αποφάσεις του Δ.Ε.Κ., παρακαλούμε να δώσετε την λύση ούτως ώστε να μην παραβιάζουμε τα ισχύοντα στην Ε.Ε και τις αποφάσεις του ΔΕΚ, αλλά παράλληλα να δίνετε την ευκαιρία στον Έλληνα καταναλωτή να διαλέγει ελεύθερα μεταξύ ενός εγχώριου ή εισαγόμενου από χώρες της Ε.Ε, μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, γιατί με αυτόν τον τρόπο και η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά υπέρ του και δεν επιδοτείτε μόνο το καινούριο αυτοκίνητο.

Τέλος έτσι βοηθιέται και η μικρομεσαία επιχείρηση του χώρου για να μην κλείσει και να μην βρεθούν στον δρόμο και άλλοι εργαζόμενοι, ενισχύονται τα έσοδα του κράτους σημαντικά, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και η συνολική αύξηση του τζίρου γενικά, έχει πολλαπλά οφέλη.

6. Πινακίδες Δοκιμής

Τα τελευταία σχεδόν δυο χρόνια έχουμε κρούσματα συναδέλφων μας στην Βόρεια Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα στην Θεσσαλονίκη, που κυκλοφορούσαν αυτοκίνητα με πινακίδες ΔΟΚ, τις οποίες ΔΟΚ η πολιτεία μας παρέχει, μετά την υποβολή συγκεκριμένων δικαιολογητικών και μας δίνει νόμιμα το δικαίωμα να τις χρησιμοποιήσουμε, τελευταίο ΦΕΚ 2046 τεύχος Β' 22-8-2013.

Συγκεκριμένα το πρόβλημα ξεκίνησε όταν αστυνομικοί της Άμεσης Δράσης Θεσσαλονίκης σταμάτησαν συνάδελφο μας για έλεγχο και παρότι διαπιστώθηκε ότι όλα τα έγγραφα που τους έδειξε ήταν νόμιμα, του έδωσαν κλήσεις γιατί το αυτοκίνητο βρισκόταν σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας, επικαλούμενοι τον νόμο 2367 του 1953 !!!

Παρότι με το έγγραφο του Υπουργείου Οικονομικών, με Αρ. Πρωτ. Δ.ΤΕΦ Β' 1162479 ΕΞ 2014 της Γ.Γ.Δ.Ε. δηλώνεται ξεκάθαρα, ότι αυτοκίνητα που βρίσκονται σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας, νόμιμα κυκλοφορούν με πινακίδες ΔΟΚ, τα όργανα της Άμεσης Δράσης Θεσσαλονίκης **το αγνοούν και συνεχίζουν το έργο τους μέχρι και σήμερα !!!**

Επιτέλους κ. Υπουργέ,

Ο κλάδος του αυτοκινήτου από το 2008 βρίσκεται στο επίκεντρο της κρίσης και χιλιάδες επιχειρήσεις προσπαθούν με νύχια και με δόντια να κρατηθούν στην αγορά, **μην επιτρέψετε με τέτοιες πρακτικές να τους δοθεί η χαριστική βολή.** Η πολιτεία πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της και να μην αφήνει τον πολίτη να προσπαθεί να αποδείξει δικαστικά ότι δεν είναι ελέφαντας και πολύ περισσότερο τώρα, σ' αυτούς τους πολύ δύσκολους καιρούς που περνάμε.

Όπου υπάρχει παρανομία να παταχτεί και να καταλογιστούν τα ανάλογα πρόστιμα.
Όπου ο νόμος είναι ξεκάθαρος, να επιβληθούν κυρώσεις σε όποιον τον παρερμηνεύει.
Όπου υπάρχει κατάχρηση εξουσίας να υπάρχει και παραδειγματική τιμωρία.
Όπου υπάρχει κενό νόμου να διορθωθεί και να έχει και αναδρομική ισχύ, γιατί ο τελευταίος που σίγουρα δεν φταίει, είναι ο πολίτης.

