



## ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

---

Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 248 (πρώην Λεωφ. Θησέως), Τ.Κ. 176 75, Καλλιθέα, Αττικής  
t: 210 94 13 028, f: 210 94 31 677 www.seeae.gr e-mail: info@seeae.gr

---

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Γενική Γραμματεία ( Secretariat General )  
Διεύθυνση TAXUD  
Διεύθυνση Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς

### ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ( PLAINTE )

Του επαγγελματικού σωματίου με την επωνυμία « Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος » που εδρεύει στην Καλλιθέα Αττικής Λεωφ. Θησέως ( Ελευθερίου Βενιζέλου 248 ), όπως νόμιμα εκπροσωπείται

**ΘΕΜΑ :** Αντικοινοτικές νομοθετικές ρυθμίσεις και διοικητικές πρακτικές της ελληνικής Δημοκρατίας αναφορικά με δασμοφορολογικού τύπου εμπόδια στην εμπορία, εισαγωγή και ταξινόμηση των μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων που προέρχονται από χώρες κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σχετικά συνημμένα νομοθετικά κείμενα :

---

**Άρθρο 59 του Ν. 4389/2016 ( ΦΕΚ Α' 94/27-05-2016 )**  
**Εγκύκλιος ΔΕΦΚΦ Γ 1082467 ΕΞ /31/05/2016**

---

Δυνάμει του άρθρου 59 του Νόμου 4389/2016 (ΦΕΚ Α' 94/27-05-2016 – Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις), αναδιαμορφώθηκε η φορολογική μεταχείριση των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών φορτηγών μικτού βάρους μέχρι 3,5 τόνους, ως προς την επιβολή του τέλους ταξινόμησης.

Πιο συγκεκριμένα για τη διαμόρφωση της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης ( εφεξής τ.τ.) λαμβάνεται πλέον, με βάση τα ακόλουθως ισχύοντα, **η λιανική τιμή πώλησης προ φόρων**, βάσει τιμοκαταλόγων οι οποίοι υποβάλλονται στην αρμόδια Τελωνειακή αρχή από τους επίσημους αντιπροσώπους / διανομείς αυτοκινήτων, αντί της τιμής χονδρικής πώλησης και ορίζονται **νέοι συντελεστές με βάση τη φορολογητέα αξία των αυτοκινήτων**, οι οποίοι διαφοροποιούνται ανάλογα με την **εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα ( CO2)** και με τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (**Euro**) που πληρούν εκ κατασκευής τα αυτοκίνητα οχήματα.

Ετσι τροποποιήθηκαν οι διατάξεις των άρθρων 120,121,123,126 και 141 του Ν. 2960/2001 περί «Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα» και του άρθρου 17 του ν. 3833/2010 και ορίστηκαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα ( επί λέξει ):

**1.** Προστίθεται περίπτωση **κ** στο άρθρο 120 του ν. 2960/2001 (Α` 265), ως εξής: «κ) «**Λιανική τιμή πώλησης προ φόρων για τη διαμόρφωση της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης**»: η ανώτατη προτεινόμενη τιμή πώλησης, χωρίς ΦΠΑ, από τον κατασκευαστή, προκειμένου για εγχωρίως παραγόμενα οχήματα ή από τον εισαγωγέα/επίσημο αντιπρόσωπο, προκειμένου για εισαγόμενα και ενδοκοινοτικώς αποκτούμενα οχήματα, όπως αυτή προκύπτει από τους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή. Στην εν λόγω τιμή, η οποία ισχύει από την ημερομηνία υποβολής του τιμοκαταλόγου, συμπεριλαμβάνεται η αξία του πρόσθετου εξοπλισμού, καθώς και η αξία ειδικών εκδόσεων του οχήματος και κάθε είδους διαμορφωτικό της τιμής πώλησης κόστος. Οι λιανικές τιμές πώλησης προ φόρων κατά μάρκα, μοντέλο, παραλλαγή και έκδοση των οχημάτων δημοσιεύονται στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο και στο διαδίκτυο.»

**2.** Η παρ. 2 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται, ως εξής ( **δια της παραγράφου αυτής ορίστηκαν νέοι συντελεστές για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων οι οποίοι κυμαίνονται από 4- 32% ανάλογα με την φορολογητέα αξία τους** ):

«2. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της προηγούμενης παραγράφου ορίζονται ως ακολούθως: **α)** Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία μέχρι και 14.0 ευρώ, **4%**, **β)** Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 14.0 ευρώ και μέχρι 17.000 ευρώ, **8%**, **γ)** Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 17.0 ευρώ και μέχρι 20.000 ευρώ, **16%**, **δ)** Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 20.0 ευρώ και μέχρι 25.000 ευρώ, **24%**, **ε)** Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 25.0 ευρώ, **32%**, **στ)** (όπως αυτή αντικαταστάθηκε και ισχύει σήμερα με το άρθρο 60 παρ.4 του Ν.4410/2016, ΦΕΚ Α 141/3.8.2016. Έναρξη ισχύος, σύμφωνα με τη παρ.9 του αυτού άρθρου από 1.6.2016.)

Για αυτοκίνητα οχήματα τρίκυκλα ή τετράκυκλα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24/EK του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2002 (Ε.Ε.Λ.124 της 9.5.2002) και πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της οδηγίας 2002/51/EK ή μεταγενέστερης.

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

ΠΟΣΟΣΤΟ

ΤΕΛΟΥΣ

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ

Κάτω των 50 κυβικών εκατοστών	0%
Από 50 μέχρι 500 κυβικά εκατοστά	4%
Από 501 μέχρι 900 κυβικά εκατοστά	7%
Από 901 κυβικά εκατοστά και πάνω	11%

ζ) Οι διατάξεις του άρθρου 26 του ν.1959/1991 (Α` 123) και της αριθ. Β.27660/712/10.7.1992 κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων

Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (B` 519), εφαρμόζονται και για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα της προηγούμενης περίπτωσης στ`, η) Για την επιλογή του συντελεστή των περιπτώσεων α` έως ε`, για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η φορολογητέα αξία της παραγράφου 1 του άρθρου 126, πριν από τις προβλεπόμενες μειώσεις από το άρθρο αυτό» (η υπογράμμιση δική μας )

[επισημαίνεται ότι με το άρθρο 60 παρ.1-3 και 9-10 Ν.4410/2016, ΦΕΚ Α 141/3.8.2016, ορίζεται ότι: "1. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης που προβλέπονται από την παρ. 2 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α` 265), όπως αυτοί διαμορφώνονται, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, για επιβατικά αυτοκίνητα της δασμολογικής κλάσης 87.03 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας που θα κομιστούν στη χώρα μας από την ημερομηνία εφαρμογής της παρούσας παραγράφου μέχρι και 30.9.2016 και για τα οποία θα έχουν κατατεθεί, μέχρι την παραπάνω ημερομηνία δηλωτικά εισαγωγής ή δηλώσεις άφιξης οχημάτων ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία εισόδου προκειμένου για μετοικούντα πρόσωπα, εφόσον πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του αμέσως προηγούμενου από το ισχύον, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού πρότυπου εκπομπών ρύπων (Euro), δεν αυξάνονται κατά 50%, όπως προβλέπεται από την περίπτωση α` της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, με την προϋπόθεση ότι μέχρι και 31.12.2016 θα έχουν βεβαιωθεί και εισπραχθεί για αυτά οι οφειλόμενες φορολογικές επιβαρύνσεις.

2. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης που προβλέπονται από την παρ. 2 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, όπως αυτοί διαμορφώνονται, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, για επιβατικά αυτοκίνητα που emπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 64 του ν. 4342/2015 (Α` 143) και το τέλος ταξινόμησης για αυτά δεν είχε καταστεί απαιτητό μέχρι 31.5.2016, εφόσον πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του αμέσως προηγούμενου από το ισχύον, ως προς την ταξινόμηση ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (euro), δεν αυξάνονται κατά 50% όπως προβλέπεται από την περίπτωση α` της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, με την προϋπόθεση ότι μέχρι και 31.12.2016 θα έχουν βεβαιωθεί και εισπραχθεί για αυτά οι οφειλόμενες φορολογικές επιβαρύνσεις. Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης για τα υπό κρίση αυτοκίνητα διαμορφώνεται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 126 του ν. 2960/2001, όπως ισχύει.

3. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης που προβλέπονται από την παρ. 2 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, όπως αυτοί διαμορφώνονται, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, για επιβατικά αυτοκίνητα που emπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 64 του ν. 4342/2015 και το τέλος ταξινόμησης για αυτά δεν είχε καταστεί απαιτητό μέχρι 31.5.2016, εφόσον δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του αμέσως προηγούμενου από το ισχύον, ως προς την ταξινόμηση ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (euro), διαμορφώνονται σύμφωνα με την περίπτωση β` της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου και η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης για τα υπό κρίση αυτοκίνητα διαμορφώνεται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 126

του ν. 2960/2001, όπως ισχύει".(4-8) 9. Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 2, 3, 4, 5, 6 και 7 αρχίζει από 1.6.2016.10. Η ισχύς της παραγράφου 1 αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως".

**3.** Αντικαθίσταται η παρ. 3 του άρθρου 121 του ν. 2960/ 2001, ως εξής:

«3. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παραγράφου 1, των οποίων η εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα - CO2 (συνδυασμένος κύκλος) είναι:

α) μικρότερη ή ίση των 100 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α`, β`, γ`, δ` και ε` της παραγράφου 2 μειώνονται κατά 5%, β) μεγαλύτερη από 120 και μικρότερη ή ίση από 140 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α`, β`, γ`, δ` και ε` της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 10%, γ) μεγαλύτερη από 140 και μικρότερη ή ίση από 160 γρ./χλμ, οι συντελεστές των

περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 20%, δ) μεγαλύτερη από 160 και μικρότερη ή ίση από 180 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 30%, ε) μεγαλύτερη από 180 και μικρότερη ή ίση από 200 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 40%, στ) μεγαλύτερη από 200 και μικρότερη ή ίση από 250 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 60%, ζ) μεγαλύτερη από 250 γρ./χλμ οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 100%.»

**4.** Αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής: **«4. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παραγράφου 1 τα οποία:**

**α) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του αμέσως προηγούμενου από το ισχύον, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 50%, β) δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου και δεν είναι συμβατικής τεχνολογίας, οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 200%, γ) δεν πληρούν προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οι συντελεστές των περιπτώσεων α', β', γ', δ' και ε' της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 500%, σε συνδυασμό με την περίπτωση ζ' της παραγράφου 3.»**

**5.** Αντικαθίσταται η παρ. 5 του άρθρου 121 του ν. 2960/ 2001, ως εξής:

«5. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλους ταξινόμησης. Τα αμιγώς ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλος ταξινόμησης.»

**6.** Αντικαθίσταται η παρ. 7 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«7. Σε περίπτωση που ο κάτοχος μεταχειρισμένου κοινοτικού επιβατικού αυτοκινήτου, με πρώτη άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκδοθείσα πριν από την 1η Ιουνίου του 2016, εκτιμά ότι το προς επιβολή τέλος ταξινόμησης, όπως βεβαιώνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 και τις διατάξεις του άρθρου 126 του παρόντος νόμου,

**υπερβαίνει το υπολειπόμενο τέλος ταξινόμησης που είναι ενσωματωμένο σε όμοιο, της αυτής μάρκας και τύπου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου ή ελλείπει αυτών σε όχημα παρόμοιο ή παρεμφερές που έχει ήδη ταξινομηθεί στη χώρα πριν από την εν λόγω ημερομηνία, έχει δικαίωμα να αιτηθεί τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους ταξινόμησης από την Ειδική Επιτροπή του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 126. Για τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους**

**ταξινόμησης, λαμβάνονται υπόψη οι ισχύοντες συντελεστές του τέλους ταξινόμησης και τα ισχύοντα στοιχεία διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας, κατά το χρόνο της πρώτης κυκλοφορίας του αυτοκινήτου σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τέλος ταξινόμησης για τα υπό κρίση αυτοκίνητα, βεβαιώνεται σύμφωνα με το μικρότερο ποσό, όπως προκύπτει μεταξύ του ιστορικού τέλους ταξινόμησης και του τέλους ταξινόμησης, όπως αυτό υπολογίζεται, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου και τις διατάξεις του άρθρου 126 του παρόντος νόμου. Με την απόφαση του τέταρτου εδαφίου της παρ. 5 του άρθρου 126, καθορίζονται τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από την Επιτροπή αυτή και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»**

**7.** Αντικαθίσταται το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001,

ως εξής: «8. Για την υπαγωγή στους αντίστοιχους συντελεστές τέλους ταξινόμησης των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου, η διαπίστωση των εκπομπών διοξειδίου του

άνθρακα και του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), τις προδιαγραφές του οποίου πληροί εκ

κατασκευής το όχημα, πραγματοποιείται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή με βάση την προσκομιζόμενη σε αυτήν έγκριση τύπου ή το δελτίο κοινοποίησης έγκρισης τύπου και το αντίστοιχο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ταύτιση στοιχείων μεταξύ του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος και της αντίστοιχης έγκρισης τύπου ή του δελτίου κοινοποίησης έγκρισης τύπου, η υπαγωγή στον αντίστοιχο συντελεστή τέλους ταξινόμησης θα γίνεται με βάση τις αναγραφόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και το αναγραφόμενο πρότυπο εκπομπών ρύπων που πληροί εκ κατασκευής το όχημα στην έγκριση τύπου ή στο δελτίο κοινοποίησης έγκρισης τύπου.»

Το αμέσως επόμενο άρθρο της ρυθμίσεως δεν αφορά στα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, αφορά στο τέλος ταξινόμησης των φορτηγών αυτοκινήτων και ανεξάρτητα από τις ενδεχόμενες παραβάσεις που μπορεί να περιέχει, δεν αφορά στην καταγγελία μας και το αναφέρουμε απλώς και μόνο για την πληρότητα και την ενότητα του νομοθετικού κειμένου της ελληνικής Δημοκρατίας

**8.** Αντικαθίσταται το άρθρο 123 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«Άρθρο 123

Τέλος ταξινόμησης φορτηγών αυτοκινήτων

1. Τα φορτηγά αυτοκίνητα και οι βάσεις τους της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και τα αυτοκίνητα οχήματα που διαθέτουν εκ κατασκευής χωριστό θάλαμο με δύο σειρές καθισμάτων για τον οδηγό, συνοδηγό και τους επιβάτες και χωριστό ανοικτό χώρο φόρτωσης εμπορευμάτων της Δ.Κ. 87.03 της Σ.Ο., τα οποία πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης ως εξής:

α) Φορτηγά αυτοκίνητα, μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους, ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) β) Ανοικτά φορτηγά μέχρι και 3,5 τόνους, ποσοστό οκτώ τοις εκατό (8%) γ) Κλειστά φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι και 3,5 τόνους, ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%). δ) Βάσεις των φορτηγών αυτοκινήτων των προηγούμενων περιπτώσεων, ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%). ε) Αυτοκίνητα οχήματα με μικτό βάρος μέχρι 3,5 τόνους που διαθέτουν εκ κατασκευής χωριστό θάλαμο με δύο σειρές καθισμάτων για τον οδηγό, συνοδηγό και τους επιβάτες και χωριστό ανοικτό χώρο φόρτωσης εμπορευμάτων της Δ.Κ. 87.03, ποσοστό οκτώ τοις εκατό (8%). στ) Οι συντελεστές των προηγούμενων περιπτώσεων α` έως και ε` προσαυξάνονται κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) προκειμένου για αυτοκίνητα που δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου. ζ) Για τα αυτοκίνητα οχήματα που καθορίζονται στις περιπτώσεις β` και ε`, τα οποία με την προσθήκη στον ανοικτό χώρο φόρτωσης καλύμματος από άκαμπτο στερεό υλικό, διασκευάζονται σε οχήματα με μόνιμο κλειστό αμάξωμα των δασμολογικών κλάσεων 87.04 και 87.03, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 1573/1985 (Α` 201). Ως αυτοκίνητο όχημα με μόνιμο κλειστό αμάξωμα νοείται όχι μόνο αυτό που εκ κατασκευής το αμάξωμά του είναι κλειστό, αλλά και αυτό που προκύπτει με την προσθήκη στο αμάξωμα ανοικτού φορτηγού της περίπτωσης β`, καθώς και στον ανοικτό χώρο φόρτωσης των οχημάτων της περίπτωσης ε`, καλύμματος από άκαμπτα στερεά υλικά, ανεξάρτητα αν αφαιρείται εύκολα ή δύσκολα ή αν το πίσω μέρος του αμαξώματος παραμένει ανοικτό. η) Αυτοκίνητα οχήματα, ανοικτά ή κλειστά, τρίκυκλα ή τετράκυκλα, που εμπíπτον στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 92/61/ΕΚ του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 1992 (ΕΕL 225 της 10.9.1992) και πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας αυτής ή μεταγενέστερης, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης, ως ακολούθως:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

ΠΟΣΟΣΤΟ

ΤΕΛΟΥΣ

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ

Κάτω των 50 κυβικών εκατοστών

0%

Από 50 μέχρι και 500 κυβικά εκατοστά

4%

Από 501 μέχρι και 900 κυβικά εκατοστά

8%

Από 901 κυβικά εκατοστά και πάνω

14%

2. Προκειμένου για κλειστά φορτηγά που προέρχονται από μετατροπή επιβατικών αυτοκινήτων, το αναφερόμενο στην περίπτωση γ' της προηγούμενης παραγράφου ποσοστό τέλους τριπλασιάζεται και υπολογίζεται επί της φορολογητέας αξίας, όπως αυτή διαμορφώνεται για τα επιβατικά.

3. Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των αυτοκινήτων των περιπτώσεων β', γ' και των βάσεων αυτών, καθώς και της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1, η φορολογητέα αξία διαμορφώνεται με βάση τη λιανική τιμή πώλησης προ φόρων. Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, η ως άνω τιμή λιανικής πώλησης προ φόρων απομοιώνεται με βάση τα στοιχεία που η αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών διαθέτει και η τελική φορολογητέα

αξία καθορίζεται από την υπηρεσία αυτή. 4. Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των αυτοκινήτων της περίπτωσης α' της παρ. 1 και των βάσεων αυτών, η φορολογητέα αξία διαμορφώνεται από την άθροιση των παρακάτω

στοιχείων: α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τα καινούρια αυτοκίνητα. Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η τιμή που καθορίζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών με βάση τα στοιχεία που η υπηρεσία αυτή διαθέτει. Η τεκμαρτή αυτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας (τιμή αγοράς).

β) Τους εισαγωγικούς δασμούς που πράγματι καταβάλλονται.

γ) Τα παρεπόμενα έξοδα με τα οποία επιβαρύνονται τα οχήματα, όπως έξοδα προμήθειας, μεσιτείας, τόκων, φόρτωσης, εκφόρτωσης, ασφάλισης και μεταφοράς στο εσωτερικό της χώρας. 5. Τα ανοικτά φορτηγά αυτοκίνητα που διασκευάζονται σε κλειστά κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 11 του άρθρου 4 του ν. 2443/1996 (Α' 265) υποβάλλονται αντί των φορολογικών

επιβαρύνσεων που προβλέπονται από το ν. 1573/1985 (Α' 201) σε τέλος ταξινόμησης, το ύψος του οποίου ορίζεται ως εξής:

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 901 - 1.400 κυβ. εκατοστά, επτακόσια τριάντα τρία (733) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 1.401 - 1.800 κυβ. εκατοστά, χίλια είκοσι επτά (1.027) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 1.801 - 2.000 κυβ. εκατοστά, χίλια τετρακόσια εξήντα επτά (1.467) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 2.001 κυβ. εκατοστά και πάνω, δύο χιλιάδες τριακόσια σαράντα επτά (2.347) ευρώ.

6. Τα ηλεκτροκίνητα φορτηγά αυτοκίνητα και τα οχήματα της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1 δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλος ταξινόμησης. 7. Τα ανοικτά ή κλειστά φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων που

προέρχονται από διασκευή ελκυστήρων της δασμολογικής κλάσης (δ.κ.) 87.1, επιβατικών αυτοκινήτων (λεωφορείων) της δ.κ. 87.2, φορτηγών αυτοκινήτων ψυγείων της δ.κ. 87.04 για τα οποία δεν έχει καταβληθεί το αναλογούν τέλος ταξινόμησης, αυτοκινήτων οχημάτων ειδικών χρήσεων της δ.κ. 87.05 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, υποβάλλονται, αντί των φορολογικών επιβαρύνσεων που προβλέπονται από το ν. 1573/1985 (Α' 201), σε τέλος ταξινόμησης το ύψος του οποίου ορίζεται ως εξής:

- Μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους μέχρι και 7,5 τόνους 1.000 ευρώ.

- Μικτού βάρους πάνω από 7,5 τόνους μέχρι και 14 τόνους 1.800 ευρώ.

- Μικτού βάρους πάνω από 14 τόνους 2.500 ευρώ. Τα παραπάνω ποσά προσαυξάνονται κατά πεντακόσια (500) ευρώ στις περιπτώσεις που από τη μετασκευή προκύπτει ανατρεπόμενο ή βυτιοφόρο όχημα 8. Αναστέλλεται η βεβαίωση του τέλους ταξινόμησης που αναλογεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου στα φορτηγά αυτοκίνητα της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και στις βάσεις αυτών, που παραλαμβάνονται με προορισμό τη διασκευή τους στο εσωτερικό της χώρας, μετά από έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής αρχής, υπό τους όρους και διατυπώσεις που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, σε οχήματα των δασμολογικών κλάσεων 87.02, 87.04 και 87.05 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας.

Το τέλος ταξινόμησης που αναλογεί στα διασκευασθέντα έτοιμα οχήματα, που προορίζονται για ταξινόμηση στη χώρα μας, επιβάλλεται και εισπράττεται με την ολοκλήρωση της διασκευής των οχημάτων αυτών. Ομοίως και για τα προερχόμενα από διασκευή των βάσεων των δασμολογικών κλάσεων 87.02 και 87.06 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας έτοιμα οχήματα, το τέλος ταξινόμησης με το οποίο επιβαρύνονται επιβάλλεται και εισπράττεται μετά την ολοκλήρωση της διασκευής των βάσεων αυτών. Για τα ως άνω οχήματα που δεν προορίζονται για ταξινόμηση στη χώρα μας, μετά την ολοκλήρωση της διασκευής επιτρέπεται με την τήρηση των διατυπώσεων και διαδικασιών να

επαναποστέλλονται σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή να εξάγονται σε τρίτη χώρα χωρίς καταβολή του αναλογούντος τέλους ταξινόμησης που έτυχαν αναστολής.

Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης, ως φορολογητέα αξία για τα φορτηγά οχήματα της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας λαμβάνεται η αξία της βάσης, όπως αυτή διαμορφώνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις προηγούμενες παραγράφους, στην οποία προστίθεται και το κόστος της διασκευής.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι διαδικασίες και τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη διαπίστωση του προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

10. Τα δικαιολογητικά στοιχεία και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας των φορτηγών οχημάτων ανεξαρτήτου προελεύσεως ή των εγχωρίως παραγομένων, καθορίζονται με την απόφαση του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 126.»

9. Αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 126 του ν. 2960/2001, ως εξής:

**«1. Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων διαμορφώνεται με βάση τη λιανική τιμή πώλησης προ φόρων του αυτοκινήτου, κατά τύπο, παραλλαγή και έκδοση αυτού, όπως αυτή προκύπτει από τους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνιακή Αρχή από τους επίσημους αντιπρόσωπους/διανομείς αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης και της αξίας του προαιρετικού (EXTRA) αυτού εξοπλισμού.**

Για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η κατά τα παραπάνω τιμή λιανικής πώλησης όμοιου κατά μάρκα, τύπο, παραλλαγή και έκδοση καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου με τον ίδιο εξοπλισμό, κατά το χρόνο κυκλοφορίας του στη διεθνή αγορά, αφού αυτή μειωθεί κατά το ποσοστό απομείωσης που ορίζεται ανάλογα με την ηλικία του και την κατηγορία αμαξώματος.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, καθορίζονται τα ως άνω ποσοστά ανά εξάμηνο και έτος ηλικίας του αυτοκινήτου και ανά κατηγορία αμαξώματος. Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των εν λόγω ποσοστών, καθώς και ο τρόπος προσδιορισμού των ποσοστών των ενδιάμεσων μηνών καθορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου. Η φορολογητέα αξία, μετά την ως άνω απομείωση, μειώνεται περαιτέρω ποσοστιαία με χρήση συντελεστή 0,10 για κάθε 500 επιπλέον χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί από τον ετήσιο μέσο όρο. Η απομείωση βάσει διανυθέντων χιλιομέτρων δεν πρέπει να ξεπερνά το 10% της αξίας που προσδιορίζεται μετά την ως άνω απομείωση.

