

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**



**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:** Σοφία Παπαδοπούλου

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:** Γεώργιος Β. Παπαδιοδώρου

Θεσσαλονίκη Νοέμβριος 2014

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	3
<b>1.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ-ΙΣΤΟΡΙΚΟ</b> .....	3
<b>1.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ</b> .....	4
<b>1.3. ΕΓΧΩΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΚΡΙΣΗ</b> .....	6
<b>1.4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</b> .....	8
<b>1.5. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΚΛΑΔΟ</b> .....	9
2. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ .....	13
<b>2.1. Η ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ</b> .....	13
<b>2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ</b> .....	15
<b>2.3. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</b> .....	17
3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΥΠΟ .....	24
<b>3.1. ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ     ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΥΠΟ</b> .....	24
4. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΝΑΖΩΠΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΠΟ ΤΟ 2011 ΕΩΣ ΤΟ 2014 .....	34
<b>4.1. ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ</b> .....	34
<b>4.2. ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	37
<b>4.3. Η ιδιωτική πρωτοβουλία από την πλευρά των ιδιοκτητών αντιπροσωπειών πώλησης     αυτοκινήτων</b> .....	42
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....	44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	45

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ-ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η οικονομική κρίση αδιαμφισβήτητα έχει επηρεάσει όλες τις πτυχές της οικονομικής ζωής και εν τη γενέσει το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα. Ως εκ τούτου, η οικονομική δυσπραγία κλόνισε το τραπεζικό σύστημα, αφήνοντας τεράστιες επιπτώσεις στην κεφαλαιακή επάρκεια, στις καταθέσεις, στις χορηγήσεις δανείων και γενικότερα στην ρευστότητα που απαιτείται για την συντήρηση και ανάπτυξη του τραπεζικού συστήματος. Στην παρούσα ενότητα αναλύονται και παρουσιάζονται εκτενώς οι επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης στην εγχώρια οικονομική ζωή, προεκτείνοντας τις επιπτώσεις στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα (Καραμούζης & Γκίκας, 2011:26).

Είναι ευρέως γνωστό πως η οικονομική κρίση επηρέασε δραστικά όλες τις πτυχές του τραπεζικού συστήματος με πρωταρχικές επιπτώσεις κυρίως στις καταθέσεις. Οι καταθέτες λόγω της οικονομικής δυσπραγίας, των πολλών υποχρεώσεων, της εισοδηματικής μείωσης και της διαφαινόμενης πολιτικοοικονομικής αβεβαιότητας επέσυραν σωρηδόν τις καταθέσεις τους και ως εκ τούτου συνέβαλαν στην αποδιάρθρωση της κεφαλαιακής επάρκειας των τραπεζικών ομίλων. Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό ότι λόγω της μείωσης των καταθέσεων και συνεπώς της κεφαλαιακής επάρκειας, αναπόδραστη ήταν η μείωση των χορηγούμενων δανείων. Η έλλειψη ρευστότητας αποτέλεσε επαρκές αίτιο για την αναθεώρηση της πιστοληπτικής πολιτική των τραπεζών καθώς προχώρησαν στην αύξηση των απαιτούμενων εξασφαλίσεων και εγγυήσεων και θέσπισαν αυστηρότερα κριτήρια για την δανειοδότηση επιχειρήσεων και νοικοκυριών. Για την εξυγίανση του στρεβλού τραπεζικού συστήματος, εν καιρώ κρίσης, απαιτούμενη ήταν η αναδιάρθρωση και η στήριξη του τόσο με πολιτικές – σε ευρωπαϊκό επίπεδο – θέσπισης του ταμείου χρηματοπιστωτικής σταθερότητας (Τ.Χ.Σ.), όσο και μέσα από διαδικασίες συγχωνεύσεων και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου (καθαρής θέσης), ώστε οι τράπεζες πλέον να παρουσιάζουν βελτιωμένα επίπεδα αριθμοδεικτών (Αλογοσκούφης, 2009:59).

Πέρα από τους έκτακτους μηχανισμούς στήριξης των τραπεζών λόγω κρίσης, επιβεβλημένη ήταν η ανάγκη ριζικής αναθεώρησης του ρυθμιστικού πλαισίου

λειτουργίας των τραπεζικών ιδρυμάτων. Τα προβλήματα, μείζονος σημασίας, που έφεραν στα όρια τις τράπεζες δεν έπρεπε μόνο να αντιμετωπιστούν με έκτακτους μηχανισμούς αλλά πλέον συνειδητοποιήθηκε η ανάγκη πρόληψης των προβλημάτων με διεθνείς εποπτικούς φορείς, όπως η επιτροπή της Βασιλείας που έπρεπε άμεσα να αναδιατάξει τα κριτήρια λειτουργίας των τραπεζών, καθώς η κρίση εμφάνισε κινδύνους που δεν ήτο ορατοί τα προγενέστερα χρόνια και ως εκ τούτου ανέλαβε δράση η Βασιλεία III. Ωστόσο, ο σημαντικότερος κίνδυνος που διατρέχει κυρίως στις ελληνικές τράπεζες είναι ο πιστωτικός κίνδυνος. Κατά το παρελθόν, οι τράπεζες ακολούθησαν ανορθολογική επιθετική πιστωτική πολιτική με ακατάσχετη δανειοδότηση νοικοκυριών και επιχειρήσεων που δεν πληρούσαν τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις φερεγγυότητας με άμεσο αποτέλεσμα οι επισφάλειες των δανείων να αυξάνονται, πράγμα που δημιουργεί στις τράπεζες προβλήματα ρευστότητας και αδυναμία για περαιτέρω χορηγήσεις δανείων που θα αύξανε την κερδοφορία τους (Σημίτης, 2012:44).

## 1.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση έκανε ορατές τις επιπτώσεις της σε όλο τον κόσμο, καθώς το παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα που χαρακτηρίζεται για την αλληλεξάρτηση των αγορών, όξυνε τις επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Πρόκειται για μία κρίση που, ουσιαστικά, ξεκίνησε το 2007 στις Η.Π.Α. και έπειτα επεκτάθηκε στην Ευρώπη. Πρωτεύοντα ρόλο στην ανάλυση του φαινομένου, ενέχουν οι «συνιστώσες» της χρηματοπιστωτικής κρίσης, διότι με ταχύτατους ρυθμούς επεκτάθηκε από χρηματοπιστωτική σε οικονομική κρίση του συνόλου της υφελίου και μετατράπηκε, παράλληλα, σε δημοσιονομική κρίση και κρίση της Ευρωζώνης (Καραμούζης & Γκίκας, 2011:96). Όσον αφορά τα κύρια αίτια της κρίσης, προήλθαν από την τραπεζική συμπεριφορά, τις πολιτικές δανειοδότησης και από μακροχρόνιους χρηματοοικονομικούς παράγοντες, όπως τα χαμηλά πραγματικά επιτόκια. Ωστόσο, για να επιχειρηθεί εμβάθυνση στους λόγους της κρίσης, πρέπει πρωταρχικά να επισημάνουμε τις υπεραξίες που κατέγραψαν τα ακίνητα στις Η.Π.Α., δημιουργώντας μία «φούσκα» στην αγορά στεγαστικών δανείων. Ως εκ τούτου, κύριες ευθύνες για την ανορθολογική πολιτική του τραπεζικού συστήματος, κατέχουν

οι εποπτικοί φορείς που επέτρεψαν την αναποτελεσματικότητα και την πολιτική του ρίσκου στα στεγαστικά δάνεια (Αλογοσκούφης, 2009:85).

Η κρίση, που δεν μπόρεσε να προβλεφτεί εγκαίρως και συνεπώς να αντιμετωπιστεί, επιδεινώθηκε εντόνως μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers. Πρόκειται για μία σταδιακή εξέλιξη, καθώς ήδη από τις 10 Σεπτεμβρίου του 2008, ο τραπεζικός κολοσσός ανακοίνωσε τεράστιες απώλειες για το τελευταίο τρίμηνο και, έπειτα από ένα ολιγόημερο διάστημα αναζήτησης αγοραστή, στις 15 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους κήρυξε πτώχευση, επιφέροντας αλυσιδωτές αναταράξεις στην ήδη βεβαρυσμένη τραπεζική αγορά, καθώς ήταν η πρώτη μεγάλη τράπεζα που χρεοκόπησε. Κατ' ουσία, η Lehman Brothers αφέθηκε να χρεοκοπήσει μετά την διακοπή της διαπραγμάτευσης με τον υποψήφιο αγοραστή, ο οποίος ζητούσε επιπρόσθετες εγγυήσεις που όμως δεν δόθηκαν. Η χρεοκοπία της Lehman ήταν επαρκής για να εξαφανίσει την λιγοστή εμπιστοσύνη στην διατραπεζική αγορά και να προκαλέσει ντόμινο ανησυχητικών εξελίξεων και «έκρηξη» του συστημικού κινδύνου. Η εξήγηση για τους λόγους που αφέθηκε να καταρρεύσει μία τόσο μεγάλη τράπεζα, δύναται να προσεγγιστεί από τον όρο «ηθικός κίνδυνος», καθώς θεωρήθηκε πως μία επέμβαση σωτηρίας θα ανάγκαζε την κυβέρνηση να πράξει ομοίως για όλες τις αντίστοιχες περιπτώσεις και ως εκ τούτου θα αύξανε τον ηθικό κίνδυνο (Καραμούζης & Γκίκας, 2011:110). Η πολυδιατυπωμένη έκφραση “too big to fail” ερμηνεύει την άποψη «πολύ μεγάλη για να αφεθεί να χρεοκοπήσει» και ουσιαστικά ήταν ο κύριος λόγος που επέφερε ηθικό κίνδυνο στην αμερικανική κυβέρνηση να επέμβει για να διασφαλίσει την λειτουργία και τη διάσωση του αμερικανικού τραπεζικού συστήματος. Καμπή, εν τέλει, στην κρίση επήλθε μετά την δημοσιοποίηση, από την αμερικανική κυβέρνηση, των αποτελεσμάτων ασκήσεων προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων των αμερικανικών τραπεζών (stress test) , γεγονός που συνέβαλε στην ανάκτηση μέρους της απολεσθείσας εμπιστοσύνης.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αρχικά παρατηρήθηκε αδυναμία αντίληψης των βαθύτερων συνεπειών της ελαύνουσας χρηματοπιστωτικής κρίσης εντούτοις, από το 2007 η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (Ε.Κ.Τ), ενεργοποίησε τους μηχανισμούς προστασίας, ώστε να παράσχει την απαιτούμενη ρευστότητα, μολονότι για αρκετούς μήνες η νομισματική πολιτική ήταν προσανατολισμένη στον περιορισμό των πληθωριστικών προσδοκιών (Αλογοσκούφης, 2009:102).

Η χρηματοπιστωτική κρίση, γρήγορα απέκτησε οικονομικές προεκτάσεις σε όλες το φάσμα της οικονομικής ζωής, καθώς αναπόφευκτα επηρεάστηκαν όλες οι χώρες ανεξάρτητα από την ακολουθητέα τους οικονομική πολιτική. Χαρακτηριστικό παράδειγμα που οδήγησε σε αλυσιδωτές επιπτώσεις στην πραγματική οικονομία, αποτελεί το γεγονός πως λόγω της τραπεζικής κρίσης, θεσπίστηκαν αυστηρότερα πιστωτικά κριτήρια και εντονότερη εποπτεία. Συνεπώς, μειώθηκαν οι πιστώσεις που με τη σειρά τους μείωσαν τη ρευστότητα και ως εκ τούτου περιόρισαν τις δραστηριότητες επιχειρήσεων και νοικοκυριών, σημαίνει μικρότερη παραγωγή, λιγότερο προσωπικό, μικρότερο εισόδημα και επιμήκυνση της ύφεσης. Η ύφεση αυτή, συντελούσα δραστικά στην αδυναμία κάλυψης των δανειακών υποχρεώσεων από επιχειρήσεις και νοικοκυριά και είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία φαύλου υφεσιακού κύκλου. Η κρίση αυτή, αναπόδραστα επέφερε αλλαγές, μεταβολές και αναταράξεις και στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα το οποίο έπρεπε άμεσα να προσαρμοστεί στις νέες καταστάσεις και να επιβιώσει, μέσα σε ένα πλαίσιο γενικευμένης οικονομικής δυσπραγίας και αβεβαιότητας (Σημίτης, 2012:69).

### 1.3. ΕΓΧΩΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Το τραπεζικό σύστημα αποτελεί τη βάση του χρηματοοικονομικού συστήματος, το οποίο αποτελείται από τις χρηματοοικονομικές αγορές, τα χρηματοοικονομικά προϊόντα και τους χρηματοοικονομικούς οργανισμούς. Παρά το γεγονός ότι οι ελληνικές τράπεζες δεν ήταν εκτεθειμένες σε παράγωγα υψηλού ρίσκου, επηρεάστηκαν και επηρεάζονται από την κρίση λόγω της αύξησης του κόστους χρηματοδότησής τους. Παρά τις επικρίσεις που δέχεται, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα την τελευταία δεκαετία είχε ακολουθήσει συντηρητική αλλά αναπτυξιακή πολιτική, επικεντρώνοντας κυρίως τη λειτουργία του στην ταχύτερη ανάπτυξη των παραδοσιακών τραπεζικών εργασιών. Εντούτοις, η διεθνής κρίση δημιούργησε τρία κύρια προβλήματα: έλλειψη ρευστότητας, αφερεγγυότητα και απομόχλευση<sup>1</sup>. Η απομόχλευση είναι αυτή που μεταφέρει την κρίση από το χρηματοπιστωτικό σύστημα

---

<sup>1</sup> Απομόχλευση ουσιαστικά σημαίνει πως οι τράπεζες προσπαθούν να περιορίσουν το μέγεθος τους μέσω των δανείων τους επειδή δεν δύνανται να βρουν τα απαραίτητα κεφάλαια για να υποστηρίξουν τις δραστηριότητες τους

στην οικονομία και πηγάζει από τα δύο προηγούμενα προβλήματα την έλλειψη ρευστότητας και την αφερεγγυότητα (Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2008:45).

Ακόμη, η διεθνής αβεβαιότητα που είχε ξεσπάσει αναφορικά με το μέλλον της Ελλάδας και του Ελληνικού τραπεζικού συστήματος, επέφερε αντιδράσεις των αποταμιευτών οι οποίοι λόγω της ανασφάλειας έσπευσαν να αποσύρουν μέρος των καταθέσεων τους, και από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα να τις μεταφέρουν σε τράπεζες του εξωτερικού, δημιουργώντας αλυσιδωτές αναταράξεις στην εγχώρια αγορά, καθώς δημιουργήθηκε ένας φαύλος κύκλος αποδυνάμωσης των ελληνικών τραπεζών (Αλογοσκούφης, 2009:96).

Η δημοσιονομική κρίση, που εκδηλώθηκε στην Ελλάδα στο τέλος του 2009 και εντάθηκε τους πρώτους μήνες του 2010, οδήγησε το Μάιο του 2010 στην προσφυγή της χώρας στο μηχανισμό στήριξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ.). Οι δημοσιονομικές εξελίξεις είχαν αντίκτυπο και στο τραπεζικό σύστημα, του οποίου η πιστοληπτική ικανότητα υποβαθμίστηκε ως αποτέλεσμα της αντίστοιχης υποβάθμισης του ελληνικού Δημοσίου. Η πίεση που ασκήθηκε στη ρευστότητα των ελληνικών τραπεζών και των ομίλων τους απεικονίστηκε και στη μικρή επιδείνωση που εμφάνισαν οι εποπτικοί δείκτες ρευστότητας και ο λόγος δανείων προς καταθέσεις (Στουρνάρας & Αλμπάνη, 2008:36).

