



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 248

ΚΑΛΛΙΘΕΑ Τ.Κ. 176 74

ΤΗΛ.: 210 9413028 FAX.: 210 9431677

http.: www.seeae.gr - email:seeae@seeae.gr

Προς
European Commission
Directorate General Taxation and
Customs Union
Szabolcs SZILAGYI
SPA 05/023
B-1049 Bussels
Belgium

19/2/2010

Υπ όψιν Κα Ιωάννας Πλιότα

Αγαπητή κυρία Πλιότα

Σε συνέχεια της τηλεφωνικής μας επικοινωνίας σχετικά με την διαδικασία της παράβασης (2002/2098) κατά της Ελλάδος, αλλά και με την επιστολή που μας στείλατε για να ενημερώσουμε με στοιχεία εκείνης της περιόδου την επιτροπή, ο σύνδεσμός μας κατάφερε να συλλέξει από το περιοδικό Αυτοτίτι ορισμένα τεύχη (όπως μας ζητήσατε) από το 2002 και μέχρι το 2007 αλλά και κάποιους οδηγούς τιμών από το auto taxis το οποίο κυκλοφόρησε για πρώτη φορά το 2005 τα οποία και σας τα ταχυδρόμησα στην διεύθυνση που μου υποδείξατε.

Ο Σύνδεσμός μας μέσω αυτής της επιστολής θέλει να εκφράσει την μεγάλη του λύπη για την μεγάλη καθυστέρηση των αρμοδίων οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την λήψη τελεσιδικιών δικαστικών αποφάσεων και τούτο διότι όποιες από αυτές τελεσιδικούσαν ήταν άνευ ουσίας, λόγω της παρέλευσης υπερβολικά του χρόνου γένεσής τους, αλλά και διότι στο μεσοδιάστημα (της απόφασης του δικαστηρίου) η κυβέρνηση προκειμένου να προλάβει τυχόν πρόστιμο άλλαξε το πλαίσιο του αρχικού νόμου με υπουργικές αποφάσεις ή με πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, χωρίς όμως αυτό να αποκαθιστά την οικονομική ζημιά που υπέστησαν τα μέλη μας

Όλες οι κυβερνήσεις που κατά καιρούς είχαν την ευθύνη της διακυβέρνησης της χώρας δεν θέλησαν ή δεν μπόρεσαν να καταλάβουν ότι ο νόμος 2960/2001 που ψηφίστηκε από την Βουλή των Ελλήνων και όριζε τελωνειακά θέματα, το άρθρο 121 παράγραφος 1, 2 & 7 δημιουργούσε μια τεράστια αδικία για το εισαγόμενο μεταχειρισμένο σε σχέση με το καινούργιο, σε σημείο που η πραγματοποίησή του να είναι προβληματική.

Το Δ.Σ του συνδέσμου μας (με την αρμόδια επιτροπή του) είχε συχνές επαφές με τους καθ' ύλη αρμόδιους υπηρεσιακούς παράγοντες προκειμένου να τους πείσει να διορθώσουν προς το δικαιότερον τις προ αναφερόμενες παραγράφους του άρθρου λέγοντάς τους ότι αν παραμείνουν ως έχει, νοθεύετε ο υγιής ανταγωνισμός και ενισχύονται τα μονοπώλια και το παραεμπόριο.

Όσον αφορά για την ενημέρωση που μας ζητήσατε, (ισχύουσες τιμές κατά τις περίοδο 2002 -2009, στατιστικά για τον αριθμό των εισαγομένων, τις δημοφιλέστερες μάρκες, και τις χώρες με τις οποίες τα μέλη μας συνεργάζονται) πρωτεύοντα ρόλο παίζει το φορολογικό καθεστώς που επικρατούσε ως προς τον



εκτελωνισμό της εκάστοτε περιόδου. Αυτό είναι το εργαλείο για την προώθηση ή την αποθάρρυνση της εισαγωγής του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου από την Ε.Ε

Θεωρούμε λοιπόν σκόπιμο να σας παρουσιάσουμε πίνακες συντελεστών με τα ισχύοντα εκείνης της περιόδου, πιστεύοντας ότι βοηθούμε την άρτια ενημέρωσή σας.