Ο ετήσιος μέσος όρος διανυθέντων χιλιομέτρων, για σκοπούς εφαρμογής της παρούσας διάταξης, ορίζεται στις δεκαπέντε χιλιάδες (15.000). Η συνολική απομείωση, περιλαμβανόμενης και της απομείωσης λόγω διανυθέντων χιλιομέτρων πέραν του μέσου όρου, δεν δύναται να υπερβαίνει το 95%.»

10. Διαγράφεται η φράση «της περίπτωσης α'» από το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 126 του ν. 2960/ 2001.

11. Προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 141 του ν. 2960/ 2001, ως εξής:

«4. Όπου στις κείμενες διατάξεις και στις κατ' εξουσιοδότηση αυτών εκδοθείσες διοικητικές πράξεις αναφέρεται η φράση «αυτοκίνητα τύπου JEEP της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας», νοείται εφεξής ότι αυτή δεν έχει εφαρμογή.»

Με βάση επίσης τα όσα προέβλεψε η εγκύκλιος **ΔΕΦΚΦ Γ 1082467 ΕΞ /31/05/2016 την οποία προσκομίζουμε, ορίζεται ότι το ισχύον πρότυπο εκπομπών ρύπων ( euro ) που πρέπει να πληρούν εκ κατασκευής τα επιβατικά αυτοκίνητα είναι το euro 6 ( Euro 6b-1/Euro6c-1) και οι χαρακτήρες που ακολουθούν τον κανονισμό είναι οι W ZA. Επόμενα ήδη γνωστά πρότυπα εκπομπών, τα οποία προφανώς γίνονται δεκτά και σήμερα, όπως και τα ισχύοντα είναι κατά σειρά το Euro 6c-2 με χαρακτήρες ZD, το Euro 6D-TEMP – 2 με χαρακτήρες ZG και το Euro 6d-2 με χαρακτήρες ZJ. Τα αμέσως προηγούμενα πρότυπα**

**εκπομών είναι τα Euro 5 ( Euro 5b+/Euro 6b συν IUPR ) και οι βασικοί χαρακτήρες που ακολουθούν τον Κανονισμό είναι οι J και T**

---

## ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ**

**MIG** = 4X4 (SUV - ATV)

**AB** = ΧΑΤΣΜΠΑΚ

**AC & AA** = ΣΕΝΤΑΝ

**AE** = ΚΑΜΠΡΙΟ

**AD** = ΚΟΥΠΕ - ΡΟΟΥΝΤΣΤΕΡ

**AF** = ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ (MPV)

#### **1) FIAT PUNTO, 2014, 1248 cc, 1 ΕΤΟΥΣ.**

Λιανική προ φόρων : 13.500 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AB (12 μήνες - 17%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (6%)  
(12%)

Ρύποι από : 101-120

13.500 €

- 2.295 € (-17% Απομείωση)

11.205 € X 6% = 672,30 €, Τ.Τ.

#### **FIAT PUNTO, 2014, 1248 cc, 1 ΕΤΟΥΣ.**

Λιανική προ φόρων : 13.500 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AB (-17%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4**

Ρύποι από : 101-120

13.500 €

- 2.295 € (-17%)

11.205 € X 12% = **1.344,60 €, Τ.Τ.**

#### **Ως καινούριο το 2015 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 8.200 € X 12% = 984 € Τ.Τ. X 17% - = **816,72 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

#### **Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 13.500 € X 4% = **540 €, Τ.Τ.** X 17% - = **448,20 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.



**2) ALFA ROMEO CULIETTA, 1.598 cc, 6-8-2011.**

Λιανική προ φόρων : 18.500 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-52%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (24%)

Ρύποι από : 101-120

18.500 €

- 9.620 € (-52%)

8.880 € X 24% = 2.112 €, Τ.Τ.

**Ως καινούριο το 2011 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 13.200 € X 20% = 2.640 € Τ.Τ. X 52% - = **1.267,20 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 18.500 € X 16% = **2.960 €, Τ.Τ.** X 52% - = **1.420,80 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**ALFA ROMEO CULIETTA, 1.598 cc, Α' ΚΥΚΛ. 6-8-2011.**

Λιανική προ φόρων : 18.500 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-52%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (48%)**

Ρύποι από : 101-120

18.500 €

- 9.620 € (-52%)

8.880 € X 48% = **4.224 €, Τ.Τ.**

**3) FORD GRAND C-MAX, 1.560 cc, 21-1-2013.**

Λιανική προ φόρων : 19.900 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-42%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (26,40%)

Ρύποι από : 124

19.900 €

- 8.358 € (-42%)

11.542 € X 26,40% = 3.047,09 €, Τ.Τ.

**Ως καινούριο το 2013 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 13.800 € X 20% = 2.760 € Τ.Τ. X 42% - = **1.600 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 19.900 € X 17,60% = **3.502,40 €, Τ.Τ.** X 42% - = **2.031,39 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**FORD GRAND C-MAX, 1.560 cc, 21-1-2013.**

Λιανική προ φόρων : 19.900 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-42%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (52,80%)**

Ρύποι από : 124

19.900 €

- 8.358 € (-42%)

11.542 € X 52,80% = **6.094,18 €, Τ.Τ.**

**4) FORD FOCUS, 1.560 cc, 19-8-2011.**

Λιανική προ φόρων : 17.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AB (-55%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (12%)

Ρύποι από : 109

17.000 €

- 9.350 € (-55%)

7.650 € X 12% = 918 €, Τ.Τ.

**FORD FOCUS, 1.560 cc, 19-8-2011.**

Λιανική προ φόρων : 17.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AB (-55%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (24%)**

Ρύποι από : 109

17.000 €

- 9.350 € (-55%)7.650 € X 24% = **1.836 €, Τ.Τ.****Ως καινούριο το 2011 πλήρωσε:**Χονδρική τιμή : 11.000 € X 20% = 2.200 € Τ.Τ. X 55% - = **990 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**Λιανική προ φόρων : 17.000 € X 8% = **1.360 €, Τ.Τ.** X 55% - = **612 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.**5) CITROEN C4 PICASO, 1.560 cc, 21-6-2012.**

Λιανική προ φόρων : 19.200 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-44%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (24%)

Ρύποι από : 110

19.200 €

- 8.448 € (-44%)

10.752 € X 24% = 2.580,48 €, Τ.Τ.

**CITROEN C4 PICASO, 1.560 cc, 21-6-2012.**

Λιανική προ φόρων : 19.200 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-44%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (48%)**

Ρύποι από : 110

19.200 €

- 8.448 € (-44%)10.752 € X 48% = **5.160,96 €, Τ.Τ.****Ως καινούριο το 2012 πλήρωσε:**Χονδρική τιμή : 14.300 € X 20% = 2.860 € Τ.Τ. X 44% - = **1.601,60 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**Λιανική προ φόρων : 19.200 € X 17,60% = **3.502,40 €, Τ.Τ.** X 44% - = **1.961,34 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**6) AUDI A3 1.600 cc, 24-2-2014.**

Λιανική προ φόρων : 26.250 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-43%)

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (45,60%)

Ρύποι από : 99

26.250,00 €

- 11.287,50 € (-43%)

14.962,50 € X 45,60% = 6.822,90 €, Τ.Τ.

**AUDI A3 1.600 cc, 24-2-2014.**

Λιανική προ φόρων : 26.250 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-43%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (91,20%)**

Ρύποι από : 99

26.250,00 €

- 11.287,50 € (-42%)

14.962,50 € X 91,20% = **13.645,80 €, Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2014 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 18.200 € X 20% = 3.640 € Τ.Τ. X 43% - = **2.074,80 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 26.250 € X 30,40% = **7.980 €, Τ.Τ.** X 43% - = **4.548,60 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**7) BMW 116 D, 1.600 cc, 8-4-2013.**

Λιανική προ φόρων : 31.200 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-36%)

Χιλιόμετρα : 99.280

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (48%)

Ρύποι από : 120

31.200,00 €

- 11.232,00 € (-36%)

19.968,00 €

- 1.996,80 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

17.971,20 € X 48% = 8.626,17 € Τ.Τ.

