

P RIZOS & CO LAW FIRM
MAVROMATEON 12 ATHENS GR
TEL + 30 2103623898 E MAIL p_rizos@otenet.gr

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ
Εμμεση φορολογία και φορολογική διαχείριση
Νομικά θέματα – Εμμεση Φορολογία

Taxud.c.3(2019) 470220
Υπόψιν : Lionel Schmitt

ΘΕΜΑ : ΑΠΑΝΤΗΤΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ - ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΡΙΘ 470220 ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥ/17/9263/preclosure επιστολή σας

Συνημμένα (νέα) έγγραφα :

-
1. ΔΕΦΚΦ Δ 1127532 ΕΞ 2018 28-08-2018 της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (εφεξής ΑΑΔΕ) με θέμα «Συντελεστές τέλους ταξινόμησης οχημάτων με την εφαρμογή επικαιροποιημένων προτύπων εκπομπών ρύπων (EURO) σύμφωνα με τους κανονισμούς 715/2007 και 692/2008, όπως ισχύουν.
 2. ΦΕΚ Β 4618 28/12/2017 : ΔΕΦΚΦΔ 1192035 ΕΞ 2017 Καθορισμός ποσοστών απομείωσης ανάλογα με την ηλικία και την κατηγορία αμαξώματος των μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων.
 3. Πίνακες 1,2,3,4 με στοιχεία αυτοκινήτων για τον υπολογισμό τέλους ταξινόμησης.
 4. Αριθ Δ.ΟΡΓ.Β1157701ΕΞ2017 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής δημοσίων Εσόδων στις 20/10/2017.
 5. Αριθ ΔΕΦΚΦΔ 1010197 ΕΞ 2018 απόφαση του Διοικητή της ανεξάρτητης Αρχής 18-01-2018.
 6. Απόφαση Διοικητή Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων αριθ ΔΕΦΚΦΔ 1192038 ΕΞ 2017 / 21-12-2017.
 7. Πίνακας 5. Απόσπασμα από αποφάσεις της Ειδικής Επιτροπής για το ιστορικό τέλος ταξινόμησης (απόρρητο έγγραφο).
-

Αξιότιμε κύριε Pillet,

Επί της με αριθμό 470220 από 10/11/2016 (**αριθμός πρωτοκόλλου CHAP 2016/03676**) καταγγελίας μας και μετά από την παρέλευση 2,5 ετών, πολλών επιστολών μας προς τους αρμόδιους υπαλλήλους σας χειριστές της υποθέσεως στις οποίες διατυπώναμε αιτήματα για συνάντηση στην υπηρεσία σας μαζί τους προκειμένου να τους εξηγήσουμε και διευκρινίσουμε τον πολύπλοκο τρόπο με τον οποίο η ελληνική διοίκηση δια της αντικοινοτικής νομοθεσίας της, υπολογίζει και επιβάλλει, με τρόπο που παραβιάζει την διάταξη του 110 ΣΛΕΕ, το τέλος ταξινόμησης στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αιτήματα τα οποία απαντήθηκαν εκ μέρους των αρνητικά), λάβαμε στις 12 Φεβρουαρίου με ηλεκτρονική επιστολή (e mail) την απάντησή σας.

Στην απάντησή σας αυτή αναφέρετε ότι σκοπεύετε να προτείνετε στην Επιτροπή να μην κινήσει την διαδικασία παράβασης της Ελληνικής Δημοκρατίας λόγω μη συμμόρφωσή της στο ενωσιακό δίκαιο επειδή, επί λέξει : « σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες από την αξιολόγηση της καταγγελίας προέκυψε ότι δεν υπάρχει παραβίαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ».

Πρίν από την διατύπωση του συμπεράσματός σας αναφέρετε στην δεύτερη παράγραφο της επιστολής σας ότι επικοινωνήσατε με τις ελληνικές αρχές για να συγκεντρώσετε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το παράβολο που σχετίζεται με τη διαδικασία για τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους ταξινόμησης αυτοκινήτου από άλλο κράτος (σύμφωνα με το άρθρο 126 παράγραφος 4 το νόμου 2960/2001), περιορίζοντας την έρευνα σε ένα μικρό κομμάτι της καταγγελίας μας στο οποίο φαίνεται να εξαντλήσατε την έρευνά σας ενώ αφήνετε επί της ουσίας αναπάντητα τα μείζονα ερωτήματα της καταγγελίας μας επί του τρόπου και του μηχανισμού υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης που προβλέπουν οι καταγγελλόμενες νομοθετικές διατάξεις σε κατηγορίες μεταχειρισμένων οχημάτων που εισάγονται από χώρες της ΕΕ, κατά παράβαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, αναφέροντας απλώς στην δεύτερη σελίδα ότι η ύπαρξη παραβάσεως δεν έχει τεκμηριωθεί και στην τρίτη σελίδα ότι οι άλλες πτυχές της καταγγελίας δεν απαιτούν τη διατύπωση ιδιαίτερων παρατηρήσεων από την πλευρά σας.

Η απάντησή σας και οι θέσεις σας, όπως διατυπώνονται στην εν λόγω επιστολή σας, **δεν μας βρίσκουν σύμφωνους**.

