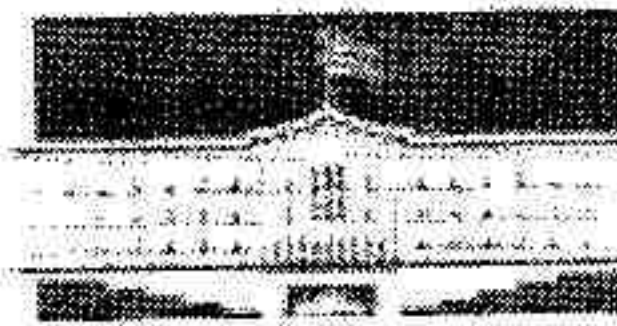




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ
Βουλευτής Β' Θεσ/νίκης – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΠΑΒ	3242
11 ΦΕΒ. 2011	

Αθήνα, 8 Φεβρουαρίου 2011

Προς Υπουργό:
- Οικονομικών
κ. Γιώργο Παπακωνσταντίνου

ΑΝΑΦΟΡΑ

Σας υποβάλλω συνημμένα έγγραφο του Συλλόγου Εκτελωνιστών Θεσσαλονίκης, αναφορικά με τους συντελεστές τέλους ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων, νέες ρυθμίσεις σύμφωνα με το Ν. 3899/2010 και τη 19208/23-11-2010 Δ.Υ.Ο.

Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

-Ο-
Βουλευτής

ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΣΕΘ

Έτος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Θεσσαλονίκη, 29-12-2010

ΠΡΟΣ:

ΠΙΝΑΚΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Θέμα: Συντελεστές Τέλους Ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων, νέες ρυθμίσεις σύμφωνα με το Ν. 3899/2010 και τη 19208/23-11-2010 Δ.Υ.Ο.

1) Σύμφωνα με τον Νόμο 3833/10 άρθρο 17 παραγρ. 2 (όπως τροποποιήθηκε με την παράγρ. 7 άρθρο τέταρτο του Νόμου 3845/10), επιβλήθηκε Ειδικός Φόρος Πολυτελείας στα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, το ποσοστό του οποίου κλιμακώνεται σε τρεις κατηγορίες αναλόγως της διαμορφούμενης φορολογητέας αξίας, ήτοι α) από 11.000€ μέχρι και 14.000€ ποσοστό 10%, β) άνω των 14.000€ μέχρι και 19.000€ ποσοστό 30% και γ) άνω των 19.000€ ποσοστό 40%.

Η φορολογητέα αξία που λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του Φόρου πολυτελείας στα καινούρια επιβατικά αυτοκίνητα, σύμφωνα με το Νόμο 3833/10 άρθρο 17 παραγρ. 1 (όπως τροποποιήθηκε με την παράγρ. 7 άρθρο τέταρτο του Νόμου 3845/10) ήταν κατ' αντιστοιχία α) από 15.000€ μέχρι και 20.000€ ποσοστό 10%, β) άνω των 20.000€ μέχρι και 28.000€ ποσοστό 30% και γ) άνω των 28.000€ ποσοστό 40%.

Με τον πρόσφατα ψηφισθέντα Νόμο 3899/2010 προβλέπονται οι παρακάτω μεταβολές: Για τα καινούρια μετατόπιση του ορίου της αξίας και τροποποίηση της πρώτης κατηγορίας στα 20.000 € έως 22.000 € με 10% επιβάρυνση, ενώ για τα μεταχειρισμένα η πρώτη κατηγορία διαμορφώνεται στα 16.000 € έως 17.000 € με 10% επιβάρυνση και η δεύτερη στα 17.000 έως 19.000 με 30% επιβάρυνση αντίστοιχα.

Οι αντιρρήσεις δεν επικεντρώνονται στην αύξηση των κατώτατων ορίων για τον υπολογισμό του φόρου πολυτελείας, αλλά στη διαφοροποίηση των ορίων ανάμεσα σε καινούρια και μεταχειρισμένα οχήματα.

ΣΕΘ

Ετος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η φορολογητέα αξία, επί τη βάση της οποίας επιλέγεται για τα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα το εφαρμοστέο ποσοστό του φόρου πολυτελείας, διαμορφώνεται (σύμφωνα με την περ. α' της παραγρ. 1 του άρθρου 126 του Ν.2960/01 Εθν. Τελων. Κώδικας) από την άθροιση της τιμής χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστή οίκου του αυτοκινήτου συμπεριλαμβανομένης και της αξίας του προαιρετικού (EXTRA) εξοπλισμού, αφού αυτή μειωθεί λόγω παλαιότητας και λόγω διανυθέντων χιλιομέτρων.

