



Προς,
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Γενικό Γραμματέα, κ. Γιάννη Ξιφαρά

Καλλιθέα, 10-04-2024

Αρ. πρωτ: 0153

Αξιότιμε κύριε Γενικέ,

Σε συνέχεια της συνάντησής μας στις 22/03 στο γραφείο σας, σας παραθέτουμε συνοπτικά κάποια από τα θέματα που συζητήσαμε και αφορούν γενικά τις παθογένειες και τα προβλήματα που εντοπίζονται στις διαδικασίες ταξινόμησης μεταχειρισμένων οχημάτων από χώρες της ΕΕ, καθώς και τις προτάσεις μας επί αυτών. Θεωρούμε ότι εφόσον πράγματι υπάρχει στο εξής πνεύμα συνεργασίας μεταξύ όλων των μερών που αφορούν τον κλάδο του αυτοκινήτου, τότε πολλά από αυτά τα ζητήματα μπορούν να λυθούν άμεσα και ανώδυνα, διευκολύνοντας το εμπόριο και άρα την υγεία της αγοράς απομονώνοντας παράλληλα τα στοιχεία εκείνα που παρανομοούν και αμαυρώνουν έναν ολόκληρο κλάδο επαγγελματιών.

- 1) Αρχικά, όπως σας επισημάναμε και κατ' ιδίαν, θεωρούμε ασυμβίβαστο να ελέγχεται η γνησιότητα/εγκυρότητα των εγγράφων που αναρτώνται στο Μ.Ε.Μ.Ο. από έναν ιδιωτικό φορέα (ΣΕΑΑ) του οποίου τα συμφέροντα είναι στην πράξη ευθέως ανταγωνιστικά προς τα συμφέροντα των μελών που εκπροσωπεί ο δικός μας φορέας (ΣΕΕΑΕ). Εδώ, οι πρώτοι έχουν χριστεί "Εθνικοί Διανομείς" (μια ορολογία που δεν απαντάται πουθενά στην Ευρώπη) και ελεγκτές -στη θέση του κράτους- των ...συναδέλφων τους εμπόρων που απλώς δεν ανήκουν στο Επίσημο Δίκτυο. Είναι προφανές ότι αυτό εκτός ότι δεν έχει καμμία λογική, εισάγει εμφανώς και ευθέως διακρίσεις εντός της αγοράς και όρους αθέμιτου ανταγωνισμού. Αντιλαμβανόμαστε ότι το κράτος μπορεί να χρειάζεται πρόσβαση στα εργαλεία που μπορεί να παρέχει η βάση δεδομένων του δικτύου των αντιπροσωπειών ώστε οι έλεγχοι να είναι πιστοποιημένοι, και αυτό είναι λογικό, δεν μπορεί όμως να γίνει αποδεκτό από τα μέλη μας να "ελέγχονται" από τα μέλη ενός ανταγωνιστικού φορέα και μάλιστα ερήμην τους.
- 2) Με αφορμή τα πρόσφατα δημοσιεύματα που αφορούσαν κάποιες περιπτώσεις οχημάτων στο Μ.Ε.Μ.Ο. για τα οποία εντοπίστηκαν παραβάσεις/παραποιήσεις στα αναρτημένα έγγραφα και οι παραβάτες οδηγήθηκαν στον Εισαγγελέα, προκύπτουν τα εξής εύλογα ερωτήματα:
 - α) Με ποιά ακριβώς διαδικασία γίνεται ο έλεγχος της γνησιότητας ενός εγγράφου (πχ ΚΤΕΟ ή COC).
 - β) Δε θα έπρεπε σε αυτήν την περίπτωση ο εισαγωγέας (έμπορος ή ιδιώτης) να μπορεί να έχει πρόσβαση στα ίδια εργαλεία με τα οποία γίνεται η διασταύρωση/έλεγχος, έτσι ώστε να μπορεί να αξιολογεί ο ίδιος από πριν την εγκυρότητα ή μη του ξένου εγγράφου που πρόκειται να προσκομίσει;

Για τα ανωτέρω 1 και 2 προτείνουμε:

- Την σύσταση Επιτροπής που να συμπεριλαμβάνει και αντιπροσωπεία από τον Σύνδεσμό μας, ώστε πρώτον να είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε (όπως έχουμε δικαίωμα) με ποιό μηχανισμό και με ποιά κριτήρια γίνονται οι έλεγχοι και πιστοποιούνται ή όχι τα αναρτηθέντα έγγραφα και δεύτερον να επέλθει ένα καθεστώς ισονομίας μεταξύ των μελών των δύο φορέων.