Αν και βασική πηγή δανεισμού των ελληνικών τραπεζών ήταν και συνεχίζει να είναι οι καταθέσεις του αποταμιευτικού κοινού, το κόστος δανεισμού των τραπεζών έχει αυξηθεί. Στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα, οι επιπτώσεις της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης ήταν σαφώς περιορισμένες σε σχέση με εκείνες που επήλθαν στα χρηματοπιστωτικά συστήματα άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Αυτό οφείλεται σε δύο βασικούς λόγους (Αράπογλου, 2008:46):

- i. Οι ελληνικές τράπεζες δεν είχαν στο χαρτοφυλάκιό τους, όπως οι τράπεζες του εξωτερικού, «τοξικά ομόλογα» των οποίων οι τιμές μειώθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό. Συνεπώς, οι ελληνικές τράπεζες δεν υποχρεωνόταν να καταγράψουν ζημιές από τέτοια ομόλογα.
- ii. Οι ελληνικές τράπεζες διαθέτουν υψηλή κεφαλαιακή επάρκεια, και συνεπώς είναι θωρακισμένες απέναντι στους κινδύνους που ανέκυψαν, με αποτέλεσμα

να είναι ασφαλείς και οι καταθέτες τους. Η φερεγγυότητα των ελληνικών τραπεζών δεν κινδύνευσε από αυτήν την κρίση, διότι δεν υπήρχαν δίαυλοι μετάδοσης και στην Ελλάδα των προβλημάτων που ανέκυψαν στις χώρες που επλήγησαν από την κρίση. Ο μοναδικός δίαυλος που αφορούσε και την Ελλάδα ήταν η αύξηση των επιτοκίων που σημειώθηκε στην διατραπεζική αγορά.

#### **1.4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Η ελληνική οικονομία παρουσίασε σημαντικά δημοσιονομικά προβλήματα στα χρόνια της μεταπολίτευσης, προβλήματα που προκύπτουν από τις διαρθρωτικές αδυναμίες, από τη διόγκωση του δημοσίου χρέους και από την έλλειψη ανταγωνιστικότητας (Αλογοσκούφης, 2009:120). Η Ελλάδα ξεκίνησε ως μία σχεδόν κλειστή οικονομία, με ιδιαίτερος χαμηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας. Τα χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομίας είναι το «παραδοσιακό» έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών καθώς η εσωτερική ζήτηση τροφοδοτείται από ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό κατανάλωσης (Στουρνάρας & Αλμπάνη, 2008:58). Η δημοσιονομική κρίση στην χώρα μας έγινε αντιληπτή στις αρχές του Νοεμβρίου του 2009, καθώς οι διεθνείς αγορές έστρεφαν την προσοχή τους όλο και περισσότερο στην ελληνική οικονομία. Εκθέσεις από μεγάλες διεθνείς τράπεζες, οίκοι αξιολόγησης που ολοένα και αύξαναν την προσοχή τους στην Ελλάδα σε συνδυασμό με το υπέρογκο δημόσιο χρέος και την αύξηση του ελλείμματος από την διαχείριση του τότε οικονομικού επιτελείου, δημιούργησαν όλες εκείνες τις συνθήκες για να μπει η Ελλάδα στο μάτι του κυκλώνα και να πληρώσει την ανορθολογική και αναποτελεσματική της οικονομική διαχείριση (Στουρνάρας & Αλμπάνη, 2008:58).

Οι κύριες αιτίες για την εξάπλωση της κρίσης και για την έξαρση του χρέους στις χώρες της περιφέρειας της ένωσης είναι ενδογενείς και διαφαίνονται από την διαφορά επιπέδων ανάπτυξης μεταξύ Βορρά και Νότου που επιφέρουν με τη σειρά τους τη μειωμένη ανταγωνιστικότητα των περιφερειών και τα μεγάλα ελλείμματα στο ισοζύγιο πληρωμών τους (Σημίτης, 2012:82). Σημείο αναφοράς για την δημοσιονομική κρίση, έχει και η επανεκτίμηση του ελλείμματος από 6%-7% που υπολόγιζε η κυβέρνηση Καραμανλή σε 15,4% του ΑΕΠ (Eurostat, 2009), γεγονός που κλόνησε την αξιοπιστία της χώρας μας στις διεθνείς αγορές και έθεσε σε κίνηση



μηχανισμούς αμφισβήτησης και κερδοσκοπίας αναφορικά με τη διατηρησιμότητα της οικονομικής κατάστασης στην Ελλάδα, καθώς γύρω από το διαφαινόμενο δημοσιονομικό πρόβλημα της Ελλάδας στήθηκε σταδιακά από επενδυτικούς κύκλους ένα μεγάλο κερδοσκοπικό παιχνίδι που επιδείνωσε το ήδη πολύ σοβαρό ελληνικό πρόβλημα. Η επιδείνωση του προβλήματος, οφείλεται και στην ειδησεογραφία που μέσα σε ένα στρεβλό οικονομικό σύστημα μετέδιδε συνεχώς αρνητικές εξελίξεις για το μέλλον της Ελλάδας στην Ευρωζώνη και το μέλλον της Ευρωζώνης γενικώς, δημιουργώντας αρνητικές προσδοκίες για την οικονομία που συχνά εκπληρωνόντουσαν. Οι παραπάνω εξελίξεις οδήγησαν στη συνεχή αύξηση των επιτοκίων δανειοδότησης της χώρας μας, με αποτέλεσμα η χώρα μας να κρίνει αδύνατη τη δανειοδότηση της και την άντληση κεφαλαίων από τις αγορές χρήματος και κεφαλαίων.

Ως εκ τούτου, το Μάιο του 2010 η Ελλάδα έφτασε στα πρόθυρα χρεοκοπίας γεγονός που απεφεύχθη λόγω της συμφωνίας της Ελλάδας με το τρίπτυχο: Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ), Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (Ε.Κ.Τ.), γνωστή ως «τρίκα». Η συμφωνία, όμως για την διάσωση της χώρας μας δεν ήταν «ανώδυνη» καθώς περιείχε ως προαπαιτούμενο την ψήφιση και υλοποίηση μιας σειράς νόμων – μέτρων κυρίως λιτότητας για τον περιορισμό του ελλείμματος και διαρθρωτικών αλλαγών για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Η πρώτη δέσμη μέτρων γνωστή ως «Μνημόνιο Ι» δεν ήταν επαρκής και ακολούθησαν μια σειρά νέων νομοθετημάτων – μέτρων (εφαρμοστικοί, πολυνομοσχέδια και νέα μνημόνια) ως προαπαιτούμενα για την παροχή ρευστότητας στην ήδη βεβαρυσμένη οικονομία της Ελλάδας.

#### **1.5. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΚΛΑΔΟ**

Ο εγχώριος τραπεζικός κλάδος αντιμετώπισε δύο μεγάλες κρίσεις τα τελευταία χρόνια, αρχικά τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση και, αμέσως μετά την ελληνική δημοσιονομική εκτροπή. Οι επιπτώσεις του ελληνικού τραπεζικού συστήματος λόγω της οικονομικής κρίσης που έπληξε τη χώρα μας συνοψίζονται παρακάτω (Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2013:47):

- Τράπεζες: κατηγορία χρέους υψηλού κινδύνου. Οφείλεται ως επί το πλείστον στη ραγδαία μείωση των αποτιμήσεων του ελληνικού χρέους εξαιτίας της αβεβαιότητας και των επιθετικών υποβαθμίσεων της πιστοληπτικής αξιολόγησης του ελληνικού Δημοσίου από τα τέλη του 2009 και το οποίο συμπαρέσυρε τις αξιολογήσεις για τις ελληνικές τράπεζες.
- Οι αγορές έκλεισαν από τις αρχές του 2ου τριμήνου του 2010, τόσο για το ελληνικό Δημόσιο όσο και για τις τράπεζες και ο δανεισμός από την ΕΚΤ ήταν η μοναδική επιλογή για τη βιωσιμότητα του εγχώριου τραπεζικού συστήματος.
- Οι τράπεζες έχασαν σημαντικό τμήμα ρευστότητας καθώς το κλείσιμο των αγορών σήμανε τη σταδιακή αποστέρηση του τραπεζικού συστήματος από το μεγαλύτερο τμήμα της ρευστότητας (περίπου € 30 δισ.) που αντλούσε από την αγορά, η πλέον είχε υποκατασταθεί από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.
- Σημαντική Μείωση των καταθέσεων. Από τα μέσα του 2009 άρχισε και η πορεία της ραγδαίας συρρίκνωσης των ιδιωτικών καταθέσεων στις τράπεζες, η οποία εντάθηκε από τις αρχές του 2010 και κυρίως οφείλεται αφενός στην παρατεταμένη ύφεση ( 6<sup>η</sup> υφεσιακή χρονιά), και αφετέρου στην αβεβαιότητα για τις οικονομικές εξελίξεις στην χώρα μας. Η μείωση των ιδιωτικών καταθέσεων στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα υπερέβη τα € 90 δισ. ευρώ μεταξύ 3ου τριμήνου του 2009 και Μαΐου του 2012, που αντιστοιχεί σε απώλεια σχεδόν 35% της συνολικής καταθετικής βάσης σε μια τριετία. Εκτιμάται ότι περίπου € 33 δισ. καταθέσεων κατοίκων και μη κατοίκων έφυγαν στο εξωτερικό, € 40 δισ. χρησιμοποιήθηκαν για να καλύψουν χρηματοδοτικές ανάγκες του ιδιωτικού τομέα, ενώ άνω των € 15 δισ. αποθησαυρίζονται εκτός τραπεζικού συστήματος (κυρίως υπό τη μορφή μετρητών, ενώ τμήμα τους ενδεχομένως έχει μεταφερθεί στο εξωτερικό παρακάμπτοντας το τραπεζικό σύστημα ή έχει επενδυθεί σε εναλλακτικές μορφές περιουσιακών στοιχείων, όπως χρυσό ή ξένα χρεόγραφα).

Για να γίνουν πλήρως αντιληπτές οι άμεσες επιπτώσεις της κρίσης στο τραπεζικό σύστημα, παρακάτω παραθέτουμε γράφημα για την ιστορική εξέλιξη των χορηγήσεων και των δανείων του ελληνικού τραπεζικού συστήματος.

**Διάγραμμα 1: Υπόλοιπα χορηγήσεων και καταθέσεων, διαχρονική εξέλιξη**  
(Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2013:45)



Όπως διαφαίνεται ξεκάθαρα, οι καταθέσεις από το Σεπτέμβριο του 2009 και έπειτα, ακολουθούν κατακόρυφη πτώση, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνουν τις προσπάθειες των διοικήσεων των τραπεζών για βιωσιμότητα. Από την άλλη πλευρά βλέπουμε ότι παρά την τεράστια πτώση των ιδιωτικών καταθέσεων, οι χορηγήσεις κινούνται σε υψηλά επίπεδα γεγονός που σημαίνει ότι οι τράπεζες οφείλουν να εξετάζουν ορθολογικά με αντικειμενικά κριτήρια τις πολιτικές χορηγήσεων, ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο οι προβλέψεις, οδηγούμενοι στην αύξηση των «κόκκινων», μη εξυπηρετούμενων δανείων (Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2013:45).

Εντούτοις, τα παραπάνω ποσά αναφέρονται σε υπόλοιπα χορηγήσεων και καταθέσεων και γίνεται αντιληπτό ότι και τα δάνεια που χορηγούν οι τράπεζες πλέον μειώνονται. Παρά τις κρατικές επιχορηγήσεις, την στήριξη των τραπεζών και τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου που έχουν γίνει, είναι πασιφανές πως οι τράπεζες αδυνατούν να επιτελέσουν τον ρόλο τους, δηλαδή να αποτελέσουν φορείς χρηματοδότησης και ενίσχυσης της οικονομίας. Επειδή οι τράπεζες, εξαιτίας της

κρίσης χρέους, έχουν απολέσει σχεδόν κάθε δυνατότητα πρόσβασης στις διεθνείς αγορές χρήματος και κεφαλαίων, ενώ παράλληλα σημειώνεται εκτεταμένη απόσυρση - φυγή καταθέσεων από τις μη χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά, είναι εύλογο να έχει περιοριστεί σημαντικά η δυνατότητα των τραπεζών να διοχετεύουν δανειακά κεφάλαια προς την πραγματική. Η σημαντική πτώση των καταθέσεων αποδίδεται κυρίως στην ύφεση και τις αυξημένες φορολογικές υποχρεώσεις των καταθετών, δηλαδή σε παράγοντες που επέδρασαν τη ζήτηση χρήματος και οδήγησαν σε μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος που σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα – απόρροια της δημοσιονομικής κρίσης – αποτελούν σημαντικούς ερμηνευτικούς παράγοντες για την μείωση των (Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2013:49)

Από την άλλη μεριά, όσον αφορά την παροχή δανεισμού σημειώνεται πως ήδη από τα τέλη του 2009 αυξήθηκαν σταδιακά τα επιτόκια τραπεζικού δανεισμού, ενώ στη διάρκεια του 2010 εντάθηκε η εφαρμογή αυστηρότερων πιστοδοτικών κριτηρίων από τις τράπεζες. Συνολικά κατά τη διετία 2010-2011, οι απαιτήσεις των τραπεζών από τους δανειολήπτες για παροχή εξασφαλίσεων αυξήθηκαν, ενώ παράλληλα οι τράπεζες περιόρισαν τη διάρκεια και το ύψος των χορηγούμενων δανείων και, στην περίπτωση των στεγαστικών δανείων, το ποσοστό της αξίας των υποθηκευομένων ακινήτων που μπορούν να καλύψουν τα χορηγούμενα δάνεια.

Ως εκ τούτου γίνεται σαφές πως η κρίση στον τραπεζικό κλάδο, αποτέλεσε πρόβλημα για το σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, καθώς είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης. Υπό αυτήν την έννοια, οι επιχειρήσεις αδυνατούσαν να αντλήσουν απαραίτητους χρηματοδοτικούς πόρους για τη χρηματοδότηση των αναγκών τους και ως εκ τούτου – σε συνδυασμό με την πρωτοφανή μείωση της καταναλωτικής δαπάνης – αποτέλεσαν σημαντικότερο πλήγμα για τις εγχώριες επιχειρήσεις, ειδικότερα εκείνες που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή – προώθηση προϊόντων – υπηρεσιών που δε θεωρούνται «πρώτης ανάγκης», όπως μεταξύ άλλων οι αυτοκινητοβιομηχανίες.