Με τις διαφορετικές κλίμακες που ισχύουν ανάμεσα στα καινούργια και τα μεταχειρισμένα οχήματα, είναι δυνατόν κάποιο όχημα να μην οφείλει φόρο πολυτελείας όταν εισάγεται ως καινούργιο, αλλά το ίδιο όχημα, του ιδίου κυβισμού και της ίδιας αρχικής αξίας να καλείται να καταβάλει έως και 30% φόρο πολυτελείας ως μεταχειρισμένο λίγων μόνο μηνών, διάταξη που είναι αντίθετη με τις συνταγματικές αρχές της ισότητας και της νομιμότητας. Επίσης, η διαφοροποίηση των ορίων επιλογής ποσοστού μεταξύ των μεταχειρισμένων και των καινούριων αυτοκινήτων, προκαλεί στρέβλωση της αγοράς σε βάρος των μεταχειρισμένων. Παραθέτουμε παραδείγματα για να γίνει ευκολότερα κατανοητή η μεγάλη επιβάρυνση των μεταχειρισμένων.

Καινούριο επιβατικό αυτοκίνητο κοινής εργοστασιακής και φορολογητέας αξίας 19.900 €, σύμφωνα με τον ψηφισθέντα Ν 3899/2010 δεν οφείλει φόρο πολυτελείας. Για το ίδιο ακριβώς αυτοκίνητο, με την ίδια ακριβώς αρχική εργοστασιακή αξία, με έξι μήνες παλαιότητας και 6.500 διανυθέντα χιλιόμετρα, σύμφωνα με τις εκπτώσεις που ισχύουν για τα μεταχειρισμένα επιβατικά οχήματα, απολαμβάνει έκπτωσης 9,32%, οπότε η διαμορφούμενη φορολογητέα αξία ανέρχεται στα 18.045 €, κάτι που σημαίνει επιβάρυνση με φόρο πολυτελείας κατά 30% για το ίδιο ακριβώς αυτοκίνητο.

Το παράδειγμα είναι οριακό, αλλά αποδεικνύει ότι η διαφοροποίηση της αξίας επί της οποίας υπολογίζεται ο φόρος πολυτελείας, ανάμεσα σε καινούρια και μεταχειρισμένα οχήματα, είναι αντίθετη προς τις συνταγματικές αρχές της ισότητας και της νομιμότητας και προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό προς όφελος των καινούριων αυτοκινήτων.

2) Με την 19208/23-11-2010 Δ.Υ.Ο. και με ημερομηνία έναρξης ισχύος 01/01/2011, τροποποιείται το άρθρο 121 του Ν. 2960/2001. Με την έναρξη ισχύος νέας Κοινοτικής Οδηγίας αντιρροπτικής τεχνολογίας, εφαρμόζονται στα αυτοκίνητα που ανήκουν σ' αυτή οι συντελεστές της περίπτ. α' της παρ. 2

ΣΕΘ

Ετος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

του άρθρου 121 και ανάλογη μετακίνηση των άλλων Οδηγιών στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 2.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να αυξάνονται οι συντελεστές του Τέλους Ταξινόμησης για τα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα της Δασμολογικής Κλάσης 8703, τα οποία ανήκουν στην κατηγορία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro 4 (Οδηγία 98 / 69 Β'), συμπαρασύροντας αντίστοιχα και όσα πληρούν τις προδιαγραφές ρύπων Euro3 (Οδηγία 98 / 69 Α'). Τις προδιαγραφές ρύπων Euro 4 πληρούν τα οχήματα κατασκευής συνήθως από 2003 έως και 2009, ενώ στα Euro 3 ανήκουν τα οχήματα κατασκευής 2001 έως και 2003.

Συγκεκριμένα, ο συντελεστής του Τέλους Ταξινόμησης για επιβατικό όχημα 1400 cm³ που φέρει αντιρρυπαντική διάταξη Euro4 εκτοξεύεται από το 12% στο 27%, ενώ για όχημα 1600 cm³ από το 20% στο 45%. Τα εμπορικά μοντέλα που εισάγουν και διαθέτουν οι έμποροι μεταχειρισμένων οχημάτων ανήκουν σε αυτές ακριβώς τις κατηγορίες. Ο υπερδιπλασιασμός του κόστους Τελωνισμού των οχημάτων αυτών τα καθιστά απαγορευτικά προς εισαγωγή και διάθεση στην εγχώρια αγορά.