**BMW 116 D, 1.600 cc, 8-4-2013.**

Λιανική προ φόρων : 31.200 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-36%)

Χιλιόμετρα : 99.280

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (96%)**

Ρύποι από : 120

31.200,00 €

- 11.232,00 € (-36%)

19.968,00 €

- 1.996,80 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

17.971,20 € X 96% = **17.252,35 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2013 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 11.000 € X 20% = 2.200 € Τ.Τ. X 36% - = **1.408 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2013, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 31.200 € X 32% = **9.984 €, Τ.Τ.** X 36% - = **6.389,76 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**8) MINI COOPER, 1.600 cc, 8-6-2015.**

Λιανική προ φόρων : 25.800 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AB (-18%)

Οδηγία : **EURO 6** (30,40%)

Ρύποι από : 89

25.800 €

- 4.644 € (-18%)

21.156 € X 30,40% = **6.431,42 €, Τ.Τ.**

Το αυτ/το αυτό έχει το γράμμα (**W**) στην οδηγία και κατατάσσεται στην EURO 6.

**Ως καινούριο το 2015 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 16.000 € X 20% = 3.200 € Τ.Τ. X 18% - = **2.624 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 25.800 € X 30,40% = **7.843,20 €, Τ.Τ.** X 18% - = **6.431,42 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**9) VOLVO, 2.000 cc, 2014, 2 ΕΤΩΝ.**

Λιανική προ φόρων : 28.500 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-34%)

Οδηγία : Ενώ είναι **EURO 6** (38,40%)

Ρύποι από : 143

28.500 €

- 9.690 € (-34%)

18.810 € X 38,40% = **7.223,04 €, Τ.Τ.**

**VOLVO, 2.000 cc, 2014, 2 ΕΤΩΝ.**

Λιανική προ φόρων : 26.250 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-34%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 5** (57,60%)

Ρύποι από : 143

28.500 €

- 9.690 € (-34%)

18.810 € X 57,60% = **10.834,56 €, Τ.Τ.**

**VOLVO, 2.000 cc, 2014, 2 ΕΤΩΝ.**

Λιανική προ φόρων : 28.500 € Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-34%) Οδηγία : **EURO 4** (115,20%)

Ρύποι από : 143

28.500 €

- 9.690 € (-34%)

18.810 € X 115,20% = **21.669,12 €, Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2014 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 16.000 € X 40% = 6.400 € Τ.Τ. X 34% - = **4.224 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 28.500 € X 30,40% = **8.664 €, Τ.Τ.** X 34% - = **5.718,24 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**10) MERCEDES E 200, 2.143 cc, A' ΚΥΚΛ. 23-7-2012 (ακριβώς 48 μηνών).**

Λιανική προ φόρων : 45.508 €

Λιανική προ φόρων : 45.508 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AA (-58%)

Κατηγορία αμαξ/τος : AA (-58%)

Χιλιόμετρα : 263.905

Χιλιόμετρα : 263.905

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (52,80%)  
(105,60%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4**

Ρύποι από : 134

Ρύποι από : 134

45.508,00 €

45.508,00 €

- 26.394,64 € (-58%)

- 26.394,64 € (-58%)

19.113,36 €

19.113,36 €

- 1.911,33 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

- 1.911,33 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

17.202,03 € X 52,80% = 9.082,67 € Τ.Τ.

17.202,03 € X 105,60% = **18.165,34 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2012 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 22.000 € X 50% = 11.000 € Τ.Τ. + 2.200 (10% Φ.Π.) = 13.200 € X 58% - = **5.544 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του.

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2012, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 45.508 € X 35,20% = **16.018,82 €**, Τ.Τ. X 58% - = **6.727,90 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**11) V.W. GOLF 1.598 cc, A' ΚΥΚΛ. 22-6-2012 (ακριβώς 48 μηνών).**

Λιανική προ φόρων : 16.196 €

Λιανική προ φόρων : 16.196 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-58%)

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-58%)

Χιλιόμετρα : 84.000

Χιλιόμετρα : 84.000

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (12%)

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (24%)**

Ρύποι από : 118

Ρύποι από : 118

16.196,00 €

16.196,00 €

- 9.393,68 € (-58%)

- 9.393,68 € (-58%)

6.802,32 €

6.802,32 €

- 326,51 €, έκπτωση 4,8% λόγω χλμ.

- 326,51 €, έκπτωση 4,8% λόγω χλμ.

6.475,80 € X 12% = 777,10 € Τ.Τ.

6.475,80 € X 24% = **1.554,19 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2012 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 12.000 € X 20% = 2.400 € Τ.Τ. X 58% - = **1.008 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2012, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 16.196 € X 16% = **2.591,36 €**, Τ.Τ. X 58% - = **1.088,37 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**ΤΟ ΙΔΙΟ ΜΕ ΕΣΤΡΑ, V.W. GOLF 1.598 cc, Α' ΚΥΚΛ. 22-6-2012 (ακριβώς 48 μηνών).**

Λιανική προ φόρων : 17.900 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-58%)

Χιλιόμετρα : 84.000

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (24%)

Ρύποι από : 118

17.900,00 €

- 10.382,00 € (-58%)

7.518,00 €

- 360,86 €, έκπτωση 4,8% λόγω χλμ.

7.157,14 € X 24% = 1.717,71 € Τ.Τ.

Λιανική προ φόρων : 17.900 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-58%)

Χιλιόμετρα : 84.000

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (48%)**

Ρύποι από : 118

17.900,00 €

- 10.382,00 € (-58%)

7.518,00 €

- 360,86 €, έκπτωση 4,8% λόγω χλμ.

7.157,14 € X 48% = **3.454,42 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2012 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 13.500 € X 20% = 2.700 € Τ.Τ. X 58% - = **1.134 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2012, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 17.900 € X 15,20% = **2.720,80 €**, Τ.Τ. X 58% - = **1.142,74 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**12) CITROEN C4 PICASO, 1.560 cc, 21-6-2013 (ακριβώς 36 μηνών).**

Λιανική προ φόρων : 19.600 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-35%)

Χιλιόμετρα : 42.000

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (26,40%)

Ρύποι από : 134

19.600,00 €

- 6.860,00 € (-35%)

12.740,00 € X 26,40% = 3.363,36 € Τ.Τ.

Λιανική προ φόρων : 19.600 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AF (-35%)

Χιλιόμετρα : 42.000

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (52,80%)**

Ρύποι από : 134

19.600,00 €

- 6.860,00 € (-35%)

12.740,00 € X 52,80% = **6.726,72 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2013 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 14.500 € X 20% = 2.900 € Τ.Τ. X 58% - = **1.885 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2013, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 19.600 € X 17,60% = **3.449,60 €**, Τ.Τ. X 35% - = **2.242,24 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**13) AUDI A3, 1.560 cc, 21-2-2014 (30 μηνών).**

Λιανική προ φόρων : 26.150 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-44%)

Χιλιόμετρα : 92.500

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (45,60%)

Ρύποι από : 99

26.150,00 €

- 11.506,00 € (-44%)

14.644,00 €

- 1.464,40 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

13.179,60 € X 45,60% = 6.009,89 € Τ.Τ.

Λιανική προ φόρων : 26.150 €

Κατηγορία αμαξ/τος : AC (-44%)

Χιλιόμετρα : 92.500

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4 (91,20%)**

Ρύποι από : 99

26.150,00 €

- 11.506,00 € (-44%)

14.644,00 €

- 1.464,40 €, έκπτωση 10% λόγω χλμ.

13.179,60 € X 91,20% = **12.019,79 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2014 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 18.000 € X 20% = 3.600 € Τ.Τ. X 44% - = **2.016 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του (Χωρίς να υπολογίζεται και η απόσυρση!).

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2014, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 26.150 € X 35,20% = **9.204,80 €**, Τ.Τ. X 44% - = **5.154,69 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**14) RANGE ROVER SPORT, 3.0 cc, 6-2015.**

Λιανική προ φόρων : 65.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-20%)

Χιλιόμετρα : 5.000

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (67,20%)

(134,40%)

Ρύποι από : 184

65.000,00 €

- 13.000,00 € (-20%)

52.000,00 € X 67,20% = 34.944 € Τ.Τ.

Λιανική προ φόρων : 65.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-20%)

Χιλιόμετρα : 5.000

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4**

Ρύποι από : 184

65.000,00 €

- 13.000,00 € (-20%)

52.000,00 € X 134,40% = **69.888 € Τ.Τ.**

**Ως καινούριο το 2015 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 46.000 € X 50% = 23.000 € Τ.Τ. + 18.400 (40% Φ.Π.) = 41.400 € X 20% - = **33.120 €** είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του.