Ισχύουσα Νομοθεσία από το 2001 μέχρι το 2003

Με βάση το άρθρο 121 § 1 & 2 του τελωνιακού κώδικα 2960/2001 οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης ορίζονται με βάση την αντιρρυπαντική τους τεχνολογία αφού πρώτα γίνει η απομείωση από την τιμή χονδρικής του εργοστασίου κατά την εισαγωγή του σαν καινούργιο. Τούτο σημαίνει

Συντελεστές Τ.Τ

	Προδιαγραφές Της οδηγίας 98/69/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 2000 και μετά)	Προδιαγραφές της οδηγίας 94/12/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 1996- 1999)	Προδιαγραφές της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ & 88/76/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 1992-1995)	Συμβατική Τεχνολογία
Μέχρι 900 κ.ε	7%	16%	27%	41%
Από 901-1400	15%	30%	55%	73%
Από 1401-1600	25%	50%	106%	142%
Από 1601-1800	35%	62%	143%	165%
Από 1801-2000	50%	92%	240%	296%
Από 2001 κ.ε	88%	158%	371%	385%

1. Πίνακας: ΑΠΟΜΕΙΩΣΕΙΣ

1 έως 2 έτη	14%	9 έτη	57%
2 μέχρι και 3 έτη	21%	10 έτη	62%
4 έτη	28%	11 έτη	67%
5 έτη	34%	12 έτη	70%
6 έτη	40%	13 έτη	73%
7 έτη	46%	14 έτη	76%
8 έτη	52%	15 έτη	79%
και πάνω από 15 έτη			80%

Το μεγαλύτερο εμπόδιο για την εισαγωγή του μεταχειρισμένου ΙΧ επιβατικού αυτοκινήτου δημιουργείτε από την υπηρεσία αξιών (όπως ονομάζετε) του υπουργείου οικονομικών. Αναλυτικότερα: Αυτή η υπηρεσία με βάση τους τιμοκαταλόγους που τις καταθέτουν οι Έλληνες εργοστασιακοί αντιπρόσωποι κάθε αρχή του έτους για τα νέα (καινούργια) μοντέλα τους και σε συνδυασμό με τις απομειώσεις και την



αντιρρυπαντική τεχνολογία (όπως ισχύει κάθε φορά) του αυτοκινήτου, καθορίζει την αξία του μεταχειρισμένου προς εκτελωνισμό (τέλος ταξινόμησης). Αυτές οι αξίες (των καινούργιων) που θα έπρεπε να είναι δημοσιοποιημένες σε πίνακες για να τις γνωρίζει ο κάθε συνάδελφος, προτού ΚΑΝ ξεκινήσει για όποια δήποτε αγορά μεταχειρισμένο αυτοκίνητο από την ΕΕ, έτσι ώστε να είναι σε θέση να συγκρίνει (εκ των προτέρων) αν η τιμή αγοράς είναι συμφέρουσα ΔΕΝ ΤΙΣ ΓΝΩΡΙΖΕΙ. Και δεν τις γνωρίζει διότι η προαναφερόμενη υπηρεσία επικαλείται το εμπορικό απόρρητο!!!, αυτό που όταν της προσκομίσουμε παραστατικά από ένα εισαγόμενο αυτοκίνητο προς εκτελωνισμό την αναγράφει (την αξία του καινούργιου) επάνω στην διασάφηση προκειμένου να καθορίσει την αξία για την εισπράξει του τέλους ταξινόμησης. **Εδώ ΠΑΥΕΙ ουσιαστικά το απόρρητο.**

Ο σύνδεσμός μας προκειμένου να αποδείξει ότι αυτό το απόρρητο είναι τέχνασμα (γιατί για τέχνασμα πρόκειται) κατέφυγε σε διακεκριμένους νομικούς επιστήμονες οι οποίοι εξέδωσαν πόρισμα περί του αντιθέτου, ζητήσαμε από τον εισαγγελέα υπηρεσίας να καλέσει τον υπεύθυνο για να εξηγήσει τους λόγους της μη δημοσιοποίησης των πινάκων. Το αποτέλεσμα ήταν να τον αγνοήσουν.

Συνεχίζοντας αυτήν μου την ενημέρωσή σας παρουσιάζω αναλυτικότερα πως γίνετε ο εκτελωνισμός ενός μεταχειρισμένου ΙΧ αυτοκινήτου.