Επί της απαντήσεώς σας και προς υποστήριξη της καταγγελίας μας έχουμε να διατυπώσουμε στην παρούσα τις εξής σκέψεις και να προσκομίσουμε τα εξής **νέα** και **σημαντικά** στοιχεία προκειμένου **να επανεκτιμήσετε** την θέση σας και να κατανοήσετε τον (πολύπλοκο πράγματι) τρόπο με τον οποίο η Ελλάδα παραβιάζει τόσο δια του άρθρου 59 του Νόμου 4389/2016 (ΦΕΚ Α' 94/27-05-2016) δια του οποίου αναδιαμορφώθηκε η φορολογική μεταχείριση των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών φορτηγών μικτού βάρους μέχρι 3,5 τόνους ως προς την επιβολή του τέλους ταξινόμησης, όσο και με τα μεταγενέστερα της καταγγελίας μας νομοθετήματα, υπουργικές αποφάσεις, αποφάσεις του Διοικητή της ανεξάρτητης Αρχής, και διοικητικές πρακτικές πολλαπλώς το άρθρο 110 της ΣΛΕΕ.

I. ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΤΤ

Τελούμε σε γνώση της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής ότι στον τομέα της φορολογίας των μηχανοκίνητων οχημάτων δεν υπάρχει εναρμόνιση και ότι το κάθε κράτος μπορεί να λαμβάνει κατά την κρίση του τα οικεία φορολογικά μέτρα και συγκεκριμένες ρυθμίσεις **οι οποίες ωστόσο πρέπει να συνάδουν με το δίκαιο της ΕΕ, όπως έχει ερμηνευτεί από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης**.

Τελούμε σε γνώση επίσης των υποθέσεων C – 402/09, Tatu, C – 263/10 – Nisipeanu, C- 437/12 και των σχετικών και με τις καταγγελλόμενες ρυθμίσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας σκέψεων που οι αποφάσεις αυτές διατύπωσαν.

Στην νομολογία ως προς την οποία από κοινού αναφερόμαστε, δίδεται έμφαση, όπως κι εσείς αναφέρετε στην επιστολή σας, στον μη εισάγοντα διακρίσεις χαρακτήρα αυτού του είδους μη εναρμονισμένου φόρου επί των μηχανοκίνητων οχημάτων μόνο εάν τα μέλη δεν θεσπίσουν φόρους που έχουν ως στόχο ή αποτέλεσμα την αποθάρρυνση της πώλησης εισαγομένων προϊόντων υπέρ της πώλησης ομοειδών προϊόντων που είναι διαθέσιμα στην εγχώρια αγορά και τα οποία είχαν διατεθεί στην εν λόγω αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω φόρων.

Ας μας επιτραπεί να αναφερθούμε και επαναλάβουμε τις κεντρικές σκέψεις αυτών των αποφάσεων του Δικαστηρίου που βεβαίως γνωρίζετε πολύ καλά και τις οποίες επικαλείστε στην επιστολή σας προς ημάς :

Υπόθεση C – 402/09, Tatu

- 55 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι τα αυτοκίνητα οχήματα που διατίθενται στην αγορά ενός κράτους μέλους είναι «εγχώρια προϊόντα» του εν λόγω κράτους μέλους κατά την έννοια του άρθρου 110 ΣΛΕΕ. Όταν τα προϊόντα αυτά διατίθενται προς πώληση στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων του εν λόγω κράτους μέλους, πρέπει να θεωρούνται ως «ομοειδή προϊόντα» με τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα του ίδιου τύπου, που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά και την ίδια φθορά. Ειδικότερα, τα μεταχειρισμένα οχήματα που κτώνται στην αγορά του εν λόγω κράτους μέλους και εκείνα που κτώνται σε άλλα κράτη μέλη με σκοπό την εισαγωγή και τη θέση τους σε κυκλοφορία στα εν λόγω κράτη μέλη αποτελούν ανταγωνιστικά προϊόντα (βλ., μεταξύ άλλων, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψη 17, και Kalinchev, σκέψεις 32 και 40).
- 56 Από τις ανωτέρω αρχές προκύπτει ότι το άρθρο 110 ΣΛΕΕ υποχρεώνει κάθε κράτος μέλος να επιλέγει και να ρυθμίζει τους φόρους που βαρύνουν τα αυτοκίνητα οχήματα κατά τρόπο που να μην ευνοεί την πώληση των εγχωρίων μεταχειρισμένων οχημάτων και να μην αποθαρρύνει, συνεπώς, την εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων.
- 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 αγοράσθηκαν σε άλλα κράτη μέλη.
- 60 Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η διαπίστωση, όπως ορθώς παρατήρησε ο Ι. Tatu, ότι ο επικληθείς από τη Ρουμανική Κυβέρνηση σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος, ο οποίος επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η εφαρμογή ενός αποτρεπτικού φόρου, αφενός, παρεμποδίζει την κυκλοφορία στη Ρουμανία ιδιαιτέρως ρυπογόνων οχημάτων, όπως αυτά που εμπíπτουν στα πρότυπα Euro 1 και Euro 2 και έχουν μεγάλο κυβισμό, και, αφετέρου, συνεπάγεται τη συγκέντρωση εσόδων προερχομένων από τον εν λόγω φόρο για τη χρηματοδότηση περιβαλλοντικών προγραμμάτων, θα μπορούσε να επιτευχθεί πληρέστερα και συνεπέστερα με την επιβολή φόρου λόγω ρυπάνσεως σε κάθε όχημα του ίδιου τύπου το οποίο κυκλοφορεί στη Ρουμανία. Μια τέτοια φορολόγηση, η οποία θα μπορούσε κάλλιστα να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο επιβολής των ετησίων τελών κυκλοφορίας, δεν θα

ευνοούσε την εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων σε βάρος της κυκλοφορίας εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων και θα ήταν, επίσης, σύμφωνη με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Συμπέρασμα :

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.