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2015, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 65.000 € X 44,80% = **29.120 €**, Τ.Τ. X 20% - = **23.296 €**, είναι το υπολειπόμενο Τ.Τ. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**15) CAYENNE, 3.0 cc, 6-2014.**

Λιανική προ φόρων : 89.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-34%)

Χιλιόμετρα : 25.000

Οδηγία : Ενώ είναι EURO 5 (67,20%)  
(134,40%)

Ρύποι από : 184

89.000,00 €  
- 30.260,00 € (-34%)

58.740,00 € X 67,20% = 39.473,28 € T.T.

Λιανική προ φόρων : 89.000 €

Κατηγορία αμαξ/τος : MIG (-34%)

Χιλιόμετρα : 25.000

**Το κατατάσσει στην οδηγία : EURO 4**

Ρύποι από : 184

89.000,00 €  
- 30.260,00 € (-20%)

58.740,00 € X 134,40% = **78.946,56 € T.T.**

**Ως καινούριο το 2014 πλήρωσε:**

Χονδρική τιμή : 64.000 € X 50% = 32.000 € T.T. + 25.600 (40% Φ.Π.) = 57.600 € X 34% - = **38.016 €** είναι το υπολειπόμενο T.T. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του.

**Ως καινούριο σήμερα, εφόσον η λιανική προ φόρων είναι ίδια με του 2014, πληρώνει :**

Λιανική προ φόρων : 89.000 € X 44,80% = **39.872 €**, T.T. X 34% - = **26.315,52 €**, είναι το υπολειπόμενο T.T. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ/του και με τον σημερινό τρόπο υπολογισμού.

**ΣΑΡΑΒΑΛΑ !!!**

**DAEWOO MATIZ, 25-3-99, 796 cc, 335.000 KM, ΡΥΠΟΙ 145, ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΒΒ, -95%, 208 ΜΗΝΕΣ.**

ΑΞΙΑ : 6.600 €

- 6.270 € (-95%)

330 € X 14,40% = **47,52 € T.T.**

ΧΟΝΔΡΙΚΗ : 4.000 € X 5% = 200 € X 95% - = **10 €**, είναι το υπολειπόμενο T.T. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ.

**DAIHATSU TERIOS, 19-10-99, 1.296 cc, 285.000 KM, ΡΥΠΟΙ 145, -95%, 201 ΜΗΝΕΣ.**

ΑΞΙΑ : 13.632,00 €

- 12.950,40 € (-95%)

681,60 € X 14,40% = **98,15 € T.T.**

ΧΟΝΔΡΙΚΗ : 8.000 € X 12% = 960 € X 95% - = **48 €**, είναι το υπολειπόμενο T.T. του εγχώριου μεταχειρισμένου αυτ.



<b>Αξία σήμερα προ φόρων</b>	<b>Αυτοκίνητο</b>	<b>Παλιά χονδρική</b>
<u>Αξία σήμερα, για αυτ. του 2013</u>		<u>Χονδρική του 2013</u>
Με έξτρα, 65.566 €	ML 350, 3.0 cc	Με έξτρα, 17.500 € !!!
Με έξτρα, 27.578 €	MERCEDES A 200, 1,6 cc	Με έξτρα, 12.000 € !!!
Με έξτρα, 60.000 €	X5 35 D, 3.0 cc	Με έξτρα, 25.000 € !!!
Με έξτρα, 75.000 €	X6 35 D, 3.0 cc	Με έξτρα, 30.000 € !!!
Με έξτρα, 100.000 €	X6 50 D, 4,4 cc	Με έξτρα, 42.000 € !!!
Με έξτρα, 90.000 €	X6 40 D, 3.0 cc	Με έξτρα, 36.000 € !!!
Με έξτρα, 80.000 €	X6 30 D, 3.0 cc	Με έξτρα, 32.000 € !!!
Με έξτρα, 26.000 €	118 BMW, 1,6 cc	Με έξτρα, 11.000 € !!!
Με έξτρα, 47.000 €	530 BMW, 3.0 cc	Με έξτρα, 17.000 € !!!
Με έξτρα, 31.200 €	116 BMW, 1,6 cc	Με έξτρα, 11.000 € !!!

**ΑΛΛΑ :**

**QASHQAI 1,6 cc, 2011** τώρα πληρώνει 4.700 € και με το παλιό (άδικο !) σύστημα πλήρωνε 1.200 € !!!

**QASHQAI 1,6 cc, 2012** τώρα πληρώνει 5.600 € και με το παλιό (άδικο !) σύστημα πλήρωνε 1.300 € !!!

**FORD S MAX, 1,6cc, 2014.** Αξία 28.000 €, πληρώνει 16.000 €. Χονδρική (2014) 13.000 €, πλήρωνε 2.000 € !!!

## ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Όπως έχει νομολογήσει το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) σε σειρά αποφάσεων του, ο επιβαλλόμενος από ορισμένο κράτος μέλος φόρος κατά την ταξινόμηση αυτοκινήτων οχημάτων σε κράτη μέλη εν όψει της θέσεώς τους σε κυκλοφορία δεν συνιστά τελωνειακό δασμό, ούτε φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος κατά την έννοια των άρθρων 28 ΣΛΕΕ και 30 ΣΛΕΕ. Ένας τέτοιος φόρος αποτελεί εσωτερικό φόρο και πρέπει ως εκ τούτου να εξεταστεί υπό το πρίσμα του άρθρου 110 ΣΛΕΕ σύμφωνα με το οποίο «Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων». Ειδικότερα, Το άρθρο 110 απαγορεύει στα κράτη μέλη να επιφυλάσσουν διαφορετική φορολογική μεταχείριση στα προϊόντα που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα εγχώρια προϊόντα. Η διάταξη αυτή είναι πολύ σημαντική για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς συνιστά απαραίτητο συμπλήρωμα των διατάξεων περί τελωνειακής ένωσης (άρθρα 30 επ. ΣΛΕΕ) και απαγόρευσης ποσοτικών περιορισμών στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων (άρθρα 34 επ. ΣΛΕΕ). Εκφράζει, εξάλλου, τη στάθμιση και το συγκερασμό δύο παραμέτρων με εξίσου βαρύνοντα ρόλο: αφενός, τα κράτη έχουν διατηρήσει την κυριαρχία τους στο φορολογικό τομέα και έχουν μεταβιβάσει στην Ένωση μόνο περιορισμένες αρμοδιότητες για τη λήψη εναρμονιστικών μέτρων σε ειδικά ζητήματα (άρθρο 113 ΣΛΕΕ), καθώς η φορολογία είναι πηγή άντλησης εσόδων και εργαλείο διαχείρισης οικονομικών, κοινωνικών κλπ προβλημάτων. Αφετέρου, ήταν ήδη σαφές στους ιδρυτές της Ένωσης ότι η ανεξέλεγκτη άσκηση της φορολογικής κυριαρχίας θα ματαίωνε την υλοποίηση των στόχων της εσωτερικής αγοράς, καθώς τα κράτη θα μπορούσαν να αντικαθιστούν τους καταργηθέντες δασμούς με εσωτερικούς φόρους που θα οδηγούσαν στο ίδιο αποτέλεσμα [βλ. ΜΠΟΥΧΑΓΙΑΡ Κ., σελ. 249]. 2. Το άρθρο 110 συνιστά μέσο για την υλοποίηση των στόχων της εσωτερικής αγοράς και δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη να οργανώνουν ελεύθερα το φορολογικό τους σύστημα [TERRA B./WATTEL P., σελ. 7] και να ασκούν τη φορολογική τους πολιτική για την επίτευξη θεμιτών κοινωνικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών κά στόχων (ΔΕΚ, 22.06.1976, Bobie, ελλ. ειδ. έκδ., σελ. 409, σκ. 9, 14.01.1981, Chemical Farmaceuti, 140/79, Συλλ. 1981, σελ. 1, σκ. 12), ούτε εξάλλου επιδιώκει την ομογενοποίηση των επιβαλλόμενων εσωτερικών φόρων σε όλα τα κράτη. **Οριοθετεί όμως τον τρόπο με το οποίο επιβάλλονται και εφαρμόζονται οι φόροι αυτοί στα εγχώρια προϊόντα και στα προϊόντα άλλων κρατών μελών, με βασικό στόχο την επίτευξη φορολογικής ουδετερότητας.** Η θεμελιώδης απαίτηση της φορολογικής ουδετερότητας έχει την έννοια ότι η φορολόγηση των προϊόντων στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους πρέπει να είναι οικονομικά ουδέτερη **ώστε να εξασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού για όλα τα προϊόντα** [βλ. ΜΠΟΥΧΑΓΙΑΡ Κ., σελ. 249] **και να μην ανάγεται σε παράγοντα αποτρεπτικό της κυκλοφορίας ενός προϊόντος σε άλλο κράτος μέλος** ( βλ. μεταξύ άλλων αποφάσεις C – 383/01, C- 290/05, C-333/05 ). Ενδεικτικά, επικαλούμαστε : α) απόσπασμα του σκεπτικού της με αριθμό C-333 απόφασης του ΔΕΚ (προστασία ανταγωνισμού), ήτοι: «Πράγματι σε περίπτωση εφαρμογής τιμών προς άγραν πελατείας, πρέπει να είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεως, εφόσον υπάρχει κίνδυνος εξοβελισμού των ανταγωνιστών. Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε τέτοιο κίνδυνο. Ο επιδιωκόμενος στόχος, που είναι η διαφύλαξη ανόθευτου ανταγωνισμού, δεν επιτρέπει την αναμονή μέχρις ότου καταλήξει μια τέτοια στρατηγική στον πραγματικό εξοβελισμό των ανταγωνιστών» β) της με αριθμό C-74/2006 (με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ (Σκέψη 25) «Αποτελεί πάγια νομολογία ότι συντρέχει παράβαση του άρθρου 90, πρώτο εδάφιο, ΕΚ οσάκις ο φόρος που επιβάλλεται στο εισαγόμενο προϊόν και αυτός που πλήττει το ομοειδές εγχώριο υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και σύμφωνα με διαφορετικές μεθόδους, καταλήγοντας, έστω σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις, σε μεγαλύτερη επιβάρυνση του εισαγόμενου προϊόντος (βλ. μεταξύ άλλων, απόφαση Επιτροπή κατά Ελλάδας, σκέψη 20 και την εκεί παρατιθέμενη

