

To the attention of :

Nicolas KATSILIS
Legal Assistant – Lawyer / Desk Officer
DG TAXUD.C.3.001



European Commission

Directorate General for Taxation and Customs Union

Legal affairs – Indirect taxation

SPA 3 – 5/006

B-1049 Brussels/Belgium

+32 2 295 34 21

Nicolas.KATSILIS@ec.europa.eu

ΘΕΜΑ : ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΝΕΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ (ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΑΠΟ Ε.Ε. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ – ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥ/17/9263 ΕΥ-PILOT 2017)9263 ΕΚΚΡΕΜΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Συνημμένα (νέα) έγγραφα :

-
1. Άρθρο 9 του Ν. 4714/2020 (ΦΕΚ Α' 148 31.7.2020)
 2. Άρθρα 5, 63 και 65 του Ν. 4710/2020 (ΦΕΚ Α 142 - Προώθηση ηλεκτροκίνησης)
 3. Εγκύκλιος Υπ Οικονομικών ΑΑΔΕ 31-7-2020 για την εφαρμογή της ως ανωτέρω νομοθεσίας
 4. Παραδείγματα (5) υπολογισμού ΤΤ με βάση την νέα νομοθεσία EURO 4A,4B,4Γ,4Δ,4^E
 5. Παραδείγματα (6) υπολογισμού ΤΤ με βάση την νέα νομοθεσία EURO5A
 6. Παραδείγματα (6) υπολογισμού ΤΤ με βάση την νέα νομοθεσία EURO5B
 7. Παραδείγματα (5) υπολογισμού ΤΤ με βάση την νέα νομοθεσία EURO 6A
-

Αξιότιμε κύριε Κατσίλη

Επί της ως ανωτέρω εκκρεμούσης ενώπιον σας καταγγελίας μας, και σε συνέχεια της εν τω μεταξύ αλληλογραφίας μας, σας γνωστοποιούμε συνημμένα δύο νέα νομοθετήματα τα οποία ψήφισε προσφάτως και ήδη έθεσε σε ισχύ η Ελληνική Δημοκρατία, τα οποία αφορούν στις ίδιες ακριβώς

κατηγορίες προϊόντων που αφορά η ήδη εκκρεμούσα ενώπιόν σας καταγγελία μας, δηλαδή στα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα που προέρχονται από χώρες κράτη μέλη της Ε.Ε, και στην ίδια παράβαση εκ μέρους της ελληνικής δημοκρατίας, δηλαδή στον αντικοινοτικό τρόπο υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης των εν λόγω κατηγοριών μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων, δια των οποίων παραβιάζονται εκ νέου και προκλητικά πλέον η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ειδικά οι διατάξεις των άρθρων 110 και 28,29, 34 ΣΛΕΕ. Πρόκειται για το άρθρο 9 του **N. 4714/2020** (ΦΕΚ Α' 148 31.7.2020).

Πλέον τούτου η Ελληνική Δημοκρατία ψήφισε και έθεσε σε ισχύ τον **N. 4710/2020** για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ο οποίος δια των διατάξεων των άρθρων 5,63 και 65 επιβάλλει έκτακτο πρόσθετο περιβαλλοντικό τέλος για κατηγορίες μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων που προέρχονται από χώρες ΕΕ, το οποίο εισπράττεται με τις ίδιες διαδικασίες που εισπράττεται το τέλος ταξινόμησης και επιβάλλεται, όπως ακριβώς και το τέλος ταξινόμησης, εξαιτίας της εισαγωγής των εν λόγω προϊόντων στην εδαφική επικράτεια της Ελλάδας (ΦΕΚ Α 142 - Προώθηση ηλεκτροκίνησης).

Συγκεκριμένα τα δύο νομοθετήματα έχουν επί λέξει ως εξής :

«Άρθρο 9 Τροποποίηση των άρθρων 121 και 123 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα - Τέλος ταξινόμησης επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης

1. Το άρθρο 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265) αντικαθίσταται ως εξής:

«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 ΕΕ L της 7.9.1987), υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης επί της φορολογητέας αξίας, όπως αυτή διαμορφώνεται σύμφωνα με το άρθρο 126 του ν. 2960/2001 και το άρθρο 4 του ν. 1573/1985 (Α' 201).