Πρώτα απ' όλα εξετάζεται η πρώτη κυκλοφορία του οχήματος (2000 ή 2001 κ.λ.π) στην ΕΕ, στην συνέχεια εξετάζεται από τους κατατεθειμένους τιμοκαταλόγους των εργοστασιακών αντιπροσώπων η τιμή του σαν καινούργιο την ίδια χρονιά (2000 ή 2001 κ.λ.π) από την τιμή του καινούργιου αφαιρούνται τα ποσοστά απομειώσεις που ισχύουν σε κάθε περίπτωση, στο υπόλοιπο προστίθεται ο ναύλος, αυτή η αξία θα υπολογιστεί σε συνδυασμό με τα ποσοστά της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που ανήκει το αυτοκίνητο αλλά και με τα κυβικά εκατοστά του κινητήρα, για το ειδικό τέλος ταξινόμησης όπως ορίζει ο πιο πάνω πίνακας. Αν όμως η αξία του τιμολογίου αγοράς του μεταχειρισμένου είναι μεγαλύτερη τότε θα υπολογιστεί η μεγαλύτερη με τις πιο πάνω διαδικασίες, αν είναι μικρότερη από αυτήν που προέκυψε αρχικός τότε θα υπολογιστεί η αρχική αξία.

Για να μπορέσετε να έχετε πληρέστερη εικόνα μπορείτε να μπειτε στο σάϊτ www.mobile.de και να επιλέξετε ένα όποιο δήποτε όχημα και με βάση την τιμή αγοράς του, υπολογίστε με τα παραπάνω το κόστος για να βγάλετε τα συμπεράσματά σας. Εμείς προκειμένου να σας διευκολύνουμε, σας επισυνάπτουμε τον πίνακα 2 από δικά μας αρχεία.

Αυτή η διαδικασία με τους ανωτέρω συντελεστές αποθάρρυνε τους συναδέλφους να εισάγουν μεταχειρισμένα οχήματα από τη ΕΕ και τούτο διότι δεν υπήρχαν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα με την καινούργια οδηγία όπου οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης ήταν χαμηλοί, με αποτέλεσμα να εισάγονται με παλαιότερες οδηγίες ορισμένα προκειμένου να ισοσκεληθεί ο συντελεστής της απομείωσης, με τον συντελεστή του τέλους ταξινόμησης. Παρ όλες αυτές τις ενέργειες που έκαναν οι συνάδελφοι τα εισαγόμενα ήταν κατά πολύ ακριβότερα από τα εγχώρια. Τα δε μικρού κυβισμού δηλαδή από 900 μέχρι και 1600 κ.ε ήταν τελείως ασύμφορα διότι η τιμολογιακή πολιτική των εργοστασίων ήταν και εξακολουθεί να είναι πολύ χαμηλή,



σε επίπεδα τέτοια που η τιμή του μεταχειρισμένου της ΕΕ (χωρίς αυτούς τους φόρους) στοιχίζει και εξακολουθεί να στοιχίζει πιο ακριβό από το εγχώριο.

Το ισχύον καθεστώς σήμερα (2009-2010) αποτυπώνετε στον πάρα κάτω πίνακα. Οι προ αναφερόμενοι συντελεστές άλλαξαν όπως και οι οδηγίες αντιρρυπαντική τεχνολογίας. Βεβαίως η οδηγία 94/12 αντικατέστησε την παλαιότερη 91/441 (η οποία είναι και ασύμφορη) εκείνη δε που αφορούσε τα συμβατικά καταργήθηκε.

	Προδιαγραφές Της οδηγίας 98/69/φασηB/EK Παραγωγή 2005 και μετά	Προδιαγραφές Της οδηγίας 98/69 φάση A EK Παραγωγή 2003 και μετά	Προδιαγραφές Της οδηγίας 98/69 EK Παραγωγή 2000 και μετά
Μέχρι 900 κ.ε	5%	14%	24%
Από 901-1400	12%	27%	49%
Από 1401-1600	20%	45%	95%
Από 1601-1800	30%	56%	129%
Από 1801-2000	40%	83%	216%
Από 2001 και άνω	50%	142%	334%

