



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΈΝΩΣΗ

Έμμεση φορολογία και φορολογική διαχείριση

Έλεγχος εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ και των κρατικών ενισχύσεων / έμμεσων φόρων

05 ΜΑΙ 2014

Βρυξέλλες,

TAXUD C3 D(2014) 1508256

SK/og - IN/C/02/2098/Plaignant/Automobile Merchants-el

Αρμόδια υπάλληλος: Κα Σύλβια Κοτανίδου:

E-mail: Silvia.Kotanidis@ec.europa.eu

Τηλ.: 0032 2 29 54389

Κ.Χρύσανθο Φελλά, Πρόεδρο

Συνδέσμου Εμπόρων-Εισαγωγέων

Αυτοκινήτων Ελλάδος

Κ. Πετιμεζιά

Ελ. Βενιζέλου 248 ,

Καλλιθέα

Τ.Κ.17675, ΕΛΛΑΔΑ

E-mail: info@seeae.gr

Αγαπητέ κ. Φελλά,
Αγαπητέ κ. Πετιμεζιά,

Με την παρούσα επιστολή επιθυμώ να σας ενημερώσω για την εξέλιξη που σημειώθηκε στη διαδικασία επί παραβάσει 2002/2098 (φορολόγηση των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην Ελλάδα) που κινήθηκε κατά της Ελλάδας για μη συμμόρφωση με την απόφαση που εξέδωσε το Δικαστήριο της ΕΕ (εφεξής «το Δικαστήριο») στις 20 Σεπτεμβρίου 2007 στην υπόθεση C-74/06, *Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας*.

1. Η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-74/06 (Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας)

Στην ανωτέρω απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι η Ελληνική Δημοκρατία παρέλειψε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 90 της Συνθήκης ΕΚ, επειδή η Ελλάδα, όσον αφορά τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη:

- εφάρμοσε για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που εισάγονται στην Ελλάδα από άλλο κράτος μέλος ένα και μόνον κριτήριο απομείωσης, το οποίο βασίζεται αποκλειστικά στην παλαιότητα του αυτοκινήτου και

- επέτρεψε απομείωση 7% για αυτοκίνητα έξι μηνών έως ενός έτους ή 14% για αυτοκίνητα άνω του ενός έτους.

Το Δικαστήριο έκρινε ότι και οι δύο πτυχές της ελληνικής νομοθεσίας συνεπάγονται ότι ο οφειλόμενος φόρος υπερβαίνει, έστω και σε ορισμένες περιπτώσεις, το ποσό του εναπομένοντος φόρου που είναι ενσωματωμένος στην αξία των ταξινομημένων στο εθνικό έδαφος ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Με άλλα λόγια, το Δικαστήριο έκρινε ότι η Ελλάδα είχε παραβιάσει τη νομοθεσία της ΕΕ εφαρμόζοντας ποσοστά απομείωσης για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στηριζόμενα αποκλειστικά στην παλαιότητα του αυτοκινήτου, και προσφέροντας ανεπαρκή ποσοστά απομείωσης.

2. Οι ενέργειες της Επιτροπής μετά την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-74/06 (Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας)

Μετά την έκδοση της απόφασης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν να πληροφορηθούν από τις ελληνικές αρχές ποια μέτρα έλαβαν για να συμμορφωθούν με την εν λόγω απόφαση.

Δεδομένου ότι τα μέτρα που προτάθηκαν ή θεσπίστηκαν από την Ελλάδα δεν ήταν ικανοποιητικά, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά της Ελλάδας λόγω μη συμμόρφωσης προς απόφαση του Δικαστηρίου δυνάμει του άρθρου 228 της Συνθήκης ΕΚ, νυν άρθρο 260 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»).

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής¹, η Επιτροπή απέστειλε στην Ελλάδα προειδοποιητική επιστολή, στις 2 Φεβρουαρίου 2009, καθώς και συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή στις 7 Μαΐου 2010.