νομολογία, καθώς και τις αποφάσεις της 22ας Φεβρουαρίου 2001, C-393/98, Gomes Valente, Συλλογή 2001, σ. I-1327, σκέψη 21 και της 19<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2002, C-101/00, Tulliasiamies και Siilin, Συλλογή 2002, σ. I-7487, σκέψη 53), (Σκέψη 26) «Το Δικαστήριο έχει κρίνει, έτσι, ότι η εκ μέρους κράτους μέλους είσπραξη φόρου επί μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως άλλου κράτους μέλους αντιβαίνει προς το άρθρο 90 ΕΚ όταν το ποσό του φόρου, υπολογιζόμενο χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική απομείωση της αξίας του αυτοκινήτου, υπερβαίνει το ποσό του εναπομείναντος φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ήδη ταξινομημένων στη χώρα ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων (απόφαση της 9<sup>ης</sup> Μαρτίου 1995, C-345/93, Nunes Tadeu, Συλλογή 1995, σ. I-479, σκέψη 20 και απόφαση Gomes Valente, σκέψη 23)», (Σκέψη 28) «Ειδικότερα, ο φόρος που το κράτος μέλος επιβάλλει στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα δεν πρέπει να υπολογίζεται βάσει αξίας υψηλότερης από την πραγματική αξία του αυτοκινήτου, με συνέπεια τη βαρύτερη φορολόγηση των εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων σε σχέση με τα ομοειδή μεταχειρισμένα που είναι διαθέσιμα στην εγχώρια αγορά. Η αξία του εισαγόμενου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, την οποία λαμβάνει υπόψη της η διοίκηση ως βάση επιβολής του φόρου, πρέπει να αντιστοιχεί στην αξία ενός ταξινομημένου στη χώρα ομοειδούς αυτοκινήτου», (Σκέψη 59) «Υπό τις συνθήκες αυτές, η αιτίαση σχετικά με τις υποχρεώσεις που υπέχει η Ελληνική Δημοκρατία από το άρθρο 90 ΕΚ στοιχειοθετήθηκε κατά το ότι το σύστημα υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης των εισαγόμενων στο κράτος αυτό μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στηρίζεται σε ένα και μόνο κριτήριο απομείωσης της αξίας, το οποίο βασίζεται στην παλαιότητα των αυτοκινήτων αυτών, πράγμα που δεν διασφαλίζει ότι η καθοριζόμενη αξία των εν λόγω ακινήτων προσεγγίζει κατά κανόνα την πραγματική τους. Επομένως, με τον συγκεκριμένο τρόπο φορολόγησεως, δεν αποκλείεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, το ποσό του φόρου που θα επιβληθεί στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα να είναι υψηλότερο από το ποσό του εναπομείναντος φόρου που είναι ενσωματωμένος στην αξία των ταξινομημένων στην Ελλάδα ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων», (Σκέψη 61) «Κατόπιν όλων των προηγούμενων σκέψεων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Ελληνική Δημοκρατία, εφαρμόζοντας για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που εισάγονται στην Ελλάδα από άλλο κράτος μέλος ένα και μόνο κριτήριο απομείωσης, το οποίο βασίζεται αποκλειστικά στην παλαιότητα του αυτοκινήτου και επιτρέποντας απομείωση 7% για αυτοκίνητα έξι μηνών έως ενός έτους ή 14% για αυτοκίνητα ενός έτους, με συνέπεια ο οφειλόμενος φόρος να υπερβαίνει έστω και σε ορισμένες περιπτώσεις το ποσό του εναπομείναντος φόρου που είναι ενσωματωμένος στην αξία των ταξινομημένων στο κράτος αυτό ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 90 ΕΚ», (γ) της με αριθμό C-402/2009 απόφασης (με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ (Σκέψη 58) «Εντούτοις, από την ενώπιον του Δικαστηρίου κατατεθείσα δικογραφία προκύπτει αναμφιβόλως ότι η εν λόγω ρύθμιση έχει ως αποτέλεσμα ότι τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία εμφανίζουν σημαντική παλαιότητα και φθορά, βαρύνονται με φόρο δυνάμενο να ανέλθει στο 30 % της αγοραίας αξίας τους, παρά την εφαρμοζόμενη σημαντική μείωση του ποσού του φόρου προκειμένου να ληφθεί υπόψη η απομείωση της αξίας τους, ενώ τα ομοειδή οχήματα που διατίθενται προς πώληση στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων δεν υφίστανται καμία τέτοια φορολογική επιβάρυνση. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι το ΟΥΓ 50/2008 έχει ως αποτέλεσμα να αποθαρρύνεται η εισαγωγή και η θέση σε κυκλοφορία στη Ρουμανία μεταχειρισμένων οχημάτων που αγοράστηκαν σε άλλα κράτη μέλη», Σκέψη (59) «Συναφώς, πρέπει να διευκρινισθεί, υπό το πρίσμα των αρχών που εκτίθενται στις σκέψεις 50 έως 53 της παρούσας αποφάσεως, ότι, καίτοι τα κράτη μέλη διατηρούν, στον τομέα της φορολογίας, ευρείες αρμοδιότητες που τους παρέχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν ποικίλα μέτρα, τα μέτρα αυτά πρέπει, επίσης, να είναι σύμφωνα με την προβλεπόμενη στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ απαγόρευση», (Σκέψη 61) «Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 110 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι απαγορεύει την εκ μέρους κράτους μέλους επιβολή φόρου λόγω ρυπάνσεως σε βάρος αυτοκινήτων οχημάτων κατά την πρώτη ταξινόμησή τους στο εν λόγω κράτος μέλος, αν το

φορολογικό αυτό μέτρο λαμβάνεται κατά τρόπο που να αποθαρρύνει την κυκλοφορία στο συγκεκριμένο κράτος μέλος μεταχειρισμένων οχημάτων τα οποία αγοράστηκαν σε άλλα κράτη μέλη χωρίς, όμως, να αποθαρρύνει την κτήση στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων της ίδιας παλαιότητας και φθοράς. Γεγονός είναι ότι το άρθρο 110 ΣΛΕΕ σκοπεί στο να εξασφαλίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών υπό συνήθεις συνθήκες ανταγωνισμού. Με το εν λόγω άρθρο επιδιώκεται η κατάργηση κάθε μορφής προστασίας η οποία μπορεί να απορρέει από την επιβολή εσωτερικών φόρων εισαγόντων διακρίσεις. Συμπερασματικά η εν λόγω νομοθεσία συνιστά ευθέως εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και πρέπει να καταργηθεί».