2. α) Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της παρ. 1 ορίζονται σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα προοδευτικής φορολόγησης: Φορολογητέα αξία Αξία από (ευρώ) Αξία έως και (ευρώ) Συντελεστής 0 14.000 4% >14.000 17.000 26% >17.000 20.000 53% >20.000 25.000 62% >25.000 30.000 71% >30.000 30% Για την επιλογή των ως άνω συντελεστών, για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η φορολογητέα αξία του άρθρου 126, πριν από τις μειώσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό.

β) Για αυτοκίνητα οχήματα τρίκυκλα ή τετράκυκλα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 168/2013 (ΕΕ) και της Οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2002 (ΕΕ L 124 της 9.5.2002) και πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του Κανονισμού 168/2013 (ΕΕ) ή της Οδηγίας 2002/51/ΕΚ ή μεταγενέστερης, οι συντελεστές τέλους ταξινόμησης ορίζονται ως ακολούθως: 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% Το άρθρο 26 του ν. 1959/1991 (Α' 123) και η υπ' αρ. Β.27660/712/10.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 519), εφαρμόζονται και για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα αυτής της περίπτωσης.

3. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1, των οποίων η εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα -CO₂ (συνδυασμένος κύκλος) είναι: α) μικρότερη ή ίση των εκατό (100) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 μειώνονται κατά 5%, β) μεγαλύτερη από εκατόν είκοσι (120) και μικρότερη από ή ίση με εκατόν σαράντα (140) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά δέκα τοις εκατό (10%), γ) μεγαλύτερη από εκατόν σαράντα (140) και μικρότερη από ή ίση με εκατόν εξήντα (160) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά είκοσι τοις εκατό (20%), δ) μεγαλύτερη από εκατόν εξήντα (160) και μικρότερη από ή ίση με

εκατόν ογδόντα (180) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά τριάντα τοις εκατό (30%), ε) μεγαλύτερη από εκατόν ογδόντα (180) και μικρότερη από ή ίση με διακόσια (200) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά σαράντα τοις εκατό (40%), στ) μεγαλύτερη από διακόσια (200) και μικρότερη από ή ίση με διακόσια πενήντα (250) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά εξήντα τοις εκατό (60%), ζ) μεγαλύτερη από διακόσια πενήντα (250) γρ./χλμ, οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της περ. α' της παρ. 2 αυξάνονται κατά εκατό τοις εκατό (100%).».

4. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1, τα οποία:

α) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών EURO 6 με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2018, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ) και 692/2008 (ΕΕ) ή 2017/1151 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών, ή τις προδιαγραφές του Κανονισμού 595/2009 (ΕΚ) Euro VI, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2019 οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%),

β) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών EURO 6 και 5b, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2015, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), 692/2008 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών, ή τις προδιαγραφές των σειρών B2 ή C (EEV) των Οδηγιών 1999/96 ΕΚ, 2005/55 ΕΚ Euro V, οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%),

γ) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών EURO 6a και EURO 5a, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.12.2012, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), 692/2008 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών ή τις προδιαγραφές της Οδηγίας 98/69 ΕΚ γραμμή (φάση) Β Euro 4, ή τις προδιαγραφές της σειράς Β1 των Οδηγιών 1999/96 ΕΚ, 2005/55 ΕΚ Euro IV που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 98/69 ΕΚ γραμμή (φάση) Α Euro 3, της Οδηγίας 94/12 ΕΚ, Euro 2, της Οδηγίας 91/441 ΕΟΚ Euro 1, ή τις προδιαγραφές των Οδηγιών 1999/96/ΕΚ, 2005/55/ΕΚ, φάση Α Euro III, 91/542/ΕΟΚ φάση Β Euro II, 91/542/ΕΟΚ φάση Α Euro I, οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό διακόσια τοις εκατό (200%)., δ) δεν πληρούν προδιαγραφές ορίων εκπομπών (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οι συντελεστές της περ. α) της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό διακόσια τοις εκατό (200%), με επιπλέον εφαρμογή επί αυτών της προσαύξησης της περ. ζ) της παρ. 3, ε) δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του Κανονισμού 168/2013 (ΕΕ) ή της Οδηγίας 2002/51 ΕΚ, οι συντελεστές της περ. α) της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

