



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.12.2012
COM(2012) 756 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**Ενίσχυση της Ενιαίας αγοράς
με την κατάργηση των διασυνοριακών φορολογικών εμποδίων για τα επιβατικά
αυτοκίνητα**

{SWD(2012) 429 final}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ενίσχυση της Ενιαίας αγοράς με την κατάργηση των διασυνοριακών φορολογικών εμποδίων για τα επιβατικά αυτοκίνητα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στους ευρωπαϊκούς δρόμους κυκλοφορούν πάνω από 230 εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα. Κάθε χρόνο, πάνω από 13 εκατομμύρια νέα επιβατικά αυτοκίνητα ταξινομούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και περίπου 3 εκατομμύρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα μεταφέρονται μεταξύ των κρατών μελών, εκ των οποίων έως 1 εκατομμύριο συνδέεται με τα άτομα που μεταναστεύουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο¹.

Η φορολογία αυτοκινήτων αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για όλα τα κράτη μέλη. Κατά μέσο όρο, τα τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας αντιπροσώπευαν το 1,9% του συνόλου των φορολογικών εσόδων το 2010². Το πραγματικό επίπεδο και ο σχεδιασμός των εν λόγω εθνικών φορολογικών καθεστώτων έχουν επομένως ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις εθνικές φορολογικές αρχές καθώς και για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους πολίτες και τις επιχειρήσεις που κατέχουν και χρησιμοποιούν αυτοκίνητα.

Τα ζητήματα της διπλής ή της πολλαπλής φορολόγησης³ και των ενδεχόμενων φορολογικών διακρίσεων σε περίπτωση διασυνοριακών μεταφορών επιβατικών αυτοκινήτων απασχολούν τόσο τους πολίτες της ΕΕ όσο και τους παρόχους υπηρεσιών. Στην Έκθεσή της του 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ⁴ η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα αναζητήσει λύσεις για τη διπλή φορολόγηση ταξινόμησης των αυτοκινήτων, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο στο δικαίωμα των πολιτών της ΕΕ να κυκλοφορούν ελεύθερα στην ΕΕ, και στην ανακοίνωσή της «Κατάργηση των διασυνοριακών φορολογικών εμποδίων για τους πολίτες της ΕΕ»⁵ η Επιτροπή τόνισε ότι, κατά την αγορά αυτοκινήτου σε κράτος μέλος άλλο από αυτό της συνήθους κατοικίας τους ή κατά τη μεταφορά αυτοκινήτου σε κράτος μέλος άλλο από αυτό στο οποίο αυτό έχει ταξινομηθεί, οι πολίτες της ΕΕ συχνά αντιμετωπίζουν υπερβολικά περίπλοκες διαδικασίες εκ νέου ταξινόμησης και, ενδεχομένως, πρέπει να καταβάλουν δύο φορές τέλη ταξινόμησης ή/και κυκλοφορίας.

Η παρούσα ανακοίνωση εστιάζεται στις φορολογικές πτυχές σε διασυνοριακές καταστάσεις. Η υψηλή φορολογία ταξινόμησης των αυτοκινήτων που μεταφέρονται μεταξύ των κρατών μελών στο πλαίσιο της μεταφοράς της μόνιμης κατοικίας μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για τους δυνητικούς μετανάστες. Επίσης, τα διαφορετικά επίπεδα φορολόγησης τα οποία

1 Πηγή: Eurostat, ACEA και Öko-Institut.

2 Taxation trends in the European Union, έκδοση 2012, Eurostat, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3 Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η διαδοχική επιβολή τέλους ταξινόμησης σε δύο κράτη μέλη δεν αποτελεί αναγκαστικά διπλή φορολόγηση κατά τη στενή έννοια, δεδομένου ότι φορολογητέα πράξη είναι το δικαίωμα χρήσης του οχήματος στις εθνικές οδούς (για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. τμήμα 3.1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα ανακοίνωση).

4 Έκθεση 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ «Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ», COM(2010) 603 της 27.10.2010, βλ. δράση 6.

5 COM(2010)769 της 20.12.2010.

εξαρτώνται από πληθώρα διαφορετικών και μη συντονιζόμενων ορίων και τεχνικών μηχανισμών ενεργοποίησης όπως το μέγεθος του κινητήρα, το χρησιμοποιούμενο καύσιμο ή οι εκπομπές CO₂ (είτε πρόκειται για τέλη ταξινόμησης είτε για τέλη κυκλοφορίας) περιπλέκουν ακόμη περισσότερο τις ήδη διαφορετικές συνθήκες αγοράς για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, οδηγώντας σε κατακερματισμό της ενιαίας αγοράς λόγω της φορολογίας, γεγονός που επηρεάζει επίσης τις διασυνοριακές συναλλαγές.