Υπόθεση C- 437/12

30 Το Δικαστήριο έχει επίσης διευκρινίσει ότι, κατά την είσπραξη ενός τέλους ταξινόμησης σε ορισμένο κράτος μέλος, το ποσό του τέλους αυτού ενσωματώνεται στην αξία του οχήματος. Επομένως, όταν ένα όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο οικείο κράτος μέλος πωληθεί ακολούθως ως μεταχειρισμένο στο ίδιο κράτος μέλος, η αγοραία αξία του συμπεριλαμβάνει το εναπομένον ποσό του τέλους ταξινόμησης και ισούται με ποσοστό της αρχικής αξίας του, καθοριζόμενο βάσει της απομείωσης της αρχικής αξίας του εν λόγω οχήματος (απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2006, C-290/05 και C-333/05, Nádásdi και Németh, Συλλογή 2006, σ. I-10115, σκέψη 54).

31 Επομένως, συντρέχει παράβαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ όταν το ποσό του φόρου αυτού που βαρύνει εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα προερχόμενο από άλλο κράτος μέλος υπερβαίνει το εναπομένον ποσό του εν λόγω φόρου το οποίο παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στο οικείο κράτος (αποφάσεις της 9ης Μαρτίου 1995, C-345/93, Nunes Tadeu, Συλλογή 1995, σ. I-479, σκέψη 20, της 22ας Φεβρουαρίου 2001, C-393/98, Gomes Valente, Συλλογή 2001, σ. I-1327, σκέψη 23, καθώς και Tulliasiamies και Siilin, προπαρατεθείσα, σκέψη 55).

32 Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που το ποσό του φόρου που βαρύνει τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα υπερβαίνει το εναπομένον ποσό του εν λόγω φόρου το οποίο παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στο οικείο κράτος και βρίσκονται στην εγχώρια αγορά, υπάρχει κίνδυνος να ευνοηθεί η πώληση εγχώριων μεταχειρισμένων οχημάτων και, κατά συνέπεια, να αποθαρρυνθεί η εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων.

33 Εντούτοις, σκοπός του άρθρου 110 ΣΛΕΕ δεν είναι να εμποδίσει τα κράτη μέλη να επιβάλλουν νέους φόρους ή να τροποποιούν τους συντελεστές ή τη βάση επιβολής ισχυόντων φόρων (προπαρατεθείσες αποφάσεις Nádásdi και Németh, σκέψη 49, και Tatu, σκέψη 50).

34 Παρά ταύτα, η εξουσία των κρατών μελών να επιβάλλουν νέους φόρους ή να τροποποιούν τους συντελεστές ή τη βάση επιβολής ισχυόντων φόρων δεν είναι απεριόριστη. Η απαγόρευση που προβλέπει το άρθρο 110 ΣΛΕΕ πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μια φορολογική επιβάρυνση ενδέχεται να αποθαρρύνει την εισαγωγή προϊόντων προερχομένων από άλλα κράτη μέλη προς όφελος των εγχωρίων προϊόντων (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Tatu, σκέψη 52 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

35 Συνεπώς, τα κράτη μέλη δεν έχουν τη δυνατότητα επιβολής νέων ή τροποποίησης υφιστάμενων φόρων οι οποίοι έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την αποθάρρυνση της πώλησης εισαγομένων προϊόντων προς όφελος της πώλησης ομοειδών εθνικών προϊόντων που άρχισαν να διατίθενται στην εγχώρια αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των οικείων ρυθμίσεων περί επιβολής ή τροποποίησης των εν λόγω φόρων (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Tatu, σκέψη 53).

Συμπέρασμα – ΚΡΙΣΗ

Στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, ως ομοειδή εθνικά προϊόντα, παρόμοια με μεταχειρισμένο όχημα όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, το οποίο τέθηκε για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πριν την 1η Φεβρουαρίου 2008 ενώ εισήχθη και ταξινομήθηκε στις Κάτω Χώρες το 2010, θεωρούνται τα οχήματα που βρίσκονται στην ολλανδική αγορά και παρουσιάζουν τα πλησιέστερα χαρακτηριστικά με το οικείο εισαγόμενο όχημα.

Το άρθρο 110 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι ένας φόρος, όπως είναι ο ισχύσας το 2010 φόρος επιβατικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών (*belasting personenauto's en motorrijwielen*), αντίκειται προς το εν λόγω άρθρο εφόσον και στο μέτρο που το ποσό του φόρου αυτού, με το οποίο βαρύνονται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα κατά την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες, υπερβαίνει το χαμηλότερο εναπομένον ποσό του ίδιου φόρου το οποίο είναι ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στο ίδιο αυτό κράτος μέλος.