Απομειώσεις

Για τον πρώτο μήνα ποσοστό 1,3% μέχρι ένα έτος δηλαδή $12 \times 1,3\% = 15,60\%$
Το δεύτερο έτος ανά μήνα 0,75 % δηλαδή $12 \times 0,75\% = 9,00\%$
Το τρίτο έτος ανά μήνα 0,50 $12 \times 0,50\% = 6,00$
Το τέταρτο έτος μέχρι και όγδοο ανά μήνα 0,40%
Το ένατο έτος μέχρι το ενδέκατο ανά μήνα 0,30%
Το δωδέκατο μέχρι και το δέκατο τρίτο ανά μήνα 0,20%
Το δέκατο τέταρτο και δέκατο πέμπτο ανά μήνα 0,10%

Το τεράστιο πρόβλημα που προκύπτει είναι όταν αλλάζει η αντιρρυπαντική τεχνολογία και δεν υπάρχουν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στην Ευρωπαϊκή αγορά και αναγκάζομαστε να εισάγουμε με την προγενέστερη οδηγία. Σ' αυτές τις αλλαγές παρατηρείται μείωση των εισαγωγών ενώ όταν η οδηγία έχει ισχύ τρία ή τέσσερα χρόνια υπάρχει αύξηση. Τέλος

Τα αυτοκίνητα που εισήχθησαν από το 2002 μέχρι και σήμερα υπολογίζονται περίπου 120.000 και αυτά μεγάλου κυβισμού παρόλο που ήταν ακριβότερα από τα εγχώρια. Οι χώρες προέλευσής τους είναι από Γερμανία Βέλγιο και Γαλλία. Οι μάρκες κατά προτεραιότητα είναι MERCEDES BMW AUDI HONDA σχεδόν από όλους τους τύπους. Γενικότερα όλες οι μάρκες εισάγονται αλλά πάνω από 1600 κ.ε

Για όποια δήποτε επί πρόσθετη πληροφορία είμαστε στην διάθεσής σας



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 248

ΚΑΛΛΙΘΕΑ Τ.Κ. 176 74

ΤΗΛ.: 210 9413028 FAX.: 210 9431677

http.: www.seeae.gr - email:seeae@seeae.gr

Με εκτίμηση
Χρυσάνθος Φελλάς

Μέλος του Δ.Σ του Συνδέσμου email fellas@seeac.gr

Τηλ προσωπικό 2019425938

Υπεύθυνος για θέματα Ε.Ε

Συνημμένα

1. Συντελεστές του πρώτου νόμου 2682/1999
2. Κοινή Υπουργική απόφαση 4179/346/21-01-2000 ΦΕΚ 182/Β
3. Συντελεστές του δεύτερου νόμου 2960/01/22-11-2001 ΦΕΚ 265/Α
4. Σχέδιο νόμου που κατατέθηκε 13/12/2007 και ισχύει όπως ορίζει η απόφαση του ΔΕΚ.
5. Πίνακας διαμόρφωσης τιμών εισαγομένων από το αρχείο μας

Σας στέλνω με αλληλογραφία τα συνημμένα.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ι.Χ.

ΝΟΜΟΣ 268/1999
2682/1999

α) Τέλος Ταξινόμησης

Το ύψος των συντελεστών του τέλους ταξινόμησης , προσδιορίζεται με βάση τον κυλινδρισμό του κινητήρα και την αντιρρυπαντική τους τεχνολογία. Οι συντελεστές αυτοί , κατά περίπτωση εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

	Προδιαγραφές της οδηγίας 94/12/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 1996 και μετά)	Προδιαγραφές της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 1992-1995)	Προδιαγραφές της οδηγίας 89/458/ΕΟΚ & 88/76/ΕΟΚ (Παραγωγή έτους 1989-1991)	Συμβατικής Τεχνολογίας
Μέχρι 900 κ.ε.	7%	16%	27%	41%
Από 901-1400 κ.	15%	30%	55%	73%
Από 1401-1600 κ.ε.	25%	50%	106%	142%
Από 1601-1800 κ.ε.	35%	62%	143%	165%
Από 1801-2000 κ.ε.	50%	92%	240%	296%
Από 2001 κ.ε. και πάνω	88%	158%	371%	385%

Οι παραπάνω συντελεστές εισπράττονται μειωμένοι κατά 50% , προκειμένου για αυτοκινούμενα τροχόσπιτα.

