



## ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ 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 : ΑΑΔΕ**  
**Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων**  
**Γενική Δ/ση Τελωνείων ΕΦΚ & ΦΠΑ**  
**Δ/ση ΕΦΚ & ΦΠΑ**  
**Τμήμα Ε΄**  
**κο Διούση Ζορμπάνο**

**Καλλιθέα 04-02-2019**  
**Αρ. πρωτοκ. 2382**

### **Θέμα : ΦΠΑ στην εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτ/των από κράτη της Ε.Ε.**

Με αφορμή το διάλογο που έχει ανοίξει τελευταία σχετικά με την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων γενικότερα, αλλά και ειδικότερα αναφορικά με τη σχέση του εισαγόμενου και της απόδοσης ΦΠΑ, νιώθουμε την υποχρέωση ως ΣΕΕΑΕ (Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος) να τοποθετηθούμε συνοπτικά επί του θέματος και εκμεταλλευόμενοι την εμπειρία μας στο χώρο να καταθέσουμε τις προτάσεις μας με γνώμονα αφενός μεν την ευημερία της αγοράς του αυτοκινήτου, αφετέρου δε την δυνητική αύξηση των κρατικών εσόδων από αυτήν.

Είναι γεγονός ότι η αγορά του αυτοκινήτου, μεταχειρισμένου ή καινούριου αποφέρει μέσω του ΦΠΑ τεράστια έσοδα ετησίως στα κρατικά ταμεία διαχρονικά και οι χιλιάδες επιχειρήσεις που σχετίζονται με το αυτοκίνητο (εμπορίες, συνεργεία, ανταλλακτικά, ασφάλειες και άλλα) στηρίζουν την ελληνική οικονομία και συνεισφέρουν σε πολύ μεγάλο βαθμό στα κρατικά ταμεία. Από την άλλη είναι σαφές πως ένα πολύ μεγάλο μέρος των κρατικών εσόδων δεν αποδίδεται είτε λόγω παράνομων πρακτικών από επιτηδευούς είτε λόγω “παραθύρων” στις σχετικές νομοθεσίες. Στο παρών υπόμνημα θα θέλαμε να αναφερθούμε ενδεικτικά σε μερικά φαινόμενα που αφορούν το υπάρχον καθεστώς ΦΠΑ και τη δέουσα ή όχι απόδοση του στα κρατικά ταμεία.

Αρχικά, θα αναφερθούμε στο ζήτημα των ενδοκοινοτικών αποκτήσεων από χώρες της Ε.Ε. Ως γνωστόν η εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην Ελλάδα από χώρες της Ε.Ε, χωρίζεται σε 2 κατηγορίες. Τις ενδοκοινοτικές αποκτήσεις με κανονικό καθεστώς ΦΠΑ και τις αποκτήσεις με το ειδικό καθεστώς περιθωρίου κέρδους (άρθρο 45 (§36<sup>α</sup>)). Τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα που υπάγονται στην πρώτη κατηγορία έχουν υποχρέωση απόδοσης ΦΠΑ στη χώρα προορισμού, εφ’ όσον εισάγονται από επιτηδευματία, αντίθετα με τα αυτοκίνητα της δεύτερης κατηγορίας που έχουν ήδη αποδώσει το ΦΠΑ στη χώρα προέλευσης. Αν για τα εισαγόμενα της δεύτερης κατηγορίας τα πράγματα είναι ξεκάθαρα, δε συμβαίνει το ίδιο και για τα αυτοκίνητα της πρώτης κατηγορίας εξαιτίας της σημαντικής

απόκλισης των συντελεστών ΦΠΑ μεταξύ κρατών μελών της Ευρώπης. Ενδεικτικά ο συντελεστής ΦΠΑ στην Ελλάδα είναι 24% στη Γερμανία 19%, στο Βέλγιο 21%, στο Λουξεμβούργο 17% κτλ.