3. Νομοθεσία που θεσπίστηκε από την Ελλάδα

Κατόπιν σειράς διαβουλεύσεων μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας, η Ελλάδα θέσπισε νομοθεσία η οποία μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

1) Το άρθρο 5 του νόμου 4211/2013² τροποποίησε το άρθρο 126 του νόμου 2960/2001 με την εισαγωγή νέας παραγράφου στο άρθρο 126 περίπτωση α' η οποία προβλέπει πρόσθετα ποσοστά απομείωσης για πρόσθετα χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί, για τον καθορισμό της αξίας ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου.

Η τροποποίηση αυτή συνεπάγεται τη χρήση συντελεστή 0,30 για κάθε 500 χλμ που έχουν διανυθεί πέραν της ετήσιας προβλεπόμενης απόστασης 15.000 χιλιομέτρων με ανώτατο όριο απομείωσης το 30% της αξίας που προσδιορίζεται με τους συντελεστές απομείωσης με βάση την ηλικία.

2) Έκδοση της υπουργικής απόφασης ΔΕΦΚ Δ 5043420 ΕΞ 2013, η οποία δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 30.12.2013 και άρχισε να ισχύει την 28.12.2013, και η οποία θεσπίζει νέους συντελεστές απομείωσης για τον καθορισμό της αξίας ενός μεταχειρισμένου οχήματος όταν υπόκειται σε φόρο ταξινόμησης.

¹ Υπόθεση 2002/2098.

² Ο νόμος 4211/2013 δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 28 Νοεμβρίου 2013 και άρχισε να ισχύει την ίδια ημέρα.

Οι εν λόγω συντελεστές καθορίζονται για κάθε έξι μήνες ηλικίας του οχήματος και είναι περισσότερο γενναϊόδωροι από εκείνους που ίσχυαν προηγουμένως.

Ανάλογα με τον τύπο του αυτοκινήτου, οι νέοι συντελεστές απομείωσης κυμαίνονται από 8% έως 12% για ένα όχημα 6 μηνών, από 16% έως 25% για αυτοκίνητο ενός έτους, μεταξύ 28% και 40% για αυτοκίνητο 2 ετών, κ.λπ. Για οχήματα 5 ετών, το ποσοστό απομείωσης ανέρχεται σε 53% έως 68%.

3) Υπουργική απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2013 (ΔΕΦΚ Δ 5043421 ΕΞ 2013) που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 30.12.2013 και άρχισε να ισχύει την ίδια ημέρα θέσπισε:

i) περιγραφή της μεθοδολογίας βάσει της οποίας προσδιορίστηκαν οι νέοι συντελεστές απομείωσης³.

ii) διατάξεις για τον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίον λαμβάνεται υπόψη ο προαιρετικός εξοπλισμός, και συγκεκριμένα: εάν ο extra εξοπλισμός συμπεριλαμβάνεται στους τιμοκαταλόγους χονδρικής του συγκεκριμένου αυτοκινήτου κατά μάρκα ή παραλλαγή, και θεωρείται επίσης ως στάνταρντ στους καταλόγους λιανικής πώλησης, τότε αυτός δεν προστίθεται στην τιμή χονδρικής πώλησης. Αντιθέτως, αν οι τιμοκατάλογοι τιμών χονδρικής πώλησης περιλαμβάνουν ως προαιρετικό εξοπλισμό, εξοπλισμό που στους τιμοκαταλόγους λιανικής θεωρείται στάνταρντ, τότε η αξία του εν λόγω προαιρετικού εξοπλισμού προστίθεται στην τιμή χονδρικής.

iii) δυνατότητα πληροφόρησης σχετικά με την αξία χονδρικής του οχήματος πριν από την έναρξη της διαδικασίας ταξινόμησης συμπληρώνοντας ένα έντυπο (διαθέσιμο στα αγγλικά και τα ελληνικά).