5. Τα υβριδικά μηχανοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα, όπως αυτά προσδιορίζονται από την Οδηγία 2007/46/ΕΚ, όπως ισχύει και ειδικότερα τα υβριδικά ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως αυτά προσδιορίζονται από τον Κανονισμό 692/2008, όπως ισχύει, με εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα μεγαλύτερη από ή ίση με πενήντα ένα (51) γρ./χλμ., απαλλάσσονται από το πενήντα τοις εκατό (50%) του προβλεπόμενου από το άρθρο αυτό τέλους ταξινόμησης. Τα υβριδικά αυτοκίνητα του προηγούμενου εδαφίου με εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα μικρότερη ή ίση με πενήντα (50) γρ./χλμ. απαλλάσσονται από το εβδομήντα πέντε (75%) του προβλεπόμενου από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλους ταξινόμησης. Τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως αυτά προσδιορίζονται από τον Κανονισμό 692/2008, δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του παρόντος τέλους ταξινόμησης.».

6. Τα αυτοκινούμενα τροχόσπιτα της Δασμολογικής Κλάσης Δ.Κ. 8703 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (Σ.Ο.), απαλλάσσονται από το εβδομήντα πέντε (75%) του προβλεπόμενου από τις διατάξεις του παρόντος τέλους ταξινόμησης.

7. Επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης της Δασμολογικής Κλάσης Δ.Κ. 87.03 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, τα οποία είχαν ταξινομηθεί και κυκλοφορήσει στην Ελλάδα, εφόσον μεταφέρονται ή αποστέλλονται σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή εξάγονται σε τρίτη χώρα και επαναφέρονται στην ημεδαπή μέσα σε διάστημα οκτώ (8) ετών από τη διαγραφή τους από τα μητρώα αυτοκινήτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σκοπό να επαναταξινομηθούν και να τεθούν εκ νέου σε κυκλοφορία, απαλλάσσονται από το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του παρόντος τέλους ταξινόμησης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή της παρούσας.

8. Για την υπαγωγή στους αντίστοιχους συντελεστές τέλους ταξινόμησης των παρ. 2, 3 και 4, 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 έγκριση τύπου που προσκομίζεται σε αυτήν 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 γίνεται με βάση τις αναγραφόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και το αναγραφόμενο στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρότυπο εκπομπών ρύπων που πληροί εκ κατασκευής το όχημα. Ειδικά ως προς την εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα, λαμβάνονται υπόψη: α) έως 31.12.2020 οι τιμές, σύμφωνα με τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC), β) από 1.1.2021 και εφεξής, οι τιμές σύμφωνα με την παγκοσμίως εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμής ελαφρών οχημάτων (WLTP). Προκειμένου για μεταχειρισμένα οχήματα, απαιτείται η προσκόμιση και της πρωτότυπης άδειας κυκλοφορίας αυτών που είχαν λάβει στην ξένη χώρα. Στις ειδικές περιπτώσεις οχημάτων που δεν διαθέτουν τα δικαιολογητικά έγγραφα του πρώτου εδαφίου, για την υπαγωγή του οχήματος στον αντίστοιχο συντελεστή τέλους ταξινόμησης, καθορίζονται, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, οι διαδικασίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα που προσκομίζονται στην αρμόδια τελωνειακή αρχή για τον χαρακτηρισμό του οχήματος ως αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και τη διαπίστωση των προδιαγραφών της οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που αυτό πληροί εκ κατασκευής, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή της παρούσας.»

