



Αθήνα, 16 Ιανουαρίου 2023
ΑΠ: 00001/2023

Προς:

Χρήστο Σταϊκούρα

Υπουργό Οικονομικών
ministeroffice@minfin.gr

Κοιν.:

Κώστα Καραμανλή

Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
gram-ypourgou@yme.gov.gr

Μιχάλη Παπαδόπουλο

Υφυπουργό Μεταφορών
yfyp-gr@yme.gov.gr

Εμμανουήλ Μαστρομανώλη

Γεν. Γραμ. Φορολογικής Πολιτικής & Δημόσιας Περιουσίας
gg-fpdp@minfin.gr

Αναπροσαρμογή κλίμακας κυβισμού για υπολογισμό Τελών Ταξινόμησης δίκυκλων

Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί και Γενικά Γραμματέα,

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα του news auto <https://bit.ly/3vEUrw0>, εξετάζονται αλλαγές στον τρόπο φορολόγησης των αυτοκινήτων και στον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης αυτών, ώστε να συγκρατηθούν σε χαμηλά επίπεδα η φορολογία αλλά και η τελική αξία λιανικής πώλησης αυτών.

Με την παρούσα επιστολή, αιτούμαστε και για τα δίκυκλα την αναπροσαρμογή της κλίμακας κυβισμού με βάση την οποία υπολογίζεται το τέλος ταξινόμησης αυτών, με σκοπό να συγκρατηθούν οι τιμές των δίκυκλων κυρίως της μεσαίας κατηγορίας 251-400 κυβικών.

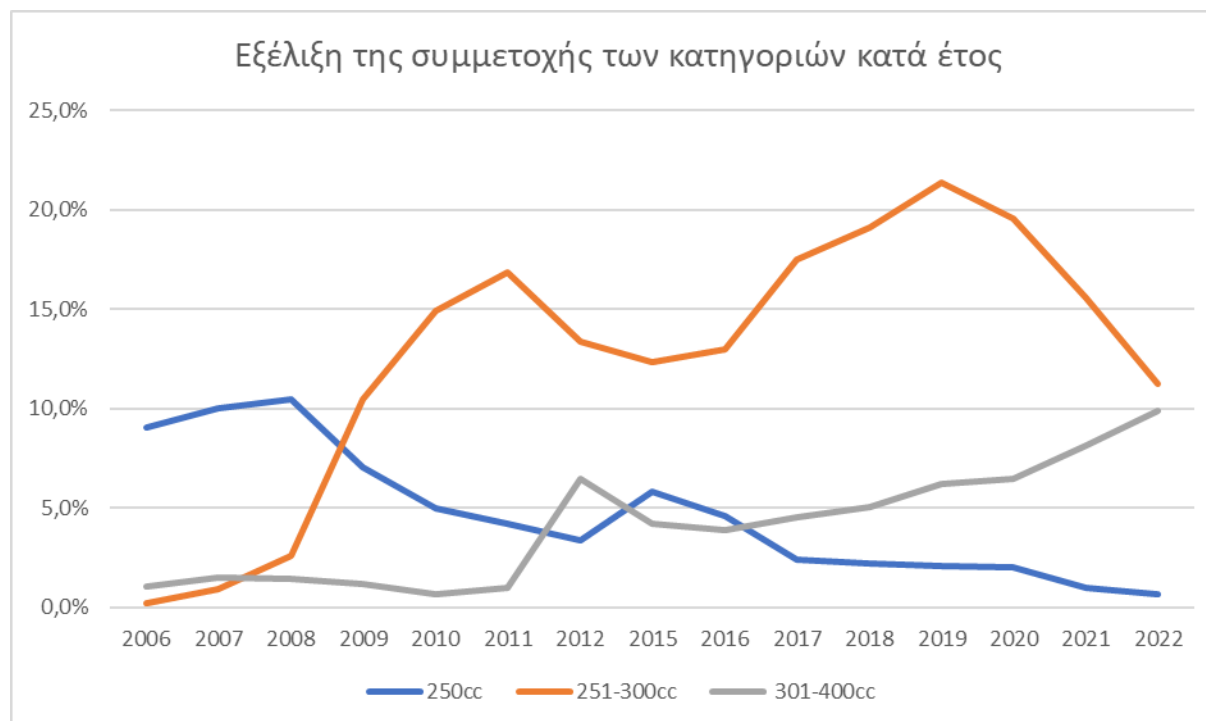
Συγκεκριμένα ζητάμε η κατηγορία 126-250 κ.ε. στην οποία εφαρμόζεται ο συντελεστής 2% να επεκταθεί μέχρι τα 400 κυβικά.



Στον παρακάτω πίνακα, παραθέτουμε την εξέλιξη των πωλήσεων μοτοσυκλετών στη χώρα μας από το 2006 έως και σήμερα

Year	Σύνολο	Συμμετοχή στο έτος			
		250cc	251-300cc	301-400cc	250-400 cc
2006	85.720	7.751	190	910	8.851
2007	95.871	9.593	900	1.433	11.926
2008	94.985	9.906	2.491	1.364	13.761
2009	68.255	4.789	7.137	789	12.715
2010	59.212	2.954	8.824	392	12.170
2011	44.829	1.874	7.560	430	9.864
2012	31.453	1.059	4.194	2.033	7.286
2015	32.409	1.883	4.000	1.368	7.251
2016	38.542	1.758	5.007	1.500	8.265
2017	27.526	654	4.812	1.245	6.711
2018	32.566	720	6.220	1.644	8.584
2019	37.084	772	7.908	2.291	10.971
2020	35.107	718	6.866	2.262	9.846
2021	43.363	433	6.747	3.538	10.718
2022	53.210	339	5.973	5.247	11.559
2022 vs 2006	-32.510	-7.412	5.783	4.337	2.708