Υπόθεση C – 263/10

- 26 Ainsi que la Cour l'a exposé au point 58 de l'arrêt Tatu, précité, une réglementation telle que l'OUG n° 50/2008 a pour effet que des véhicules automobiles d'occasion importés et caractérisés par une ancienneté et une usure importantes sont, malgré l'application d'une réduction élevée du montant de la taxe afin de tenir compte de leur dépréciation, frappés d'une taxe qui peut avoisiner 30 % de leur valeur marchande, tandis que des véhicules similaires mis en vente sur le marché national des véhicules d'occasion ne sont aucunement grevés d'une telle charge fiscale. Il ne saurait être contesté que, dans ces conditions, ladite réglementation nationale a pour effet de dissuader l'importation et la mise en circulation en Roumanie de véhicules automobiles d'occasion achetés dans d'autres États membres.
- 27 Les mêmes considérations s'imposent s'agissant du régime de taxation prévu par l'OUG n° 50/2008 telle que modifiée, respectivement, par les OUG n° 208/2008, n° 218/2008, n° 7/2009 et n° 117/2009. Il ressort, en effet, du dossier que l'ensemble des versions modificatives de l'OUG n° 50/2008 maintiennent un régime de taxation dissuasif de l'immatriculation, en Roumanie, de véhicules automobiles d'occasion achetés dans d'autres États membres et caractérisés par une ancienneté et une usure importantes, tandis que des véhicules similaires mis en vente sur le marché national des véhicules d'occasion ne sont aucunement grevés d'une telle charge fiscale. Par ailleurs, au cours de l'audience, laquelle a eu lieu après le prononcé de l'arrêt Tatu, précité, le gouvernement roumain n'a pas soutenu qu'il y aurait une différence pertinente, aux fins de l'examen de la compatibilité avec l'article 110 TFUE d'une taxe telle que celle régie par l'OUG n° 50/2008, entre la version initiale de l'OUG n° 50/2008 et les versions ultérieures de celle-ci.

L'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'un État membre instaure une taxe sur la pollution frappant des véhicules automobiles lors de leur première immatriculation dans cet État membre, si cette mesure fiscale est aménagée de telle manière qu'elle décourage la mise en circulation, dans ledit État membre, de véhicules d'occasion achetés dans d'autres États membres, sans pour autant décourager l'achat de véhicules d'occasion de même ancienneté et de même usure sur le marché national.»

Παρά το γεγονός ότι αναφερόμεθα και επικαλούμεθα άπαντες (ημείς και οι υπηρεσίες σας) τις ίδιες νομοθετικές διατάξεις, δηλαδή το άρθρο 110 της ΣΛΕΕ και τις ίδιες αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, οι οποίες τυγχάνουν εφαρμογής στην περίπτωση μας, η εκτίμησή σας επί των ζητημάτων της καταγγελίας μας αναφέρεται μόνο στο πραγματικό ποσό του παραβόλου και του τρόπου

υπολογισμού του ιστορικού τέλους ταξινόμησης, αποφεύγοντας να τοποθετηθείτε στις λοιπές πτυχές της καταγγελίας μας για τις οποίες – χωρίς καν να τις ονομάσετε ή σχολιάσετε – εκτιμάτε (με αόριστο τρόπο και χωρίς να τις αναλύετε), όπως προαναφέραμε, ότι δεν απαιτούν την διατύπωση ιδιαίτερων παρατηρήσεων από την πλευρά σας. Κι όμως οι λοιπές πτυχές της καταγγελίας μας είναι οι ουσιωδέστερες και αυτές που χρήζουν εκτιμήσεως από την πλευρά σας επειδή εμπεριέχουν τα νομοθετικά μέτρα της Ελληνικής Δημοκρατίας δια των οποίων υπολογίζεται από τις τελωνειακές αρχές (όχι από την Ειδική Επιτροπή αμφισβητήσεων στην οποία και μόνο αναφέρεστε) το τέλος ταξινόμησης στα εισαγόμενα από χώρες της ΕΕ μεταχειρισμένα αυτοκίνητα με τέτοιο τρόπο ώστε αποθαρρύνεται η κυκλοφορία στην Ελλάδα των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που αγοράστηκαν από άλλα κράτη μέλη χωρίς όμως να αποθαρρύνεται η κτήση στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων της ίδιας παλαιότητας και φθοράς επειδή το ποσό του φόρου αυτού, (με το οποίο βαρύνονται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα κατά την ταξινόμησή τους στην Ελλάδα), υπερβαίνει το χαμηλότερο εναπομένον ποσό του ίδιου φόρου το οποίο είναι ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στην Ελλάδα (επ' αυτού έπρεπε και επ' αυτού σας ζητάμε να τοποθετηθείτε με επαρκείς σκέψεις και τεκμηρίωση με βάση και τα κρίσιμα στοιχεία που σας προσάγουμε).

Η προσφυγή του ενδιαφερομένου στην Ειδική Επιτροπή όταν έχει αντίρρηση για τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης και η καταβολή για την προσφυγή παραβόλου 300 ευρώ είναι μία πτυχή του προβλήματος. Το μείζον ζήτημα που προηγείται αυτής της προσφυγής και της καταβολής παραβόλου των 300 ευρώ, είναι ο συνολικά εσφαλμένος και αντίθετος με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ υπολογισμός του τέλους ταξινόμησης και των αυθαίρετων και αντικοινοτικών συντελεστών τέλους ταξινόμησης, δια της καταγγελλομένης νομοθεσίας και αυτής που επακολούθησε και εξακολουθεί να ισχύει. Αυτή η νομοθεσία οδηγεί στην αποθάρρυνση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ προς όφελος των εγχωρίων μεταχειρισμένων (αλλά και των καινούργιων).

Σύμφωνα με τις **πρόσφατες αναρτήσεις της Αρχής Δημοσίων Εσόδων** του Ελληνικού Υπουργείου Οικονομικών το τέλος ταξινόμησης για επιβατικά οχήματα της δασμολογικής κλάσης 87.03 προσδιορίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

Τέλος ταξινόμησης = [Τιμή λιανικής πώλησης προ φόρων - Μείωση (για μεταχειρισμένα οχήματα)]* Συντελεστής Τέλους Ταξινόμησης –

➤ **ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΑ ΑΞΙΑ**

Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων διαμορφώνεται με βάση τη λιανική τιμή πώλησης προ φόρων, κατά τύπο, παραλλαγή και έκδοση, όπως αυτή προκύπτει από τους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή από τους επίσημους

αντιπροσώπους/διανομείς αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης και της αξίας του προαιρετικού (EXTRA) αυτού εξοπλισμού.