Η Επιτροπή έχει αναλάβει πρωτοβουλίες και έχει υποβάλει νομοθετικές προτάσεις για την επίλυση των εν λόγω προβλημάτων τρεις φορές, το 1975, το 1998 και το 2005⁶. Η πρόταση του 1975 είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ⁷, η οποία προβλέπει φορολογικές απαλλαγές για την προσωρινή εισαγωγή μηχανοκίνητων οδικών οχημάτων σε ένα κράτος μέλος από άλλο κράτος μέλος. Η πρόταση του 1998 αποσκοπούσε στην εισαγωγή υποχρεωτικής απαλλαγής στα επιβατικά αυτοκίνητα οχήματα που έχουν εισκομισθεί *μόνιμα* σε ένα κράτος μέλος από άλλο κράτος μέλος, σε συνδυασμό με τη μεταφορά της συνήθους κατοικίας ενός ιδιώτη. Η τρίτη πρόταση αποσκοπούσε στην πλήρη κατάργηση των τελών ταξινόμησης και στην αντικατάστασή τους από τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας μετά από μεταβατική περίοδο δέκα ετών, και σε «πράσινα» τέλη κυκλοφορίας. Οι δύο τελευταίες προτάσεις δεν έχουν λάβει μέχρι τώρα την απαιτούμενη ομόφωνη στήριξη των κρατών μελών.

Είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι, επί του παρόντος, δεν υφίσταται εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά τα τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Αυτό σημαίνει ότι η εξέλιξη της φορολογίας των οχημάτων στην ΕΕ εξαρτάται μέχρι σήμερα σε μεγάλο βαθμό από τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «το Δικαστήριο»).

Παρά τη νομολογία του Δικαστηρίου και τις νομοθετικές πράξεις, δεν κατέστη δυνατό να υπερκεραστεί ο κατακερματισμός των εθνικών φορολογικών συστημάτων ή να εξαλειφθούν πλήρως και συστηματικά η διπλή φορολόγηση και οι ενδεχόμενες διακρίσεις στη φορολογική μεταχείριση των αυτοκινήτων που μεταφέρονται από τους πολίτες από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Στην παρούσα ανακοίνωση και στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (εφεξής «το έγγραφο εργασίας») περιγράφεται και επαναξιολογείται η σημερινή κατάσταση στον τομέα των φόρων επί των επιβατικών αυτοκινήτων⁸ εντός της Ένωσης με σκοπό να εντοπιστούν οι βέλτιστες πρακτικές τις οποίες πρέπει να μπορούν να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη εντός του υφιστάμενου νομικού πλαισίου.

Η παρούσα ανακοίνωση και το έγγραφο εργασίας αποσκοπούν στην αποσαφήνιση των κανόνων της ΕΕ στον τομέα της φορολογίας των οχημάτων, εξηγώντας τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών, των πολιτών και των επιχειρήσεων. Από τις ερωτήσεις που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προκύπτει ότι οι πολίτες και οι επιχειρήσεις συχνά δεν γνωρίζουν επαρκώς ή δεν κατανοούν τα δικαιώματά τους και τις υποχρεώσεις τους σε διάφορες καταστάσεις, ιδίως κατά την προσωρινή ή οριστική μεταφορά οχημάτων, από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Συγκεκριμένα, στόχος του εγγράφου εργασίας είναι να παράσχει μια επισκόπηση της πλούσιας νομολογίας του Δικαστηρίου σχετικά με τη φορολογία των οχημάτων και απεικονίζει το παράγωγο δίκαιο που εφαρμόζεται στον εν λόγω τομέα.

6 EE C 267 της 21.11.1975, σ.8, COM(1998) 30 της 10.2.1998 και COM(2005) 261 της 5.7.2005.

7 Οδηγία 83/182/ΕΟΚ για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (EE L 105 της 23.4.1983).

8 Ενώ η παρούσα ανακοίνωση ασχολείται μόνο με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων (οχήματα της κατηγορίας M1), τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν, κατ' αναλογία, και για άλλα οδικά οχήματα, κυρίως τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (οχήματα της κατηγορίας N1) ή τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

Οι διαδικασίες που συνδέονται με την εκ νέου ταξινόμηση εξετάζονται ειδικά στην πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος⁹. Οι λύσεις που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση για ορισμένες περιπτώσεις χρήσης των αυτοκινήτων σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος ταξινόμησης ενδέχεται να πρέπει να επανεξεταστούν σε μεταγενέστερο στάδιο με βάση τα αποτελέσματα των συζητήσεων σχετικά με την πρόταση αυτή. Η εν λόγω πρόταση δεν αφορά, ωστόσο, τη φορολογία και τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να ασκούν την αρμοδιότητά τους όσον αφορά τη φορολογία των μηχανοκίνητων αυτοκινήτων, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

2. ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Δεδομένου ότι, με εξαίρεση την οδηγία 83/182/ΕΟΚ, το παράγωγο φορολογικό δίκαιο είναι μέχρι σήμερα ανύπαρκτο στον τομέα αυτό, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιβάλλουν φόρους άλλους από τον ΦΠΑ στα επιβατικά αυτοκίνητα εφόσον οι φόροι αυτοί είναι σύμφωνοι με τις γενικές αρχές του δικαίου της ΕΕ.