2. α) Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 123 αντικαθίσταται ως εξής: «1. Τα φορτηγά αυτοκίνητα και οι βάσεις τους της Δασμολογικής Κλάσης Δ.Κ. 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (Σ.Ο.), καθώς 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 Δασμολογικής Κλάσης Δ.Κ. 87.03 της Σ.Ο., τα οποία πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών Euro 6, όπως αυτά προβλέπονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), και 692/2008 (ΕΕ), καθώς και αυτά που πληρούν τις προδιαγραφές του Κανονισμού 595/2009 (ΕΚ) Euro VI, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης ως εξής:». β) Το πρώτο εδάφιο της περ. στ' της παρ. 1 του άρθρου 123, αντικαθίσταται ως εξής: «στ) Οι συντελεστές των περ. α' έως και ε' προσαυξάνονται κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%), προκειμένου για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών Euro 5, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ) και 692/2008 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών, ή τις προδιαγραφές των σειρών Β2 ή C (EEV) της Οδηγίας 1999/96 ΕΚ, 2005/55 ΕΚ Euro V και κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%), προκειμένου για αυτοκίνητα που δεν πληρούν τις προδιαγραφές των ανωτέρω ορίων εκπομπών και τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών Euro 6, όπως αυτά προβλέπονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), 692/2008 (ΕΚ), καθώς και αυτά που δεν πληρούν τις προδιαγραφές του Κανονισμού 595/2009 Euro VI.

3. α) Η παρ. 7 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α'265), όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή της με τον παρόντα, εξακολουθεί να ισχύει για τα επιβατικά αυτοκίνητα, με άδεια κυκλοφορίας κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχει εκδοθεί πριν από την 1η Ιουνίου 2016, για τα οποία έχει βεβαιωθεί το τέλος ταξινόμησης και έχει υποβληθεί μέχρι την ημερομηνία κατάθεσης του παρόντος αίτηση για τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους ταξινόμησης από την Ειδική Επιτροπή του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 126, ακόμη και αν δεν έχει εκδοθεί απόφαση κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος. Μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, η βεβαίωση και είσπραξη του τέλους ταξινόμησης για τα ανωτέρω οχήματα μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α'265), όπως τροποποιείται με το άρθρο 1 του παρόντος.

β) Αυτοκίνητα οχήματα για τα οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, είχαν κατατεθεί παραστατικά τελωνισμού και, μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, δεν έχουν εκδοθεί αποδεικτικά είσπραξης του τέλους ταξινόμησης ή είχαν παραληφθεί κατ' εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 1477/1984 (Α'144) ή της παρ. 3 του άρθρου 133 του ν. 2960/2001 (Α'265), διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος. Αυτοκίνητα οχήματα για τα οποία έχουν εκδοθεί αποδεικτικά είσπραξης του τέλους ταξινόμησης, αλλά δεν έχουν ταξινομηθεί, μπορούν, μετά από αίτηση των εμπορικών επιχειρήσεων ή των ιδιοκτητών τους, να υπαχθούν στις διατάξεις του παρόντος, με επανυπολογισμό του τέλους ταξινόμησης, συμψηφισμό του καταβληθέντος τέλους και επιστροφή της τυχόν προκύπτουσας διαφοράς.»

Ως επίσης και με το άρθρο 5 του Ν. 4710/2020 για την επιβολή του λεγομένου περιβαλλοντικού τέλους (επί λέξει) :

Άρθρο 5
« Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα

1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:

α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.

β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/ 511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Από την παρούσα εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των τριάντα (30) ετών, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος.

2. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα των περ. β', γ', ε' της παρ. 1 του άρθρου 123 του ν. 2960/2001 και τις μεταχειρισμένες βάσεις αυτών,

α) επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.1.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199),

β) απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται εκ κατασκευής στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

3. Το περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης. Ως προς τον χρόνο γένεσης της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, καθώς και τον χρόνο που αυτό καθίσταται απαιτητό για τα οχήματα των παρ. 1 και 2, ισχύουν αναλογικά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 128 του ν. 2960/2001 (Α' 265) για το τέλος ταξινόμησης. Τα έσοδα από το περιβαλλοντικό τέλος αποτελούν δημόσιο έσοδο, το οποίο εισπράττεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και στη συνέχεια πιστώνεται υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού στην Τράπεζα της Ελλάδος για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων του άρθρου 1 της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΔΑ/33377/732/3.4.2020 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 1451), σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 2 της ανωτέρω απόφασης. Για την πλήρη ή μερική απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους των παρ. 1 και 2 του παρόντος ισχύουν αναλογικά όσα προβλέπονται για τα τέλη ταξινόμησης.