## 2. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

### 2.1. Η ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

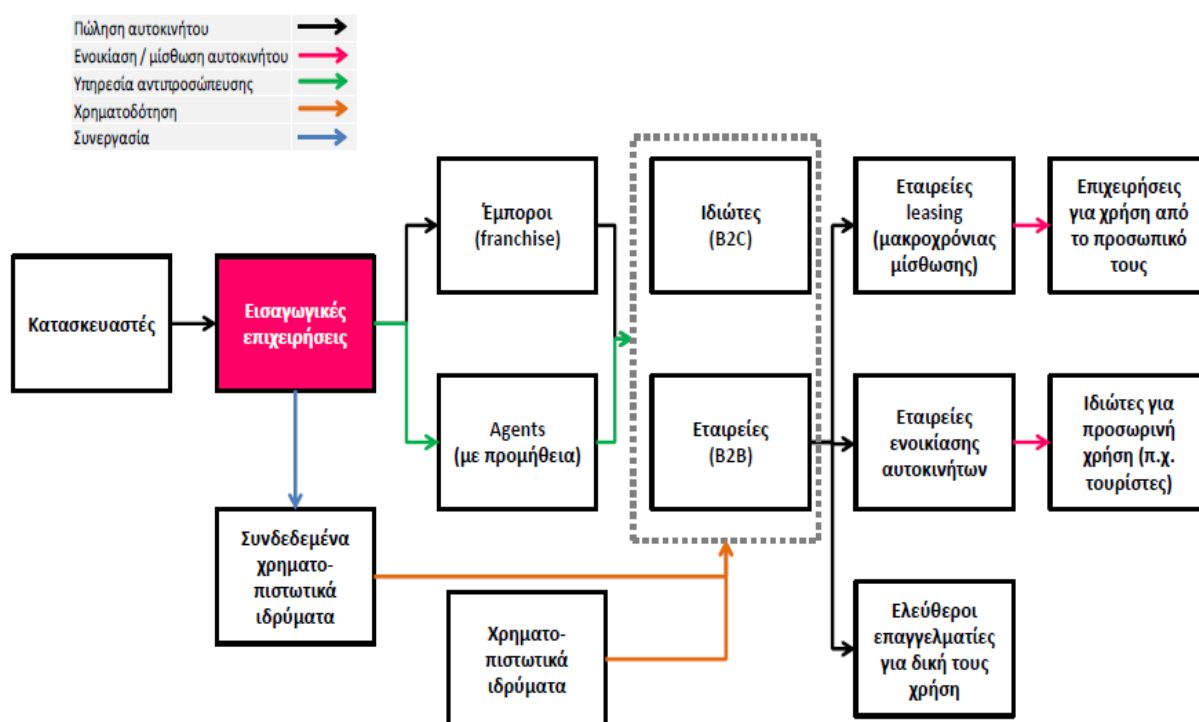
Η αγορά αυτοκινήτου αποτελεί μια αγορά που ασχολείται τόσο με την εισαγωγή και εμπορία καινούριων αυτοκινήτων, όσο και με την εισαγωγή και εμπορία μεταχειρισμένων οχημάτων. Παράλληλα με την αγορά αυτοκινήτου ενυπάρχουν και συνδεδεμένες αγορές, όπως αυτή των ανταλλακτικών και εκείνες που σχετίζονται με τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων. Συγκεκριμένα, ο κλάδος περιλαμβάνει τα κάτωθι ( Stochasis, 2013:9):

- **Πωλήσεις ανταλλακτικών:** Τα ανταλλακτικά αποτελούν μέρος των εσόδων των εισαγωγικών εταιρειών. Μάλιστα τα τελευταία έτη, η διαφαινόμενη μείωση των πωλήσεων καινούριων αυτοκινήτων συνέβαλε στη διατήρηση της αγοράς ανταλλακτικών. Υπό αυτήν την έννοια, η αγορά ανταλλακτικών αποτελεί μια προσοδοφόρα μορφή, διότι λόγω οικονομικής κρίσης οι καταναλωτές μετέβαλαν τις προτιμήσεις τους και από την αγορά νέων αυτοκινήτων στρέφονται στην επισκευή των ήδη υπαρχόντων.
- **Πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων:** Είναι σαφές, πως στη συγκεκριμένη αγορά αυτοκινήτων δεν δραστηριοποιούνται οι εισαγωγικές εταιρείες αυτοκινήτων, καθώς δεν ειδικεύονται στην εμπορία μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Στην κατεύθυνση αυτήν γίνεται σαφές πως τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, προέρχονται στην πλειονότητά τους είτε από επαναγορά ή/και επιστροφή αυτοκινήτων από εταιρείες μίσθωσης, είτε από ανταλλαγή (trade-in) παλαιότερων αυτοκινήτων πελατών με καινούρια. Άλλωστε, τα τελευταία χρόνια ψηφίστηκαν και εκτελέστηκαν μέτρα απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων με παράλληλη επιδότηση αγοράς καινούριου, νομοσχέδιο που τόσο συνέβαλε στη συγκράτηση των επιπτώσεων της κρίσης στην αγορά αυτοκινήτου, όσο και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής με την παράλληλη προώθηση αυτοκινήτων με χαμηλούς εκπεμπόμενους ρύπους.
- **Συντήρηση – επισκευή αυτοκινήτων:** Αποτελεί μια ξεχωριστή κατηγορία, καθώς είναι σαφές πως η οικονομική κρίση, σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας και τη μείωση της καταναλωτικής δαπάνης, είχε ως αποτέλεσμα

τη αποστροφή αγοράς νέου αυτοκινήτου και ως εκ τούτου την προτίμηση επισκευής ή/και συντήρησης του ήδη υπάρχοντος.

Παρακάτω, απεικονίζεται γραφικά ο κλάδος αυτοκινήτων. Μάλιστα, στη σχηματική απεικόνιση γίνεται αντιληπτή η σύνδεση μεταξύ κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων. Εν συνεχεία διευρύνεται ο κλάδος με την παρουσίαση των εμπόρων, προμηθευτών, ιδιωτών και λοιπών συνδεδεμένων με την αγορά εταιρειών.

*Διάγραμμα 2: Διάρθρωση κλάδου αυτοκινήτων (Stochasis, 2013:10)*



Για το έτος 2012 ο κλάδος αυτοκινήτου, και οι επιχειρήσεις που τον απαρτίζουν κατείχαν τα κάτωθι μεγέθη (Stochasis, 2013:11):

- Αριθμός εισαγωγικών επιχειρήσεων καινούριων αυτοκινήτων (2012): 29
- Αριθμός εργαζομένων: ≈ 3.000
- Μέγεθος αγοράς καινούριων αυτοκινήτων, σε τεμάχια (2012): 58 χιλ.
- Μέγεθος αγοράς καινούριων αυτοκινήτων σε αξία (2012): ≈ €619 εκ.
- Συλλογικοί φορείς: Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ): [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr)

## 2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης στην Αγορά Αυτοκινήτου, συνίστανται στους κάτωθι ( Stochasis, 2013:15):

- Διαθέσιμο Εισόδημα: Είναι σαφές πως η ύφεση που επέφερε πλήγμα στην ελληνική οικονομία και δη η παραμονή σε υφεσιακή πορεία για 6 συναπτά έτη, με παράλληλες επιπτώσεις στην πτώση της καταναλωτικής δαπάνης, στη μείωση της ρευστότητας, στην πτώση του διαθέσιμου εισοδήματος και στην δραματική αύξηση της ανεργίας, είχε ως άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση αγορών διαρκών καταναλωτικών αγαθών, μεταξύ των οποίων είναι και τα αποτελέσματα.
- Κόστος κτήσης και χρήσης: Ουσιαστικά το κόστος αγοράς των αυτοκινήτων καθώς και το κόστος ιδιοκτησίας (όπως είναι τα καύσιμα, τα τέλη κυκλοφορίας, τα ανταλλακτικά και το σέρβις) αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση στην αγορά αυτοκινήτων. Μάλιστα, η αύξηση των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα καύσιμα, αποτελεί μέτρο που μείωσε σαφώς τη ζήτηση αυτοκινήτων, ενώ σε ανάλογα αποτελέσματα η ραγδαία αύξηση των τελών κυκλοφορίας οδήγησε πολλούς ιδιοκτήτες στην παράδοση των πινακίδων, λόγω αδυναμίας κάλυψης του υπέρογκου κόστους χρήσης των αυτοκινήτων.
- Κίνητρα/ Αντικίνητρα από την πολιτεία: Είναι σαφές πως η πολιτεία δημιουργεί ποικίλα κίνητρα τόσο για αγορά νέων αυτοκινήτων, όσο και αντικίνητρα μέσω νομοθετημάτων. Στα κίνητρα συγκαταλέγεται το μέτρο της επιδότησης σε περίπτωση απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων, ενώ στα κύρια αντικίνητρα αγοράς αυτοκινήτων, συγκαταλέγεται η φορολογική πολιτική και κυρίως το μέτρο του τεκμηρίου, για το οποίο φορολογείται η κατοχή αυτοκινήτων ως τεκμαρτά εισοδήματα.
- Χρηματοδότηση: Η χρηματοδότηση για την αγορά αυτοκινήτου αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην κατεύθυνση αγοράς ενός νέου οχήματος. Είναι σαφές πως λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης, η παροχή δανείων για αγορά νέου οχήματος φέρουν απαιτήσεις για εγγυήσεις αποπληρωμής. Άλλωστε, οι αξιολογήσεις των τραπεζών σε συνδυασμό με τα κριτήρια που θέτει τόσο η Βασιλεία για την αποφυγή των «κόκκινων» δανείων προαπαιτούν εισοδήματα

και εγγυήσεις ως προς την αποπληρωμή δανείων. Ως εκ τούτου, η έλλειψη ρευστότητας – ως κυρίαρχο συστατικό της κρίσης, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην αγορά ενός καινούριου αυτοκινήτου. Πάντως, πρέπει να τονισθεί με ιδιαίτερη έμφαση πως η αγορά εταιρικών αυτοκινήτων δύναται να ενισχυθεί μέσω εναλλακτικών – καινοτόμων μορφών χρηματοδότησης, όπως μεταξύ άλλων είναι το leasing στην αγορά αυτοκινήτου.

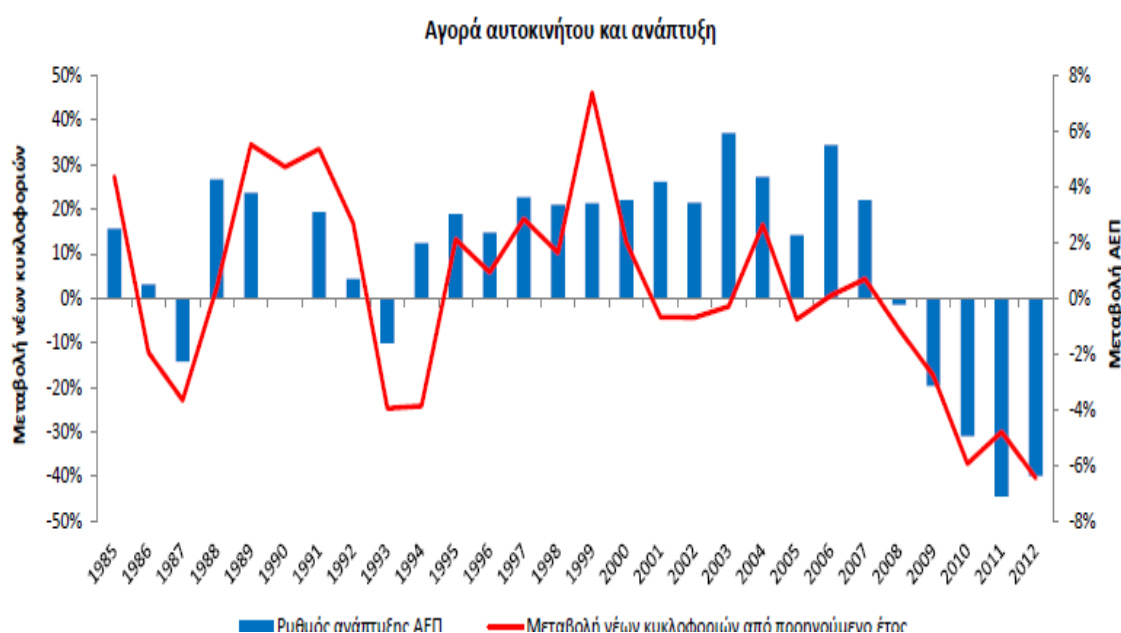
- Δημογραφικοί παράγοντες: Η εξέλιξη πληθυσμού και συγκεκριμένα η αύξηση του πληθυσμού δημιουργεί νέους πελάτες στην αγορά αυτοκινήτου. Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας σημειώνεται μείωση του πληθυσμού της χώρας, γεγονός που αποτελεί αρνητικό παράγοντα ζήτησης σε μια ήδη κορεσμένη αγορά.
- Διάρκεια Ζωής: Σε κάθε περίπτωση είναι σαφές πως τα αυτοκίνητα συγκαταλέγονται στα διαρκή καταναλωτικά αγαθά. Ως εκ τούτου, η ανάγκη αγοράς νέων αυτοκινήτων προκύπτει από την ουσιαστική ανάγκη για αντικατάσταση των οχημάτων λόγω της απαξίωσης ή της μη ικανοποιητικής – αποτελεσματικής λειτουργίας. Σε περίπτωση εταιρικών αυτοκινήτων στους παράγοντες ζήτησης συγκαταλέγονται οι μέθοδοι απόσβεσης των αυτοκινήτων καθώς και τα φορολογικά κίνητρα που αυτή φέρει για την εταιρική εικόνα και τα δημοσιευμένα αποτελέσματα χρήσης.
- Νέες τεχνολογίες: Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων κατασκευής βελτιώνει αισθητά την απόδοση καθώς επίσης και την ασφάλεια των νέων αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, δημιουργούνται θετικές προοπτικές για αγορά νέων αυτοκινήτων με βελτιωμένες παροχές και αυξημένα ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Ως προς την ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων ζήτησης στην αγορά αυτοκινήτου, πρέπει να επισημανθεί πως το αυτοκίνητο αποτελεί σημαντική, σε επίπεδο αξίας, αγορά για ένα νοικοκυριό καθώς απαιτείται υψηλή επένδυση χρηματικών ποσών. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ύπαρξη δυνατότητας μη αγοράς ή αναβολής της αγοράς ενός αυτοκινήτου, καθιστά το αυτοκίνητο ένα διαρκές αγαθό ή διαφορετικά ένα κυκλικό προϊόν και σύμφωνα με την οικονομική επιστήμη τα κυκλικά προϊόντα επηρεάζονται έντονα από την πορεία του οικονομικού κύκλου. Υπό αυτήν την έννοια, σε περιόδους ανάπτυξης σημειώνεται αύξηση στην ζήτηση αυτοκινήτων, ενώ σε περιόδους ύφεσης, όπως ήταν και οι περίοδοι που χαρακτήρισαν



για τα τελευταία 6 χρόνια την ελληνική οικονομία, παρατηρείται έντονη μείωση της ζήτησης αυτοκινήτων. Συνεπώς, η ύφεση της ελληνικής οικονομία αποτελεί έναν κύριο παράγοντα για την πτώση που σημείωσε η αγορά αυτοκινήτου τα τελευταία έτη στη χώρα μας. Παρακάτω, διαφαίνεται γραφικά η σχέση μεταξύ της αγοράς αυτοκινήτου και της ανάπτυξης (Α.Ε.Π.) μιας οικονομίας, όπως αποδίδεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο ( Stochasis, 2013:17).

