

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 05/01/2021

Του: Απόστολου Αβδελά, βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΣ : Τον κ. Υπουργό Οικονομικών

ΘΕΜΑ : «Σαθρό και αδιαφανές το καθεστώς επιβολής Τελών Ταξινόμησης επί των εισαγόμενων αυτοκινήτων στη χώρα μας υποκείμενο σε τεχνάσματα φοροαποφυγής και εξαπάτησης των Τελωνείων»

Κύριε Υπουργέ,

Θεωρούμε τουλάχιστον τραγικό το ότι κλήθηκε να καταβάλει το Υπουργείο σας, προ λίγων μηνών, περίπου 133 εκατομμύρια ευρώ σε δύο γερμανικές εταιρείες-αντιπροσώπους μεγάλων γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών, επειδή δεν μπόρεσε να στοιχειοθετήσει επαρκώς τις κατηγορίες για λαθρεμπορία, που αποδόθηκαν στις εν λόγω εταιρείες, προς τριών ετών, με αποτέλεσμα οι εν λόγω κατηγορίες να καταπέσουν ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Η μεγάλη αυτή χρηματική καταβολή έλαβε χώρα εν μέσω της πρώτης καραντίνας λόγω του κορωνοϊού, ενώ προκαλεί τεράστια εντύπωση η ταχύτητα με την οποία το Δημόσιο επέστρεψε τα ποσά στις αντιπροσωπείες των δύο γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών, αφού, σε άλλες περιπτώσεις φυσικών προσώπων ή επιχειρήσεων, οι επιστροφές αργούν έως και έναν χρόνο. Η εκταμίευση αυτή στέρησε από την Ελληνική Πολιτεία, εν μέσω της πανδημίας, τους πόρους για την ανέγερση και στελέχωση κρίσιμης σημασίας νοσοκομειακών υποδομών, όπως είναι οι Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, ενώ απέδειξε τη σαθρότητα του συστήματος φορολόγησης της εισαγωγής των αυτοκινήτων. Κατά τη σχετική δικαστική διαδικασία, όπως μας ενημερώνει δημοσίευμα της εφημερίδας «FM VOICE», της 5/12/2020, οι αντιπροσωπείες εισαγωγής των αυτοκινητοβιομηχανιών «BMW» και «MERCEDES» είχαν προσφύγει στα διοικητικά δικαστήρια για να ακυρώσουν εις βάρος τους πρόστιμα, που τους είχε καταλογίσει το Τελωνείο Αθηνών, με το αιτιολογικό ότι είχε διαπιστωθεί, πως οι εν λόγω είχαν διαπράξει λαθρεμπορία, χρησιμοποιώντας ιδιαίτερα τεχνάσματα για τη μείωση των φορολογικών τους επιβαρύνσεων, κατά την εισαγωγή χιλιάδων αυτοκινήτων στην Ελλάδα, την περίοδο 2011-2. Οι δύο εταιρείες προσέφυγαν στα διοικητικά δικαστήρια και δικαιώθηκαν αμετάκλητα, όταν η υπόθεσή τους εκδικάστηκε και τελεσιδίκησε ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, τον Απρίλιο του 2020.

Στην ουσία, το δικαστήριο έκανε δεκτούς τους ισχυρισμούς των δύο εταιρειών ότι, οι πρακτικές που ακολούθησαν και οδήγησαν στη σημαντική μείωση των φορολογικών επιβαρύνσεων επί των εισαγόμενων αυτοκινήτων τους, δεν συνιστούν ιδιαίτερο τέχνασμα για την εξαπάτηση του Δημοσίου και τη διάπραξη λαθρεμπορίας, αλλά εντάσσονται στην τιμολογιακή πολιτική, που αναγκάστηκαν να εφαρμόσουν, σε συνεννόηση με τις μητρικές τους, προς αποτροπή των δυσμενών εις βάρος τους συνεπειών από τη σημαντική συρρίκνωση των πωλήσεων και του τζίρου τους, ως αποτέλεσμα της ραγδαίας υποχώρησης της ζήτησης αυτοκινήτων στη χώρα μας. Η προβληματική νομιμοποίηση του σχετικού προστίμου που καταλογίστηκε στην παραπάνω περίπτωση, αποκαλύπτει την προβληματικότητα του σχετικού πλαισίου, το οποίο αποτελεί τη βάση για την φορολόγηση που επιβάλλεται στα εισαγόμενα αυτοκίνητα στην Ελλάδα.