Έχοντας ως δεδομένο ότι η χώρα μας έχει τον υψηλότερο συντελεστή ΦΠΑ σχεδόν από το σύνολο των Ευρωπαϊκών χωρών, είναι εύλογο ότι η αγορά ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου της κατηγορίας ενδοκοινοτικών αποκτήσεων είναι συγκριτικά ασύμφορη για τον Έλληνα εισαγωγέα σε σχέση με τους αντίστοιχους εμπόρους άλλων χωρών. Αυτό οδηγεί κάποιους εισαγωγείς σε διάφορες τεχνικές προκειμένου να αποσβέσουν αυτή τη διαφορά που προκύπτει στον ΦΠΑ και αυτό έχει φυσικά ως αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια στα κρατικά έσοδα.

Πιο συγκεκριμένα οι τεχνικές αυτές χωρίζονται σε δυο κατηγορίες. Στις σύννομες και στις παράνομες. Και στις 2 περιπτώσεις, μοναδικός χαμένος είναι το κράτος. Η νόμιμη οδός, αλλά και η επιχειρηματικά εύλογη κίνηση για τον εισαγωγέα έμπορο είναι να επιλέξει να αποδώσει το ΦΠΑ με το χαμηλότερο ποσοστό στη χώρα προέλευσης μεταβιβάζοντας σε πρώτη φάση το όχημα σε κάποιον ιδιώτη της εν λόγω χώρας και κατόπιν να εισάγει το αυτοκίνητο με το καθεστώς περιθωρίου κέρδους του άρθρου 45. Με αυτόν τον τρόπο ο μεν εισαγωγέας μειώνει το κόστος του εισαγόμενου οχήματος και αυξάνει το περιθώριο κέρδους του, ωστόσο το κράτος χάνει εξ ολοκλήρου το ΦΠΑ το οποίο επωφελείται η χώρα προέλευσης. Είναι σαφές ότι για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου θα πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλία το Ελληνικό κράτος για να προστατεύσει τα συμφέροντα του και αυτό μπορεί να γίνει μόνο προσφέροντας επαρκή οικονομικά κίνητρα στον επίδοξο εισαγωγέα έτσι ώστε να αποδώσει το ΦΠΑ στην χώρα προορισμού δηλαδή την Ελλάδα. Θεωρούμε ότι μια τέτοια κίνηση θα δημιουργήσει κατακόρυφη αύξηση στα κρατικά έσοδα για δύο λόγους :

Πρώτον γιατί ο επίδοξος εισαγωγέας δε θα χρειάζεται να καταφεύγει σε τέτοιες λύσεις όπως αυτές που περιγράφηκαν παραπάνω και κατ' επέκταση το κράτος να χάνει όλο το ΦΠΑ &

Δεύτερον γιατί θα αυξηθεί κατακόρυφα η εισαγωγή ακριβότερων και κατ' επέκταση ποιοτικότερων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων το οποίο έχει διπλό όφελος τόσο για τα κρατικά έσοδα (περισσότερες εισαγωγές, υψηλότερες αποδόσεις ΦΠΑ λόγω ακριβότερων οχημάτων), όσο και για την Ελληνική αγορά αυτοκινήτου αφού θα βελτιώσει την ποιότητα του στόλου των μεταχειρισμένων της που κοντεύει να καταντήσει το κέντρο ανακύκλωσης της Ε.Ε. (Μ.Ο. Ηλικίας των μεταχ/νων αυτ/των στην Ελλάδα είναι τα 15 έτη, ενώ στην Γερμανία, Γαλλία... είναι 6-7 έτη).

Η άλλη μέθοδος που χρησιμοποιείται όλο και πιο συχνά από ορισμένους επιτήδειους και έχει γίνει μάλιστα που κατατρώει τα κρατικά έσοδα αλλά κάνει και ανεπανόρθωτο κακό στον κλάδο του μεταχειρισμένου και κατ' επέκταση στον καταναλωτή, έχει να κάνει με παράνομες πρακτικές με εικονικά – πλαστά τιμολόγια και τριγωνικές συναλλαγές μεταξύ χωρών. Πιο συγκεκριμένα έχει παρατηρηθεί εδώ και αρκετά χρόνια το φαινόμενο να εισάγονται αυτοκίνητα από προηγμένες χώρες, τις παραδοσιακές δεξαμενές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων (πχ Γερμανία, Ιταλία, Βέλγιο κτλ) που υπάγονται κανονικά στο καθεστώς των ενδοκοινοτικών συναλλαγών και τα οποία αντί να εισάγονται κατευθείαν

