



## 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  
Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών  
κ. Χάρη Θεοχάρη

Καλλιθέα, 31-07-2023

Αρ. Πρωτ.: 0122

### Θέμα: Προβλήματα του κλάδου εμπορίας – εισαγωγής αυτοκινήτου

Αξιότιμε κύριε Υφυπουργέ,

Αρχικώς θα θέλαμε να σας ευχηθούμε καλή επιτυχία στα νέα σας καθήκοντα στο Υπουργείο Οικονομικών. Όπως γνωρίζετε ο κλάδος του αυτοκινήτου, αποτελεί διαχρονικά έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της οικονομίας στις ανεπτυγμένες χώρες, ένας κλάδος που τροφοδοτεί επίσης μια σειρά από άλλους περιφερειακούς κλάδους αλλά και τα έσοδα της κρατικής μηχανής. Συνεπώς ενόψει της ανάληψης των καθηκόντων σας και με αφορμή την πρόσφατη συνάντησή μας στις 19-7-23, θεωρούμε σημαντικό να σας παραθέσουμε συνοπτικά τα κάτωθι διαχρονικά προβλήματα που υπάρχουν στο χώρο και που εφόσον μπορέσουν επιτέλους να επιλυθούν θα επιφέρουν τεράστια έσοδα στα κρατικά ταμεία αλλά και πολλαπλά άλλα οφέλη που θα σας παραθέσουμε παρακάτω.

Αρχικά, όπως επανειλημμένως έχουμε τονίσει σε όλες τις προηγούμενες κυβερνήσεις, στη χώρα μας ισχύει εδώ και δεκαετίες ένας ιδιαίτερα πολύπλοκος, άδικος και κατά την γνώμη μας και γνώμη νομικών παράνομος τρόπος φορολόγησης των αυτοκινήτων. Τα παραδείγματα είναι κυριολεκτικά αμέτρητα αλλά χάριν συντομίας θα αναφέρουμε μόνο ένα από αυτά, δηλαδή να παρατηρείται συχνά το φαινόμενο μεταχειρισμένα αυτοκίνητα 2ετίας-3ετίας να πληρώνουν περισσότερο φόρο κατά τον εκτελωνισμό τους από ότι θα πλήρωναν ως καινούρια, και αυτό οφείλεται στον παράλογο και πολύπλοκο τρόπο υπολογισμού των συντελεστών τέλους ταξινόμησης. Επιπλέον - αν και υποχρεωμένοι από το 2016 - οι αντιπροσωπίες, δεν αναρτούν τους τιμοκαταλόγους με τις τιμές λιανικής προ φόρων, κατά συνέπεια είναι ακόμα πιο δύσκολο για τον εισαγωγέα έμπορο/ιδιώτη να είναι σε θέση να υπολογίσει το τέλος ταξινόμησης και άρα το κόστος του οχήματος που θέλει να αγοράσει. Σε όλα αυτά ήρθαν να προστεθούν τα τελευταία χρόνια και οι αντικοινοτικές και παράνομες απαγορεύσεις εισαγωγής αυτοκινήτων οδηγίας Euro 3-2-1-0 αλλά και τα υπέρογκα περιβαλλοντικά χαράτσια στα αυτοκίνητα οδηγίας Euro 4 & Euro 5A-5B, εκτοξεύοντας το Τ.Τ. ή κάνοντας παντελώς απαγορευτική την εισαγωγή τους.

Υπενθυμίζουμε επίσης ότι η χώρα μας για αυτό το λόγο αλλά και γενικότερα για τον τρόπο φορολόγησης των εισαγόμενων αυτοκινήτων από χώρες της ΕΕ έχει καταγγεληθεί στην Κομισιόν. Μάλιστα, η καταγγελία πλέον έχει μπει στην τελική της φάση, καθότι πρόσφατα ζητήθηκε από την χώρα μας αιτιολογημένη γνώμη με περιθώριο 2 μηνών για να απαντήσει, μετά την πάροδο του οποίου και εφόσον η αιτιολογημένη γνώμη κριθεί ανεπαρκής, ακολουθούν πρόστιμα τα οποία σε αυτές τις περιπτώσεις είναι συνήθως υπέρογκα!

Η πάγια θέση μας είναι ότι θα πρέπει να εξορθολογιστεί και να απλοποιηθεί η διαδικασία επιβολής του τέλους ταξινόμησης και γενικώς της φορολόγησης των αυτοκινήτων, έτσι ώστε αφενός η χώρα να αποφύγει την καταδίκη και τα πρόστιμα που ...έρχονται, αφετέρου να δημιουργηθεί ένα σύστημα φορολόγησης που δεν θα εισάγει διακρίσεις μεταξύ ομοειδών προϊόντων (μεταχειρισμένων/καινούριων) και θα είναι δίκαιο για όλους. Παραδείγματα προς αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσε να είναι η επαναφορά του Ιστορικού Τέλους Ταξινόμησης κατά τον εκτελωνισμό. Άλλο παράδειγμα θα μπορούσε να είναι η μετακύλιση των εσόδων που προκύπτουν από το τέλος ταξινόμησης στα τέλη κυκλοφορίας! Χιλιάδες νέας τεχνολογίας αυτοκίνητα με εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι 122 μικρογραμμάρια, πληρώνουν μηδενικά τέλη ενώ ρυπαίνουν κανονικά και το κράτος χάνει σημαντικά έσοδα από αυτό! Αντί λοιπόν το αυτοκίνητο να υπερφορολογείται κατά την εισαγωγή του θα μπορούσαν τα έσοδα αυτά να αντλούνται από την κυκλοφορία των οχημάτων και μάλιστα με ασύγκριτα μεγαλύτερο κέρδος για τα κρατικά ταμεία.

