

# Ελ. Κουντουρά: Διακρίσεις στην ελληνική νομοθεσία σε βάρος των εισαγωγέων μεταχειρισμένων φορτηγών και λεωφορείων στην Ελλάδα

2024/11/12 09:39 στην κατηγορία LOGISTICS

Η Ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ Έλενα Κουντουρά κατέθεσε ερώτηση στην Κομισιόν, με την οποία της ζητά να τοποθετηθεί σχετικά με τις σοβαρές διακρίσεις της ελληνικής νομοθεσίας σε βάρος των εισαγωγέων στην Ελλάδα μεταχειρισμένων φορτηγών και λεωφορείων, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση.

Στην ερώτησή της η Ευρωβουλευτής επισημαίνει τις δυσμενείς ρυθμίσεις που εντοπίζονται στην ελληνική νομοθεσία σχετικά στην εισαγωγή και ταξινόμηση των μεταχειρισμένων αυτών οχημάτων, που εν τέλει λειτουργούν αποτρεπτικά στην ανανέωση του στόλου βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην Ελλάδα, του πιο γηρασμένου σήμερα σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με αρνητικό αντίκτυπο για το περιβάλλον.

Η κυκλοφορία των πλέον γηρασμένων επαγγελματικών οχημάτων στην Ελλάδα, πέραν από την επικινδυνότητα στο μέτωπο της οδικής ασφάλειας, επιβαρύνει το περιβάλλον, τις εκπομπές ρύπων και την ποιότητα του αέρα, και δυσκολεύει την επίτευξη των στόχων για το κλίμα, που ορίζονται από τη Συμφωνία του Παρισιού και την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

## Οι κύριες διακρίσεις είναι:

-Οι νέες άδειες δημοσίας χρήσεως κυκλοφορίας για φορτηγά περιορίζονται μόνο σε οχήματα κατηγορίας EURO-6D (κατασκευής από το 2020 και μετά για όλα τα βαρέα οχήματα, δημόσια και ιδιωτικά), αποκλείοντας μεγάλο μέρος του διαθέσιμου μεταχειρισμένου στόλου της ΕΕ.

-Η υψηλή τιμή των ελάχιστων διαθέσιμων μεταχειρισμένων οχημάτων στην αγορά της ΕΕ οδηγεί σε δυσμενή, άνιση μεταχείριση των εισαγωγέων μεταχειρισμένων σε σχέση με τους εμπόρους νέων ή εγχώριων μεταχειρισμένων φορτηγών.

-Δημιουργείται αδικαιολόγητος όγκος γραφειοκρατίας στο νέο ψηφιακό μητρώο MEMO, συνδυαστικά με την απαίτηση πρόσθετου πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου

στην χώρα προέλευσης του οχήματος, πέραν του υποχρεωτικού εγχώριου ελέγχου κατά την ταξινόμηση στην Ελλάδα

-Καθιερώνεται πρόσθετη υποχρέωση υποβολής και έκδοσης Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης με δυσανάλογα υψηλό κόστος.

Όλα τα παραπάνω, όπως τονίζει η Έλενα Κουντουρά συνεπάγονται παραβίαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για το ενδοκοινοτικό εμπόριο, εισάγοντας ποσοτικούς περιορισμούς, διακρίσεις, αδικαιολόγητα πρόσθετα εμπόδια, κόστη και καθυστερήσεις για τους εισαγωγείς στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα όχι μόνο προβλήματα στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και τη συρρίκνωση του κλάδου, αλλά και αποθάρρυνση τελικά της αναγκαίας ανανέωσης του στόλου φορτηγών και λεωφορείων στη χώρα μας, που συνδέεται με κρίσιμους στόχους για το περιβάλλον και το κλίμα.

Πρόκειται για τη δεύτερη παρέμβαση της Έλενας Κουντουρά στην Κομισιόν. Είχε καταθέσει σχετική ερώτηση τον Απρίλιο του 2024.

Στη νέα ερώτηση ζητά από την Κομισιόν να απαντήσει εάν έχει αξιολογήσει ότι οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις στην ελληνική νομοθεσία παραβιάζουν την ευρωπαϊκή νομοθεσία και σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί, ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση της Ελλάδας με το ενωσιακό δίκαιο.