Year	Συμμετοχή στο έτος			
	250cc	251-300cc	301-400cc	250-400 cc
2006	9,0%	0,2%	1,1%	10,3%
2007	10,0%	0,9%	1,5%	12,4%
2008	10,4%	2,6%	1,4%	14,5%
2009	7,0%	10,5%	1,2%	18,6%
2010	5,0%	14,9%	0,7%	20,6%
2011	4,2%	16,9%	1,0%	22,0%
2012	3,4%	13,3%	6,5%	23,2%
2015	5,8%	12,3%	4,2%	22,4%
2016	4,6%	13,0%	3,9%	21,4%
2017	2,4%	17,5%	4,5%	24,4%
2018	2,2%	19,1%	5,0%	26,4%
2019	2,1%	21,3%	6,2%	29,6%
2020	2,0%	19,6%	6,4%	28,0%
2021	1,0%	15,6%	8,2%	24,7%
2022	0,6%	11,2%	9,9%	21,7%
2022 vs 2006	-8,4%	11,0%	8,8%	11,4%



Το βάρος της κατηγορίας 250-400 αυξήθηκε συνολικά κατά 11,4% και σε απόλυτα νούμερα +2.708 παρόλο που η αγορά έχασε στο σύνολο της -32.510 ταξινομήσεις, γεγονός που καταδεικνύει ότι συγκαταλέγεται στις πλέον "λαοφιλείς" αφού δεν ακολούθησε την συνολική



πτώση της αγοράς. Τα τελευταία 2 έτη υπήρξε μικρή αντιστροφή της τάσης λόγω της ανόδου των 125cc που επηρεάστηκαν από την ισοδυναμία των διπλωμάτων.

Το βάρος της υποκατηγορίας 250cc μειώθηκε δραματικά από το 9% σε 0,6% και ουσιαστικά αντικαταστάθηκε σε σημαντικό βαθμό από τις κατηγορίες των 251-300 cc και 301-400 cc.

Ουσιαστικά ο κυβισμός της μεσαίας κατηγορίας των δίκυκλων μετατοπίστηκε σταδιακά από τα 250 κ.ε. στα 251-400 κ.ε. λόγω της σταδιακής υιοθέτησης των προδιαγραφών EURO-3-4-5, καθώς τα εργοστάσια αναγκάστηκαν να αυξήσουν τον κυβισμό για να συνδυάσουν τους χαμηλότερους ρύπους με την απαραίτητη ιπποδύναμη.

Κατά τον τρόπο αυτό, ο χαμηλός συντελεστής Τ.Τ. του 2% που εφαρμοζόταν στην κατηγορία 126-250cc με σκοπό να τα καταστήσει πιο προσιτά στο κοινό αλλά και με παράλληλα οφέλη για το κυκλοφοριακό, τη ρύπανση, τη δυνατότητα στάθμευσης, και τη χαμηλότερη δαπάνη για τον πολίτη, ουσιαστικά δεν έχει εφαρμογή πλέον.

Συνεπώς, η προτεινόμενη ρύθμιση έρχεται ουσιαστικά να συνεισφέρει στην προσπάθεια της Κυβέρνησης και της στρατηγικής που έχει χαράξει, για πιο οικονομική και ασφαλή μετακίνηση, την αποσυμφόρηση του σοβαρού κυκλοφοριακού, τα χαμηλότερα κόστη για τον καταναλωτή και την προστασία του περιβάλλοντος μέσω της αγοράς νέων μοντέλων χαμηλών σε ρύπους διοξειδίου του άνθρακα.

Η αναπροσαρμογή αυτή θα συνεισφέρει σημαντικά στη συγκράτηση των τιμών που δημιουργείται από το αυξημένο κόστος παραγωγής στην βιομηχανία μοτοσυκλετών και θα δώσει μια νέα ουσιαστική δυναμική στο σύνολο της αγοράς.

Παρακάτω μπορείτε να δείτε αναλυτικά την πρότασή μας.

ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΚΛΙΜΑΚΑ	
Κυβισμός	ΤΤ
0-125	0%
126-250	2%
251-900	7%
901-1400	12%
1401-1600	14%
1601-1800	17%

ΠΡΟΤΑΣΗ	
Κυβισμός	ΤΤ
0-125	0%
126-400	2%
401-900	7%
901-1400	12%
1401-1600	14%
1601-1800	17%



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ

Παράλληλα, ζητάμε να εκδοθεί διευκρινιστική οδηγία προς τα τελωνεία για τη στρογγυλοποίηση των ορίων στις κλίμακες κυβισμού κατά τον εκτελωνισμό των μοτοσυκλετών. Δηλαδή η κλίμακα εφαρμογής των συντελεστών να είναι ως ακολούθως:

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΤ
0-125,4	0%
125,5-400,4	2%
400,5-900,4	7%
900,5-1400,4	12%
1400,5-1600,4	14%
1600,5-1800,4	17%
>1800,5	25%

Παρακαλούμε όπως εξετάσετε το αίτημά για την επέκταση της εφαρμογής του συντελεστή 2% μέχρι τα 400 κ.ε.

Βρισκόμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία.

Για το Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών Ελλάδος,

Με εκτίμηση,

Σόλων Κοντός

DocuSigned by:

ABA44F22198C4FD...

Πρόεδρος ΣΕΜΕ

Διογένης Χιωτάκης

DocuSigned by:

A7D57F9E74A64A5...

Γενικός Γραμματέας ΣΕΜΕ