στη χώρα μας και να αποδίδουν το ΦΠΑ, κάνουν μεταβίβαση του αυτ/του σ' έναν ιδιώτη, σε κράτη με χαμηλό συντελεστή ΦΠΑ π.χ. Λουξεμβούργο ΦΠΑ 17% και το αυτ/το από κανονικό καθεστώς ΦΠΑ γίνεται αυτ/το με καθεστώς περιθωρίου κέρδους. Ο έμπορος κερδίζει την διαφορά ποσοστού 7% του ΦΠΑ, από 24% που θα απέδιδε στην Ελλάδα σε 17% που αποδίδει στο Λουξεμβούργο.

Κάτι άλλο που γίνεται, είναι μια «στάση» σε Βουλγάρικες κατά κύριο λόγο εταιρείες αμφιβόλου αξιοπιστίας και στις οποίες γίνεται έκδοση νέου τιμολογίου μετατρέποντας το αυτοκίνητο από κανονικό καθεστώς ΦΠΑ σε περιθωρίου κέρδους με νοθευμένο τιμολόγιο και κατόπιν εισάγεται στη χώρα μας. Με αυτόν τον τρόπο το ΦΠΑ χάνεται εξ ολοκλήρου και ο επιτήδειος έμπορος αισχροκερδεί τόσο εις βάρος του κράτους όσο και εις βάρος των υγιών επαγγελματιών του χώρου δημιουργώντας συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος το οποίο τείνει να πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια η λύση που προτείνουμε είναι, πρώτον, να δοθούν κίνητρα στον έμπορο που εισάγει αυτ/τα τα οποία ανήκουν σε κανονικό καθεστώς ΦΠΑ και να βρεθεί τρόπος να του επιστρέφεται ένα μέρος του ΦΠΑ π.χ. 7%-10% και δεύτερον, η εντατικοποίηση των ελέγχων για τα οχήματα που εισάγονται με το καθεστώς άρθρου 45 από τη συγκεκριμένη χώρα και όχι μόνο. Αυτό μπορεί να γίνει με μονιμοποίηση του ελέγχου μέσω του VIES για κάθε όχημα που εισάγεται ανεξαρτήτως σε ποιο καθεστώς ανήκει, έτσι ώστε να ελέγχεται αν έχει αποδοθεί ή όχι ο ΦΠΑ σε κάποια χώρα της Ε.Ε αλλά και παραδειγματικές ποινές για τους παραβάτες.

Τα ανωτέρω αφορούν τις απόψεις του Σ.Ε.Ε.Α.Ε σχετικά με το ζήτημα της απόδοσης του ΦΠΑ σε συναλλαγές εντός Ε.Ε. ωστόσο θα θέλαμε να καταθέσουμε συνοπτικά και τις προτάσεις μας συνολικά για τον κλάδο του εισαγόμενου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, στα πλαίσια της βελτίωσης της εικόνας της αγοράς και της αξιοπιστίας του κλάδου εν γένει, αλλά και κατ' επέκταση την εξασφάλιση του καταναλωτή.