- Επιπλέον, θα πρέπει να οριστεί σαφώς μια μέθοδος, ένα εργαλείο με το οποίο να μπορεί ο κάθε ενδιαφερόμενος να ελέγχει ο ίδιος αν τα έγγραφα που έχει στη διάθεση του και πρόκειται να αναρτήσει είναι γνήσια, πλαστά ή παραποιημένα.
- 3) Είναι θεωρούμε κοινά παραδεκτό ότι στην παρούσα μορφή του και λειτουργία του το Μ.Ε.Μ.Ο. δεν έχει προσφέρει τίποτα το ουσιαστικό ως τώρα, ούτε έχει σε καμία περίπτωση δικαιολογήσει τον αντικειμενικό του στόχο που στη θεωρία είναι η πάταξη της διαφθοράς και η διαφάνεια στο χώρο της εισαγωγής αυτοκινήτων από χώρες του εξωτερικού. Αντίθετα, όσοι παρανομούσαν εξακολουθούν και βρίσκουν τρόπο να παρανομούν, ενώ οι σωστοί και νομοταγείς επαγγελματίες απλώς απέκτησαν ένα επιπρόσθετο γραφειοκρατικό χρέος με την υποχρεωτική χρήση του Μ.Ε.Μ.Ο.
- 4) Τα πρόστιμα που προβλέπονται στις σχετικές νομοθετικές διατάξεις είναι
 - α) Κατά παράβαση κάθε έννοιας της αρχής της αναλογικότητας, δεδομένου ότι προβλέπονται, υπό προϋποθέσεις πρόστιμα πολλαπλάσια της αξίας του ίδιου του εμπορεύματος
 - β) Δεν έχουν σοφρωνιστικό ή αποτρεπτικό χαρακτήρα αλλά καθαρά τιμωρητικό.
 - γ) Δεν διαβαθμίζονται αναλόγως της βαρύτητας των παραπτώματων (πχ δεν είναι λογικό να έχει την ίδια βαρύτητα η εκπρόθεσμη καταχώρηση ενός οχήματος με μια ανάρτηση πλαστού ή παραποιημένου εγγράφου).

Για τα ανωτέρω 3 και 4 προτείνουμε:

Για την αποτροπή επιβολής των ανωτέρω υπέρογκων και παράλογων προστίμων αφενός και αφετέρου για να αρχίσει η λειτουργία του Μ.Ε.Μ.Ο. να έχει κάποιο νόημα, θα πρέπει το συντομότερο (όπως άλλωστε μας διαβεβαιώσατε και κατ' ιδίαν) η επιτυχής καταχώρηση ενός οχήματος στο Μ.Ε.Μ.Ο. να γίνει προαπαιτούμενη για την έκδοση 1ης άδειας κυκλοφορίας και πινακίδων σε εισαγόμενα ΙΧ. Με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο θα σταματήσει να κρέμεται σαν "Δαμόκλειος Σπάθη" ο φόβος των προστίμων πάνω από τους εμπόρους/εισαγωγείς, αλλά κυρίως θα υποχρεωθούν όσοι έως τώρα αγνοούν/αδιαφορούν για την υποχρεωτική χρήση του Μ.Ε.Μ.Ο. να αλλάξουν τη στάση τους αν θέλουν να συνεχίσουν να εμπορεύονται οχήματα.

Επίσης προτείνουμε τη δημιουργία μιας νέας πλατφόρμας (η οποία θα μπορούσε να υλοποιηθεί και εντός του Μ.Ε.Μ.Ο.) στα πρότυπα του βελγικού Car-Pass που να επεκτείνεται σε όλα τα αυτοκίνητα εγχώρια ή εισαγόμενα και στην οποία θα μπορεί να έχει πρόσβαση κάθε ενδιαφερόμενος, για όλες τις πληροφορίες που αφορούν το αυτοκίνητο. Ενδεικτικά: ιστορικό ελέγχων ΚΤΕΟ (και άρα χιλιομέτρων), ιστορικό ατυχημάτων, εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας, αν οφείλονται τέλη κυκλοφορίας κτλ

- 5) Πριν καν ξεκινήσει η λειτουργία του Μ.Ε.Μ.Ο. είχαμε εκφράσει σε όλους τους τόνους στους αρμόδιους, την έντονη διαφωνία όλων των μελών του Συνδέσμου μας σχετικά με την υποχρέωση ενημέρωσης του συστήματος για πιθανές εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας για τα αναρτηθέντα οχήματα. Πανευρωπαϊκά, και πιθανώς και παγκόσμια, είναι ευθύνη των εργοστασίων να αναζητούν και να ενημερώνουν τους κατόχους ΙΧ για πιθανές ανακλήσεις ασφαλείας στα οχήματά τους. Εδώ με τη συγκεκριμένη νομοθεσία, αυτή η ευθύνη έχει μετακυλήσει από το πουθενά, στον εισαγωγέα/έμπορο που είναι ένας απλός μεταπωλητής στην ενδοκοινοτική αγορά της ΕΕ. Το άκρως παράλογο είναι ότι μέχρι και σήμερα όχι μόνο καλείται ο έμπορος/εισαγωγέας να αναζητεί αυτήν την πληροφορία από τα Δίκτυα των Αντιπροσωπειών, αλλά μάλιστα με το ...αζημίωτο και χωρίς σαφές χρονικό πλαίσιο για το χρόνο απόκρισης.