*Διάγραμμα 3: Αγορά αυτοκινήτου και ανάπτυξη (Stochasis:17)*



### 2.3. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα τα τελευταία έτη, λόγω της οικονομικής κρίσης συρρικνώθηκε σημαντικά, ενώ το τελευταίο έτος (2014) παρατηρείται σταδιακή ανάκαμψη της αγοράς, και μάλιστα λόγω των χαμηλών απόλυτων μεγεθών στα ταξινομημένα αυτοκίνητα για το 2013, έχουν ως αποτέλεσμα οι όποιες αυξήσεις να συνεπάγονται σημαντικές ποσοστιαίες μεταβολές. Σύμφωνα με τον σύνδεσμο εισαγωγέων και αντιπροσώπων αυτοκινήτων, για τον Ιούνιο του 2014, η αγορά αυτοκινήτων χαρακτηρίζεται από τα κάτωθι στοιχεία (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, 2014):

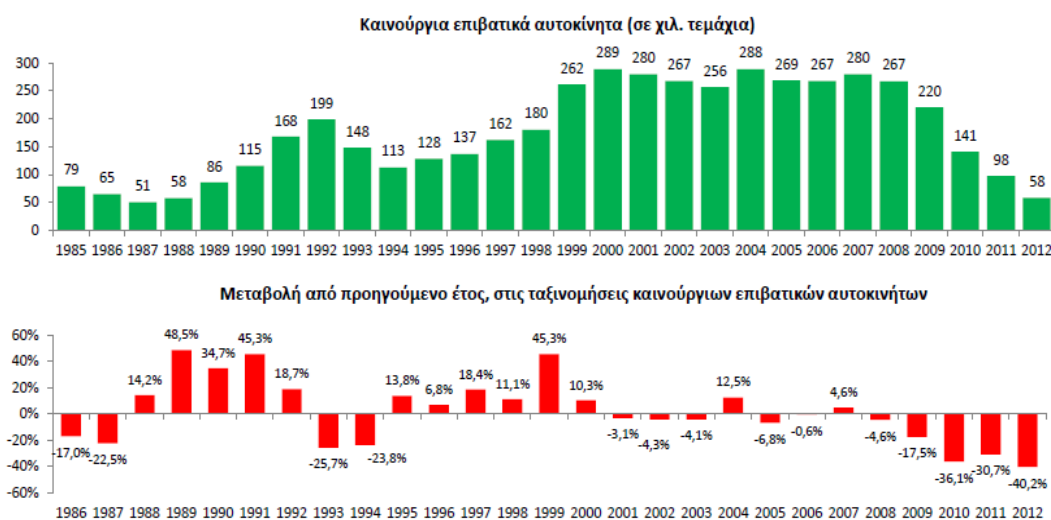
- **Επιβατικά αυτοκίνητα:** Παρά την υφεσιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας, που για 6<sup>η</sup> συνεχή χρονιά, το τελευταίο διάστημα παρατηρείται αύξηση στην αγορά αυτοκινήτου, παρά την πρωτοφανή πτώση που σημείωσε η αγορά από το 2009 και έπειτα. Συγκεκριμένα, για έβδομο συνεχή μήνα, η αγορά επιβατικών αυτοκινήτων σημείωσε θετική πορεία που ποσοστιαίως η αύξηση σημείωσε το 41% για τον Ιούνιο του 2014 συγκριτικά με τον Ιούνιο του 2013. Μάλιστα, για το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους (2014) ταξινομήθηκαν συνολικά 37.469 επιβατικά αυτοκίνητα, ενώ το ίδιο εξάμηνο για το έτος 2013 ταξινομήθηκαν συνολικά 30.364, στοιχεία που υποδηλώνουν αύξηση κατά 23,4%. Σε κάθε περίπτωση είναι σαφές πως η αύξηση της αγοράς αυτοκινήτων, οφείλεται ως επί το πλείστον στη βελτίωση της καταναλωτικής εμπιστοσύνης καθώς επίσης σημειώνεται πρόθεση καταναλωτών για αγορές μεγάλης αξίας. Ακόμη, πρέπει να τονισθεί με ιδιαίτερη έμφαση πως η τουριστική ανάπτυξη και η αύξηση της τουριστικής ζήτησης κατά το έτος 2013 συνέβαλε δραστικά στην ανάπτυξη των επιβατικών αυτοκινήτων. Πάντως, τα ποσοστά αυτά της σημαντικής αύξησης, συγκριτικά με το περασμένο έτος 2013, οφείλονται κυρίως στο γεγονός ότι κατά το έτος 2013 σημειώθηκε πρωτοφανής πτώση της αγοράς αυτοκινήτου και συγκεκριμένα ο κλάδος αυτοκινήτου σημείωσε ζημίες της τάξεως του 80%. Ως εκ τούτου, και η μικρή άνοδος της αγοράς, ποσοστιαίως ανάγεται σε σημαντικά ποσοστιαία μεγέθη. Όσον αφορά την πορεία των εταιρικών πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων, οι εταιρικές πωλήσεις επιβατικών είναι μεγαλύτερες από αυτές των λιανικών πωλήσεων, οι οποίες παρουσίασαν πτώση 7% συγκριτικά με το 2013. Πάντως, πρέπει να σημειωθεί ότι ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά η πλειονότητα των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν (σύνολο 7.964 επιβατικά) είναι πετρελαιοκίνητα συγκεκριμένα 4.785 πετρελαιοκίνητα, τα 3.111 βενζινοκίνητα, 32 υβριδικά, 24 διπλού καυσίμου και 12 φυσικού αερίου.
- **Ελαφρά φορτηγά (μικτού βάρους ως 3,5 τόνους):** Η αγορά των ελαφρών φορτηγών για το 2014 σημείωσε, θετική πορεία και μάλιστα παρουσίασε αύξηση 55,5% συγκριτικά με τον Ιούνιο του 2013. Συγκεκριμένα, το πρώτο εξάμηνο ταξινομήθηκαν συνολικά 2.284 ελαφρά φορτηγά, έναντι 1.716 που

ταξινομήθηκαν συνολικά για το αντίστοιχο διάστημα του 2013, στοιχεία που υποδηλώνουν αύξηση της τάξεως του 33,1%.

- Φορτηγά (μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους): Η αγορά των μεσαίων και βαρέων φορτηγών, σημείωσε το 2014, δύο διαδοχικούς μήνες θετικής πορείας και συγκεκριμένα σημειώθηκε αύξηση 90,9% για τον Ιούνιο του 2014, συγκριτικά με τον Ιούνιο του 2013. Μάλιστα, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 ταξινομήθηκαν 145 φορτηγά, έναντι 125 το αντίστοιχο διάστημα του 2013, αύξηση που ανάγεται ποσοστιαίως σε 16% .
- Λεωφορεία: Όσον αφορά την αγορά λεωφορείων, πρέπει να τονισθεί πως για το έτος 2014 παρουσίασε θετική πορεία εκ των οποίων το πρώτο εξάμηνο του 2014 ταξινομήθηκαν 125 λεωφορεία, όταν για το αντίστοιχο διάστημα του 2013 είχαν ταξινομηθεί μόλις 38, μεγέθη που σημειώνουν ποσοστιαίως αύξηση 228,9%.

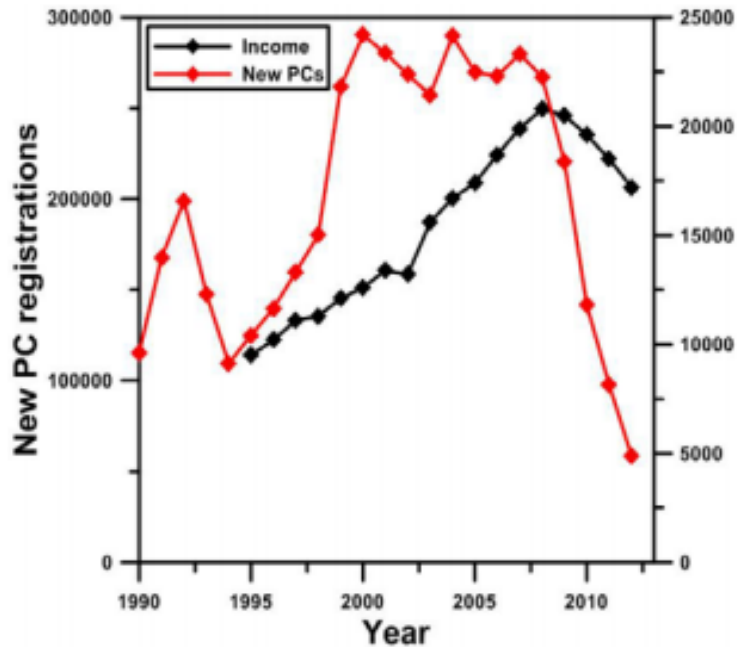
Βάσει των παραπάνω, δίνεται η διαχρονική εξέλιξη της αγοράς αυτοκινήτων στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Όπως γίνεται αντιληπτό, από το 2008 και έπειτα παρατηρείται σταδιακή πτώση της αγοράς αυτοκινήτου στη χώρα μας, ενώ για το έτος 2012, η αγορά ουσιαστικά αποτελεί μια αδρανή αγορά καθώς χαρακτηρίζεται από δραματική μείωση. Μάλιστα, το 2012, οι ταξινομήσεις μειώθηκαν σε 58.299 δηλαδή στο χαμηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί ιστορικά μετά το 1987. Ακόμη, η συνολική μείωση από το 2007 έχει προσεγγίσει το 79,2% με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής -26,9%.

**Διάγραμμα 4: Εξέλιξη αγοράς καινούριων αυτοκινήτων (Stochasis: 45)**



Σύμφωνα με μελέτες της Χήτας και του Ζέρβα (2013), το μέσο εισόδημα των Ελλήνων σημείωσε μια αύξηση με σταθερό ρυθμό μέχρι και το έτος 2008, ενώ ακολούθως, επήλθε η οικονομική κρίση, η οποία και οδήγησε σε σημαντική μείωση των εσόδων. Οι μεταβολές αυτές παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα με μαύρο χρώμα, ενώ με κόκκινο χρώμα σημειώνονται οι αγορές νέων αυτοκινήτων για τη χρονική περίοδο 1990-2012. Διάφορες αυξομειώσεις καταγράφηκαν κατά τα έτη 1990-1999, ενώ μεγάλη αύξηση υπήρξε στις αγορές των ΙΧ το έτος 1999. Για 9 ολόκληρα χρόνια, οι αγορές αυτοκινήτων σταθεροποιήθηκαν στις 250-300 περίπου χιλιάδες ανά έτος (Χήτας & Ζέρβα, 2013).

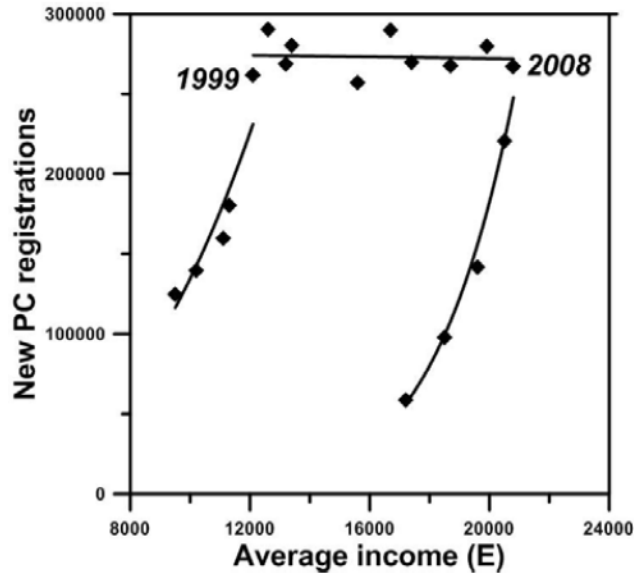
*Διάγραμμα 5: Ο αριθμός των νέων ταξινομήσεων για τα έτη 1990-2012 (Χήτα & Ζερβά, 2013: 2)*



Ωστόσο, από το 2008 και ύστερα, οι αγορές καινούριων αυτοκινήτων μειώθηκαν δραματικά αφού όπως ήταν αναμενόμενο, η μείωση των εσόδων των Ελλήνων δεν άφηνε περιθώρια για τέτοιου είδους «πολυτέλειες» (Χήτας & Ζέρβα, 2013:3). Μάλιστα, το 2012, η μείωση αυτή άγγιξε το 40% συγκρινόμενη με το έτος 2011 (ΣΕΑΑ).

Μέσα στο πλαίσιο αυτό, μελετήθηκαν και συγκρίθηκαν οι αγορές των ΙΧ αυτοκινήτων με το μέσο όρο του εισοδήματος που αντιστοιχούσε στο κάθε άτομο προκειμένου να διαπιστωθεί η επίδραση του μέσου κατά κεφαλή εισοδήματος στις αγορές αυτές. Η σύγκριση αυτή πραγματοποιήθηκε επίσης από τους Χήτα και Ζέρβα (2013), εστίασε στα έτη 1995-2008 και απεικονίζεται στο ακόλουθο σχήμα :

**Διάγραμμα 6:** Συσχέτιση μεταξύ νέων ταξινομήσεων και του μέσου κατά κεφαλή εισοδήματος (1995 – 2008) (Χήτα & Ζερβά, 2013:3)

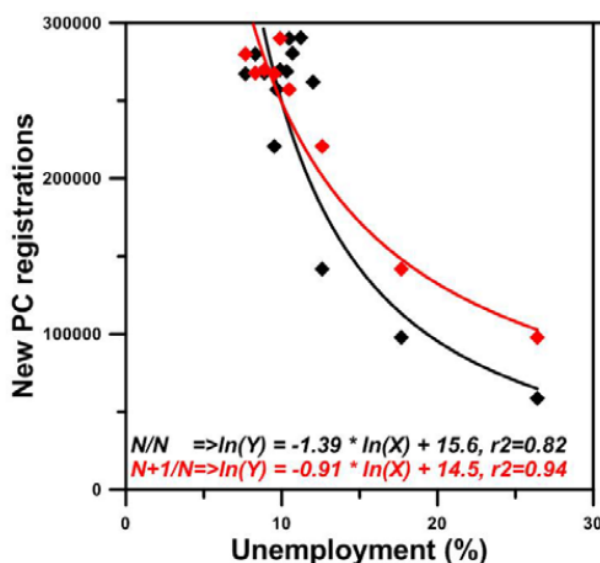


Σύμφωνα με αυτό, η αύξηση που σημειώθηκε στο εισόδημα του ελληνικού πληθυσμού μέχρι και το έτος 1999 οδήγησε σε αύξηση των νέων ταξινομημένων ΙΧ αυτοκινήτων. Τη συγκεκριμένη αύξηση διαδέχθηκε μια σταθεροποίηση των αγορών σε επίπεδα κοντά στις 270.000 το χρόνο. Το γεγονός αυτό μπορεί να ερμηνευτεί από την ύπαρξη κορεσμού στην αγορά των αυτοκινήτων αφού τα προηγούμενα έτη η αύξηση των αγορών ήταν ιδιαίτερα μεγάλη. Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης που ξέσπασε στον Ελλαδικό χώρο το 2009 επηρέασε σημαντικά και τα ποσοστά των αγορών των ΙΧ αυτοκινήτων, τα οποία ελαττώθηκαν σε τεράστιο βαθμό ύστερα από το 2008. Συγκεκριμένα, το 2008 οι αγορές ανήλθαν μόνο στις 58.000, αριθμός ο οποίος συγκρινόμενος με τις 267.000 του έτους 2007, υποδηλώνει μια μείωση της τάξεως του 80% (Χήτας & Ζέρβα, 2013:4) .