Για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η κατά τα παραπάνω τιμή λιανικής πώλησης προ φόρων 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. Τα ποσοστά απομείωσης των μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων, ανάλογα με την κατηγορία αμαξώματος και την ηλικία, ανά εξάμηνο και έτος, καθορίζονται ως εξής:

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, 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%.

➤ **ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ (αυτό είναι το σημαντικό)**

Οι συντελεστές τέλους ταξινόμησης, οι οποίοι καθορίζονται ανάλογα με τη φορολογητέα αξία των αυτοκινήτων, διαφοροποιούνται περαιτέρω, σύμφωνα με την εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και τις προδιαγραφές του προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), ως προς την ταξινόμηση, που αυτά (τα οχήματα) πληρούν εκ κατασκευής. Οι συντελεστές αυτοί αναγράφονται στο συνημμένο έγγραφο 1,2 και στους πίνακες 1,2,3,4, του συνημμένου μας με τον αριθμό 3.

Για την υπαγωγή του αυτοκινήτου στον αντίστοιχο συντελεστή τέλους ταξινόμησης απαιτείται η προσκόμιση κατά τον τελωνισμό του οχήματος, πιστοποιητικού συμμόρφωσης και έγκρισης τύπου ή δελτίου κοινοποίησης έγκρισης τύπου, εκ των οποίων προκύπτουν οι προδιαγραφές του πρότυπου εκπομπών ρύπων (euro) που πληροί εκ κατασκευής το συγκεκριμένο όχημα, ως προς την ταξινόμηση και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Προσάγουμε και επισυνάπτουμε το έγγραφο με αριθμό **ΔΕΦΚΦ Δ 1127532 ΕΞ 2018** της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (εφεξής ΑΑΔΕ) με θέμα «Συντελεστές τέλους ταξινόμησης οχημάτων με την εφαρμογή επικαιροποιημένων προτύπων εκπομπών ρύπων (EURO) σύμφωνα με τους κανονισμούς 715/2007 και 692/2008, όπως ισχύουν».

Σας παραθέτουμε ακριβές απόσπασμα του εν λόγω προσαγόμενου δημοσίου εγγράφου η εφαρμογή του οποίου άρχισε την 1^η/9/2018 :

« Ταξινόμηση νέων οχημάτων από 1/9/2018

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο (δ) σχετικό έγγραφο και σε συνδυασμό με τον συνημμένο Πίνακα Ι του Προσαρτήματος 6, του Παραρτήματος Ι, του Καν. 692/2008, από 1-9-2018, τα ισχύοντα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων (με το ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης OBD) που πρέπει να πληρούν τα οχήματα κατηγορίας **M (M1 και M2) και N1 κλάση I**, για την 1^η ταξινόμηση ως καινούργια, είναι το **Euro 6c (Euro 6-2)** και το **Euro 6d-TEMP (Euro 6-2)** με χαρακτήρες **AD** και **AG** αντίστοιχα, κατ' εφαρμογή των Κανονισμών 715/2007 και 692/2008, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

Επίσης, ισχύοντα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων, από 1-9-2018 είναι και αυτά που φέρουν τους χαρακτήρες **ZX, ZY, AX, AY**, χωρίς καθορισμένη ονομασία προτύπου (Άνευ αντικειμένου 1), καθώς και αυτά που φέρουν τους χαρακτήρες **, χωρίς επίσης καθορισμένη ονομασία προτύπου (Άνευ αντικειμένου1).**

1. Όπως καταγράφεται στον Πίνακα Ι του Προσαρτήματος 6, του Παραρτήματος Ι, του Καν. 692/2008.

Επόμενα ήδη γνωστά πρότυπα εκπομπών καυσαερίων, τα οποία γίνονται δεκτά, όπως και τα ισχύοντα, είναι κατά σειρά το **Euro 6d-TEMP-EVAP (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **BG** και το **Euro 6d (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **AJ**.

Επίσης και σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο (δ) σχετικό, διευκρινίζεται ότι, τα **αμέσως προηγούμενα πρότυπα εκπομπών** για όλες τις ως άνω κατηγορίες οχημάτων, είναι το **Euro 6b (Euro 6-1)** με χαρακτήρες **W, BA**, το **Euro 6c (Euro 6-1)** με χαρακτήρες **ZA, AA**, το **Euro 6c (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZD**, το **Euro 6d-TEMP (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZG** και το **Euro 6d (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZJ**.

*Διευκρινίζεται ότι αναφορικά με τα προαναφερόμενα ισχύοντα πρότυπα (Άνευ αντικειμένου), χωρίς καθορισμένη ονομασία και σύμφωνα με τις επεξηγήσεις που παρασχέθηκαν, μέσω αλληλογραφίας ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι χαρακτήρες: **ZX, AX** --> αφορούν σε οχήματα πλήρως ηλεκτρικά (Συσσωρευτή) **ZY, AY** --> αφορούν σε οχήματα πλήρως ηλεκτρικά (Κυψελών καυσίμου) Οι χαρακτήρες **ZZ, AZ** --> αφορούν σε οχήματα (με κινητήρα PI, CI,) με μικρή παραγωγή των οποίων οι κατασκευαστές έχουν ζητήσει την χορήγηση έγκρισης EK τύπου οχήματος με εκπομπές που έχουν εγκριθεί από αρχή τρίτης χώρας, βάσει των νομοθετικών πράξεων που ορίζονται στην παράγραφο 2.1 του παραρτήματος Ι της 692/2008 όπως ισχύει.*

2. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ

Κατόπιν των ανωτέρω με την έναρξη εφαρμογής επικαιροποιημένων προτύπων εκπομπών ρύπων (Euro), από 1-9-2018 και κατ' εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 121 και της παραγράφου 1 του άρθρου 123 του ν.2960/01, όπως ισχύει, σας διευκρινίζουμε ότι ως προς τους συντελεστές για την επιβολή τέλους ταξινόμησης των **επιβατικών αυτοκινήτων** της δασμολογικής κλάσης 87.03 της Σ.Ο., των **φορτηγών αυτοκινήτων** των περιπτώσεων (β), (γ) και των **βάσεων** αυτών της περίπτωσης (δ), καθώς και των **αυτοκινήτων οχημάτων** της περίπτωσης (ε) της παραγράφου 1 του άρθρου 123 και τις περαιτέρω διαφοροποιήσεις αυτών, ανάλογα με το ευρωπαϊκό πρότυπο εκπομπών ρύπων (Euro), που πληρούν εκ κατασκευής, ως προς την ταξινόμηση, ισχύουν τα ακόλουθα:

Πιο συγκεκριμένα :

- Τα **επιβατικά αυτοκίνητα** που πληρούν εκ κατασκευής, τις προδιαγραφές του ισχύοντος και του επόμενου, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), υποβάλλονται στους συντελεστές των περ. (α) έως και (ε) της παρ. 2 του άρθρου 121 του ν.2960/01

- Για τα επιβατικά αυτοκίνητα που 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) έως και (ε) της παρ. 2 του άρθρου 121 του ν.2960/01, αυξάνονται κατά **50%**
- Για όσα επιβατικά αυτοκίνητα δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση και του αμέσως προηγούμενου ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), και δεν είναι συμβατικής τεχνολογίας, οι συντελεστές των ως άνω περιπτώσεων αυξάνονται κατά **200%**
- Για τις περιπτώσεις επιβατικών αυτοκινήτων που δεν πληρούν προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), συμβατικής τεχνολογίας, οι συντελεστές των ως άνω περιπτώσεων, αυξάνονται κατά **500%**, σε συνδυασμό με την περίπτωση (ζ) της παραγράφου 3, του άρθρου 121, του ίδιου ως άνω νόμου».

Αμέσως κατωτέρω παραθέτουμε δεύτερο ακριβές απόσπασμα του εν λόγω προσαγόμενου δημοσίου εγγράφου το οποίο τροποποιεί του κωδικούς 1001,1002,1003 (που αναφέρονται στα επιβατικά οχήματα) και 1006 (που αναφέρεται στα φορτηγά οχήματα).

«3. ΚΩΔΙΚΟΙ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, το Παράρτημα 3 «Κατηγορίες εκπομπών ρύπων (Euro)» της αρ. πρωτ. ΔΕΦΚ 5041345 ΕΞ2013/28-11-2013 ΕΔΥΟ και το παράρτημα 8 της αρ. πρωτ. Δ19Α 5041357 ΕΞ2013/28-11-2013 ΕΔΥΟ, τροποποιούνται από **1-9-2018**, ως προς τους κωδικούς 1001, 1002, 1003 και 1006 (κατά περίπτωση και μόνο ως προς τις περιπτώσεις (β), (γ), (δ) και (ε) της παραγράφου 1, του άρθρου 123), ως εξής:

Κωδικός

1001

Περιγραφή

Ισχύον πρότυπο εκπομπών ρύπων (Euro) – **Euro 6c (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **AD** και **Euro 6d-TEMP (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **AG**, πρότυπο χωρίς καθορισμένη ονομασία προτύπου (Άνευ αντικειμένου) που φέρουν τους χαρακτήρες **ZX, ZY, AX, AY**, πρότυπο χωρίς καθορισμένη ονομασία προτύπου (Άνευ αντικειμένου) που φέρουν τους χαρακτήρες **ZZ, AZ** & επόμενα

1002

Περιγραφή

Αμέσως προηγούμενο πρότυπο εκπομπών ρύπων (Euro) – **Euro 6b (Euro 6-1)** με χαρακτήρες **W, BA, Euro 6c (Euro 6-1)** με χαρακτήρες **ZA, AA, Euro 6c (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZD, Euro 6d – TEMP (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZG, Euro 6d (Euro 6-2)** με χαρακτήρα **ZI**

1003

Περιγραφή

Λοιπά πρότυπα εκπομπών ρύπων, άλλα από αυτά που εμπίπτουν στους κωδικούς 1001 και 1002

1006

Περιγραφή

Φορτηγά και βάσεις τους που πληρούν το ισχύον πρότυπο εκπομπών ρύπων (Euro) και το αμέσως προηγούμενο, κατά περίπτωση»

Αντιλαμβάνεστε από την απλή παράθεση αυτών των αποσπασμάτων ότι ο προσδιορισμός του συντελεστή ταξινόμησης με βάση την υπαγωγή των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στα πρότυπα προδιαγραφών Euro και η αυθαίρετη κατάτμηση κάθε προτύπου εκπομπών ρύπων Euro σε υποκατηγορίες η οποία συνοδεύεται και από την σύνδεση κάθε (υπο) κατηγορίας προτύπου με ένα **υπέρμετρα αυξανόμενο συντελεστή για τις αμέσως προηγούμενες κατηγορίες προτύπου εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων (50%, 200%)** οδηγεί καταρχάς στην ευθεία άλλως εκ πλάγιου παραβίαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ επειδή το αντίστοιχο ενσωματωμένο υπολειπόμενο τέλος ταξινόμησης ειδικά σε ορισμένες κατηγορίες (euro 6, euro5) παρουσιάζει τεράστια διαφορά υπέρ των εγχωρίως μεταχειρισμένων αποθαρρύνοντας την εισαγωγή από χώρες της ΕΕ αυτοκινήτων της ίδιας κατηγορίας.