## Ακολουθεί η πλήρης ερώτηση

Ερώτηση με αίτημα γραπτής απάντησης προς την Επιτροπή

Άρθρο 144 του Κανονισμού

Έλενα Κουντουρά (The Left)

### **Θέμα: Παραβιάσεις του Ενωσιακού Δικαίου στην Εισαγωγή και Εμπορία Μεταχειρισμένων Φορτηγών στην Ελλάδα**

Σε συνέχεια προηγούμενης ερώτησης μου σχετικά με τις παραβιάσεις του ενωσιακού δικαίου στην εισαγωγή και εμπορία μεταχειρισμένων φορτηγών-αυτοκινήτων από Κράτη-Μέλη (1), σημειώνεται εκ νέου, ότι η ελληνική νομοθεσία επιβάλλει δυσμενείς ρυθμίσεις και διακρίσεις στην εισαγωγή και ταξινόμηση των εν λόγω εμπορευματικών αγαθών, δημιουργώντας σημαντικά εμπόδια και ποσοτικούς περιορισμούς στο ενδοκοινοτικό εμπόριο (2).

Συγκεκριμένα, οι νέες άδειες δημοσίας χρήσεως κυκλοφορίας για φορτηγά περιορίζονται μόνο σε οχήματα κατηγορίας EURO-6D (3) , αποκλείοντας μεγάλο μέρος του διαθέσιμου μεταχειρισμένου στόλου της ΕΕ, ενώ η υψηλή τιμή των

ελάχιστων διαθέσιμων μεταχειρισμένων οχημάτων στην αγορά της ΕΕ οδηγεί σε δυσμενή, άνιση μεταχείριση των εισαγωγέων σε σχέση με τους εμπόρους νέων ή εγχώριων μεταχειρισμένων φορτηγών.

Επιπλέον, ο αδικαιολόγητος όγκος γραφειοκρατίας που δημιουργείται απ' το νέο ψηφιακό μητρώο (MEMO) (4) , συνδυαστικά με την απαίτηση πρόσθετου πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου στην χώρα προέλευσης του οχήματος, πέραν του υποχρεωτικού εγχώριου ελέγχου κατά την ταξινόμηση στην Ελλάδα, καθώς και η υποχρέωση υποβολής και έκδοσης Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης με δυσανάλογα υψηλό κόστος, συνεπάγονται πρόσθετα αδικαιολόγητα εμπόδια και καθυστερήσεις για τους εισαγωγείς.

Οι διακρίσεις αυτές επηρεάζουν αρνητικά το περιβάλλον και το ενδοκοινοτικό εμπόριο, ενώ συρρικνώνουν τον κλάδο, ενισχύοντας την ανακύκλωση παλαιών οχημάτων αντί της ανανέωσης του στόλου (5) . "

Ερωτάται η Επιτροπή

Έχει αξιολογήσει εάν οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις παραβιάζουν την ευρωπαϊκή νομοθεσία και δημιουργούν διακρίσεις για τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων φορτηγών;

Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί, ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση της Ελλάδας με το ενωσιακό δίκαιο;

(1) Βλ Ε-001076/2024

(2) Συγκεκριμένα, με εφαρμογή αυτών των νομοθετικών διατάξεων παραβιάζεται το αρ.34 επ.ΣΛΕΕ. Βλ. αποφάσεις ΔΕΕ Schmidberger C-112/00, ΕΥ: C:2003:333, σκέψη 56, C-110/05 Επιτροπή κατά Ιταλίας[2009], ECLI:EU:C:2009: 66, σκέψη 56, C-297/05 Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (2007) ECLI:EU:C:2007:531, σκέψη 63 και 4/75, ECLI:EU:C:1975:98.

(3) Κατασκευής ουσιαστικά απ'το 2020 και μετά. Κατηγορίας N1, N2 και N3, O1, O2 και O3.Οι βλαπτικές νομοθετικές ρυθμίσεις αφορούν όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (δημόσια και ιδιωτικά).

(4) Η υποχρέωση καταχώρησης στο MEMO στοιχείων των νέων εισαγόμενων μεταχειρισμένων φορτηγών βαραίνει μόνο τους εισαγωγείς-έμπορους μεταχειρισμένων φορτηγών αυτοκινήτων, όχι τους εμπόρους ήδη ταξινομημένων - μεταχειρισμένων φορτηγών στην Ελλάδα- 20 ημέρες απ'την ταξινόμησή τους στην Ελλάδα, οφείλουν να αναρτούν πλείστα δικαιολογητικά, που ήδη έχουν προσκομίσει κατά την ταξινόμηση του οχήματος.

(5) Σύμφωνα με την ΑΣΕΑ, η Ελλάδα έχει τον παλαιότερο στόλο φορτηγών και λεωφορείων στην Ε.Ε.