Πέρα, όμως, από την επιρροή των εισοδημάτων των Ελλήνων στις αγορές των ΙΧ αυτοκινήτων, μεγάλη επίδραση στις τελευταίες έχει και η ανεργία. Είναι γεγονός πως η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης οδήγησε σε μείωση των εσόδων των εταιριών και των καταστημάτων, η οποία οδήγησε σε αναγκαστικό περιορισμό των εξόδων τους και συνεπώς, σε μαζικές απολύσεις των εργαζομένων. Στην κατεύθυνση αυτή, τα ποσοστά της ανεργίας αυξάνονταν ολοένα και περισσότερο, σε σημείο που μέσα στη

χρονική περίοδο 2008-2013 τα επίπεδα της ανεργίας αυξήθηκαν κατά 20% (από 7,7% σε 27,2%). Έτσι, λοιπόν, η δραματική αύξηση της ανεργίας στην Ελλάδα οδήγησε σε σημαντική μείωση των αγορών των καινούργιων αυτοκινήτων. Η συσχέτιση μεταξύ του μεγέθους της ανεργίας και των αγορών τόσο του ίδιου όσο και του επόμενου έτους περιγράφεται μέσω του σχήματος που παρατίθεται αμέσως παρακάτω (Χήτας & Ζέρβα, 2013:5) :

*Διάγραμμα 7: Συσχέτιση Ανεργίας και αγοράς (Χήτα & Ζερβά, 2013:5)*



Η μαύρη γραμμή συνδέει την ανεργία με τις νέες αγορές του ίδιου έτους, ενώ η κόκκινη γραμμή συσχετίζει την ανεργία με το επόμενο έτος. Αναμφισβήτητα, και οι δύο παραπάνω συσχετίσεις έδωσαν σημαντικά αποτελέσματα προς ανάλυση, ενώ ακόμα καλύτερα ήταν εκείνα που προέκυψαν από τη

μελέτη των ταξινομήσεων του επόμενου έτους, αφού οι συνέπειες της συνεχώς αυξανόμενης ανεργίας ήταν εμφανέστερα κατά το επόμενο χρόνο στις αγορές των αυτοκινήτων. Η «καθυστέρηση» αυτή της εμφάνισης των αποτελεσμάτων κατά ένα έτος μπορεί εύκολα να ερμηνευτεί αν ληφθεί υπόψη το γεγονός πως στις περισσότερες των περιπτώσεων, η αγορά ενός ΙΧ αυτοκινήτου αποτελεί μια ενέργεια που προγραμματίζεται πολύ καιρό πριν την υλοποίησή της. Επομένως, οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης ή οποιωνδήποτε άλλων οικονομικών μεταβολών μπορούν να γίνουν ορατές με μία χρονική υστέρηση. Έτσι, λοιπόν, παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα, γίνεται φανερό μια πολύ μεγαλύτερη μείωση των αγορών των ΙΧ αυτοκινήτων κατά το επόμενο έτος που ακολουθούσε την εκάστοτε μείωση της ανεργίας που σημειωνόταν κάθε χρόνο (Χήτας & Ζέρβα, 2013:6).

### 3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΥΠΟ

#### 3.1. ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΥΠΟ

Το γεγονός ότι η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει πολλές χώρες και δεν είναι μονάχα χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας την περίοδο που διανύουμε, δημιουργεί αυτόματα τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε να αντιμετωπίζουν παρόμοιου τύπου προβλήματα και οι υπόλοιπες χώρες που ενδέχεται να έχουν πληγεί οικονομικά από την κρίση αυτή. Με άλλα λόγια είναι αναμενόμενο να υπάρχουν παρόμοια προβλήματα στην αγοραστική κίνηση και των υπόλοιπων χωρών δεδομένου ότι και αυτές αντιμετωπίζουν οικονομικά ζητήματα όπως η Ελλάδα.

Ανάμεσα στα προβλήματα αυτά, τα οποία όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, δεν είναι ελληνικό προνόμιο συγκαταλέγονται και οι πτωτικές ως επί το πλείστον τάσεις που εντοπίζονται στην αγορά αυτοκινήτου. Κοινότοπο ωστόσο απαραίτητο να τονιστεί το γεγονός ότι η οικονομική δύναμη κάθε χώρας πριν να πληγεί από την κρίση κάνει τελικά και τη διαφορά στον τρόπο που θα αντιμετωπιστεί το πλαίσιο προβλημάτων που θα προκύψουν, οπότε είναι αναμενόμενο η οικονομική κρίση να αποτελεί με τον τρόπο της πρόβλημα πολλών χωρών, δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι όλες οι χώρες μπορούν να αξιοποιήσουν τους ίδιους τρόπους διαχείρισης και να πετύχουν κατά τον ίδιο τρόπο την ανάκαμψή τους.

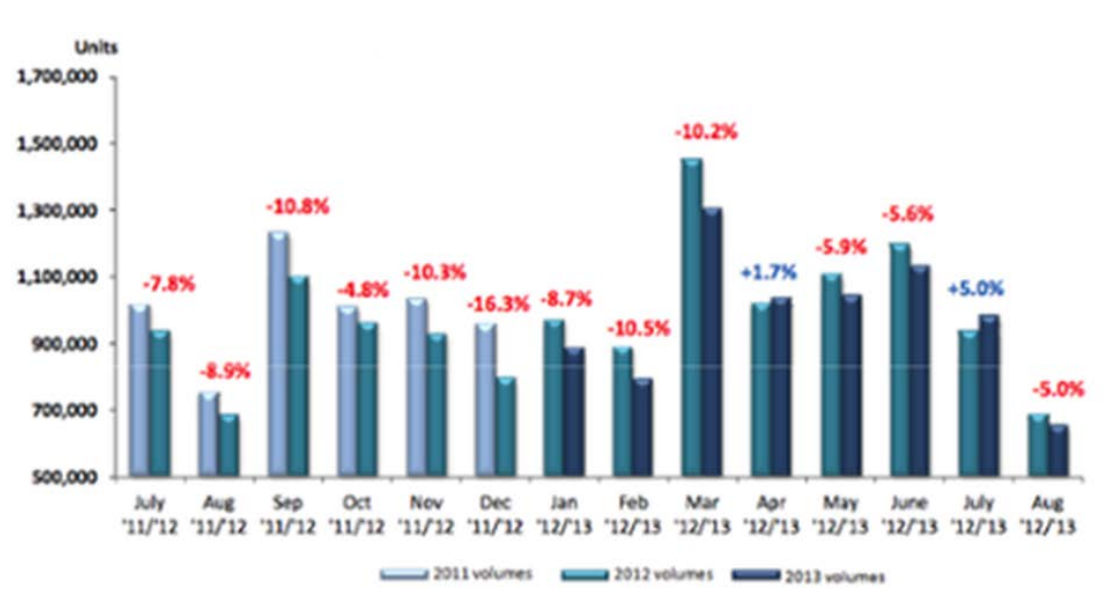
Τα παραπάνω δεδομένα καθιστούν αναμενόμενη την ενασχόληση του διεθνούς τύπου με θέματα που αφορούν την οικονομική κρίση, χωρίς να παραλείπονται αναφορές στην αγορά του αυτοκινήτου, αναπόσπαστο κομμάτι της εμπορικής δραστηριότητας. Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα παρουσιαστούν επιλεγμένες αναφορές του διεθνούς τύπου σχετικά με τις πωλήσεις των αυτοκινήτων σε παγκόσμιο αλλά και ελληνικό επίπεδο και θα επιχειρηθεί η κατά το δυνατόν αποτίμηση και ο σχολιασμός τους.

Ξεκινώντας με το άρθρο της εφημερίδας The Guardian (<http://www.theguardian.com/business/2013/sep/17/european-car-sales-slump-to-record-low-live#block-5237f107e4b0a1b6b45de1e7>) ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι το Σεπτέμβριο του 2013 οι αυτοκινητοβιομηχανίες μετρούσαν απώλειες στην Ευρώπη που σε κάποιες χώρες μάλιστα ξεπέρασαν το 10%. Συγκεκριμένα, οι άδειες



για την κυκλοφορία στην Ευρωπαϊκή Ένωση νέων αυτοκινήτων που δόθηκαν μειώθηκαν κατά 5% τον Αύγουστο σε σχέση με τον Αύγουστο του 2012, τάση που παρατηρήθηκε σε όλες τις μεγάλες αγορές αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, η μοναδική χώρα που παρουσίασε αύξηση στις πωλήσεις της κατά 10.9% ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο ενώ οι υπόλοιπες χώρες παρουσίασαν πτώση ξεκινώντας με τη Γερμανία και την πτώση της κατά 5.5% με την Ιταλία να ακολουθεί στο 6.6% και τη Γαλλία με 10.5%. Σημαντικό ποσοστό πτώσης στις πωλήσεις των αυτοκινήτων σημειώθηκε στην Ισπανία με πτώση 18.3%.

*Διάγραμμα 8: Οι πωλήσεις των αυτοκινήτων από τον Ιούλιο του 2011 έως τον Αύγουστο του 2013 (<http://www.theguardian.com/business/2013/sep/17/european-car-sales-slump-to-record-low-live#block-5237f107e4b0a1b6b45de1e7>)*



Από το παραπάνω διάγραμμα προκύπτει ότι συγκρίνοντας τους μήνες του 2011 (από τον Ιούλιο και μετά) με τους αντίστοιχους του 2012 προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι πωλήσεις των αυτοκινήτων βρίσκονται σε συνεχή μείωση, η οποία μείωση συνεχίζεται και το 2013 με κάποιες μικρές εξαιρέσεις ανόδου που παρατηρούνται στις περιπτώσεις του Απριλίου του 2013 και του Ιουλίου του ίδιου έτους, που οι πωλήσεις είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες του 2012 αλλά

μικρότερες από τις αντίστοιχες του 2011, για τις περιπτώσεις που διαθέτουμε στοιχεία, όπως φαίνεται παραπάνω.

Επιπρόσθετα, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, στο οποίο συγκρίνονται οι νέες άδειες κυκλοφορίας που δόθηκαν τον Αύγουστο από το 2013 μέχρι το 2014, προκύπτει ότι οι πωτικές τάσεις που εντοπίζονται, έχουν ως αποτέλεσμα, ο Αύγουστος του 2013 να παρουσιάζει περίπου 670000 νέες άδειες κυκλοφορίας όταν ο Αύγουστος του 2007 ξεπερνούσε τις 900000, σημειώνοντας αρκετά σημαντική μείωση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**Διάγραμμα 9:** Οι πωλήσεις των αυτοκινήτων από τον Αύγουστο 2013 μέχρι τον Αύγουστο 2014 (<http://www.theguardian.com/business/2013/sep/17/european-car-sales-slump-to-record-low-live#block-5237f107e4b0a1b6b45de1e7>)



Ολοκληρώνοντας το σχολιασμό του άρθρου της Guardian, προστίθενται συμπληρωματικά τα ποσοστά πτώσης πωλήσεων ευρωπαϊκών εταιρειών αυτοκινήτου. Σύμφωνα με τα δεδομένα της εφημερίδας παρατηρήθηκε πτώση στις πωλήσεις της Peugeot-Citroen κατά 12.3% μέχρι τη στιγμή που διεξήχθη η έρευνα καθώς και στη Fiat και Volkswagen κατά ποσοστό 8.6% και 4.6% αντίστοιχα.

Συνεχίζοντας, όπως αναφέρεται στο άρθρο του Chris Reiter το οποίο φιλοξενείται στον ειδησεογραφικό οργανισμό Bloomberg (<http://www.bloomberg.com/news/2012-10-18/vw-faces-profit-drop-as-debt-crisis-ends-german-immunity.html>) , το γκρουπ της Volkswagen προετοιμάζεται να ανακοινώσει τη μεγαλύτερη πτώση κερδών του

από το 2009, ενώ κατά τον ίδιο τρόπο το γκρουπ της Daimler, το οποίο διακινεί τα μοντέλα της Mercedes-Benz, μειώνει τα έξοδά της προκειμένου να περισώσει τη βιωσιμότητα της εταιρείας, γεγονός που καταδεικνύει ότι οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν χάσει την οικονομική ανοσία τους, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο άρθρο.

Επιπρόσθετα, δυναμικά φαίνεται να διεκδικούν το μερίδιο πωλήσεων, εταιρείες από την Κίνα και από άλλες χώρες, γεγονός που μειώνει το ποσοστό των ευρωπαϊκών αυτοκινήτων που πωλούνται σε μία παγκόσμια αγορά που προς το παρόν φαίνεται να συνεχίζει να συρρικνώνεται σε σχέση με την οικονομική κρίση. Στη συνέχεια του ίδιου άρθρου, αναφέρεται στη μελέτη που έγινε σχετικά με τα κέρδη του τρίτου τετραμήνου του ομίλου της Volkswagen, τα οποία παρουσιάζονται κατά 21% μειωμένα από τα αντίστοιχα της ίδιας περιόδου του 2013 και ασύγκριτα περισσότερο μειωμένα από το 2009. Ωστόσο, η κατάσταση της γερμανικής οικονομία και κατ' επέκταση των πωλήσεων των αυτοκινήτων της φαίνεται να διατηρείται σε καλύτερη κατάσταση, όπως αναφέρεται στο άρθρο, την ίδια στιγμή που εταιρείες όπως η Peugeot-Citroen βρίσκονται σε διαπραγματεύσεις με το κράτος προκειμένου να τους δοθεί χρηματική βοήθεια, με τη Fiat να ετοιμάζεται για ένα νέα επιχειρησιακό πλάνο για να αντιμετωπίσει τις απώλειες 700 εκατομμυρίων του τρέχοντος έτους.

Όπως αναφέρει ο Robertson, υπεύθυνος πωλήσεων της BMW, η αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη θα χρειαστεί να περάσει ακόμη από πολλά στάδια πριν να κατορθώσει τη σταθεροποίησή της. Ο τρόπος που εμφανίζεται η μειωμένη ζήτηση της Ευρώπης σε συγκεκριμένα μοντέλα αυτοκινήτου, προκαλεί με τη σειρά του μείωση στην παραγωγή των συγκεκριμένων μοντέλων ακόμη και κατά 10% σε κάποιες περιπτώσεις ενώ παράλληλα γίνεται προσπάθεια να μειωθεί το κόστος παραγωγής, χρησιμοποιώντας φθηνότερα εξαρτήματα.

Σταδιακά, οι μελέτες καταδεικνύουν ότι η πολυπόθητη ανάκαμψη πλησιάζει όσο και αν γνωρίζουν οι ιθύνοντες, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ότι αυτό δεν πρόκειται να γίνει άμεσα, χωρίς να παραλειφθεί και η γνώμη εκείνων που δε θεωρούν ότι θα συμβεί ποτέ αυτό.

Αναφορικά με την ευρωπαϊκή πορεία των αυτοκινητοβιομηχανιών φαίνεται ότι ιδιαίτερα εκείνες που δραστηριοποιούνται στα στενά πλαίσια της Ευρώπης,

αντιμετωπίζουν μεγαλύτερα προβλήματα από τις αυτοκινητοβιομηχανίες εκείνες που έχουν συμπράξει με αντίστοιχες παραγωγούς εταιρείες, οι τελευταίες από τις οποίες φαίνεται να μπορούν να απαλλαγθούν μερικώς από το βάρος της οικονομικής κρίσης, χωρίς φυσικά να μπορούν να εξισορροπήσουν πλήρως τις συνέπειες από αυτό. Τα οικονομικά βάρη των εταιρειών προκύπτουν και από τη συρρίκνωση των εγκαταστάσεών τους οι οποίες περιορίζονται σταδιακά με ενδεικτική αναφορά στην Peugeot η οποία σκέπτεται να κλείσει τη μονάδα παραγωγής της κοντά στο Παρίσι. Στο τέλος του άρθρου τονίζεται ότι οι Γερμανοί χρειάζεται να σκοπεύσουν σε πλούσιους αγοραστές τους οποίους πρέπει να πείσουν ότι, παρά την οικονομική κρίση, μπορούν να τους φροντίσουν καλύτερα από τους υπόλοιπους ανταγωνιστές τους.

Επιπρόσθετα, αντίστοιχες έρευνες (<http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/9791680/Peugeot-sales-drop-16.5pc-in-European-car-crisis.html>) που φιλοξενούνται σε άλλα μέσα αναφέρουν ότι η αγορά του αυτοκινήτου παρουσιάζει πτώση κατά 13.3% στη Γαλλία και κατά 14.9 στην Ισπανία, με την Ιταλία να παρουσιάζει ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης των 20.9 ποσοστιαίων μονάδων, ποσοστό, ωστόσο, ασύγκριτα μικρότερο από το αντίστοιχο της Πορτογαλίας και το 40% που εμφανίζει στις πωλήσεις των αυτοκινήτων της.