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΑ ΑΞΙΑ

Για τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης, λαμβάνεται υπόψη η φορολογητέα αξία που διαμορφώνεται από τα παρακάτω στοιχεία:

1. Την τιμή χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστή οίκου του αυτοκινήτου.

Προκειμένου για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα την τιμή χονδρικής πώλησης του αντιστοίχου τύπου αυτοκινήτου κατά το χρόνο κυκλοφορίας του στη διεθνή αγορά, μετά την αφαίρεση και ενός ποσοστού , λόγω φθοράς του αυτοκινήτου, από τη συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, ως εξής:

Από 1 χρόνο έως και 2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10 και πάνω
14%	21%	28%	34%	40%	46%	52%	57%	62%	67%

2. Τα έξοδα ασφάλισης και μεταφοράς του αυτοκινήτου.

Παρατήρηση: Σε περίπτωση που η τιμή χονδρικής πώλησης είναι μικρότερη από την τιμή αγοράς τότε η φορολογητέα αξία θα διαμορφωθεί με βάση τη δεύτερη τιμή.

* Το έτος παραγωγής όπως ενδεικτικά αναφέρεται στις σχετικές στήλες , δεν αποτελεί κριτήριο για την υπαγωγή του αυτοκινήτου στον κατάλληλο συντελεστή τέλους ταξινόμησης αλλά απαιτείται η προσκόμιση κατά τον τελωνισμό βεβαίωσης ή πιστοποιητικού των Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών από τα οποία προκύπτουν οι προδιαγραφές της οδηγίας που πληροί το συγκεκριμένο όχημα.

η) "Φορολογική Αποθήκη Οχημάτων": Κάθε τόπος όπου κατέχονται, παραλαμβάνονται ή αποστέλλονται από εγκεκριμένο αποθηκευτή, κατά την άσκηση του επαγγέλματός του, κοινοτικά οχήματα που τελούν υπό καθεστώς αναστολής είσπραξης του τέλους ταξινόμησης και του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.).

Άρθρο 121

Τέλος ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης

1. Επιβατικά αυτοκίνητα της δασμολογικής κλάσης 87.03 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (Κανονισμός ΕΟΚ 2658/1987 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1987 EEL της 07.09.1987) υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης επί της φορολογητέας αξίας όπως αυτή διαμορφώνεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 126 του παρόντος και του άρθρου 4 του ν.1573/1985 (ΦΕΚ 201 Α'), όπως ισχύουν.

2. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της προηγούμενης παραγράφου ορίζονται ως ακολούθως:

α) Για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 98/69 Ε.Κ. ή μεταγενέστερης:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900 κυβικά εκατοστά	7%
Από 901 - 1400	15%
Από 1401 - 1600	25%
Από 1601 - 1800	35%
Από 1801 - 2000	50%

Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω 88%

β) Για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 94/12 Ε.Κ.:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900 κυβικά εκατοστά	16%
Από 901 - 1400	30%
Από 1401 - 1600	50%
Από 1601 - 1800	62%
Από 1801 - 2000	92%

Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω 158%

γ) Για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές των Οδηγιών 91/441 Ε.Ο.Κ., 89/458 Ε.Ο.Κ. και 88/76 Ε.Ο.Κ.:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900 κυβικά εκατοστά	27%
Από 901 - 1400	55%
Από 1401 - 1600	106%
Από 1601 - 1800	143%
Από 1801 - 2000	240%
Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω	371%

δ) Για αυτοκίνητα συμβατικής τεχνολογίας:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900 κυβικά εκατοστά	41%
Από 901 - 1400	73%
Από 1401 - 1600	142%
Από 1601 - 1800	165%
Από 1801 - 2000	296%
Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω	385%

3. Για αυτοκινούμενα τροχήσπια της δασμολογικής κλάσης 87.03 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας αντι-

στοιχης με τις περιπτώσεις (α), (β), (γ) και (δ) της προηγούμενης παραγράφου, αντιρρυπαντικής ή συμβατικής τεχνολογίας, οι κατά περίπτωση συντελεστές τέλους ταξινόμησης μειώνονται κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

4. Οι διατάξεις των παραπάνω παραγράφων 1 και 2 εφαρμόζονται και για αυτοκίνητα τύπου JEEP της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας.