4) Η υπουργική απόφαση της 31.12.2013 (ΔΕΦΚ Δ 5043812 ΕΞ 2013) προβλέπει περαιτέρω τα εξής:

i) τα ποσοστά απομείωσης που εφαρμόζονται στους ενδιάμεσους μήνες (δηλαδή για κάθε μήνα της ηλικίας του οχήματος).

ii) συγκεκριμένα παραδείγματα υπολογισμών των πρόσθετων ποσοστών απομείωσης βάσει των πρόσθετων χιλιομέτρων που διανύθηκαν.

iii) πληροφορίες του δικτυακού τόπου www.icisnet.gr, στον οποίο υπάρχει συγκεκριμένο έντυπο (που δημοσιεύεται ως παράρτημα της ίδιας υπουργικής απόφασης)

³ Σύμφωνα με το άρθρο 126 του νόμου 2960/2001, η αξία μεταχειρισμένου οχήματος διαμορφώνεται εφαρμόζοντας συντελεστές απομείωσης στις τιμές χονδρικής πώλησης οι οποίες είναι οι τιμές που εφαρμόζουν οι επίσημοι διανομείς αυτοκινήτων. Όσον αφορά τη μέθοδο προσδιορισμού των ποσοστών απομείωσης, το άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο α' της υπουργικής απόφασης ΔΕΦΚ Δ 5043421 ΕΞ 2013 καθορίζει ότι αυτά προκύπτουν από κλάσμα το οποίο συμπεριλαμβάνει στον αριθμητή την διαφορά μεταξύ της τελευταίας τιμής τιμοκαταλόγου λιανικής πώλησης καινούργιου αυτοκινήτου και της μέσης υπολειμματικής αξίας όμοιου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, και στον παρονομαστή την τελευταία τιμή τιμοκαταλόγου λιανικής πώλησης καινούργιου αυτοκινήτου. Για τον καθορισμό του «μέσου υπολειπόμενου φόρου όμοιου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου» οι ελληνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι θα βασιστούν στον οδηγό EUROTAX.

προκειμένου οι πολίτες να ενημερώνονται σχετικά με το ποσό της αξίας χονδρικής που εφαρμόζεται σε συγκεκριμένο όχημα πριν από τη διαδικασία ταξινόμησης.

Επιπλέον, η υπουργική απόφαση διασαφηνίζει θέματα που καλύπτονται ήδη από τις ανωτέρω δύο υπουργικές αποφάσεις (βλ. 2) και 3)), όπως η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τον προσδιορισμό των συντελεστών απομείωσης, το γεγονός ότι εφαρμόζεται πρόσθετη απομείωση για πρόσθετα διανυθέντα χιλιόμετρα, κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τον υπολογισμό του προαιρετικού εξοπλισμού.

4. Συμπέρασμα

Η Ελλάδα θέσπισε ποσοστά απομείωσης (στάνταρντ και για πρόσθετα διανυθέντα χιλιόμετρα) τα οποία λαμβάνουν υπόψη με πιο ακριβή τρόπο τη μείωση της αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Επίσης, η ελληνική νομοθεσία παρέχει πλέον σαφέστερη καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνεται υπόψη ο πρόσθετος εξοπλισμός. Αυτό έγινε με σκοπό να εξασφαλισθεί η βάση για μια πιο σταθερή διοικητική πρακτική σε διάφορες φορολογικές υπηρεσίες.

Τέλος, για να καταστεί το σύστημα περισσότερο φιλικό προς τον πολίτη, η Επιτροπή επέμεινε να παρέχει η ελληνική νομοθεσία τη δυνατότητα στους πολίτες, πριν αρχίσει η διαδικασία ταξινόμησης, να ενημερώνονται σχετικά με τη χονδρική τιμή που αποδίδεται σε ένα όχημα προκειμένου να μπορούν να υπολογίζουν εκ των προτέρων το τελικό οφειλόμενο τέλος ταξινόμησης και να αποφασίσουν εάν επιθυμούν να συνεχίσουν τη διαδικασία ταξινόμησης ή όχι.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω τροποποιήσεις, φαίνεται ότι η ελληνική νομοθεσία είναι πλέον σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης και, ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των ανωτέρω, θα προτείνω, με τη σύμφωνη γνώμη της Νομικής Υπηρεσίας της Επιτροπής, να περατωθεί η υπόθεσή 2002/2098.

Με τιμή,



Micole Wieme
Προϊστάμενη διοικητικής μονάδας