2.1. Τέλη ταξινόμησης

Ο όρος «τέλος ταξινόμησης» που χρησιμοποιείται στην παρούσα ανακοίνωση περιλαμβάνει όλους τους τύπους φόρων που συνδέονται επί του παρόντος με την ταξινόμηση ενός οχήματος, ανεξάρτητα από την ονομασία τους (τέλος, ειδικός φόρος κατανάλωσης, σύστημα περιβαλλοντικού bonus-malus, κλπ.), αλλά δεν περιλαμβάνει τέλη που καλύπτουν το διοικητικό κόστος ταξινόμησης του οχήματος ή το κόστος τεχνικού ελέγχου.

Νομοθεσία της ΕΕ

Η οδηγία 83/182/ΕΟΚ καλύπτει την προσωρινή χρήση ενός οχήματος σε ένα κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος κατοικίας. Για τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης προβλέπει ότι η προσωρινή χρήση τους σε ένα κράτος μέλος απαλλάσσεται από τα τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας υπό την προϋπόθεση ότι ο ιδιώτης που μεταφέρει το όχημα έχει τη συνήθη κατοικία του¹⁰ σε άλλο κράτος μέλος, και το όχημα δεν μεταβιβάζεται ούτε εκμισθώνεται στο κράτος μέλος της προσωρινής χρήσης ούτε αποτελεί αντικείμενο χρησιδανείου προς κάτοικο αυτού του κράτους μέλους. Αυτό σημαίνει ότι σε περιπτώσεις πλην εκείνων που καλύπτονται από την οδηγία επιτρέπεται καταρχήν στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τέλη ταξινόμησης ή/και κυκλοφορίας.

Εθνική νομοθεσία

Επί του παρόντος, 18 κράτη μέλη επιβάλλουν τέλος ταξινόμησης στα οχήματα¹¹. Η φορολογική βάση και το επίπεδο φορολογίας διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών¹². Συνηθέστεροι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη είναι η τιμή αγοράς ή αξίας του

⁹ COM(2012)164 της 4.4.2012.

¹⁰ Για την εφαρμογή της οδηγίας, ως «συνήθης κατοικία» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί.

¹¹ Βλέπε παράρτημα I του εγγράφου εργασίας.

¹² Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη φορολογική βάση και το επίπεδο φορολόγησης είναι διαθέσιμα στη βάση δεδομένων «Φόροι στην Ευρώπη», http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/gen_info/info_docs/tax_inventory/index_en.htm.

αυτοκινήτου, το χρησιμοποιούμενο καύσιμο (π.χ. βενζίνη ή ντίζελ), το μέγεθος ή η ισχύς του κινητήρα και οι εκπομπές CO₂ του αυτοκινήτου. Κατά τα τελευταία χρόνια, πολλά κράτη μέλη προέβησαν σε αναδιάρθρωση της φορολογικής βάσης των τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας ώστε να συνδέεται πλήρως ή εν μέρει με τις εκπομπές CO₂. Τα εθνικά τέλη ταξινόμησης επιβάλλονται κατά κανόνα μία φορά κατά τη διάρκεια ζωής ενός αυτοκινήτου, εκτός από το Βέλγιο, όπου επιβάλλονται κάθε φορά που αλλάζει ο (ιδιώτης) κάτοχος του αυτοκινήτου.

Τα περισσότερα από τα προβλήματα που ανακύπτουν σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων αφορούν ένα από τα ακόλουθα διασυννοριακά σενάρια:

- Περίπτωση 1: Πολίτης μεταφέρει το αυτοκίνητό του σε άλλο κράτος μέλος κατά τη μεταφορά της συνήθους κατοικίας του. Παρότι η οδηγία 2009/55/EK του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2009, σχετικά με τις φορολογικές απαλλαγές που εφαρμόζονται στις οριστικές εισόδους, από κράτος μέλος, προσωπικών ειδών που ανήκουν σε ιδιώτες¹³ δεν εφαρμόζεται στα τέλη ταξινόμησης αυτοκινήτων οχημάτων, ορισμένα κράτη μέλη προβλέπουν απαλλαγή στην προκειμένη περίπτωση. Τα κράτη μέλη τα οποία επιβάλλουν φόρο ταξινόμησης πρέπει να εφαρμόζουν συντελεστή απόσβεσης ανάλογο της μείωσης της οικονομικής αξίας του εισαγόμενου αυτοκινήτου. Σε περίπτωση μόνιμης αποταξινόμησης και εξαγωγής ενός αυτοκινήτου, ορισμένα κράτη μέλη επιστρέφουν μέρος του ήδη καταβληθέντος τέλους ταξινόμησης, επίσης συνήθως με την εφαρμογή συντελεστή απόσβεσης.
- Περίπτωση 2: Πολίτης μεταφέρει το αυτοκίνητό του μόνιμως στη δεύτερη κατοικία του (π.χ. θερινή κατοικία) σε άλλο κράτος μέλος και πρέπει να πληρώσει εκ νέου τέλος ταξινόμησης. Ορισμένα κράτη μέλη προορισμού χορηγούν για τη μεταφορά αυτή φοροαπαλλαγή. Επίσης, ορισμένα κράτη μέλη αναχώρησης επιστρέφουν μέρος του τέλους ταξινόμησης.
- Περίπτωση 3: Πολίτης κατοικεί σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιεί εταιρικό αυτοκίνητο που έχει ταξινομηθεί από τον εργοδότη του ή από την εταιρεία της οποίας είναι στέλεχος σε άλλο κράτος μέλος. Το κράτος μέλος ταξινόμησης μπορεί να επιβάλει τέλος ταξινόμησης. Το κράτος μέλος κατοικίας του υπαλλήλου ή του στελέχους μπορεί να επιβάλει τέλος ταξινόμησης μόνο εάν αυτό είναι το κράτος μέλος στο οποίο το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται κυρίως σε μόνιμη βάση.
- Περίπτωση 4: Πολίτης κατοικεί σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιεί μισθωμένο αυτοκίνητο ταξινομημένο από εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης σε άλλο κράτος μέλος. Το κράτος μέλος ταξινόμησης μπορεί να επιβάλει τέλος ταξινόμησης. Το κράτος μέλος της κατοικίας δύναται να επιβάλει επίσης τέλος ταξινόμησης το οποίο είναι ανάλογο με τη διάρκεια της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης.
- Περίπτωση 5: Πολίτης κατοικεί σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του συχνά σε άλλο κράτος μέλος για να επισκέπτεται τον/τη σύντροφό του ή την οικογένειά του/της. Το δεύτερο κράτος μέλος μπορεί να επιβάλει τέλος ταξινόμησης μόνο εάν ο/η σύντροφός του/της ή η οικογένειά του/της χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο σε τακτική βάση.
- Περίπτωση 6: Ένας σπουδαστής πρόκειται να εγκατασταθεί προσωρινά για τις σπουδές του σε άλλο κράτος μέλος ή ένας εργαζόμενος έχει αποσπασθεί από τον εργοδότη του σε άλλο κράτος μέλος. Για την εν λόγω περίοδο, και οι δύο χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους κυρίως στη χώρα σπουδών/απόσπασής τους. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος σπουδών/απόσπασης δεν μπορεί να επιβάλει τέλος ταξινόμησης.
- Περίπτωση 7: Εταιρεία ενοικίασης αυτοκινήτων η οποία έχει ταξινομήσει ολόκληρο ή μέρος του στόλου οχημάτων της σε ένα κράτος μέλος θα επιθυμούσε να συνάψει

συμβάσεις ενοικίασης απλής διαδρομής ή θα ήθελε να μεταφέρει μέρος του εν λόγω στόλου οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος χωρίς να υποχρεούται να καταβάλει τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας, ώστε να διαχειρίζεται καλύτερα τη ζήτηση στις εποχιακές περιόδους αιχμής.

- Περίπτωση 8: Πολίτης ή αντιπροσωπεία αυτοκινήτων ενός κράτους μέλους που επιβάλλει τέλος ταξινόμησης πωλεί ένα αυτοκίνητο σε πολίτη ή επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, στο οποίο θα πρέπει να ταξινομηθεί εκ νέου. Σε περίπτωση μη επιστροφής του τέλους ταξινόμησης που εξακολουθεί να είναι ενσωματωμένο στην αξία του αυτοκινήτου, ενδέχεται να υπάρχει «υπερφορολόγηση» στο πρώτο κράτος μέλος, σε σχέση με τα αυτοκίνητα που παραμένουν ταξινομημένα στο εν λόγω κράτος μέλος μέχρι το τέλος της ζωής τους. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλος ταξινόμησης προβλέπουν επίσης μερική επιστροφή του τέλους που έχει ήδη καταβληθεί στην περίπτωση επιβατικών αυτοκινήτων τα οποία αποταξινόμούνται και εξάγονται από επαγγελματίες αντιπροσώπους αυτοκινήτων, δηλαδή χωρίς να μεταναστεύει πραγματικά ο κάτοχος του αυτοκινήτου.