5. Για ηλεκτροκίνητα ή υβριδικά αυτοκίνητα, με κινητήρα του οποίου οι εκπομπές ρύπων είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες διατάξεις για τα οχήματα - αντιρρυπαντικής τεχνολογίας της Οδηγίας 94/12 Ε.Κ. ή μεταγενέστερης δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλος ταξινόμησης.

6. Σε περίπτωση έκδοσης νέας Κοινοτικής Οδηγίας με νέες προδιαγραφές ως προς τις εκπομπές ρύπων, από το χρόνο έναρξης εφαρμογής των αναγκών εθνικών μέτρων εναρμόνισης προς αυτήν για αυτοκίνητα που πληρούν τις προδιαγραφές αυτές, θα εφαρμόζονται οι συντελεστές τέλους ταξινόμησης της περίπτωσης (α) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

Για τα αυτοκίνητα της Οδηγίας 98/69 Ε.Κ. και 94/12 Ε.Κ. θα εφαρμόζονται οι συντελεστές των περιπτώσεων (β) και (γ) αντίστοιχα.

7. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι διαδικασίες και τα απαραίτητα δικαιολογητικά για το χαρακτηρισμό των αυτοκινήτων ως αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και τη διαπίστωση των προδιαγραφών από πλευράς αντιρρύπανσης που πληρούν σύμφωνα με τις Κοινοτικές Οδηγίες, οι οποίες αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο 2 για την υπαγωγή τους στον αντίστοιχο συντελεστή τέλους ταξινόμησης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 122

Τέλος ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης

1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 94/12 Ε.Κ. ή μεταγενέστερης ανεξάρτητα από το καύσιμο που χρησιμοποιούν, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν ως δημόσιας χρήσης, καταβάλλεται το δεκατρία τοις εκατό (13%) του τέλους ταξινόμησης που προβλέπεται από τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου για τα όμοια αντιρρυπαντικής τεχνολογίας επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.

2. Για τα αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 91/441 Ε.Ο.Κ. και παλαιότερων ή είναι συμβατικής τεχνολογίας καταβάλλεται το πενήντα τοις εκατό (50%) του τέλους ταξινόμησης που προβλέπεται από τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου για όμοια αντιρρυπαντικής ή συμβατικής τεχνολογίας επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.

3. Προκειμένου για επιβατικά αυτοκίνητα που λειτουργούν με πετρελαιοκινητήρα και προορίζονται να θεθούν σε κυκλοφορία ως δημόσιας χρήσης, η επιβάρυνση από το τέλος ταξινόμησης των προηγούμενων παραγράφων 1 και 2 δεν μπορεί να υπερβαίνει σε ποσοστό το εκατό τοις εκατό (100%) της φορολογητέας αξίας που διαμορφώνεται σε κάθε περίπτωση.

αριθ. 3156
62.1

Από 1401 - 1600	18%
Από 1601 - 1800	22%
Από 1801 κυβικά εκατοστά και πάνω	32%

2. Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους της προηγούμενης παραγράφου διαμορφώνεται από την άθροιση των παρακάτω στοιχείων:

α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τις καινούργιες μοτοσικλές.

Για τις μεταχειρισμένες μοτοσικλές λαμβάνεται υπόψη η τιμή χονδρικής πώλησης του αντίστοιχου τύπου μοτοσικλέτας κατά το χρόνο κυκλοφορίας στη διεθνή αγορά, αφού η τιμή αυτή μειωθεί λόγω φθοράς από συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, με βάση τα παρακάτω ποσοστά μείωσης:

Από 1 και μέχρι 2 έτη	14%
Πάνω από 2 μέχρι και 3 έτη	21%
Πάνω από 3 μέχρι και 4 έτη	25%
Πάνω από 4 μέχρι και 5 έτη	32%
Πάνω από 5 μέχρι και 6 έτη	35%
Πάνω από 6 μέχρι και 7 έτη	39%
Πάνω από 7 μέχρι και 8 έτη	42%
Πάνω από 8 έτη	46%

Η τεκμαρτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας.

Στην περίπτωση που στην αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών δεν έχουν κατατεθεί τιμοκατάλογοι από τους επίσημους διανομείς, η υπηρεσία αυτή καθορίζει την τιμή αγοράς με βάση τα στοιχεία που διαθέτει.