4. Τα έσοδα από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους διατίθενται για την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων ιδίως μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., καθώς και μέσω οικονομικών κινήτρων για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Φορέας Διαχείρισης των εσόδων από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους ορίζεται το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Δια των ως ανωτέρω νομοθετικών ρυθμίσεων, επιβάλλονται επιπλέον τέλος ταξινόμησης και περιβαλλοντικό τέλος σε κατηγορίες επιβατικών οχημάτων που εισάγονται από κράτη μέλη της Ε.Ε σε αντίθεση και υπέρ **ομοειδών ανταγωνιστικών προϊόντων που είναι διαθέσιμα στην εγχώρια αγορά (δηλαδή εγχώρια μεταχειρισμένα επιβατικά οχήματα)**, τα οποία είχαν διατεθεί και ταξινομηθεί στην ελληνική αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω φόρων(τελών) και τα οποία μπορούν να πωλούνται, να μεταβιβάζονται περαιτέρω και να κυκλοφορούν ελεύθερα στην Ελληνική επικράτεια χωρίς την επιβολή των σχετικών τελών.

Ως προς την νομική βάση και την ευρωπαϊκή νομολογία που εφαρμόζεται εν προκειμένω αναφερόμαστε και επαναλαμβάνουμε τις κεντρικές σκέψεις των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου :

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 αναμφίβολως 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.

- 60 Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η διαπίστωση, όπως ορθώς παρατήρησε ο I. 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 ιδιαίτερα ρυπογόνων οχημάτων, όπως αυτά που εμπίπτουν 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 *Nádasdi* 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.»

Τα νομοθετικά μέτρα της Ελληνικής Δημοκρατίας και τα παλαιότερα **και τα πρόσφατα τα οποία σας επισυνάπτουμε και στα οποία αναφερόμεθα** δια του παρόντος, δια των οποίων υπολογίζεται από τις τελωνειακές αρχές 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.

➤ **ΝΕΟΙ - ΠΡΟΣΦΑΤΟΙ - ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΙΣΑΓΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ Ν. 4714/2020 (ΜΕ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΑΝΤΙΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΛΟΓΙΚΗ)**

Οι συντελεστές τέλους ταξινόμησης, οι οποίοι καθορίζονται ανάλογα με τη φορολογητέα αξία των αυτοκινήτων, διαφοροποιούνται περαιτέρω, και υπό την παρούσα πρόσφατη ελληνική νομοθεσία 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.

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.

Κατόπιν των ανωτέρω με την έναρξη εφαρμογής του ν. 4714/2020 σας διευκρινίζουμε ότι ως προς τους συντελεστές για την επιβολή τέλους ταξινόμησης των **επιβατικών αυτοκινήτων** της δασμολογικής κλάσης 87.03 της Σ.Ο., ανάλογα με το ευρωπαϊκό πρότυπο εκπομπών ρύπων (Euro), που πληρούν εκ κατασκευής, ως προς την ταξινόμηση, ισχύουν πλέον τα ακόλουθα:

4. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1, τα οποία:

α) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών **EURO 6** με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2018, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ) και 692/2008 (ΕΕ) ή 2017/1151 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών, ή τις προδιαγραφές του Κανονισμού 595/2009 (ΕΚ) Euro VI, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2019 **οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%),**

β) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών **EURO 6 και 5b**, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.8.2015, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), 692/2008 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών, ή τις προδιαγραφές των σειρών B2 ή C (EEV) των Οδηγιών 1999/96 ΕΚ, 2005/55 ΕΚ Euro V, **οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσαυξάνονται κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%),**

γ) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές ορίων εκπομπών **EURO 6a και EURO 5a**, με τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης ως προς την πρώτη ταξινόμηση έως και 31.12.2012, όπως αυτά ορίζονται στους Κανονισμούς 715/2007 (ΕΚ), 692/2008 (ΕΕ) ή μεταγενέστερους τροποποιητικούς αυτών ή τις προδιαγραφές της Οδηγίας 98/69 ΕΚ γραμμή (φάση) B Euro 4, ή τις προδιαγραφές της σειράς B1 των Οδηγιών 1999/96 ΕΚ, 2005/55 ΕΚ Euro IV που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 98/69 ΕΚ γραμμή (φάση) A Euro 3, της Οδηγίας