3) Σύμφωνα με το Ν. 3899/2010, Άρθρο 9, παρ. 2 α, όπου προβλέπονται οι διαδικασίες της απόσυρσης και οι εκπτώσεις επί του Τέλους Ταξινόμησης, δίδεται η δυνατότητα σε όποιον αποσύρει όχημα παλαιάς τεχνολογίας, για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα μέχρι την 31.12.1998, να το αντικαταστήσει με μόνο με καινούριο όχημα, ακόμα και εάν το παραλαμβανόμενο όχημα είναι παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και πληροί της προδιαγραφές ρύπων 98/69 Β' /Ε.Ε., Euro 4.

Επειδή το πλήγμα στις επιχειρήσεις του κλάδου που ασχολείται με την εισαγωγή, την εμπορία και τη διάθεση στην αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, και που ήδη μετρά απώλειες, θα είναι καίριο, ενώ θα συμπαρασύρει και άλλες κατηγορίες επαγγελματιών, όπως Συνεργεία Αυτοκινήτων, Μεταφορείς, Εκτελωνιστές και Ασφαλιστές.

Επειδή οι διαρροές στον τύπο το τελευταίο διάστημα, για επικείμενη μείωση του Τέλους Ταξινόμησης, οδήγησαν την ήδη ασθμαίνουσα Ελληνική αγορά αυτοκινήτου σε επιπλέον πτώση η οποία προσέγγισε ποσοστιαία το 63,4% κατά το μήνα Νοέμβριο σε σχέση με τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας. Συγκεκριμένα, στην Ελληνική αγορά ταξινομήθηκαν 6.771 νέα επιβατικά αυτοκίνητα όταν ο μέσος όρος του Νοεμβρίου για την περίοδο 2004-2009 είναι

ΣΕΘ

Έτος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

18.523 μονάδες. Επίσης, από την αρχή του έτους η πώση φτάνει το 45,9% αφού μέχρι τον Νοέμβριο έχουν πωληθεί συνολικά 137.808 νέα αυτοκίνητα όταν ο μέσος όρος για το αντίστοιχο διάστημα της τελευταίας πενταετίας ήταν 254.732 ταξινομήσεις.

Επειδή με τη δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης των κανονισμών (ΕΚ), αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2007 (ΕΛ L 171/29.06.2007, σελ. 1-16) και αριθ. 692/2008 της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2008 (ΕΛ L 199/28.7.2008, σελ 1-136), που αφορούν την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα, τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεσμεύονται μόνο για την ταξινόμηση των καινούριων οχημάτων, ως προς τις προδιαγραφές των εκπεμπόμενων ρύπων, και πουθενά δεν αναφέρονται μεταβολές που να αφορούν στα μεταχειρισμένα οχήματα.

Επειδή τουλάχιστο σε δύο σημεία του Νόμου 3899/2010, που κατατέθηκε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος στη Βουλή, γίνεται διάκριση ανάμεσα σε καινούρια και μεταχειρισμένα οχήματα, τα οποία φέρουν παρόμοια αντιρρυπαντική διάταξη και πληρούν τις ίδιες ακριβώς προδιαγραφές ρύπων, οπότε θα πρέπει να χρίζουν και κοινής δασμοφορολογικής αντιμετώπισης. Η διάκριση μεταξύ αυτοκινήτων που πληρούν τις ίδιες προδιαγραφές ρύπων σε καινούρια και μεταχειρισμένα είναι σκανδαλωδώς ωφέλιμη προς τις επιχειρήσεις εμπορίας καινούριων αυτοκινήτων, ενώ σίγουρα θα δημιουργήσει στρεβλώσεις και ανισορροπίες στην αγορά.

Επειδή με την παραπάνω πρακτική καταστρατηγείται το άρθρο 110 της συνθήκης της Λισαβόνας, το οποίο προβλέπει ότι κάθε χώρα μπορεί να επιβάλει φόρους, αλλά αναλογικά και όχι δυσανάλογα.

Επειδή ο ν. 3833/2010 για την Προστασία της Εθνικής Οικονομίας κρίνεται αποτυχημένος στις διατάξεις του που αφορούν στην αύξηση των εσόδων από την επιβολή του φόρου πολυτελείας, καθώς τα φορολογικά έσοδα ήταν εμφανώς μειωμένα και εκτός στόχων του προϋπολογισμού.