Όσον αφορά το Μέσο Όρο ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων στη χώρα μας, είναι γνωστό ότι είμαστε ίσως στην τελευταία θέση της σχετικής λίστας ανάμεσα στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. Ο Σύνδεσμός μας είχε εγκαίρως και επανειλημμένως προειδοποιήσει τους αρμόδιους φορείς από τότε που εφαρμόστηκαν οι απαγορεύσεις και τα “χαράτσια” (Ν.4710/ ΦΕΚ.142 Α' 23/07/20, Άρθρο 5), ότι τέτοιου τύπου πολιτικές εκτός του ότι θα βάλλουν με μαθηματική ακρίβεια τη χώρα μας σε περιπέτειες στα ευρωπαϊκά δικαστήρια, επιπροσθέτως δεν θα επέφεραν τον αντικειμενικό σκοπό τους, δηλαδή τον εκσυγχρονισμό του στόλου κυκλοφορούντων οχημάτων, αλλά το ακριβώς αντίθετο!! Ως συνήθως τα τελευταία χρόνια, η Πολιτεία αγνόησε τις επισημάνσεις μας και το αποτέλεσμα είναι μέσα σε 3 χρόνια από την εφαρμογή αυτού του φορολογικού συστήματος, η γηραιότητα του στόλου μεταχειρισμένων εκτοξεύθηκε από τα 14 στα 18 χρόνια!!!

Ένας άλλος λόγος που συνέβη αυτό είναι το γεγονός ότι η Κυβέρνηση αρκέστηκε στην επιδότηση αποκλειστικά και μόνο καινούργιων ηλεκτρικών αυτοκινήτων (τα οποία είναι κατά τεκμήριο ακριβά) και συνεπώς απευθύνθηκε αποκλειστικά σε μια πολύ μικρή και “επίλεκτη” ομάδα καταναλωτών των οποίων η τσέπη θα μπορούσε να αντέξει μια τέτοια επένδυση. Αντίθετα ο μέσος Έλληνας καταναλωτής ο οποίος δε μπορεί να διαθέσει ποσά της τάξης των 30-40 χιλιάδων για να αγοράσει καινούριο ηλεκτρικό, αναγκάστηκε να κρατήσει το παλιό και λίαν ρυπογόνο όχημά του καθότι ακόμα και η αγορά ενός καλύτερου, πιο σύγχρονου και λιγότερο ρυπογόνου μεταχειρισμένου βετίας-9ετίας είναι ασύμφορη αφού τα “χαράτσια” και η υπερβολική φορολόγηση των αυτοκινήτων έχουν απογειώσει τις τιμές.

Υπάρχουν μια σειρά από απλά μέτρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν ώστε να εξαληφθεί σταδιακά αυτό το φαινόμενο. Σε πρώτη φάση θα πρέπει άμεσα να αρθούν οι απαγορεύσεις εισαγωγών και τα χαράτσια ή έστω να δοθούν οικονομικά κίνητρα στους καταναλωτές ώστε να είναι σε θέση να αντικαταστήσουν το πολύ παλιό και ρυπογόνο όχημά τους με κάποιο νεότερης τεχνολογίας. Είναι πολύ πιο εφικτό για τον μέσο καταναλωτή να περάσει από ένα όχημα 25ετίας σε ένα όχημα βετίας για παράδειγμα, παρά από ένα όχημα 25ετίας σε ένα καινούριο ηλεκτρικό... Σε αυτό το πλαίσιο θεωρούμε θεμιτό τουλάχιστον τα αυτοκίνητα οδηγίας Euro 5 & 6 να τυγχάνουν πιο “φιλικής” φορολογικής αντιμετώπισης, έτσι ώστε να μπορούν να διοχετεύονται στην αγορά σε πιο προσιτές τιμές και άρα να συνδράμουν καθοριστικά στον εκσυγχρονισμό του στόλου. Ακόμα, θα ήταν εύλογο να επιδοτηθούν και τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα, όπως συμβαίνει με τα αντίστοιχα καινούρια, αφού η περιβαλλοντική επιβάρυνση είναι μηδενική και στις δυο περιπτώσεις.

Το μόνο σίγουρο κατά τη γνώμη μας, είναι ότι για να προκύψουν ουσιαστικές λύσεις για τα ανωτέρω ζητήματα θα πρέπει αφενός να υπάρχει η πολιτική βούληση και αφετέρου να καθίσουν μαζί στο τραπέζι του διαλόγου όλοι όσοι με τον έναν ή τον άλλον τρόπο αποτελούν ή μπορούν να αποτελούν μέρος της λύσης, πόσο μάλλον οι επαγγελματίες του κλάδου. Θεωρούμε λοιπόν ότι επιβάλλεται να συσταθεί μια Επιτροπή/Ομάδα εργασίας στην οποία να εισακούγονται επί ίσοις όροις όλες οι προτάσεις-απόψεις και να λαμβάνονται σοβαρά υπόψιν και όχι να εφαρμόζονται ξύλινες τεχνοκρατικές και πολλές φορές υποκινούμενες και μη βιώσιμες πολιτικές στον βωμό κάποιων συμφερόντων, καθότι έχει αποδειχτεί ότι στο τέλος της ημέρας αυτή η πολιτική δεν βοήθησε/βοηθάει με κανέναν τρόπο τον εκσυγχρονισμό και την ευημερία της χώρας αλλά το ακριβώς αντίθετο.

Με εκτίμηση  
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος  
Κων/νος Κυράτσος



Ο Γεν. Γραμματέας  
Μιχάλης Γεωργιάδης