Δεδομένης της περιορισμένης νομοθεσίας σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά τη φορολογία των αυτοκινήτων, το Δικαστήριο έχει κληθεί να αποφανθεί σε ορισμένες περιπτώσεις, και έχει καθορίσει ορισμένες αρχές τις οποίες τα κράτη μέλη υποχρεούνται να τηρούν κατά την εφαρμογή των τελών ταξινόμησης σε περιπτώσεις όπως αυτές που περιγράφονται ανωτέρω. Ωστόσο, παρότι η νομολογία αυτή παρέχει λύσεις για τη διάκριση μεταξύ των εγχώριων και των εισαγόμενων προϊόντων, το θέμα της διπλής φορολόγησης σε περιπτώσεις όπως αυτές που περιγράφονται στις περιπτώσεις 1, 2 και 8 δεν εξετάστηκε.

2.2. Τέλη κυκλοφορίας

Ο όρος «τέλη κυκλοφορίας» που χρησιμοποιείται στην παρούσα ανακοίνωση περιλαμβάνει όλους τους τύπους φόρων που συνδέονται με την κυκλοφορία αυτοκινήτου στο έδαφος κράτους μέλους, ανεξάρτητα από την ονομασία του φόρου, εκτός από τα διόδια, τα αυτοκόλλητα σήματα και τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης που εφαρμόζονται στα καύσιμα.

Συνήθως, τα τέλη κυκλοφορίας επιβάλλονται μία φορά το έτος από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο ένα επιβατικό αυτοκίνητο και διαφοροποιούνται ανάλογα με το μέγεθος ή την ισχύ του κινητήρα, το χρησιμοποιούμενο καύσιμο και/ή τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του αυτοκινήτου. Σε περίπτωση αποταξινόμησης ή αλλαγής της κυριότητας ενός αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της περιόδου για την οποία έχουν καταβληθεί τα τέλη κυκλοφορίας εφαρμόζεται κατ'αναλογία επιστροφή. Έτσι, το πρόβλημα της διπλής φορολόγησης σε περίπτωση διασυνοριακής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων είναι περιορισμένο.

3. ΤΑ ΕΝΑΠΟΜΕΝΟΝΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

3.1. Το πρόβλημα της διπλής φορολόγησης

Μολονότι η νομολογία του Δικαστηρίου έχει επιλύσει μια σειρά θεμάτων στον τομέα της είσπραξης των τελών ταξινόμησης στη χώρα προορισμού, παραμένει ένας αριθμός προβλημάτων σε διάφορες καταστάσεις.

Τέλη ταξινόμησης

Οι πολίτες μπορούν να βρεθούν αντιμέτωποι με τη διπλή φορολόγηση όταν μεταφέρουν οριστικά ένα αυτοκίνητο σε άλλο κράτος μέλος ή όταν το χρησιμοποιούν κυρίως σε μια χώρα διαφορετική από τη χώρα στην οποία είχε αρχικά ταξινομηθεί.

Διπλή φορολόγηση προκύπτει, ιδίως, όταν ένας πολίτης μεταναστεύει από ένα κράτος μέλος το οποίο επιβάλλει τέλος ταξινόμησης χωρίς να προβλέπεται επιστροφή σε περίπτωση μεταφοράς αυτοκινήτου σε άλλο κράτος μέλος το οποίο επιβάλλει τέλος ταξινόμησης χωρίς να προβλέπεται φορολογική απαλλαγή σε μια τέτοια περίπτωση. Διπλή φορολόγηση μπορεί επίσης να προκύψει σε περιπτώσεις στις οποίες ένα αυτοκίνητο είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος το οποίο επιβάλλει τέλη ταξινόμησης και χρησιμοποιείται κυρίως (προσωρινά ή μόνιμα) σε άλλο κράτος μέλος το οποίο επίσης εφαρμόζει τέλη ταξινόμησης (περιπτώσεις 3 έως 5 ανωτέρω).

Ενώ εξελίσσεται η ολοκλήρωση της ΕΕ, όλο και περισσότεροι πολίτες μετακινούνται από μία χώρα σε άλλη για να ζήσουν, να σπουδάσουν, να εργαστούν ή να αποσυρθούν ως συνταξιούχοι, ή έχουν παραθεριστικές κατοικίες σε άλλα κράτη μέλη, αφήνοντας το (δεύτερο) αυτοκίνητό τους εκεί¹⁴. Αν και οι κανόνες της ΕΕ απαγορεύουν τη διπλή φορολόγηση σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, το πρόβλημα της διπλής φορολόγησης μπορεί ακόμη να προκύψει σε πολλές άλλες περιπτώσεις.

Τέλη κυκλοφορίας

Διπλή φορολόγηση στον τομέα των τελών κυκλοφορίας δεν πρέπει να αναμένεται διότι τα εν λόγω τέλη εισπράττονται ετησίως και επιβάλλονται μόνο κατ'αναλογία, δηλαδή κατά κανόνα επιστρέφονται σε περίπτωση αποταξινόμησης του οχήματος.