Ένα ακόμα φαινόμενο που έχει γιγαντωθεί τα τελευταία χρόνια και φέρνει μαζί του ολέθριες συνέπειες τόσο για τις υγιείς επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου όσο και στα κρατικά έσοδα, αφορά τους λεγόμενους "πειρατές" εμπόρους, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι την σταδιακή παγιοποίηση του διαδικτυακού εμπορίου ως τον βασικό πλέον τρόπο εμπορικής προσέγγισης στον καταναλωτή, έχουν γίνει "μάστιγα" στο χώρο του αυτοκινήτου. Οι συγκεκριμένοι "έμποροι" δραστηριοποιούνται κυρίως μέσω ιστοσελίδων πώλησης μεταχειρισμένων αλλά και στο γνωστό παζάρι του Σχιστού εντελώς παράνομα, χωρίς να έχουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, έδρα και φυσικά χωρίς να πληρώνουν ενοίκια, ασφαλιστικές εισφορές, φόρους εισοδήματος, ΦΠΑ και άλλα πάγια έξοδα μιας εταιρείας του χώρου προκαλώντας διττή ζημιά, τόσο στις υγιείς επιχειρήσεις του χώρου δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό όσο και στα έσοδα του κράτους καθώς η φοροδιαφυγή σε αυτή την περίπτωση είναι εξόφθαλμη. Δυστυχώς οι ελεγκτικοί μηχανισμοί του κράτους σε αυτή την περίπτωση δεν έχουν δείξει τα ανάλογα ανταντακλαστικά επιτρέποντας σε τέτοιου τύπου "πειρατές" να δρουν ανενόχλητοι σαν ιδιώτες.

Θεωρούμε ότι το συγκεκριμένο φαινόμενο μπορεί να αντιμετωπιστεί σε μεγάλο βαθμό αρκεί το κράτος να ενεργοποιήσει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς του προς την κατεύθυνση. Σε πρώτο βαθμό θα πρέπει να εφαρμοστεί με πιο άμεσο τρόπο η ισχύουσα νομοθεσία που επιτρέπει τη μεταβίβαση μέχρι το πολύ δυο αυτοκινήτων ανά ιδιώτη κατά τη διάρκεια ενός έτους, και όχι μόνο μέσω περιοδικών ελέγχων και διασταυρώσεων στοιχείων από την Εφορία όπως γίνεται μέχρι τώρα. Θα μπορούσε για παράδειγμα πολύ απλά το φαινόμενο να πατάσσεται κατευθείαν στις Δ/νσεις Συγκοινωνιών που γίνονται οι μεταβιβάσεις, μην επιτρέποντας στον επίδοξο “έμπορο” να μεταβιβάσει ένα όχημα εφόσον ξεπερνά το όριο των δυο αυτοκινήτων ανά έτος. Επίσης θα ήταν χρήσιμο οι επαγγελματίες του χώρου να κατοχυρωθούν ως επιχειρήσεις μέσω για παράδειγμα έκδοσης αριθμού μητρώου με αυστηρά κριτήρια για όσες το δικαιούνται έτσι ώστε να είναι σε θέση να ξεχωρίσει εύκολα τόσο το κράτος όσο και οι καταναλωτές αν απευθύνονται σε κάποιον “πειρατή” έμπορο ή σε μια νόμιμη εμπορική επιχείρηση.

Τα ανωτέρω αποτελούν κάποιες από τις απόψεις του Συνδέσμου μας γύρω από το ζήτημα των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και ειδικότερα των εισαγόμενων και την σχέση τους με τα κρατικά έσοδα. Σε κάθε περίπτωση θεωρούμε ότι πρέπει να συνεχιστεί ο εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ των κρατικών φορέων και του ΣΕΕΑΕ με στόχο την εύρεση των καλύτερων δυνατών λύσεων για τα ζητήματα της αγοράς του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου που περιγράφηκαν παραπάνω. Σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει οι κρατικοί φορείς να μπουνε στη λογική “πονάει κεφάλι, κόβεις κεφάλι” όπως έχουμε δει να γίνεται αρκετές φορές στη χώρα μας. Κάτι τέτοιο θα αποβεί αφενός άμεσα μοιραίο για τα κρατικά ταμεία αφού τα έσοδα από τις εισαγωγές αυτοκινήτων είναι τεράστια σε κάθε περίπτωση, αφετέρου έμμεσα αφού χιλιάδες επιχειρήσεις του χώρου θα οδηγηθούν σε λουκέτα (απολύσεις προσωπικού, πτωχεύσεις κ.α) με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα κρατικά έσοδα και την αγορά συνολικά.

Με εκτίμηση  
Εκ μέρους του Δ.Σ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