Ως γνωστόν, τα Τέλη Ταξινόμησης επιβάλλονται επί των τιμών χονδρικής αξίας που διαμορφώνεται στα τιμολόγια εισαγωγής των καινούργιων αυτοκινήτων και των αξεσουάρ τους, όπως χρεώνονται από το εργοστάσιο κατασκευής. Λόγω της υψηλής φορολόγησης των εισαγόμενων αυτοκινήτων στην Ελλάδα (επιβολή Τελών Ταξινόμησης), είναι ευρέως γνωστό ότι οι αυτοκινητοβιομηχανίες **υποτιμολογούν εκ συστήματος τον κυρίως όγκο του εισαγόμενου αυτοκινήτου**, ώστε ο φόρος να παραμείνει σε χαμηλά κατά το δυνατόν επίπεδα, ενώ **υπερτιμολογούνται τα αξεσουάρ αλλά και τα μεμονωμένα ανταλλακτικά**, που αφορούν στο κάθε μοντέλο αυτοκινήτου, επί των οποίων δεν επιβάλλεται φόρος, **όταν τα εν λόγω εισάγονται**

κατά μόνας, συσκευασμένα (ως «εμπόρευμα») και όχι εξ' αρχής τοποθετημένα επί του εισαγόμενου αυτοκινήτου. Όπως είναι αναμενόμενο, το εισαγόμενο από το εργοστάσιο αυτοκίνητο εμφανίζεται όσο πιο λιτό και απογυμνωμένο από τα αξεσουάρ ενώπιον του Τελωνείου εισαγωγής, ώστε ο φόρος να παραμείνει χαμηλός, ενώ **αποτελεί συνήθη πρακτική το να τοποθετούνται εκ των υστέρων τα όποια αξεσουάρ συνοδεύουν το κάθε μοντέλο καινούργιους αυτοκινήτου**, κατόπιν του εκτελωνισμού και λίγο πριν δρομολογηθεί προς λιανική πώληση. Η πρακτική αυτή έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται ιδιαιτέρως ακριβή η συντήρηση των αυτοκινήτων μετά την πώληση, επιβαρύνοντας υπέρμετρα τον Έλληνα αγοραστή και πλουτίζοντας επίσης υπέρμετρα τους Αντιπροσώπους της εργοστασιακής μάρκας.

Η παραπάνω τακτική, φυσικά, δεν είναι παράνομη, εφόσον δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κανονιστικό πλαίσιο που να την απαγορεύει, οπότε οι όποιοι τελωνειακοί «έλεγχοι» που προκαλούν κυρώσεις, εκ των υστέρων του εκτελωνισμού, βασίζονται μόνο σε «εικασίες» περί λαθρεμπορίας/απόκρυψης αυτών των αξεσουάρ, αφού δεν μπορεί να αποδειχθεί επιτόπια η ύπαρξη των αξεσουάρ στα εισαγόμενα προς εκτελωνισμό αυτ/τα. Απορίας άξιο είναι, ως εκ των άνω, το γιατί δεν έχει προκύψει η σχετική πολιτική βούληση, ώστε να λειτουργεί ως βάση επιβολής του φόρου επί της εισαγωγής αυτ/των ένας συνδυασμός συμψηφισμού και συνυπολογισμού των αξιών χονδρικής του κυρίως όγκου αυτοκινήτου, των αξεσουάρ του αλλά και των διακινούμενων στην αντίστοιχη αγορά ανταλλακτικών της εργοστασιακής Μάρκας για να μην προκύπτουν τα σχετικά «τεχνάσματα» φορο-αποφυγής αλλά και να διαμορφώνεται μια πιο χαμηλή τιμολογιακή πολιτική στο κόστος συντήρησης των καινούργιων αυτοκινήτων, προς αποφυγή της υπερτιμολόγησης των ανταλλακτικών και των αξεσουάρ.