β) Τους εισαγωγικούς δασμούς που πράγματι καταβάλλονται.

γ) Τα παρεπόμενα έξοδα με τα οποία επιβαρύνονται οι μοτοσικλές, όπως έξοδα προμήθειας, μεσιτείας, τόκων, φόρτωσης, εκφόρτωσης, ασφάλισης και μεταφοράς στο εσωτερικό της χώρας.

Άρθρο 125

Τέλος ταξινόμησης άλλων οχημάτων

1. Αυτοκίνητα, οχήματα, κατά την έννοια του άρθρου 1 ν. 2367/1953 (ΦΕΚ 82 Α') με εξαίρεση εκείνα που αναφέρονται στα άρθρα 121, 122, 123 και 124 του παρόντα Κώδικα, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης ίσο προς τα προβλεπόμενα κατά περίπτωση τέλη κυκλοφορίας ενός (1) έτους.

2. Τα εκποιούμενα από το Δημόσιο ή τον Οργανισμό Διακίνησης Δημοσίου Υλικού (Ο.Δ.Δ.Υ.) μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία τίθενται από τους αγοραστές σε κυκλοφορία ως ιδιωτικής χρήσης, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης ίσο προς τα κατά περίπτωση τέλη κυκλοφορίας ενός (1) έτους.

ΤΜΗΜΑ Β'

ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΑ ΑΞΙΑ - ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ

Άρθρο 126

Φορολογητέα αξία επιβατικών αυτοκινήτων

1. Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων διαμορφώνεται από την άθροιση των παρακάτω στοιχείων:

α) Την τιμή χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστή οίκου του αυτοκινήτου, όπως αυτή εμφανίζεται στους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή από τους επίσημους διανομείς αυτοκινήτων όπως αυτοί προσδιορίζονται από τον Κανονισμό ΕΚ 1475/1995 της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 1995 (ΕΕΛ145/1995).

Για τα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η κατά τα παραπάνω τιμή χονδρικής πώλησης του αντίστοιχου επιβατικού αυτοκινήτου κατά το χρόνο κυκλοφορίας του στη διεθνή αγορά αφού αυτή μειωθεί λόγω φθοράς από τη συνήθη χρήση ή άλλη αιτία, με βάση τα παρακάτω ποσοστά μείωσης:

Πάνω από έξι (6) και μέχρι δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία της πρώτης θέσης σε κυκλοφορία και με την προϋπόθεση ότι έχει διανύσει περισσότερα από 6.000 χιλιόμετρα, μείωση της αξίας σε ποσοστό 7%.

Από	1 μέχρι και 2 έτη	14%
Πάνω από	2 μέχρι και 3 έτη	21%
	3 μέχρι και 4 έτη	28%
	4 μέχρι και 5 έτη	34%
	5 μέχρι και 6 έτη	40%
	6 μέχρι και 7 έτη	46%
	7 μέχρι και 8 έτη	52%
	8 μέχρι και 9 έτη	57%
	9 μέχρι και 10 έτη	62%
	10 μέχρι και 11 έτη	67%
	11 μέχρι και 12 έτη	70%
	12 μέχρι και 13 έτη	73%
	13 μέχρι και 14 έτη	76%
	14 μέχρι και 15 έτη	79%
	15 έτη	80%

β) Τα έξοδα ασφάλισης και μεταφοράς του αυτοκινήτου στη χώρα. Η κατά τα παραπάνω τιμή χονδρικής της πώλησης δεν μπορεί να είναι μικρότερη πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας (τιμή αγοράς).

2. Προκειμένου για ασθενοφόρα οχήματα η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης διαμορφώνεται χωρίς το συνυπολογισμό της αξίας του ιατρικού εξοπλισμού αυτών.

3. Όταν τα στοιχεία διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας επιβολής του τέλους ταξινόμησης των οχημάτων των άρθρων 121, 122, 123 και 124 του παρόντα Κώδικα εκφράζονται σε νόμισμα άλλου κράτους, για τον προσδιορισμό της αξίας αυτής λαμβάνεται υπόψη η ισοτιμία του νομίσματος αυτού προς το ευρώ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 168 μέχρι και 172 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 2454/1993.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται τα απαραίτητα ή πρόσφορα για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας ή του κυλινδρισμού του κινητήρα των επιβατικών αυτοκινήτων, δικαιολογητικά στοιχεία καθώς και η αναγκαία διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντα Κώδικα.