Σε αντίθεση με τα πτωτικά ποσοστά των παραπάνω χωρών, το Ηνωμένο Βασίλειο φαίνεται να παρουσιάζει αύξηση στην πώληση των αυτοκινήτων 3.8 ποσοστιαίων μονάδων. Προβλήματα και πτωτικές τάσεις παρουσιάστηκαν και στις πωλήσεις ανταλλακτικών, γεγονός που οφείλεται τόσο στην οικονομική κρίση όσο και σε διεθνείς συγκυρίες όπως είναι οι διεθνείς συμβάσεις οι οποίες, επί παραδείγματι, στέρησαν από γαλλικές εταιρείες τη δυνατότητα να πουλήσουν στο Ιράν, αγορά η οποία παρουσίασε ζήτηση 457.900 μονάδων το 20011.

Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία της Peugeot, που αναφέρονται στο συγκεκριμένο άρθρο, η αγορά παγκόσμια φαίνεται να παρουσιάζει μικτές τάσεις, αφού στην Κίνα παρουσιάζεται άνοδος της τάξης του 7.2% και στη Λατινική Αμερική άνοδος κατά 5.6%. Ωστόσο, οι έντονα πτωτικές τάσεις της Ευρώπης στην αγορά αυτοκινήτου καθιστούν τη διεθνή στρατηγική πωλήσεων ζωτικότερης σημασίας για τις εταιρείες όπως τονίζεται από τον αντιπρόεδρο των πωλήσεων της Peugeot Frédéric Saint-

Geours. Στη συνέχεια παρατίθεται η έρευνα του ειδησεογραφικού οργανισμού CNBC (<http://www.cnbc.com/id/100888856>), οι πωλήσεις των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση έπεσαν τον Ιούνιο στο κατώτερο σημείο από το 1996, γεγονός που ανησυχεί τους αναλυτές οι οποίοι θεωρούν ότι θα χειροτερεύσει και άλλο η κατάσταση στην πώληση των αυτοκινήτων πριν αρχίσουν να φαίνονται τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης.

Επίσης, αναφέρεται ότι οι νέες άδειες κυκλοφορίας μειώθηκαν κατά 5.6% τον Ιούνιο σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο αφού πρώτα είχε σημειωθεί μείωση κατά 5.9% το Μάιο. Όπως τονίζεται στη συνέχεια του άρθρου, οι αναλυτές περιμένουν να σημειωθεί αύξηση των πωλήσεων, ιδιαίτερα μετά την πρωτόγνωρη πτώση του Μαΐου του 2014, ιδιαίτερα σε περιοχές της Δυτικής Ευρώπης. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι αναμένεται να επιβραδυνθεί η πτώση τις πωλήσεις των αυτοκινήτων μέχρι το τέλος του 2014 και να αρχίσει σταδιακά η αύξηση των πωλήσεων από τις αρχές του 2015 ιδιαίτερα σε κράτη της Δυτικής Ευρώπης όπως αναφέρθηκε και σε άλλα σημεία αυτής της έρευνας.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο πρώτο μισό του 2013, 6.2 εκατομμύρια αυτοκίνητα δηλώθηκαν ποσό που είναι κατά 6.6 μικρότερο από το αντίστοιχο της περιόδου 2012. Η μόνη αγορά που φαίνεται να αντιστέκεται είναι εκείνη του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως προκύπτει και από άλλες έρευνες. Ιδιαίτερα στη Γερμανία, η αγορά παρουσιάζει πτώση κατά 8.1%, στη Γαλλία κατά 11.2% και στην Ισπανία κατά 4.9%. Σημαντικό σημείο αναφοράς αποτελεί ο Απρίλιος του 2014 όταν και σημειώθηκε αύξηση στην πώληση των αυτοκινήτων, πριν σημειωθούν οι πτώσεις των επόμενων μηνών που έφεραν την αγορά σε ποσοστά χαμηλότερα δύο τελευταίων δεκαετιών.

Η πτώση των πωλήσεων των αυτοκινήτων δεν έχει μόνο το προφανές επακόλουθο στις εταιρείες που σχετίζεται αμιγώς με την πώληση των αυτοκινήτων αλλά επιδρά και στις τιμές συναλλαγής των μετοχών τους, γεγονός που εξηγεί την πτώση των τιμών των μεριδίων των εταιρειών Fiat, Peugeot-Citroen, VW Group και General Motors, οι οποίες παρουσίασαν πτώση στην αξία των μετοχών τους τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους.

Σε όσα αναφέρθηκαν ήδη, αξίζει να προστεθεί το γεγονός ότι το περιθώριο κέρδους των εταιρειών μειώνεται, διότι, εκτός από την πτώση των πωλήσεων, στην

προσπάθειά τους να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές οι εταιρείες και να προσελκύσουν αγοραστές παρέχουν ασφάλιστρα σε χαμηλό κόστος και γενικότερα παροχές οι οποίες περιορίζουν κατά πολύ το κέρδος που προκύπτει από την αγορά αυτοκινήτου καθεαυτή.

Όπως τονίζεται στο ίδιο άρθρο, ιδιαίτερα για τις εταιρείες της Ευρώπης, αξίζει να σημειωθεί ότι είναι τόσο πολύ στηριγμένες στην ευρωπαϊκή οικονομική πολιτική και την ίδια στιγμή στο Ευρώ, που αυτό δημιουργεί προβλήματα βιωσιμότητας και συρρίκνωση του κέρδους τους, σε αντίθεση με άλλες εταιρείες που ο διεθνής τους προσανατολισμός τους επέτρεψε να μην έχουν τέτοιου είδους εξαρτήσεις από την ευρωπαϊκή πολιτική, ανοίγοντας νέους ορίζοντες σε Ινδία, Κίνα και Ρωσία.

Εξάλλου, σύμφωνα με πρόσφατες στατιστικές μελέτες, φαίνεται να προτιμώνται περισσότερο οι επενδύσεις σε ακίνητα παρά στην αγορά αυτοκινήτου, γεγονός που προκύπτει από τη μελέτη των οικονομικών μεγεθών που δείχνουν ότι υπάρχει ροή χρήματος και αγορά αγαθών απλώς μέσα σε αυτά δεν περιλαμβάνονται τα αυτοκίνητα με τον ίδιο τρόπο που περιλαμβάνονταν πριν χρόνια.

Συγκεκριμένα, φαίνεται οι πωλήσεις να έχουν μειωθεί κατά 4% σε σχέση με τα στοιχεία από το προηγούμενο έτος, όταν και πουλήθηκαν 69.000 οχήματα. Ωστόσο, παρατηρήθηκε αύξηση 13% τον Αύγουστο και 19% τον Ιούλιο, γεγονός που ωστόσο δεν αναιρεί την πτώση κατά 62% που σημειώθηκε όλο το έτος σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές του 2013, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί:

**Διάγραμμα 10:** Η πτώση στις πωλήσεις των αυτοκινήτων από τον Ιανουάριο 2014  
(<http://online.wsj.com/articles/ford-china-car-sales-fall-in-september-1412919720>)



Σε άλλο άρθρο της εφημερίδας The Wall Street Journal (<http://online.wsj.com/articles/ford-china-car-sales-fall-in-september-1412919720>) που φωτογραφίζει τις πωλήσεις των αυτοκινήτων στην Κίνα, κάνει λόγο για πτώση των πωλήσεων αυτοκινήτων συγκεκριμένης εταιρείας μετά από την άνοδο που σημειώθηκε τα προηγούμενα έτη.

Όπως τονίζεται στη συνέχεια του άρθρου, οι εταιρείες φιλοδοξούν ότι προσεχές διάστημα και συγκεκριμένα μέχρι το 2015 θα υπάρξει άνοδος στις πωλήσεις των αυτοκινήτων, κυρίως μέσω των μοντέλων τους που προωθούν στην αγορά της Κίνας και γενικότερα σε όλο τον κόσμο.

Ιδιαίτερα για την περίπτωση της εταιρείας Ford, αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι το 2015 φιλοδοξεί να πουλήσει 1.2 εκατομμύρια αυτοκίνητα στην αγορά τη Κίνας, ποσό διπλάσιο από το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που διανύουμε. Οι δυνάμεις της Κίνας, που την καθιστούν αναπτυσσόμενη δύναμη και ο τεράστιος πληθυσμός της

δημιουργούν νέες προοπτικές και για την αγορά αυτοκινήτου την ίδια στιγμή που ευρωπαϊκή αγορά φαίνεται να είναι εξασθενημένη και κορεσμένη, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης που την πλήττει, όπως προκύπτει και από διεθνείς έρευνες.

Συνεχίζοντας την έρευνά μας (<http://europe.autonews.com/article/20140908/ANE/140909888/russia-car-sales-fall-26-in-august-as-ukraine-crisis-hit-confidence&cciid=internal-anehome-mostright>), εστιάζουμε το ενδιαφέρον στη Ρωσία, η οποία το τελευταίο διάστημα λόγω της κρίσης στην Ουκρανία συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του διεθνούς τύπου, λόγω των πολεμικών της επιχειρήσεων αλλά και λόγω της αλλαγής των οικονομικών μεγεθών που παρατηρείται. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, συγκρίνοντας τα στοιχεία του 2013 και τα αντίστοιχα του τρέχοντος έτους, προκύπτει πτώση στις πωλήσεις των αυτοκινήτων η οποία πολλές φορές αγγίζει το 30%, στην επιλεκτική παρουσίαση που παρατίθεται:

*Πίνακας 1: Οι πωλήσεις των αυτοκινήτων στη Ρωσία*  
(<http://europe.autonews.com/assets/PDF/CA9620998.PDF>)

BRAND	August			January-August		
	2014 thd.units	2013 thd.units	YoY	2014 thd.units	2013 thd.units	YoY
Lada	26,467	39,079	-32%	247,289	303,357	-18%
KIA	13,644	17,013	-20%	122,920	128,982	-5%
Hyundai*	13,416	14,219	-6%	117,451	118,438	-1%
Toyota*	12,722	13,778	-8%	102,522	101,431	1%
Renault*	12,388	15,181	-18%	124,028	137,827	-10%
Nissan*	11,061	11,611	-5%	102,545	86,963	18%
VW	8,604	13,024	-34%	84,967	103,607	-18%
Chevrolet	7,952	15,984	-50%	81,701	111,671	-27%
Škoda	6,774	7,103	-5%	55,885	56,755	-2%
GAZ LCV*	5,177	7,538	-31%	42,475	52,963	-20%



Η περίπτωση της ιδιαίτερης οικονομικής κρίσης που πλήττει τη Ρωσία σχετίζεται κυρίως με τον πόλεμο στην Ουκρανία και φυσικά προκάλεσε στη συνέχεια διεθνείς συμφωνίες και επιβολή κυρώσεων στη Ρωσία της οποίας οι κάτοικοι αντιδρώντας και τηρώντας στάση αναμονής δεν προχώρησαν στην αγορά αυτοκινήτων σε μια προσπάθεια να περιφρουρήσουν τα συμφέροντά τους, αντιμετωπίζοντας με καχυποψία τις εξελίξεις. Η στάση αυτή ανακλάται και στο συνολικό ποσοστό του πίνακα με τη διαφορά στις πωλήσεις να ξεπερνά συνολικά το 25%.

## 4. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΝΑΖΩΠΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΠΟ ΤΟ 2011 ΕΩΣ ΤΟ 2014

### 4.1. ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ

Οι μεγάλες πτώσεις των πωλήσεων των εταιρειών αποτελούν ένα ισχυρότατο πλήγμα στην εμπορική κίνηση τη ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας εμπορικής κίνησης, γεγονός που καθιστά απαραίτητη την εξεύρεση άμεσων και εφαρμόσιμων λύσεων, προκειμένου να κατασταθεί εφικτή η έξοδος από την κρίση η οποία φαίνεται να πλήττει περισσότερο από όλους τις πρόσκτηση ακίνητης και κινητής περιουσίας.

Σημαντική προσπάθεια για την ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία αποτέλεσε η περίπτωση της εταιρείας NAMCO, δημιουργού του μοντέλου Pony που κυκλοφορούσε στους ελληνικούς δρόμους πριν από περίπου είκοσι χρόνια. Ο σημαντικότερος λόγος που δεν έχει ξεκινήσει η παραγωγή του συγκεκριμένου μοντέλου μέχρι αυτή τη στιγμή είναι γραφειοκρατικός και η αυτοκινητοβιομηχανία που έχει την έδρα τη στη Νέα Ραιδεστό της Θεσσαλονίκης προσπαθούσε, ώστε να αποκτήσει έγκριση τύπου από το Υπουργείο Μεταφορών και να ξεκινήσει την παραγωγή του δημοφιλούς Pony.

Σύμφωνα με τι δηλώσεις της κυρίας Παπαπαναγιώτου, υπεύθυνης προώθησης του προϊόντος, φιλοδοξούσαν να αρχίσει η διαδικασία κατασκευής του από το τέλος του 2011, προκειμένου να κατασκευάζονται 5.280 οχήματα το χρόνο, δηλαδή 24 την ημέρα, γεγονός που θα δημιουργούσε 400 θέσεις εργασίας.

Επιπρόσθετα, η κίνηση αυτή θα έδινε κίνητρο στους Έλληνες αγοραστές να προχωρήσουν, ενδεχομένως, στην αγορά ενός αυτοκινήτου, αφού το συγκεκριμένο μοντέλο θα ήταν λογικά φθηνότερο δεδομένου ότι δε θα επιβαρυνόταν με τι ίδιες μεταφορικές δαπάνες και δε θα του επιβάλλονταν οι ίδιοι δασμοί, όπως γίνεται με τα αυτοκίνητα που προέρχονται από χώρες του εξωτερικού. Επίσης, σημαντικό να τονιστεί είναι το γεγονός ότι η εταιρεία αυτή ήταν ελληνική. Ακόμη, μακροπρόθεσμα η αγορά του αυτοκινήτου θα μπορούσε να ωφεληθεί περαιτέρω καθώς το παράδειγμα της NAMCO θα μπορούσε να παρακινήσει και άλλες εταιρείες του χώρου να επενδύσουν στην Ελλάδα και να κατασκευάσουν μονάδες παραγωγής στη χώρα, γεγονός που πέρα από τις επιπρόσθετες θέσεις εργασίας θα δημιουργούσε καλύτερες τιμές για τα μοντέλα που θα κατασκευαστούν στη χώρα και θα διαλύσουν,

παράλληλα, τα «σύννεφα» που υπάρχουν από το πρόσφατο παρελθόν, όταν και ναυάγησε η εγκατάσταση της μονάδας παραγωγής των μοντέλων Sunny της Nissan τη δεκαετία του 1990 (<http://www.e-typos.com/files/1/migrated/printed/pdf/ELT%2029-11-11.pdf>).

Αναφορικά με τις επενδύσεις, αξίζει να προστεθεί η προσπάθεια να αναζωπυρωθεί το ενδιαφέρον των αγοραστών, προωθώντας τους ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα οποία στη χώρα μας δεν έχουν ακόμη διαδοθεί αρκετά, όπως φαίνεται παρακάτω, αν και στο εξωτερικό αποτελούν σημαντική στροφή της αγοράς.

Ιδιαίτερα για τη νέα τάση στην αγορά αυτοκινήτων, σημαντικό κρίνεται το γεγονός ότι με τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων μειώνονται οι ρύποι από τα αυτοκίνητα, ενώ παράλληλα η φόρτισή τους μπορεί να γίνει ευκολότερα, αφού φορτίζουν με ηλεκτρικό ρεύμα και, επίσης, έχουν αθόρυβη λειτουργία, παράγοντας αξιόλογος ειδικά στις περιπτώσεις των μεγάλων αστικών κέντρων σε συνδυασμό πάντοτε με τους ρύπους.