Δυστυχώς ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ΤΤ με βάση αυτούς τους συντελεστές τέλους ταξινόμησης και τον εν λόγω διαχωρισμό που εισάγει η ελληνική νομοθεσία δεν έγινε αντιληπτός από τις υπηρεσίες σας, δεν εξετάστηκε, ούτε σχολιάστηκε εάν είναι σύμφωνος με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και νομολογία. Από τα κατωτέρω παραδείγματα (συνημμένο 3 : Πίνακες 1,2,3,4), τους οποίους προσάγουμε έχοντας ενσωματώσει όλα τα στοιχεία και τις παραμέτρους της υφιστάμενης εν ισχύ ελληνικής νομοθεσίας, θα διαπιστώσετε ότι με αυτό τον υπολογισμό παραβιάζεται το άρθρο 110 ΣΛΕΕ.

Συγκεκριμένα, όπως θα παρατηρήσετε στον πίνακα με αριθμό 1 χρησιμοποιούμε ένα όχημα πολλαπλών χρήσεων με λιανική τιμή πρό φόρων 23.000 ευρώ, με εκπομπές ρύπων 105. Με βάση τα ισχύοντα μέτρα όταν το εισαγόμενο όχημα είναι ηλικίας 12 μηνών, η κατηγορία που εμπίπτει είναι η 1002, το ποσοστό συντελεστή αυξάνεται κατά + 50%, συνεπώς από 24% μετατρέπεται σε 36% και το τέλος ταξινόμησης = 6.706,80 ενώ ο υπολειπόμενος φόρος στο ίδιο εγχώριο μεταχειρισμένο είναι 4.471,20 ευρώ δηλαδή υπάρχει μία διαφορά υπέρ του εγχωρίου = 2.235,60 ευρώ.

Μεγαλύτερη ακόμη απόκλιση υπάρχει όταν στην επόμενη κατηγορία όταν το ίδιο μεταχειρισμένο όχημα είναι 48 μηνών και εμπίπτει στην 1003 κατηγορία. Τότε το ποσοστό του συντελεστή είναι 72% δηλαδή αυξάνεται κατά + 100% σε σχέση με την προηγούμενη κατηγορία και κατά 200% σε σχέση με την πρώτη, συνεπώς από 24% ή 36% μετατρέπεται σε 76% και το τέλος ταξινόμησης = 8.445,60 ενώ ο υπολειπόμενος φόρος στο ίδιο εγχώριο μεταχειρισμένο είναι 2815,20 ευρώ δηλαδή υπάρχει μία διαφορά υπέρ του εγχωρίου = 5.630,40 ευρώ !!! ποσό μεγαλύτερο από την αξία του μεταχειρισμένου, όπως έχει απομειωθεί με τα νόμιμα ποσοστά απομείωσης 48 μηνών !!!

Τέλος στον ίδιο πίνακα 1 υπολογίζεται και η διαφορά επί μεταχειρισμένου οχήματος 96 μηνών 1003 κατηγορίας η οποία εκ νέου είναι υπέρ του εγχωρίου κατά 2.539,20 ευρώ.

Με την ίδια λογική σας παραθέτουμε τους πίνακες 2,3,4 αντικαθιστώντας τις εκπομπές ρύπων του μεταχειρισμένου οχήματος προς ταξινόμηση στην Ελλάδα,

δηλαδή στον πίνακα 2 το όχημα έχει εκπομπές ρύπων 150, στον πίνακα 3 έχει εκπομπές ρύπων 190 και στον πίνακα 4 έχει εκπομπές ρύπων 251.

Συμπέρασμα : σε άπαντα τα παραδείγματα που σας παραθέτουμε γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι το υπολογιζόμενο τέλος ταξινόμησης στα μεταχειρισμένα οχήματα εισαγωγής από χώρες ΕΕ με βάση την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία υπερβαίνει κατά πολύ το εναπομένον ποσό του εν λόγω φόρου το οποίο παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στην Ελλάδα.

Ελπίζουμε ότι με αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία και τα έγγραφα που σας προσκομίζουμε να επανεκτιμήσετε την θέση σας ως προς την ασυμβατότητα της ελληνικής νομοθεσίας με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ.

II. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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 ελλείψει 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.»

Ορισμένα χρήσιμα στοιχεία που σας παραθέτουμε, τα οποία είναι μεταγενέστερα της υποβολής της καταγγελίας μας είναι τα εξής :

Χρόνος σύστασης και λειτουργίας της εν λόγω Ειδικής Επιτροπής :

- Η εν λόγω Επιτροπή συνεστήθη δια της αριθ Δ.ΟΡΓ.Β1157701ΕΞ2017 απόφασης του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής δημοσίων Εσόδων στις 20/10/2017. (Συνημμένο αριθ 4).

- Με απόφαση του Διοικητή ΑΑΔΕ ΔΕΦΚΦΔ 1192038 ΕΞ 2017 καθορίστηκαν οι καθορίστηκαν οι διαδικασίες και τα στοιχεία για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας, της επιβολής ΤΤ και του ιστορικού τέλους.
- Στις 18-01-2018 με την αριθ ΔΕΦΚΦΔ 1010197 ΕΞ 2018 απόφαση του Διοικητή της ανεξάρτητης Αρχής κοινοποιήθηκαν και καθορίστηκαν επιπλέον διαδικασίες και τα στοιχεία για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας, της επιβολής ΤΤ και του ιστορικού τέλους.