Παράλληλα, η δημοσιοποίηση των ανωτέρω φορολογητέων αξιών, που τώρα παραμένουν κρυφές στο κοινό, αν και είναι φορολογητέες αξίες(!), θα μπορούσαν να πιέσουν προς τα κάτω τις τιμές της αγοράς του αυτοκινήτου, όταν οι εκτός επίσημου δικτύου εισαγωγές ελαφρά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων της ίδιας μάρκας θα διαμόρφωναν μέσω του ανταγωνισμού με τους εντός δικτύου εισαγωγής καινούργιων αυτοκινήτων, λόγω του φθηνότερου κόστους χονδρικής τιμής προμήθειας, χαμηλότερα κόστη λιανικής πώλησης του εισηγμένου. Εκ των ανωτέρω, διαπιστώνει κανείς ότι, το καθεστώς της επιβολής φορολογίας κατανάλωσης στα αυτοκίνητα (τέλη ταξινόμησης) έχει ένα σαθρό υπόβαθρο, που διατηρείται για να εξυπηρετήσει σκοπιμότητες κάποιων μεγάλων συμφερόντων, χωρίς, αφενός, να λαμβάνεται υπόψη το όφελος των ελλήνων αγοραστών και κατόχων αυτοκινήτων, ούτε, αφετέρου, να επιδιώκεται η μείωση του λειτουργικού κόστους της χρήσης των αυτοκινήτων στη χώρα μας.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Προτίθεσθε να θεσμοθετήσετε έναν πιο διαφανή και αντικειμενικό τρόπο επιβολής των Τελών Ταξινόμησης στα αυτοκίνητα, ώστε να επιβάλλεται ο φόρος επί ενός αλγόριθμου, που θα προκύπτει από τον συνδυασμό κόστους χονδρικής του κυρίως όγκου αυτοκινήτου, των αξεσουάρ αυτού και των ανταλλακτικών του, προκειμένου να προκύπτει με σαφήνεια το σύνολο του «φόρου κατανάλωσης» που επιβαρύνει τα εισαγόμενα αυτοκίνητα, απαξιώνοντας με εύλογη κλιμάκωση ανά έτος παλαιότητας τα εκάστοτε μεταχειρισμένα, ώστε να μην αφήνονται περιθώρια τεχνασμάτων για ενδεχόμενη φορο-αποφυγή από τους όποιους εισαγωγείς, εντός ή εκτός δικτύου;

2. Προτίθεσθε να δημοσιοποιήσετε τους καταλόγους με τις φορολογητέες αξίες των εισαγόμενων καινούργιων αυτοκινήτων, ώστε να μπορέσουν να εμπορευτούν μαζικά τα αυτοκίνητα κάθε μάρκας, καινούρια ή μεταχειρισμένα, τόσο οι εντός, όσο και οι εκτός δικτύου εισαγωγείς, προκειμένου να εμπεδωθεί ένα καθεστώς διαφάνειας στη φορολόγηση των εισαγόμενων αυτοκινήτων και να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός μεταξύ εκτός δικτύου και εντός δικτύου εισαγωγέων για να προκύψει εκ της πίεσης προς τα κάτω των τιμών αγοράς και συντήρησης ένα χαμηλότερο κόστος απόκτησης και διατήρησης αυτοκινήτου στην Ελλάδα;

Ο ερωτών βουλευτής

Απόστολος Αβδελάς