Για το 5 προτείνουμε:

Την πλήρη εξαίρεση της συγκεκριμένης αξίωσης/υποχρέωσης και άρα αφαίρεση του σχετικού πεδίου από την πλατφόρμα. Ειδικά εφόσον η καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο. γίνει προαπαιτούμενη για την έκδοση 1ης άδειας κυκλοφορίας γίνεται αντιληπτό ότι δεν είναι

δυνατόν ο εισαγωγέας/έμπορος να περιμένει δυο και τρεις εβδομάδες για να πάρει απάντηση από την τάδε αντιπροσωπεία για το αν εκκρεμούν ανακλήσεις ασφαλείας για το όχημα που εμπορεύεται, διότι πολύ απλά κανένας υποψήφιος πελάτης δε θα θέλει να περιμένει για ...εβδομάδες να πάρει πινακίδες.

- 6) Η απαίτηση ύπαρξης ΚΤΕΟ της αλλοδαπής σε ισχύ κατά τη στιγμή της άφιξης του οχήματος στα σύνορα (ΔΑΟ) ήταν και παραμένει προβληματική. Τούτο διότι σε πολλές περιπτώσεις μεσολαβεί ένα εύλογο και όχι αυστηρά ορισμένο χρονικό διάστημα από τη στιγμή της αγοράς ενός οχήματος μέχρι την άφιξή του στη χώρα μας.

Για το 6 προτείνουμε:

Την αντικατάσταση της ισχύουσας απαίτησης για ΚΤΕΟ σε ισχύ με βάση την ημερομηνία έκδοσης του παραστατικού πώλησης ή συμφωνητικού αγοράς από το εξωτερικό και όχι της ΔΑΟ. Αφενός αυτή η τροποποίηση είναι τελείως ανώδυνη για τον νομοθέτη, αφετέρου θα βάλει φρένο στις τραγελαφικές και συχνότερες περιπτώσεις οχημάτων που φτάνουν με μια δυο ημέρες καθυστέρηση στη χώρα μας και εντωμεταξύ το πιστοποιητικό ελέγχου έληξε, συνεπώς τα οχήματα πρέπει να επανεξαχθούν, να περάσουν νέο τεχνικό έλεγχο στην αλλοδαπή και να επανεισαχθούν....

- 7) Στο ίδιο μήκος κύματος, θα πρέπει να προβλεφθεί τι θα γίνεται σε περιπτώσεις απώλειας ή καταστροφής του πρωτότυπου εγγράφου ΚΤΕΟ της αλλοδαπής, στο διάστημα που μεσολαβεί μέχρι να ταξινομηθεί στη χώρα μας. Μπορεί σε κάποιες χώρες η έκδοση γνήσιου αντιγράφου να είναι σχετικά εύκολη υπόθεση (πχ Ιταλία), σε άλλες όμως είναι από δύσκολη (πχ Γερμανία) έως και αδύνατη (πχ Γαλλία)

Προτείνουμε:

Για τις περιπτώσεις οχημάτων από χώρες στις οποίες λειτουργεί online πλατφόρμα (πχ Βέλγιο, Ιταλία, Γαλλία κτλ) που μπορεί να διασταυρώνεται ο τελευταίος τεχνικός έλεγχος με ακριβή ημερομηνία και ένδειξη χιλιομετρική, να μην είναι υποχρεωτική η προσκόμιση εγγράφου τεχνικού ελέγχου κατά την ταξινόμηση και κατά συνέπεια στο Μ.Ε.Μ.Ο. αλλά προαιρετική.

Για τις υπόλοιπες περιπτώσεις οχημάτων από χώρες στις οποίες δεν υπάρχει αντίστοιχη πλατφόρμα (πχ Γερμανία) να γίνονται δεκτά και απλά αντίγραφα ή ευκρινώς σκαναρισμένες εκδόσεις των πρωτότυπων εγγράφων. Αυτό διότι πχ τα περισσότερα ΚΤΕΟ για παράδειγμα της Γερμανίας επανεκδίδουν απλά αντίγραφα των πρωτοτύπων και όχι γνήσια αντίγραφα. Ούτως ή άλλως θεωρούμε ότι εφόσον υπάρχουν έτσι και αλλιώς οι μηχανισμοί που μπορούν να ελέγχουν αν ένα έγγραφο που αναρτάται στο Μ.Ε.Μ.Ο. είναι γνήσιο ή όχι, τότε δεν έχει ουσιαστική σημασία αν το προσκομιθέν έγγραφο είναι το πρωτότυπο ή απλό αντίγραφο.

Αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις σας.

Με εκτίμηση
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Κων/νος Κυράτσος



Ο Γεν. Γραμματέας

Μιχαήλ Γεωργιάδης