94/12 ΕΚ, Euro 2, της Οδηγίας 91/441 ΕΟΚ Euro 1, ή τις προδιαγραφές των Οδηγιών 1999/96/ΕΚ, 2005/55/ΕΚ, φάση Α Euro III, 91/542/ΕΟΚ φάση Β Euro II, 91/542/ΕΟΚ φάση Α Euro I, οι συντελεστές της περ. α' της παρ. 2 προσ αυξάνονται κατά ποσοστό διακόσια τοις εκατό (200%),

δ) δεν πληρούν προδιαγραφές ορίων εκπομπών (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οι συντελεστές της περ. α) της παρ. 2 προσ αυξάνονται κατά ποσοστό διακόσια τοις εκατό (200%), με επιπλέον εφαρμογή επί αυτών της προσ αύξησης της περ. ζ) της παρ. 3,

ε) δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του Κανονισμού 168/2013 (ΕΕ) ή της Οδηγίας 2002/51 ΕΚ, οι συντελεστές της περ. α) της παρ. 2 προσ αυξάνονται κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

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 πλαγίου παραβίαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ επειδή το αντίστοιχο ενσωματωμένο υπολειπόμενο τέλος ταξινόμησης ειδικά σε ορισμένες κατηγορίες (euro 6, 6a, 5b, 5a,) παρουσιάζει εκ νέου τεράστια διαφορά υπέρ των εγχωρίως μεταχειρισμένων αποθαρρύνοντας την εισαγωγή από χώρες της ΕΕ αυτοκινήτων της ίδιας κατηγορίας.

Επιπροσθέτως θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ το Υπ Οικονομικών δια του ανωτέρω νόμου επιτρέπει την εισαγωγή από την ΕΕ μεταχειρισμένων αυτοκινήτων Euro3,2,1,0 με προσ αύξηση 200%, το ΥΠΕΝ απαγορεύει την εισαγωγή τους !!! Επίσης στα Φ.ΙΧ αυτοκίνητα έως και 3,5 τόννους απαγορεύεται η εισαγωγή και επιβάλλεται περιβαλλοντικό τέλος το αυτό όπως και στα αντίστοιχα Ε.ΙΧ.

Τονίζεται επίσης ότι για το μεταχειρισμένο εισαγόμενο επιβατικό αυτοκίνητο αντίθετα προς την νομολογία του ΕΔ δεν υπάρχει η επιπλέον απομείωση του ΤΤ λόγω της πραγματικής του κατάστασης (χιλιομέτρων, ζημιών, εικόνας κλπ).

Δεν θα πρέπει να διαφύγει της προσοχής σας ότι – όπως αναφέρεται στην προσκομιζόμενη εγκύκλιο μας – η ανάρτηση των τιμοκαταλόγων των αυτοκινήτων και του εξτρά εξοπλισμού τους πραγματοποιείται σε sitetων επισήμων αντιπροσώπων, δηλαδή στο ιδιωτικό site των ανταγωνιστικών συμφερόντων και όχι σε επίσημο κρατικό site (πχ του Υπουργείου Οικονομικών) γεγονός που αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο στην ομαλή διακίνηση του αγαθού και στον με ομαλό και δίκαιο τρόπο υπολογισμό του ΤΤ, δεδομένου ότι οι οικονομικοί φορείς με άμεσα ανταγωνιστικά συμφέροντα μπορούν να παρεμβαίνουν κατά το δοκούν και να παραλλάσσουν τις τιμές προς όφελός τους. Σε διαφορετική περίπτωση θα έπρεπε να θεσπιστεί σύστημα με τεκμαρτές τιμές που να αντανάκλα με δίκαιο τρόπο την τιμή των αυτοκινήτων.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αυτοκινήτων στην Ελλάδα σήμερα κυκλοφορεί ο εξής στόλος επιβατικών αυτοκινήτων (όπως κατατάσσεται στα ως ανωτέρω υποκατηγορίες):

Συμβατικής τεχνολογίας : 700.000 αυτοκίνητα

Euro1 : 347.000

Euro 2 : 832.000

Euro 3 : 1.403.000

Euro 4 : 1.302.000

Euro 5 : 350.000

Euro 6 : 267.291

Ελπίζουμε ότι με τα αποδεικτικά στοιχεία που σας γνωστοποιήσαμε καθώς και με τα πρόσφατα έγγραφα που σας προσκομίζουμε και τα συνημμένα παραδείγματα υπολογισμού του ΤΤκαι την διαφορά που υφίσταται μεταξύ ενός εισαγόμενου και ενός εγχωρίου αυτοκινήτου, να επανεκτιμήσετε την θέση σας ως προς την ασυμβατότητα και της πρόσφατης ελληνικής νομοθεσίας με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ

II. Ν. 4710/2020 . ΑΡΘΡΟ 5 : ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΤΕΛΟΣ

Σύμφωνα με το κατωτέρω άρθρο επιβάλλεται έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος ύψους 3.000 ευρώ σε επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (δηλαδή τα εισαγόμενα από χώρες της ΕΕ επιβατικά), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές Euro 4, και ύψους 1000 ευρώ εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές Euro 5^α, για να αναφερθούμε περιοριστικά μόνο σε αυτές τις κατηγορίες. Τονίζεται ότι απαγορεύεται πλέον οριστικά η ταξινόμηση των εισαγομένων από χώρες ΕΕ επιβατικών αυτοκινήτων που πληρούν εκ κατασκευής τα πρότυπα καυσαερίων euro 3,2,1 (σε αντίθεση προς την απρόσκοπτη μεταβίβαση και κυκλοφορία των εγχωρίως μεταχειρισμένων !!!)

Άρθρο 5

« Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα

1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:

α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5α, όπως αυτές

ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.

β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/ 511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΝΤΙΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΜΕΝΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 34 ΣΛΕΕ (πρώην 28 ΣυνΕΚ)

Είναι προφανές ότι η καταγγελλόμενη διάταξη συνιστά κρατικό μέτρο που επηρεάζει άμεσα και πραγματικά το ενδοκοινοτικό εμπόριο των μεταχειρισμένων επιβατικών οχημάτων των εν λόγω κατηγοριών που έχουν παραχθεί και κυκλοφορήσει προγενέστερα με νόμιμο τρόπο σε κράτος μέλος της ΕΕ (νομολογιακός κανόνας Dassonville). Η Ελληνική Δημοκρατία, δια της καταγγελλόμενης διατάξεως, θεσπίζει μέτρο ισοδύναμο σε ποσοτικό περιορισμό στις εισαγωγές ενδοκοινοτικών αγαθών (ως προς τις κατηγορίες επιβατικών αυτοκινήτων προερχομένων από την ΕΕ που υπάγονται στις κατηγορίες της συμβατικής τεχνολογίας και στις Euro 1,2,3,4,5a).

- Ειδικότερα η καταγγελλόμενη εισάγει διακρίσεις :
 - Η καταγγελλόμενη εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της, δηλαδή από την επιβολή τέλους περιβάλλοντος, τα εγχώρια επιβατικά οχήματα των εν λόγω κατηγοριών που υπάγονται στις κατηγορίες EURO 4 και 5a. Αυτά, με βάση την καταγγελλόμενη, μπορούν να κυκλοφορούν και να μεταβιβάζονται ελεύθερα στην Ελλάδα χωρίς την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους
 - Θεσπίζει διακρίσεις μεταξύ των οχημάτων **συμβατικής τεχνολογίας, και των κατηγοριών euro1, euro2,euro3** τα οποία δεν μπορούν να

ταξινομηθούν στην Ελλάδα (άρα και να κυκλοφορήσουν) εάν δεν έχουν εισαχθεί μέχρι την..... , και των αντιστοίχων κατηγοριών των εγχωρίων επιβατικών οχημάτων που ελεύθερα κυκλοφορούν και μεταβιβάζονται χωρίς περιορισμούς και χωρίς την επιβολή τέλους περιβάλλοντος, μολονότι υπάγονται στις κατηγορίες αυτές και άρα – κατά την άποψη της Ελλάδας - επιβαρύνουν επίσης το περιβάλλον. Με βάση τα επίσημα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Ελλάδος ο στόλος

ΕΠΙ ΤΗΣ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 36 – Παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας

Η διάταξη του άρθρου 36 πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Εναπόκειται στις αρχές του κράτους μέλους που επικαλείται είτε την διάταξη αυτή είτε τις επιτακτικές ανάγκες του άρθρου 34, να αποδείξουν (δηλαδή το κράτος μέλος έχει το βάρος της απόδειξης) ότι η υιοθέτηση ενός εξαιρετικού μέτρου **ήταν απολύτως αναγκαία για την επίτευξη ενός δημοσίου σκοπού και δεν μπορούσε να επιτευχθεί με ηπιότερα μέσα.** Σε διαφορετική περίπτωση παραβιάζεται η αρχή της αναλογικότητας (νομολογιακός κανόνας cassisdeDijon– ΔΕΚ 120/78, Rewe, Συλλ 1979, 649). Σε κάθε περίπτωση επίκλησης είτε του άρθρου 36 είτε των επιτακτικών αναγκών γενικού συμφέροντος, εξετάζεται εάν η εθνική ρύθμιση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, δηλαδή εάν είναι κατάλληλη για να διασφαλίσει την υλοποίηση των επιδιωκομένων σκοπών, δεν βαίνει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξή τους και δεν υπάρχει άλλο ηπιότερο μέτρο που θα περιόριζε λιγότερο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων (νομολογιακός κανόνας της αρχής της αναλογικότητας)

Στην περίπτωση μας το κράτος μέλος – δηλαδή εν προκειμένω η Ελλάδα - απλώς επικαλέστηκε (χωρίς να τεκμηριώσει) στην αιτιολογική έκθεση την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας των πολιτών, ωστόσο η επίκληση αυτή ήταν αόριστη και μη επαρκής για να οδηγήσει, σύμφωνα με την πάγια ευρωπαϊκή νομολογία, στην υιοθέτηση ενός εξαιρετικού μέτρου της διάταξης 36 (ή των επιτακτικών αναγκών του άρθρου 34). Η υιοθέτηση αυτού του μέτρου, δηλαδή η επιβολή του τέλους περιβάλλοντος σε ορισμένες

μόνο κατηγορίες επιβατικών αυτοκινήτων σε αντίθεση προς τις αντίστοιχες κατηγορίες των εγχωρίων επιβατικών στις οποίες δεν επιβάλλεται, καθώς και η απαγόρευση ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων των κατηγοριών συμβατικής τεχνολογίας και euro1,2,3, που προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. σε αντίθεση προς τα αντίστοιχα εγχώρια, αποτελεί μέσο αυθαιρέτων διακρίσεων και συγκεκριμένο ποσοτικό περιορισμό άλλως μέτρο ισοδύναμο σε ποσοτικό περιορισμό μεταξύ των κρατών μελών.

Η υιοθέτηση αυτού του μέτρου, κατ' αποτέλεσμα, ωφελεί τους αντιπροσώπους των καινούργιων οχημάτων των αντιστοίχων κατηγοριών οι οποίοι ωφελούνται λόγω της εμπορικής πρακτικής της ανταλλαγής (δηλαδή αγοράζω ένα καινούργιο αυτοκίνητο από την αντιπροσωπεία και της πουλάω ταυτόχρονα το παλαιότερο μου το οποίο νομίμως μπορεί να κυκλοφορήσει στην Ελλάδα), και οδηγεί στο κλείσιμο όλες τις επιχειρήσεις εμπορίας αυτοκινήτων που ασχολούνται με την εισαγωγή και το εμπόριο μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων από χώρες μέλη της ΕΕ (επιφέροντας παράλληλα και σοβαρό πλήγμα και στις εξαγωγικές επιχειρήσεις ανά την Ευρώπη που διέθεταν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στους έλληνες πελάτες τους)

Εκτιμώντας ότι τα παρόντα πρόσφατα στοιχεία που επισυνάπτουμε και η πρόσφατη ελληνική νομοθεσία σας βοηθούν να (επαν) εκτιμήσετε την εξαιρετικά σοβαρή αυτή υπόθεση για τον κλάδο μας και την αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως ΕΕ στην Ελλάδα,

Ζητούμε μία συνάντηση μαζί σας insituη 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 γίνει δεκτή η καταγγελία μας προκειμένου να διαπιστωθούν οι παραβάσεις εκ μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας ως προς την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας (άρθρου 110 και 28 και 34 ΣΛΕΕ).

Με τιμή

Ο πληρεξούσιος δικηγόρος του ΣΕΕΑΕ

Παναγιώτης ΡΙΖΟΣ

Συνημμένα