Σημειώνουμε, ωστόσο, όπως αναφέρεται στο άρθρο της εφ. Καθημερινής ότι στην Ελλάδα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα παραμένουν «χωρίς ρεύμα», αφού ακόμη δεν έχει ρυθμιστεί το θέμα με την ηλεκτροδότησή τους, μεταξύ άλλων λόγω γραφειοκρατίας και λόγω του περιορισμένου αριθμού τους στην Ελλάδα. Όπως αναφέρουν τα στοιχεία του άρθρου (<http://www.kathimerini.gr/776819/article/epikairothta/perivallon/ta-hlektrika-aytokinhtha--anazhtoy-n-akomh-priza>) τα στοιχεία στην Ελλάδα είναι αποκαρδιωτικά, αφού κυκλοφορούν μόλις 20-25 αμιγώς ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, γεγονός που δεν παρέχει ελευθερία σε πολλές καινοτόμες πρωτοβουλίες, ιδιαίτερα σε μία χώρα με τροχοπέδη την παράδοση.

Αξίζει να παρατεθεί η δήλωση του κυρίου Αγερίδη «Πέρα από την προσφορά στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πολύ πιο οικονομικά από τα οχήματα με μηχανή εσωτερικής καύσης. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι ακριβά στην αγορά αλλά πολύ φτηνά στη χρήση τους. Ακόμη και το πλέον οικονομικό αυτοκίνητο καύσης διανύει τα 100 χιλιόμετρα μέσα στην πόλη με 3,5-4 ευρώ. Για ένα ηλεκτρικό, το ρεύμα κοστίζει μόλις 90 λεπτά! Επιπλέον, καθώς

το όχημα έχει πολύ πιο απλό μηχανισμό, έχει πολύ λιγότερες φθορές, άρα είναι πιο φθηνή η χρήση του και το σέρβις του».

**Διάγραμμα 11:** Το ηλεκτρικό αυτοκίνητο  
(<http://www.kathimerini.gr/776819/article/epikairothta/perivallon/ta-hlektrika-aytokinhtha--anazhtoy-n-akomh-priza>)

## ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων διεθνώς τετραπλασιάστηκαν μέσα σε δύο χρόνια, αλλά είναι μόνο το 1% του συνόλου

### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ



ΤΑ ΤΡΙΑ ΠΙΟ ΔΗΜΟΦΙΛΗ ΜΟΝΤΕΛΑ

**10.885** Nissan Leaf

**8.858** Renault Zoe

**8.440** Mitsubishi Outlander PHEV

Χαρακτηριστικές επιδόσεις ενός σχετικά φτηνού ηλεκτρικού αυτοκινήτου

Ταχύτητα	130 - 140 χλμ./ώρα
Επιτάχυνση	9 - 11 δευτερόλεπτα
Αυτονομία	220 - 240 χιλιόμετρα
Χρόνος φόρτισης	4 - 8 ώρες



Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

## 4.2. ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Επιπρόσθετα, τα τελευταία τρία χρόνια εφαρμόζεται στην Ελλάδα το μέτρο της απόσυρσης των αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, γίνεται η προσπάθεια ώστε να παροπλιστούν τα οχήματα που είναι παλαιότερα της μίας δεκαετίας κυρίως διδόμενα για ανακύκλωση των υλικών τους και κυρίως των μετάλλων τους, με την ταυτόχρονη επιχορήγηση των ιδιοκτητών τους με ποσά, που ανάλογα με την περίπτωση πλησιάζουν τα 3000 ευρώ, σε μία προσπάθεια να αναζωπυρωθεί το μειωμένο ενδιαφέρον των καταναλωτών στην αγορά αυτοκινήτου.

Στη συνέχεια, παρατίθενται πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας αυτού του μέτρου και στις ιδιαίτερες παραμέτρους του, όπως αυτές αναφέρονται στην κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Οικονομίας και Οικονομικών καθώς και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Συγκεκριμένα, όπως ορίζεται από το άρθρο 16 του πρώτου τεύχους του φύλλου 287 της Εφημερίδας της Κυβέρνησης, όπως αυτό εκδόθηκε στις 31/12/2013:

### «Άρθρο 16

#### Ρυθμίσεις για την απόσυρση των αυτοκινήτων οχημάτων»

1. Η ισχύς των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3899/2010 (Α' 212), όπως τροποποιείται με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, και της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 3943/2011 (Α' 66), όπως τροποποιείται με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, παρατείνεται μέχρι και 31.12.2014.
2. Η περίπτωση ε' της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3899/2010 αντικαθίσταται ως εξής: Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται μετά από δέκα (10) ημέρες από την έκδοση της απόφασης της προηγούμενης περίπτωσης και για αυτοκίνητα που θα αποσυρθούν μέχρι 20.12.2014.
3. Το προτελευταίο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 3943/2011 αντικαθίσταται ως εξής: Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται μόνο για αυτοκίνητα παλαιάς τεχνολογίας που θα αποσυρθούν μέχρι 20.12.2014, για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα μέχρι 31.12.2000 και για τα οποία έχουν καταβληθεί τα τέλη κυκλοφορίας του έτους εντός του οποίου γίνεται η διαγραφή, καθώς και τυχόν οφειλομένων προηγούμενων ετών.
4. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 4002/2011 (Α' 180) αντικαθίσταται ως εξής: Η, κατά τα προηγούμενα, αίτηση επιστροφής κατατίθεται μέσα σε διάστημα τριών (3) μηνών από την ταξινόμηση του οχήματος και το αργότερο μέχρι και τις 31.12.2015.
5. Α. Η παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 4002/2011 αντικαθίσταται ως εξής: Οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 3899/2010 και της παρ. 5 του ν. 3943/2011 εφαρμόζονται για αυτοκίνητο οχήματα που θα τελωνισθούν και θα

καταβάλουν τις οφειλόμενες φορολογικές επιβαρύνσεις μέχρι και 31.12.2014. Η προθεσμία αυτή, εφαρμόζεται και για τα αυτοκίνητα οχήματα της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Β. Η ισχύς της διάταξης αυτής αρχίζει από 1.1.2014».

Το παραπάνω άρθρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά προς το νομοθετικό πλαίσιο που καθορίστηκε το 2011 (<http://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/7151>) και ήταν το εξής (επιλεκτική αναφορά):

«Σύμφωνα με την ΚΥΑ του Υπουργείου Οικονομικών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, δίνεται η δυνατότητα παραλαβής καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου μέχρι και 2000 κ.ε. με μερική ή ολική απαλλαγή από τέλος ταξινόμησης σε αντικατάσταση παλαιού επιβατικού αυτοκινήτου (για το οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα μέχρι και 31/12/1998), το οποίο παραδίδεται προς καταστροφή (αποσύρεται) στο εγκεκριμένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής. Η έναρξη της εφαρμογής πραγματοποιείται δέκα ημέρες από τη δημοσίευση της Απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, ενώ η λήξη της θα είναι στις 20 Δεκεμβρίου 2011. Οι απαλλαγές έχουν ως ακολούθως:

- a) μέχρι και 900 κ.ε., απαλλαγή από το Τ.Τ. για εργοστασιακή αξία μέχρι και 6.000 ευρώ.
- b) από 901 μέχρι και 1400 κ.ε., απαλλαγή από το Τ.Τ. για εργοστασιακή αξία μέχρι και 8.000 ευρώ.
- c) από 1401 μέχρι και 1600 κ.ε., απαλλαγή από το 65% του Τ.Τ. και για εργοστασιακή αξία μέχρι και 11.000 ευρώ.
- d) από 1601 μέχρι και 2000 κ.ε., απαλλαγή από το 50% του Τ.Τ. και για εργοστασιακή αξία μέχρι και 14.000 ευρώ.

Δικαιούχα, της ως άνω απαλλαγής, πρόσωπα ορίζονται ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου το οποίο αποσύρεται ή το πρόσωπο στο οποίο ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου έχει εκχωρήσει το δικαίωμα προς απόσυρση.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικά για τα αποσυρόμενα αυτοκίνητα είναι:

- ✓ Να έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα μέχρι και 31/12/1998.
- ✓ Να διαθέτουν όλα τα μηχανικά μέρη και όλα τα στοιχεία του αμαξώματός τους (δεν είναι απαραίτητο να έχουν δυνατότητα αυτοκίνησης καθώς μπορεί να έχουν πλέον αχρηστευθεί λόγω της ακινητοποίησής τους).
- ✓ Να έχουν καταβληθεί τα τέλη κυκλοφορίας του 2011 καθώς και τυχόν οφειλόμενα προηγούμενων ετών. Για τα αυτοκίνητα που βρίσκονται ήδη σε

ακινησία δεν καταβάλλονται τέλη κυκλοφορίας. Εξαιρούνται τα αυτοκίνητα που έχουν καταστραφεί από ατύχημα, πυρκαγιά, εμπρησμό ή βανδαλισμό.

Η διαδικασία της απόσυρσης έχει τα εξής βήματα:

- Παράδοση του αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη του ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του σε εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε σημεία συλλογής Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ).
- Το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής εκδίδει εντός 8 ημερών πιστοποιητικό καταστροφής του οχήματος, δίνει ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού στον ενδιαφερόμενο και ένα αντίγραφο αποστέλλει στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της εκάστοτε Περιφέρειας για να διαγραφεί το όχημα.
- Η υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, στην οποία αποστέλλεται το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδει εντός 5 ημερών από την λήψη του αντιγράφου του πιστοποιητικού καταστροφής, πράξη οριστικής διαγραφής του οχήματος.
- Η πράξη οριστικής διαγραφής παραδίδεται στον ιδιοκτήτη του οχήματος ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του σε δύο αντίγραφα.
- Το ένα αντίγραφο της πράξης οριστικής διαγραφής κατατίθεται άμεσα στο αρμόδιο τελωνείο και το άλλο κρατείται από τους ενδιαφερόμενους.
- Η εκτιμώμενη διάρκεια ολοκλήρωσης της διαδικασίας απόσυρσης: 17 ημέρες.

Όπως όριζε η Κοινή Υπουργική Απόφαση, και το συγκεκριμένο σημείο αφορά περισσότερο την αναζωπύρωση της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου, η διαδικασία εκτελωνισμού καινούριου αυτοκινήτου οριζόταν ως μέρος της απόφασης για την απόσυρση του αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα:

- Το αυτοκίνητο που θα παραληφθεί πρέπει να είναι καινούργιο και ατελώνιστο.
- Εφόσον το καινούργιο αυτοκίνητο τελωνίζεται απευθείας από τους ιδιώτες:
- Ο ιδιοκτήτης του αποσυρόμενου επιβατικού οχήματος ή το πρόσωπο προς το οποίο έχει γίνει εκχώρηση του δικαιώματος προς απόσυρση υποβάλλει τελωνειακό παραστατικό για τον τελωνισμό του καινούργιου επιβατικού οχήματος στο οποίο επισυνάπτει:
  - Βεβαίωση της ΔΟΥ για την καταβολή των τελών κυκλοφορίας του αποσυρόμενου οχήματος και
  - Αντίγραφο της πράξης οριστικής διαγραφής του αποσυρόμενου επιβατικού οχήματος.
- Εφόσον το καινούργιο αυτοκίνητο τελωνίζεται από την εμπορική επιχείρηση για λογαριασμό των ιδιωτών. Εκτός από τα ανωτέρω δικαιολογητικά

(βεβαίωση καταβολής τελών κυκλοφορίας και πράξη οριστικής διαγραφής)  
απαιτούνται και:

- Αίτηση της εταιρείας με την οποία θα ζητείται ο τελωνισμός του οχήματος προκειμένου να διατεθεί στον δικαιούχο.
- Υπεύθυνη δήλωση (θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από Δημόσια αρχή) του ιδιοκτήτη του αποσυρόμενου οχήματος ή του προσώπου προς το οποίο έχει γίνει εκχώρηση του δικαιώματος προς απόσυρση, με την οποία θα βεβαιώνεται η συμφωνία του με την εμπορική επιχείρηση.

Στις περιπτώσεις αυτές το τελωνειακό παραστατικό θα μένει σε εκκρεμότητα για έξι μήνες έως ότου επιστρέψει το πιστοποιητικό ταξινόμησης του αυτοκινήτου από το οποίο να προκύπτει ότι το αυτοκίνητο ταξινομήθηκε στο όνομα του ιδιοκτήτη του αποσυρόμενου οχήματος ή το πρόσωπο προς το οποίο έχει γίνει εκχώρηση του δικαιώματος προς απόσυρση.

Αν δεν επιστρέψει εντός της προθεσμίας αυτής το πιστοποιητικό ταξινόμησης, τότε η εμπορική επιχείρηση θα καταβάλλει τους οφειλόμενους φόρους, προσαυξήσεις και πρόστιμα.

Το γεγονός ότι το ίδιο το κράτος προσανατολίζεται και τελικά λαμβάνει αποφάσεις ευνοϊκές προς την αγορά αυτοκινήτου μπορεί να ερμηνευτεί αφενός ως η προσπάθεια που γίνεται ώστε να επικαιροποιηθούν τα κινούνται οχήματα και να πάψουν να κυκλοφορούν ρυπογόνα οχήματα τα οποία θα επιβαρύνουν με τους ρύπους τους το περιβάλλον και την ίδια στιγμή θα απαιτούν ένα μεγάλο μέρος του εισοδήματος των οδηγών τους, λόγω της υψηλής κατανάλωσης σε καύσιμα και την ανάγκη σε συνεχείς και δαπανηρές συντηρήσεις αφετέρου η προσπάθεια αυτή είναι στην ουσία και μία ώθηση στην αυτοκινητοβιομηχανία και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε να αποκτήσουν κίνητρα οι καταναλωτές και να προχωρήσουν στην αγορά ενός νέου αυτοκινήτου.

Επίσης, αναφορικά με την προσπάθεια του κράτους να αναζωπυρωθεί η αγορά αυτοκινήτου, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν οι μεταβολές στον τρόπο φορολόγησης των αυτοκινήτων όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:



**Διάγραμμα 12: Φόροι και τεκμήρια στα ΙΧ με μείωση 30%**  
 (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113241976>)

<b>Φόροι και τεκμήρια στα ΙΧ με μείωση 30%</b>					
Κυβισμός (κ.εκ.)	Ιη άδεια	Τεκμήριο 2013 (ευρώ)	Τεκμήριο 2014 (ευρώ)	ΦΠΔ * 2013 (ευρώ)	ΦΠΔ 2014 (ευρώ)
1,4	2010	5.200	3.640	-	-
1,8	2010	7.600	5.320	-	-
1,93	2011	8.800	6.160	440	308
2,5	2010	13.300	9.310	1.330	931
3	2011	17.800	12.460	1.780	1.250
3,7	2010	26.200	18.340	2.620	1.830
4,7	2010	38.200	26.740	3.700	2.670
1,93	2006	6.160	4.310	308	215
2,5	2007	9.310	6.520	931	651
3	2006	12.460	8.720	1.250	872
3,7	2007	18.340	12.840	1.830	1.280
4,7	2006	26.740	18.720	2.670	1.870

· ΦΠΔ: Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης

Όπως προκύπτει και από τον πίνακα, οι φόροι και τα τεκμήρια που επιβαρύνουν την αγορά ενός αυτοκινήτου μειώνονται το 2014 κατά 30% σε ορισμένες περιπτώσεις, ενώ επιπρόσθετα μειώνεται και ο Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης. Τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν μπορούν να επηρεάσουν θετικά την καταναλωτική κίνηση και να δημιουργήσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την αγορά ενός αυτοκινήτου ανάλογα με τις ανάγκες και την οικονομική δυνατότητα του καθενός.

Ακόμη, διευκολύνεται η απόκτηση αυτοκινήτων από άτομα τα οποία παρουσιάζουν κινητικές δυσκολίες και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες δυσχέραιναν την απόκτηση αυτοκινήτου, όπως αναφέρεται στην ίδια πηγή (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113241976>).