Οι πινακίδες δοκιμής που χορηγούνται από την πολιτεία είναι εργαλείο δουλειάς για τον επαγγελματία έμπορο αυτοκινήτων και πρέπει με αυτές να μπορεί να μετακινεί το εμπόρευμα του, τα αυτοκίνητα του, χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα, είτε για test drive, είτε προς επισκευή σε κάποιο συνεργείο, είτε για έλεγχο από το ΚΤΕΟ, είτε προς επίδειξη, κ.ο.κ. **όπως γίνεται παντού στον κόσμο.**

Στις εκθέσεις αυτοκινήτων βρίσκονται προς πώληση χιλιάδες αυτοκίνητα, είτε αυτά είναι εκτελωνισμένα ανάρητα εισαγωγής αυτοκίνητα, είτε είναι ενάρητα εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, είτε είναι αγορασμένα και στο όνομα της επιχείρησης, είτε είναι τρίτων (παρακαταθήκη) τραπεζών, εμπορικών άλλων εταιριών, ιδιωτών προς πώληση αυτοκίνητα, **όπως γίνεται παντού στον κόσμο.**

Φαντασθείτε για όλα τα αυτοκίνητα που είναι αγορασμένα και στο όνομα της επιχείρησης, άλλες επιχειρήσεις κινούν εκατοντάδες και άλλες χιλιάδες αυτοκίνητα τον χρόνο, να έπρεπε για το καθένα αυτοκίνητο ξεχωριστά να πληρώνει ασφάλεια και τέλη κυκλοφορίας, δεν θα υπήρχε σήμερα ούτε μισός έμπορος αυτοκινήτων.

Φαντασθείτε για όλα τα αυτοκίνητα που εισάγει μια επιχείρηση, είτε καινούρια, είτε μεταχειρισμένα, να έπρεπε να βγάλει πινακίδες και άδεια κυκλοφορίας, να πληρώσει τα τέλη κυκλοφορίας και την ασφάλεια του κάθε αυτοκινήτου ξεχωριστά, για να μπορεί να κάνει όλα τα παραπάνω, test drive, επίδειξη, κ.ο.κ, δεν θα υπήρχε σήμερα αυτό το επάγγελμα.

Γι' αυτούς όλους τους λόγους η πολιτεία χορηγεί τις πινακίδες ΔΟΚ στον έμπορο αυτοκινήτων, όπως γίνεται παντού στον κόσμο.

7. Αναδρομικές χρεώσεις Τελωνείου

Ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα που απασχολεί τον κλάδο από το 2003, όταν συνάδελφοί μας κατέθεσαν στα τελωνεία της χώρας όλα τα νόμιμα δικαιολογητικά που χρειαζόταν για τον εκτελωνισμό του αυτοκινήτου και μετά από 2-3 χρόνια και ενώ είχαν πουλήσει αυτά τα αυτοκίνητα, τους ζητήθηκε να πληρώσουν διπλούς δασμούς, με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητά τους ανήκουν στην προηγούμενη οδηγία.

Από τότε 2005-2006 έχουμε εμπλακεί σε δικαστικούς αγώνες για να αποδείξουμε το δίκιο μας και πράγματι τα δικαστήρια και τα εφετεία δικαίωσαν τους εμπόρους.

Ζητάμε λοιπόν, επειδή δικαιωθήκαμε και λόγω των σοβαρών δυσκολιών που όλοι σήμερα βιώνουμε, για όσους ακόμη εμπόρους δεν έχουν ολοκληρώσει τα δικαστήρια, να υπάρξει η δικαίωση και η απαλλαγή τους από την πολιτεία.

8. Παρεμπόριο

Μια ανοικτή πληγή που επί 10ετίες μαστίζει τον κλάδο και την Ελληνική οικονομία συνολικά.

Επειδή το θέμα είναι μεγάλο και πολύπλευρο και δεν μπορεί να λυθεί μέσα από υπομνήματα προτείνουμε μια διαρκή συνεργασία για να δούμε μαζί πως μπορούμε να αντιμετωπίσουμε όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά αυτό το νοσηρό φαινόμενο.

Κε Υπουργέ,

Επειδή τα θέματα δεν μπορούν να εξαντληθούν μέσα από ένα υπόμνημα, παρακαλούμε θερμά όπως μας δεχτείτε στο Υπουργείο σας, για να σας παραθέσουμε λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τα σοβαρά προβλήματα, τα οποία έχουν δημιουργηθεί στον κλάδο της εμπορίας αυτοκινήτων.

Μετά τιμής
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΕΤΙΜΕΖΑΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