Μέχρι 18/01/2018 δεν υπήρχε η Ειδική Επιτροπή.

Ανεξάρτητα από το παράβολο των 300 ευρώ, το οποίο κρίνατε ως εύλογο, ανάλογο και μη αποτρεπτικό σύμφωνα με τις αρχές της χρηστής διοίκησης, και για το οποίο εμείς έχουμε αντίθετη άποψη σε σχέση με την οικονομία στην Ελλάδα, το κόστος ζωής, τον μέσο μισθό και την οικονομική κρίση, και το οποίο σε κάθε περίπτωση συνιστά ένα αυτοτελές εμπόδιο στην ελευθερία της κυκλοφορίας αγαθών μέσα στο έδαφος της ΕΕ, θα πρέπει να έχετε υπόψιν σας τα εξής :

Η εν λόγω Ειδική Επιτροπή αυτή μολονότι νομοθετήθηκε τον Ιούνιο του 2016, άρχισε να λειτουργεί με πράξη του Διοικητή της ΑΑΔΕ στις αρχές του 2018. Για δύο ολόκληρα έτη δεν λειτούργησε με αποτέλεσμα να μην εξετάζονται οι αντίστοιχες αιτήσεις των ενδιαφερομένων αλλά και να αποτρέπονται να εισάγουν νέα αυτοκίνητα λόγω της μη λειτουργίας της, καθόσον ουδείς επιθυμούσε ούτε μπορούσε να καταβάλει τα υπέρμετρα ποσά των ΤΤ.

Ο τρόπος που λειτουργεί, ο χρόνος και η διαδικασία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα με αποτέλεσμα να αποτρέπεται η εισαγωγή των κατηγοριών αυτών των οχημάτων αφού ουδείς επιθυμεί να εισάγει ένα αυτοκίνητο και να «μπλέξει» στα γρανάζια μίας αργής διοίκησης που θα του εκδώσει απόφαση το λιγότερο μετά από 6 μήνες. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια τελωνειακή αρχή, ακολούθως ορίζονται 2 εισηγητές, που συντάσσουν πρακτικό εισηγησης ο οποίο διαβιβάζεται στις αρμόδιες Περιφερειακές Υπηρεσίες Αξιών (υπάρχουν 2 υπηρεσίες στην Ελλάδα, στην Αθίνα και Θεσ/κη) και από εκεί εισάγεται στην Ειδική Επιτροπή. Ο χρόνος που θα μεσολαβήσει από την υποβολή της αρχικής αιτήσεως μέχρι την υπηρεσιακή υποβολή της στην ειδική Επιτροπή είναι άδηλος και μη ορισμένος. Η Ειδική Επιτροπή γνωμοδοτεί μέσα σε δύο μήνες. Το συνολικό όμως χρονικό διάστημα είναι περίπου 6 μήνες. Το γεγονός αυτό είναι αποτρεπτικό για την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων αυτών των κατηγοριών. Σημειώνουμε ότι είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ότι το σύνολο των αιτήσεων των ενδιαφερομένων γίνονται δεκτές από την Ειδική Επιτροπή (σας επισυνάπτουμε απόσπασμα από αποφάσεις στις οποίες έχουμε αφαιρέσει δεδομένα που μπορεί να ταυτοποιήσουν φυσικά πρόσωπα, (Σχετ. 6 απόρρητο έγγραφο).

Συνεπώς το ζήτημα που πρέπει να ερμηνεύσετε ως θεματοφύλακες των συνθηκών της ΕΕ είναι για ποιό (νόμιμο) λόγο ένας ευρωπαίος πολίτης πρέπει να αναμένει 6 μήνες και να πληρώνει ένα παράβολο 300 ευρώ για να διαπιστωθεί από μία ειδική επιτροπή η παράνομη επιβολή του νέου ΤΤ και η νόμιμη (υποπολλαπλάσια) καταβολή του ιστορικού τέλους ταξινόμησης του εισαγομένου από ΕΕ οχήματός του; Από μόνο του συνιστά εμπόδιο και περιορισμό στις συναλλαγές εντός της ΕΕ.

Εκτιμώντας ότι με τα παρόντα κρίσιμα έγγραφα που επισυνάπτουμε και επικαλούμαστε καθώς και με τις διευκρινήσεις μας σας βοηθούμε να επανεκτιμήσετε την εξαιρετικά σοβαρή αυτή υπόθεση για τον κλάδο μας και την αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως ΕΕ στην Ελλάδα.

Επιμένοντας για μία ακόμη φορά για μία συνάντηση μαζί μας η οποία θα αποσαφηνίσει τυχόν ερωτήματα και απορίες σας και θα φωτίσει όλο αυτό το εξαιρετικά πολύπλοκο σύστημα υπολογισμού και επιβολής ΤΤ μεταχειρισμένων οχημάτων προελεύσεως ΕΕ στην Ελλάδα.

ZHTAME

Να επανεκτιμηθεί η καταγγελία μας προκειμένου να διαπιστωθούν οι παραβάσεις εκ μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας ως προς την εφαρμογή του άρθρου 110 ΣΛΕΕ.

Αθήνα, 5 Μαρτίου 2019

Με τιμή
Ο πληρεξούσιος δικηγόρος του ΣΕΕΑΕ

Παναγιώτης ΡΙΖΟΣ
E – signed -