ΣΕΘ

Έτος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Προτείνουμε:

Για την πρώτη περίπτωση:

Να ισχύει η ίδια κλιμάκωση αξίας και ποσοστών για όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα, καινούρια και μεταχειρισμένα, για τα οποία όμως θα ισχύει η απομείωση της αξίας τους, όπως προβλέπεται με την περ. α' της παραγρ. 1 του άρθρου 126 του Ν.2960/01 Εθν. Τελων. Κώδικας, ώστε να επέλθει ισορροπία στην αγορά.

Για τη δεύτερη περίπτωση:

1) Την αναβολή της έναρξης ισχύος εφαρμογής της νέας Οδηγίας τουλάχιστον για ένα έτος και μέχρι την εξισορρόπηση της αγοράς του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου.

2) Την εξίσωση των συντελεστών της κατηγορίας Euro 4 με τη νεοεισερχόμενη Euro 5, τουλάχιστον για όσο διάστημα θα διαρκέσει η κρίση στην αγορά αυτοκινήτου.

Εάν τίποτα από τα παραπάνω δεν είναι εφικτό:

Παραμονή των οχημάτων που πληρούν τις προδιαγραφές ρύπων Euro 3 και Euro 4 στους υπάρχοντες συντελεστές Τέλους Ταξινόμησης και νέας κατηγορίας για τα οχήματα που πληρούν τις προδιαγραφές ρύπων Euro 5 με μειωμένους συντελεστές Τέλους Ταξινόμησης σε σχέση με τους ήδη υπάρχοντες.

Για την τρίτη περίπτωση:

1) Οι εκπώσεις επί του Τέλους Ταξινόμησης, που ισχύουν με τη διαδικασία της απόσυρσης, να περιλαμβάνουν και τα μεταχειρισμένα οχήματα που πληρούν εκ κατασκευής τους όρους της αντιρρυπαντικής οδηγίας που προβλέπεται κάθε φορά.

2) Στο άρθρο 9, παρ. 2γ, η φράση «για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα μέχρι την 31.12.1998» θα πρέπει να αντικατασταθεί με τη φράση «για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα ή σε

ΣΕΘ

Ετος Ιδρύσεως 1919

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

οποιαδήποτε άλλη χώρα προηγούμενης ταξινόμησης μέχρι την 31.12.1998», ώστε να συμπεριλαμβάνει και τα οχήματα που είχαν εισαχθεί στην Ελλάδα ως μεταχειρισμένα από την αλλοδαπή, για τα οποία υπάρχουν τα σχετικά αρχεία τόσο στο αρμόδιο Τελωνείο, όσο και στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στη συνολική κριτική, τέλος, θα πρέπει να προτείνουμε την πλήρη κατάργηση του Φόρου Πολυτελείας και για τις διατάξεις που αφορούν στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες (ανάπηρους και πολύτεκνους), στους μετοικούντες, αλλά και στα υβριδικά οχήματα. Δεν είναι κοινωνικά αποδεκτό οι ανάπηροι, που χρειάζονται εκ των πραγμάτων αυτοκίνητα μεγάλων διαστάσεων, προκρινόμενου να μεταφέρουν τον εξοπλισμό που τους είναι απαραίτητος για να ζήσουν αξιοπρεπώς, να απαλλάσσονται από το Τέλος Ταξινόμησης και να τους επιβάλλεται Φόρος Πολυτελείας, ούτε οι πολύτεκνοι να αναγκάζονται να στοιβάζουν τις πολυμελείς οικογένειές τους σε μικρά και επικίνδυνα αυτοκίνητα. Δεν μπορείτε, τέλος, να ευαγγελίζεστε την «Πράσινη Ανάπτυξη» και την ίδια στιγμή να επιβάλλετε Φόρο Πολυτελείας στα Υβριδικά Οχήματα, τα οποία είναι εξ ορισμού ακριβότερα κατά την κτήση τους, λόγω περισσότερο δαπανηρής τεχνολογίας κατασκευής, καταργώντας ουσιαστικά τη δυνατότητα εισαγωγής τους στην Ελληνική αγορά.

Ελπίζουμε οι προτάσεις μας να γίνουν αποδεκτές, γιατί είναι τόσο προς όφελος των επαγγελματιών του χώρου του μεταχειρισμένου επιβατικού αυτοκινήτου, όσο και του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Για το Σύλλογο Εκτελωνιστών Θεσσαλονίκης

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Καρούλης



Ο Γενικός Γραμματέας

Γεώργιος Κοσμίδης

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 13, 546 25 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΗΛ : 2310 530.276, 2310 530.335, FAX: 2310 542.942