Ακόμη, εξετάζεται η κατάργηση του Φόρου Πολυτελείας και η περαιτέρω μείωση των τελών κυκλοφορίας, απόφαση η οποία όσο και αν είναι δυσάρεστη για το κράτος λόγω του ότι συγκεντρώνει περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ από την είσπραξή τους,

ωστόσο αναγκάζεται να προχωρήσει στη μείωσή τους λόγω των μαζικών καταθέσεων πινακίδων που παρατηρούνται (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113241976>).

Τέλος, αναφορικά με την ασφάλιση των αυτοκινήτων, διευκρινίζεται ότι οι εταιρείες χρονομίσθωσης αυτοκινήτων καθώς και εκείνες που διατηρούν εκθέσεις αυτοκινήτων, όπως επίσης και παρόμοιοι επαγγελματικοί κλάδοι θα έχουν τη δυνατότητα να ρυθμίζουν με ευνοϊκό τρόπο την ασφάλιση των οχημάτων τους προκειμένου να προληφθεί η περαιτέρω κατάθεση πινακίδων και να προωθηθεί, φυσικά, με τον τρόπο αυτό η ανάπτυξη του κλάδου (<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113241976>).

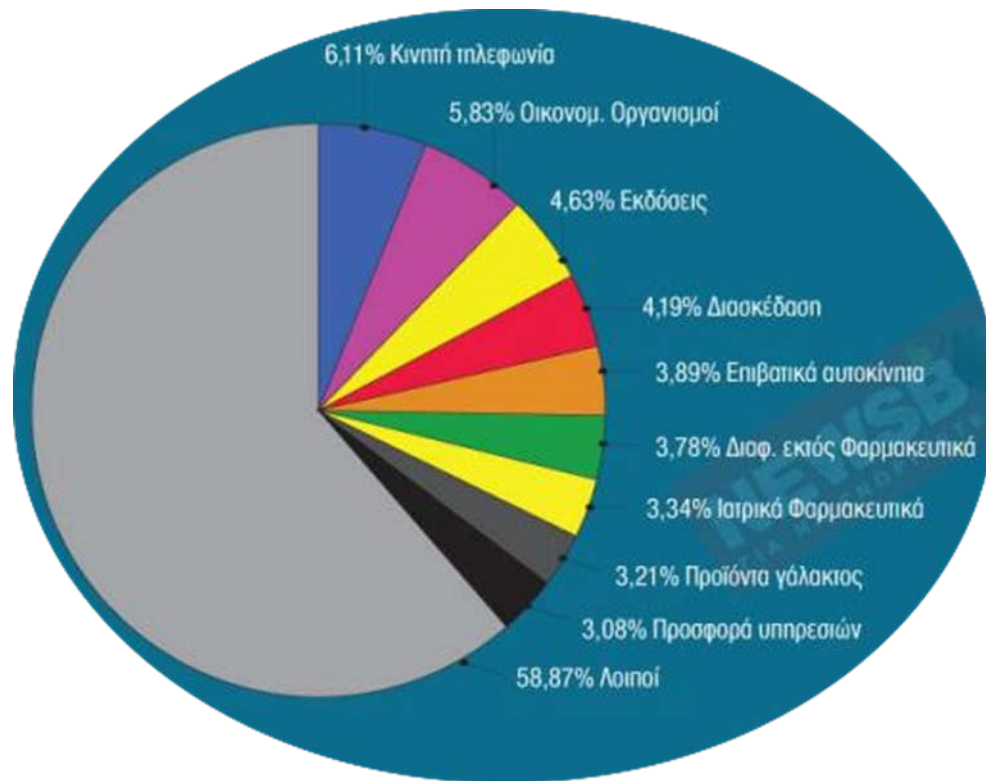
#### **4.3. Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ ΠΩΛΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

Στη σύγχρονη εποχή η διαφήμιση μέσα από την τεχνολογία που περικυκλώνει τον άνθρωπο, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην αύξηση των πωλήσεων των αγαθών και φυσικά του αυτοκινήτου. Δυστυχώς, όμως, λόγω της οικονομικής κρίσης που παρατηρείται, οι διαφημιστικές δαπάνες των εταιρειών δε βοηθούν ιδιαίτερα, καθώς, όπως παρατηρήθηκε (<http://www.sportday.gr/%CE%91%CE%A1%CE%98%CE%A1%CE%9F/3198/%C2%AB%CE%A7%CE%AC%CE%B8%CE%B7%CE%BA%CE%B5-%CE%B7-%CE%BC%CF%80%CE%AC%CE%BB%CE%B1%C2%BB-%CF%83%CF%84%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%86%CE%AE%CE%BC%CE%B9%CF%83%CE%B7--%CF%84%CE%BF-2012>):

«Η τηλεφωνία και τα ηλεκτρικά είδη εξακολουθούν να «αιμοδοτούν» τα media, δαπανώντας για διαφήμιση 112,4 εκατ. ευρώ το 2010 (-5,8%) και στη δεύτερη θέση έρχονται τα τρόφιμα με 68,9 εκατ. ευρώ όταν το 2007 ξόδευαν μαζί με ποτά και αναψυκτικά 155 εκατ. ευρώ! Αυτοκίνητα και τράπεζες σχεδόν κινδυνεύουν να εξαφανιστούν από τον χάρτη. Το 2009 οι τράπεζες για τη διαφήμισή τους έδιναν 57,3 εκατ. ευρώ και το 2012, όντας σε καθεστώς ελεγχόμενης χρεοκοπίας, διέθεσαν 24,8 εκατ. ευρώ. Και η δαπάνη στα αυτοκίνητα μειώθηκε στο μισό, από 57,2 εκατ. ευρώ το 2009 σε 29,5 εκατ. ευρώ το 2012. Ακόμη υποχωρούν σημαντικά τα φαρμακευτικά είδη, τα οινόπνευματώδη, ο δημόσιος τομέας και η ψυχαγωγία».

Ενδεικτικό της κατάστασης στα μέσα είναι το παρακάτω διάγραμμα, το οποίο δείχνει τις διαφημιστικές δαπάνες και την ίδια στιγμή τις χαμηλές τιμές των διαφημιστικών δαπανών του αυτοκινήτου:

**Διάγραμμα 13:** Οι διαφημιστικές δαπάνες (<http://www.newsbomb.gr/media-agb/story/111079/oi-kerdismenoi-tis-diafimistikis-dapanis-to-2011>)



Ωστόσο, από το 2012 και μετά, παρατηρείται μία ραθυμή αύξηση στην εμπορική κίνηση της αγοράς, η οποία, βέβαια είναι ακόμη πολύ πρώιμη για να αποδώσει καρπούς. Ενδεχομένως αυτό θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί στο άμεσο μέλλον.

Πέραν αυτού, εντοπίζεται η προσπάθεια πολλών αυτοκινητοβιομηχανιών και κατ' επέκταση και των αντιπροσώπων τους να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές στους αγοραστές και εκτός από αυτό και μία σειρά προνομίων που σχετίζονται με την παροχή ασφάλισης του οχήματος σε μειωμένη τιμή ή την πρόσθετη παροχή χαρακτηριστικών που βελτιώνουν την οδηγτική εμπειρία και προσθέτουν στην ασφάλεια τόσο του οδηγού όσο και του οχήματος.

Από όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, προκύπτει ότι το πρόβλημα της κρίσης στην αγορά του αυτοκινήτου δεν μπορεί να εξεταστεί ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα οικονομικά προβλήματα που ταλαιπωρούν τον πλανήτη, γεγονός που καθιστά ακόμη δυσκολότερη την εύρεση άμεσης επίλυσης. Η γενικευμένη οικονομική κρίση, κομμάτι της οποίας αποτελεί η χρηματοπιστωτική κρίση, έχει τεράστιες επιπτώσεις στον τραπεζικό κλάδο, καθώς επίσης και στη δυνατότητα να εξευρεθούν οι απαραίτητοι πόροι για την αγορά, τελικά, αυτοκινήτων, δεδομένου ότι οι περισσότερες αγορές πραγματοποιούνται με κάποιο ανάλογο δάνειο.

Ακόμη, ο κλάδος της αγοράς του αυτοκινήτου δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται μονοδιάστατα καθώς αφορά πολλές παραμέτρους μεταξύ των οποίων είναι και οι πωλήσεις ανταλλακτικών και οι κλάδοι της συντήρησης του αυτοκινήτου, που βιώνουν αντίστοιχες μειώσεις των κερδών τους παρά το γεγονός ότι δεν είναι εφικτό να μετρηθούν οι απώλειες και οι ρυθμοί τους με τον ίδιο τρόπο που αυτό συμβαίνει στην περίπτωση των πωλήσεων των αυτοκινήτων και των αδειοδοτήσεών τους.

Ειδικά για τις περιπτώσεις των νέων αυτοκινήτων είναι φανερό οι μειώσεις που εμφανίζονται στην παγκόσμια αγορά και είναι επίσης κατανοητό ότι οι ανίσχυρες οικονομίες που πλήττονται από την οικονομική κρίση θα εμφανίσουν πρώτες και με μεγάλη διαφορά την πτώση στις πωλήσεις τους, σε αντίθεση με κραταιές χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, στο οποίο αντίθετα με την ισχύουσα κατάσταση συνεχίζουν να παρουσιάζουν άνοδο οι πωλήσεις αυτοκινήτων σε ικανοποιητικούς ρυθμούς.

Τα δεδομένα αυτά αναγκάζουν τόσο τις κατασκευάστριες εταιρείες όσο και τις αντιπροσωπείες όσο και τα ίδια τα κράτη να πάρουν μέτρα για την αναζωπύρωση της αγοράς, τα οποία μέτρα μπορεί να αφορούν είτε την προβολή διαφημίσεων που παρουσιάζει ιδιαίτερη πτώση καθώς επίσης και την εφεύρεση νέων τεχνολογιών όπως το ηλεκτρικό αυτοκίνητο, σε μία προσπάθεια να προσφέρουν στο καταναλωτικό κοινό καινούριες δυνατότητες, εξελιγμένες και παράλληλα σύμφωνες με τα ισχύοντα δεδομένα. Σημαντικό μέτρο προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί και η απόσυρση, της οποίας η αναγκαιότητα πλέον στις μέρες μας προκύπτει όλο και μεγαλύτερη τόσο για λόγους ασφάλειας όσο και για λόγους οικολογικής συνείδησης απέναντι σε ένα περιβάλλον που βάλλεται από πολλούς άλλους παράγοντες, οπότε θα ήταν σημαντικό να μπορούσαμε να περιορίζαμε τα καυσαέρια των αυτοκινήτων, ώστε τα τελευταία να γίνουν λιγότερο επιβλαβή, το οποίο με τη σειρά του θα αποδώσει περισσότερα κέρδη όχι μόνο στους αυτοκινητοβιομηχανίες αλλά και σε άλλους κλάδους που παράπλευρα σχετίζονται με τις πωλήσεις των αυτοκινητοβιομηχανιών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Eurostat. Διαθέσιμο

σε: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> (Ανακτήθηκε 4 Αυγούστου, 2014).

Κλαδική μελέτη αγοράς αυτοκινήτου στην Ελλάδα (CD). (2013). Αθήνα: Stochasis.

Αλογοσκούφης, Γ. (2009). *Η Ελλάδα μετά την κρίση*. Αθήνα: Καστανιώτη.

Αράπογλου, Τ. (2008). *Η συμβολή του τραπεζικού συστήματος στην ελληνική οικονομία* (CD). Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών.

*Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα το 2011 και το 2012* (CD). (2013). Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών.

Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. (2011). *Από τη διεθνή κρίση στην κρίση της Ευρωζώνης και της Ελλάδας*. Αθήνα: Λιβάνη.

Σημίτης, Κ. (2012). *Ο εκτροχιασμός*. Αθήνα: ΠΟΛΙΣ.

Στουρνάρας, Γ. & Αλμπάντη, Μ. (2008). *Η ελληνική οικονομία μετά την κρίση: αναζητώντας ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο*. Αθήνα: IOBE.

Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων. Διαθέσιμο σε: [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr) (Ανακτήθηκε 7 Αυγούστου, 2014).

Χήτα, Ε. (2013). *Η ελληνική αγορά αυτοκινήτων σε περίοδο οικονομικής κρίσης*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: Σχολή Χημικών Μηχανικών.

χ.σ. (2014). *Ford China Car Sales Fell in September*. Διαθέσιμο σε: <http://online.wsj.com/articles/ford-china-car-sales-fall-in-september-1412919720> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

χ.σ. (2014). *Russia car sales fall 26% in August as Ukraine crisis hits confidence*. Διαθέσιμο σε: <http://europe.autonews.com/article/20140908/ane/140909888/russia-car-sales-fall-26-in-august-as-ukraine-crisis-hit-confidence&ccid=internal-anehome-mostright> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

Ellyatt, H. (2013). *Recovery far off as Europe's car sales hit 17-year low*. Διαθέσιμο σε: <http://www.cnbc.com/id/100888856> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

Gosden, E. (2013). *Peugeot sales drop 165pc in European car crisis*. Διαθέσιμο σε: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/9791680/peugeot-sales-drop-16.5pc-in-european-car-crisis.html> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

Reiter, C. (2012). *VW Faces Profit Drop as Debt Crisis Ends German Immunity*. Διαθέσιμο σε: <http://www.bloomberg.com/news/2012-10-18/vw-faces-profit-drop-as-debt-crisis-ends-german-immunity.html> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

Wearden, G. (2013). *European car sales slump, as Barroso spies Greek recovery - as it happened*. Διαθέσιμο σε: <http://www.theguardian.com/business/2013/sep/17/european-car-sales-slump-to-record-low-live#block-5237f107e4b0a1b6b45de1e7> (Ανακτήθηκε 16 Οκτωβρίου, 2014).

χ.σ. (2013). «Χάθηκε η μπάλα» στη διαφήμιση το 2012. Διαθέσιμο σε: <http://www.sportday.gr/%CE%91%CE%A1%CE%98%CE%A1%CE%9F/3198/%C2%AB%CE%A7%CE%AC%CE%B8%CE%B7%CE%BA%CE%B5-%CE%B7-%CE%BC%CF%80%CE%AC%CE%BB%CE%B1%C2%BB-%CF%83%CF%84%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%86%CE%AE%CE%BC%CE%B9%CF%83%CE%B7--%CF%84%CE%BF-2012> (Ανακτήθηκε 22 Οκτωβρίου, 2014).

χ., σ. (2011). *Πώς θα γίνει η απόσυρση των ΙΧ αυτοκινήτων - Η απόφαση*. Διαθέσιμο σε: <http://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/7151> (Ανακτήθηκε 22 Οκτωβρίου, 2014).

Αγγελίδης, Ά. (2011). *Στους δρόμους ξανά το Pony*. Διαθέσιμο σε: <http://www.e-typos.com/files/1/migrated/printed/pdf/ELT%2029-11-11.pdf> (Ανακτήθηκε 22 Οκτωβρίου, 2014).

Ανδρής, Γ. (2014). *ΙΧ: Αλλάζουν οι φόροι, τα τεκμήρια και τα τέλη κυκλοφορίας*. Διαθέσιμο σε: <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113241976> (Ανακτήθηκε 22 Οκτωβρίου, 2014).

Ελαφρός, Γ. (2014). *Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αναζητούν... ακόμη πρίζα*. Διαθέσιμο σε: <http://www.kathimerini.gr/776819/article/epikairothta/perivallon/ta-hlektrika-aytokinh-ta--anazhtoy-n-akomh-priza> (Ανακτήθηκε 22 Οκτωβρίου, 2014).