Με την ίδια απόφαση συνιστάται Ειδική Επιτροπή για τον έλεγχο της κανονικότητας των αναγραφόμενων τιμών επί των τιμοκαταλόγων των επίσημων διανομέων αυτοκινήτων και των τιμών αγοράς των μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων. Από την ίδια Επιτροπή προσδιορίζεται και η φορολογητέα αξία των εγχωρίως παραγόμενων αυτοκινήτων.

5. >>> Προβλεπόμενα από 3156, 27

απόφαση 98/69
καί των φετιγών

1

ΚΩΔ. ΑΡΧ.: 305.4



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ & Ε.Φ.Κ.
Δ/ΝΣΗ ΕΙΔ. ΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΝ/ΣΗΣ
Τμήμα Δ'

ΕΞ. ΕΠΕΙΓΟΝ - FAX

Αθήνα, 14 Δεκεμβρίου 2000
Αρ. Πρωτ.: Φ.1039/642

Ταχ. Δ/ση : Αμαλίας 40
Ταχ. Κωδ. : 105 58, ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες: Μαν. Γιαλούρης
Τηλέφωνο : 32.45.420 - 32.45.486
33.12.459
FAX : 32.45.460

ΠΡΟΣ: Ως πίνακας διανομής

ΚΥΙΑ 4179/346/20/1/00

ΠΡΟΓΟΝΕΣΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΘΑΞΕΣ

Θ Ε Μ Α : «Συντελεστές τέλους ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων από 01-01-2001».

1. Σας αποστέλλουμε συνημμένα το αριθμ.16298/606/30-3-2000 έγγραφο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, το οποίο αναφέρεται στην αριθμ.4179/346/20-1-2000 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ 182/Β), με βάση την οποία τίθεται σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο από 01-01-2001 το περιεχόμενο της αριθμ.98/69 κοινοτικής οδηγίας με την οποία καθορίζονται νέες αυστηρότερες προδιαγραφές ως προς τις εκπομπές ρύπων των αυτοκινήτων οχημάτων.
2. Η εφαρμογή από 01-01-2001 της παραπάνω κοινής Υπουργικής Απόφασης που αποδίδει το περιεχόμενο της σχετικής κοινοτικής οδηγίας σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν.2682/1999, συνεπάγεται τη διαφοροποίηση από την παραπάνω ημερομηνία των συντελεστών του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων συμπεριλαμβανομένων και των αυτοκινήτων τύπου jeep.
Συγκεκριμένα από 01-01-2001 τα επιβατικά αυτοκίνητα με εξαίρεση τα αναφερόμενα στην παρακάτω παράγραφο 3, που πληρούν τις προδιαγραφές της νέας οδηγίας 98/69 Ε.Κ. θα υπάγονται στο τέλος ταξινόμησης της περίπτωσης (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του παραπάνω νόμου. Αντίθετα τα αυτοκίνητα που πληρούν τις προδιαγραφές των οδηγιών 94/12 Ε.Κ. και 91/441 Ε.Ο.Κ. με εξαίρεση εκείνα της επόμενης παραγράφου 3, θα υπάγονται στους συντελεστές των περιπτώσεων β και γ αντίστοιχα, της ίδιας παραπάνω διάταξης (παραγράφου 2 άρθρου 2 ν.2682/1999).
3. Τα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο 2 εφαρμόζονται από 01-01-2002, για τα επιβατικά αυτοκίνητα με μικτό βάρος πάνω από 2.500 χιλ/μα καθώς για τα επιβατικά που έχουν σχεδιαστεί να μεταφέρουν πάνω από 6 επιβάτες του οδηγού συμπεριλαμβανομένου.
Επίσης οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου 2 εφαρμόζονται από 01-01-2003 και για τα επιβατικά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα με μέγιστη μάζα πάνω από 2.000 χιλ/μα και με απόβαρο μαζί με τον οδηγό πάνω από 1.280 χιλ/μα, τα οποία έχουν σχεδιαστεί να μεταφέρουν πάνω από 6 επιβάτες του οδηγού συμπεριλαμβανομένου ή προορίζονται για χρήση εκτός δρόμου.