Συμπερασματικά η εν λόγω καταγγελλόμενη ενώπιόν σας νομοθεσία συνιστά ευθέως εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων και πρέπει να καταργηθεί

Προς ενίσχυση, απόδειξη και κατανόηση του στρεβλωτικού χαρακτήρα των προσφάτων και καταγγελλομένων ενώπιόν σας ρυθμίσεων ως προς την διαμόρφωση των τιμών των εισαγομένων από την ΕΕ μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων επικαλούμεθα τα ως ανωτέρω παραδείγματα και είμεθα στη διάθεσή σας να αναπτύξουμε τους ισχυρισμούς μας και προφορικά ενώπιόν σας, παραθέτοντάς σας και άλλα πρόσθετα στοιχεία και επεξηγήσεις.

Δεδομένου ότι στην ουσία αυξάνεται κατά 100% το ποσό του ΕΤΤ που πρέπει να καταβάλει για την απόκτηση ενός αγαθού ένας ευρωπαίος πολίτης – έλληνας καταναλωτής, δεν γνωρίζουμε εάν ζητήθηκε η σχετική άδεια της αρμόδιας επιτροπής ειδικών φόρων κατανάλωσης που προβλέπεται από το άρθρο 24 της οδηγίας 92/12/ του Συμβουλίου

Επειδή οι καταγγελλόμενες ρυθμίσεις είναι αντίθετες προς το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, καθόσον αποθαρρύνουν την κυκλοφορία στην ελληνική επικράτεια των μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων τα οποία έχουν αγοραστεί σε άλλα κράτη μέλη χωρίς όμως να αποθαρρύνουν την κτήση στην ελληνική αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων της ίδιας παλαιότητας και φθοράς ( C – 402/09)

Επειδή τα ποσά των επιβαλλόμενων φόρων στα νεοεισαγόμενα από χώρες της ΕΕ αυτοκίνητα, υπερβαίνουν σημαντικά τα εναπομένοντα ποσά των φόρων που περιλαμβάνονται στην αξία ομοειδών οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί και κυκλοφορούν στην Ελλάδα

Επειδή τα ποσά του τέλους ταξινόμησης που βαρύνουν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα υπερβαίνουν ουσιαστικά – με την θέσπιση και την εφαρμογή των καταγγελλομένων διατάξεων - το εναπομένον ποσό του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στην Ελλάδα ( GOMES VALENTE, Nunes Tadeu k.a.)

Επειδή αν ο σκοπός της ελληνικής Δημοκρατίας ήταν η προστασία του περιβάλλοντος ή/και η συγκέντρωση εσόδων προερχομένων από την πολιτική κατά των ιδιαίτερως ρυπογόνων οχημάτων, αυτός θα μπορούσε να επιτευχθεί πληρέστερα στο πλαίσιο της επιβολής ετησίων τελών κυκλοφορίας για κάθε όχημα που κυκλοφορεί στην Ελλάδα είτε εγχώριο είτε εισαγόμενο

Επειδή ακόμη και το προβλεπόμενο στην παράγραφο 5, τέταρτο εδάφιο, του άρθρου 126 παράβολο των 300 ευρώ που πρέπει να καταβάλει ο ενδιαφερόμενος για την επιτροπή επίλυσης των διαφορών, είναι αποτρεπτικό και ιδιαίτερως επαχθές ιδιαίτερα στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης που περνά η ελληνική αγορά και οι έλληνες πολίτες

Επειδή δια της αυθαίρετης περαιτέρω κατάτμησης των κανονισμών των ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών ρύπων - Euro – πολλά οχήματα που ανήκαν σε μεταγενέστερη οδηγία, κατατάχθηκαν πλέον σε προγενέστερη, με αποτέλεσμα τον διπλασιασμό του τέλους ταξινόμησης, ενώ είχαν εισαχθεί με βάση την μεταγενέστερη, καταβάλλοντας μικρότερο τέλος ταξινόμησης.

Επειδή και τα ποσοστά απομείωσης είναι μικρά ενώ και το ποσοστό της φορολογητέας αξίας καθορίζεται πριν την απομείωση και όχι μετά, όπως θα έπρεπε να θεσπιστεί σύμφωνα με την κοινοτική νομολογία

**Επειδή** εξαιτίας των καταγγελλομένων ρυθμίσεων από την ελληνική Δημοκρατία προκαλείται ανεπανόρθωτη οικονομική ζημία στις επιχειρήσεις των μελών μας αφού με αυτές καταργείται κατ' ουσίαν το εμπόριο μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως ΕΕ στην Ελλάδα προς όφελος του εμπορίου εγχωρίων αυτοκινήτων ομοειδούς κατηγορίας

**Επειδή** από της ενάρξεως εφαρμογής των προκείμενων αυτών νομοθετικών μέτρων ήτοι από 1-6-2016 οι πωλήσεις προς τους έλληνες καταναλωτές έχουν μειωθεί κατά ποσοστό σε ποσοστό περίπου 90 % σε ότι αφορά στα αυτοκίνητα ηλικίας μέχρι 5 ετών, αφού μέχρι 30/05/2016 πουλούσαμε μεταχειρισμένα εισαγόμενα αυτοκίνητα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας των τελευταίων οδηγιών ( Euro ) σε τιμές συμφέρουσες για την επιχείρησή μας αλλά και για τον έλληνα τελικό καταναλωτή, δηλαδή ανταγωνιστικές ως προς τα αντίστοιχα εγχώρια ομοειδή μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

**Επειδή** δια των μέτρων αυτών οι τιμές στις ως άνω κατηγορίες αυτοκινήτων είναι πλέον ασύμφορες από 1/7/2016 και ουδείς έλληνας καταναλωτής αγοράζει μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προελεύσεως ΕΕ

**Επειδή** με τα μέτρα αυτά αντιμετωπίζουν το φάσμα της οικονομικής δυσπραγίας περίπου 5.000 μέλη μας έμποροι αλλά και τα περί το αυτοκίνητο συναφή επαγγέλματα ( φανοποιεία, συνεργεία κλπ )

**Επειδή** οι εν λόγω ρυθμίσεις συνιστούν επιβολή φορολογικής επιβάρυνσης ισοδυνάμου αποτελέσματος σε δασμό ( άρθρο 30 ΣΛΕΕ, πρώην 25 ΣΕΚ)

**Επειδή** οι εν λόγω ρυθμίσεις έρχονται σε αντίθεση με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ πρώην 90 συνθ/ΣΕΚ, αφού εισάγουν διακρίσεις στα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας ( τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα από τις χώρες της Ένωσης επιβαρύνονται πλέον με πολλαπλάσια τέλη ταξινόμησης σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μεταχειρισμένα που πωλούνται στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις προσβαλλόμενες διατάξεις και τους προσκομισθέντες πίνακες ) .

**Επειδή** οι εν λόγω ρυθμίσεις συνιστούν συγχρόνως και μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος σε ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών βλάπτοντας ευθέως τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές κατά τα άρθρα 28/ΣΛΕΕ πρώην 23 ΣΕΚ άρθρο 34 ΣΛΕΕ/ πρώην 28 ΣΕΚ )

**Επειδή** η Επιτροπή έχει υποχρέωση να παρέμβει προς αποκατάσταση της εν λόγω σοβαρότατης διαταραχής, με την ιδιότητά της ως θεματοφύλακα των συνθηκών αλλά και ως φύλακα της ομαλής διεξαγωγής του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών ( άρθρο 17, 27/συνθΣΕΕ )

## ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Και όσους άλλους θα προσθέσουμε στο μέλλον

### ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ

Την άμεση παρέμβασή σας προκειμένου να καταργηθούν οι ανωτέρω αντικοινοτικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας, να αρθεί η νέα αυτή στρέβλωση στο ενδοκοινοτικό εμπόριο των εισαγομένων από την ΕΕ μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην Ελλάδα και να επιβληθούν στην καταγγελλόμενη οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Παρακαλούμε όπως η επικοινωνία και η οιαδήποτε τυχόν αλληλογραφία διενεργείται μέσω του πληρεξουσίου και αντικλήτου δικηγόρου μας Παναγιώτη Ρίζου, ο οποίος και υπογράφει την παρούσα

Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 2016

Ο πληρεξούσιος Δικηγόρος

**Παναγιώτης Ρίζος ( Panagiotis RIZOS Law Firm)  
Μαυροματαίων 12 ΑΘΗΝΑ 106 82  
Τηλ 00 30 210 3623898  
E mail : p\_rizos@otenet.gr**