3.2. Άλλες προκλήσεις

3.2.1. Η έλλειψη πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή των τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας αυτοκινήτων σε διασυνοριακές περιπτώσεις

Οι πολίτες συχνά παραπονούνται όχι μόνο σχετικά με τη διπλή φορολόγηση αλλά και όσον αφορά τον πολυσύνθετο χαρακτήρα των αλλοδαπών φορολογικών κανόνων και τη δυσκολία πληροφόρησης σχετικά με τους εν λόγω κανόνες και τις διαδικασίες. Οι δυσκολίες αυτές οφείλονται εν μέρει σε γλωσσικά εμπόδια.

3.2.2. Η ορθή εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ σε περίπτωση προσωρινής ή περιστασιακής χρήσης του αυτοκινήτου

Η ορθή εφαρμογή της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ σχετικά με τη φορολογική μεταχείριση σε περίπτωση προσωρινής ή περιστασιακής χρήσης του αυτοκινήτου σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο της ταξινόμησής του έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών δικαστικών αποφάσεων και διαδικασιών επί παραβάσει (βλέπε σημείο 3.1. του εγγράφου εργασίας). Άλλες περιπτώσεις στις οποίες το Δικαστήριο έχει κληθεί να αποφασίσει αφορούν τη διασυνοριακή χρηματοδοτική μίσθωση, τα εταιρικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται από υπάλληλο ή στέλεχος που ζει σε άλλο κράτος μέλος και τα αυτοκίνητα που έχουν χρησιδανεισθεί

14 Ο αριθμός των πολιτών της ΕΕ που διαμένουν σε ένα κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος καταγωγής ανήλθε σε 12,8 εκατομμύρια το 2011. Ο αριθμός των διασυνοριακών εργαζομένων (πολίτες της ΕΕ που εργάζονται σε άλλο κράτος μέλος από το κράτος μέλος κατοικίας) έχει φθάσει περίπου το 1 εκατομμύριο το 2010. Μία ειδική κατηγορία «διασυνοριακών εργαζομένων» είναι τα άτομα που διαμένουν σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο από τον εργοδότη τους σε άλλο κράτος μέλος. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τη συγκεκριμένη κατηγορία, αλλά, γενικά, οι ταξινόμησης που έγιναν από εταιρείες αντιπροσώπευαν περίπου το 50,5% των 11,6 εκατομμυρίων καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν σε 18 κράτη μέλη της ΕΕ το 2008.

κάτοικοι κράτους μέλους διαφορετικού από εκείνο της ταξινόμησης (βλέπε σημεία 3.4 έως 3.7 του εγγράφου εργασίας). Έως σήμερα, μέσω της νομολογίας του Δικαστηρίου έχουν αποκρυσταλλωθεί σημαντικές αρχές οι οποίες διευκρίνισαν τη φορολογική εξουσία των κρατών μελών, με παράλληλη προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών της ΕΕ. Ωστόσο, φαίνεται ότι για ορισμένα κράτη μέλη αποτελεί πρόκληση η ευθυγράμμιση της εθνικής νομοθεσίας τους και των πρακτικών τους με τις εξελίξεις αυτές. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς τη συμμόρφωση της νομοθεσίας των κρατών μελών με τη νομολογία του Δικαστηρίου στον τομέα αυτό.

3.2.3. Η περίπτωση της διασυνοριακής ενοικίασης αυτοκινήτων

Οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων εκμισθώνουν μηχανοκίνητα οχήματα για σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Οι στόλοι αυτοκινήτων προς ενοικίαση είναι συνήθως πολύ νέοι, δεδομένου ότι τα οχήματα παραμένουν στο στόλο για περίπου 6-9 μήνες και στη συνέχεια εξαγοράζονται εκ νέου από τους κατασκευαστές. Ο στόλος επιβατικών αυτοκινήτων της ΕΕ για βραχυπρόθεσμες ενοικιάσεις εκτιμάται σε 1,4 εκατομμύρια οχήματα. Οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων που παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν δύο προκλήσεις:

- (1) Η πρώτη πρόκληση αφορά τον επαναπατρισμό του αυτοκινήτου σε περίπτωση μίσθωσης απλής διαδρομής¹⁵. Τα κράτη μέλη συχνά δεν επιτρέπουν να εκμισθωθεί εκ νέου το αυτοκίνητο σε μόνιμο κάτοικο μιας χώρας στην οποία η μίσθωση απλής διαδρομής έληξε χωρίς εκ νέου ταξινόμηση και καταβολή του τέλους ταξινόμησης. Συνεπώς, το αυτοκίνητο συχνά μπορεί να επιστρέψει μόνο εάν η εταιρεία ενοικίασης βρει πελάτη που διαμένει στη χώρα ταξινόμησης, ή αν το αυτοκίνητο επιστραφεί από υπάλληλο της εταιρείας ενοικίασης ή επαναπατρίσκει φορτωμένο σε φορτηγό. Εκτός από τα έξοδα επαναπατρισμού υπάρχουν τα διαφυγόντα έσοδα για την περίοδο κατά την οποία το αυτοκίνητο δεν είναι δυνατόν να εκμισθωθεί. Κατά συνέπεια, μια μίσθωση απλής διαδρομής σε άλλο κράτος μέλος είναι δαπανηρή και πολύ συχνά οι εταιρείες ενοικίασης δεν προσφέρουν αυτή τη δυνατότητα στους πελάτες.
- (2) Η δεύτερη πρόκληση είναι ότι είναι δύσκολο για τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων να ανταποκριθούν στη ζήτηση κατά τις εποχιακές περιόδους αιχμής σε ορισμένα κράτη μέλη μεταφέροντας προσωρινά ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Το κόστος αποταξινόμησης στο κράτος μέλος προέλευσης και ταξινόμησης του αυτοκινήτου καθώς και η καταβολή τέλους ταξινόμησης στο κράτος μέλος προορισμού και τα διαφυγόντα έσοδα κατά τη διάρκεια των εν λόγω διαδικασιών - και η αντίστροφη πορεία μετά από μερικούς μήνες - είναι υπερβολικά υψηλά για να δικαιολογείται η μετεγκατάσταση ενός αυτοκινήτου για μερικούς μήνες. Κατά συνέπεια, συχνά δεν είναι δυνατόν για τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων να ανταποκριθούν στη μέγιστη ζήτηση ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων σε ορισμένα κράτη μέλη κατά την τουριστική περίοδο, ενώ ταυτόχρονα σε άλλα κράτη μέλη τα αυτοκίνητα παραμένουν αχρησιμοποίητα. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων θα ήθελαν να είναι σε θέση να

15 Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να επιτρέπουν τα επιβατικά οχήματα που ανήκουν σε επιχείρηση ενοικίασης να εκμισθωθούν εκ νέου σε μη κάτοικο προκειμένου να επανεξαχθούν, εάν αυτά βρίσκονται στη χώρα εις εκτέλεση συμβάσεως μισθώσεως η οποία έληξε στη χώρα αυτή. Μπορούν, επίσης, να επιστραφούν, από υπάλληλο της επιχείρησης ενοικίασης, στο Κράτος μέλος όπου εκμισθώθηκαν αρχικά ακόμη και αν ο υπάλληλος αυτός κατοικεί στο Κράτος μέλος στο οποίο έγινε η προσωρινή εισαγωγή. Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διατηρούν ή/και να προβλέπουν ευνοϊκότερες διατάξεις, π.χ. επιτρέποντας στα εν λόγω οχήματα την εκ νέου μίσθωση σε κάτοικο της χώρας τους προκειμένου να επανεξαχθούν. Ωστόσο, δεν υπάρχουν πολλά κράτη μέλη που κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας.

μεταφέρουν μέρος των στόλων τους σε άλλα κράτη μέλη για ορισμένους μήνες κάθε έτος.

Οι δύο αυτές προκλήσεις περιορίζουν έμμεσα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών σε διασυνοριακό επίπεδο, αυξάνουν το κόστος για τις εταιρείες ενοικίασης και για τους πελάτες τους, ή περιορίζουν την επιλογή των υπηρεσιών για τους τελευταίους, δεδομένου ότι οι εν λόγω διασυνοριακές υπηρεσίες μπορεί μάλιστα να μην παρέχονται καθόλου. Όσον αφορά τις διατυπώσεις και τις δαπάνες που συνδέονται με την αποταξινόμηση και την εκ νέου ταξινόμηση, προβλέπεται λύση στην πρόταση κανονισμού σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, που αναφέρεται στο σημείο 1. Η πρόταση προβλέπει ότι οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων απαιτείται να ταξινομούν τα οχήματά τους μόνο στο κράτος μέλος όπου έχουν τη συνήθη διαμονή τους.

3.2.4. Ο κατακερματισμός της αγοράς λόγω της φορολογίας

Τα περισσότερα κράτη μέλη τα οποία επιβάλλουν τέλη ταξινόμησης ή κυκλοφορίας με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές ενός αυτοκινήτου διαφοροποιούν τα εν λόγω τέλη ανάλογα με τις τεχνικές επιδόσεις (π.χ. ισχύς ή μέγεθος κινητήρα) ή την ποσότητα των εκπομπών CO₂¹⁶. Συχνά, τα κατώτατα όρια έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τα εθνικά χαρακτηριστικά της αγοράς ή τις εθνικές πολιτικές φιλοδοξίες που υφίστανται κατά τη στιγμή της θέσπισής τους, λαμβανομένων επίσης υπόψη των επιπτώσεων των διαδοχικών μεταρρυθμίσεων στα καθαρά έσοδα.

Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν προσαρμόσει - εφόσον κρίνεται οικονομικά σκόπιμο - την προσφορά τους σε αυτά τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού φορολόγησης αυτοκινήτων, ιδίως προμηθεύοντας αυτοκίνητα στις κύριες αγορές τους με χαρακτηριστικά που παραμένουν ακριβώς κάτω από ορισμένα όρια, όπως αυτοκίνητα με μεγέθη κινητήρων 1599 cm³ ή 1999 cm³. Ωστόσο, τα εν λόγω όρια διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Η απουσία εναρμόνισης, επομένως, δημιουργεί «τεχνικό» κατακερματισμό της ενιαίας αγοράς. Κατά συνέπεια, οι δυνητικές οικονομίες κλίμακας μιας ενιαίας αγοράς στην οποία ταξινομούνται ετησίως περίπου 13 εκατομμύρια νέα αυτοκίνητα δεν είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν πλήρως, με αρνητικές συνέπειες τόσο για την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας όσο και για την αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων παροχής κινήτρων. Μια άλλη συνέπεια είναι επίσης η αύξηση του κόστους των αυτοκινήτων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ένα κατακερματισμένο σύστημα ωθεί τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να σπαταλούν πόρους για την τελειοποίηση των αυτοκινήτων ώστε να προσαρμοστούν σε διαφορετικά κατώτατα όρια, και επιφέρει μείωση της αποτελεσματικότητας σε σχέση με το κόστος της ευρωπαϊκής πολιτικής για το κλίμα. Ο κατακερματισμός αυτός στη φορολόγηση των αυτοκινήτων αναγνωρίστηκε σαφώς από την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 το 2012¹⁷. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ζητούν, επομένως, εναρμόνιση των φόρων αυτοκινήτων με βάση τις εκπομπές CO₂. Ωστόσο, πρωτοβουλία της Επιτροπής για την εναρμόνιση επί του εν λόγω θέματος μέχρι στιγμής δεν τυγχάνει ομόφωνης στήριξης των κρατών μελών¹⁸.

16 Βλέπε παράρτημα IV του εγγράφου εργασίας.

17 Η τελική έκθεση της ομάδας CARS 21, η οποία εκδόθηκε στις 6 Ιουνίου 2012, είναι διαθέσιμη στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

18 Βλ. την πρόταση του 2005 που αναφέρεται στην υποσημείωση 6.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάργηση των τελών ταξινόμησης και η ενσωμάτωσή τους (χωρίς επιπτώσεις στα έσοδα) στα τέλη κυκλοφορίας καθώς και η εναρμόνιση και το «πρασίνισμα» της φορολογίας αυτοκινήτων είναι η καλύτερη λύση για τα εναπομένοντα προβλήματα που παρατίθενται ανωτέρω. Ωστόσο, δεδομένου ότι η πρόταση του 2005 δεν έχει μέχρι στιγμής εγκριθεί, είναι σκόπιμο να διερευνηθούν άμεσες λύσεις στα προβλήματα που επισημαίνονται στην παρούσα ανακοίνωση.

4.1. Το πρόβλημα της διπλής φορολόγησης

Για την αποφυγή της διπλής φορολόγησης ή «υπερφορολόγησης» σε περίπτωση που πολίτης της ΕΕ μετακινείται σε μόνιμη βάση με αυτοκίνητο σε άλλο κράτος μέλος (περιπτώσεις 1, 2 και 8 του σημείου 2.1), υπάρχουν καταρχήν τρεις επιλογές πολιτικής:

- Το κράτος μέλος προορισμού απαλλάσσει πλήρως το «εισαγόμενο» αυτοκίνητο από τα τέλη ταξινόμησης.
- Το κράτος μέλος αναχώρησης επιστρέφει το μέρος του τέλους ταξινόμησης που έχει ήδη καταβληθεί και το οποίο είναι ακόμη ενσωματωμένο στην αξία του αυτοκινήτου (το εναπομένον τέλος)¹⁹.
- Το κράτος μέλος προορισμού αφαιρεί το εγχώριο τέλος από το τέλος που καταβλήθηκε ήδη στο κράτος μέλος αναχώρησης (σύστημα καταλογισμού), πέραν του συντελεστή απόσβεσης που πρέπει να εφαρμόζεται κατά τη φορολόγηση μεταχειρισμένων και όχι καινούργιων αυτοκινήτων.

Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει ποια από τα 18 κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλος ταξινόμησης εφαρμόζουν ήδη τις επιλογές 1 ή/και 2:

	AT	BE	CY	DK	EL	ES	FI	FR	IE	IT	HU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SI
1.			X ¹		X	X	X		X	X				X	X	X		
2.	X	X		X		X	X							X	X	X	X	X

¹για τον ειδικό φόρο κατανάλωσης στα αυτοκίνητα αλλά όχι για το τέλος ταξινόμησης

Η πρώτη επιλογή θα μπορούσε να έχει ορισμένες αρνητικές δημοσιονομικές επιπτώσεις για τα κράτη μέλη που επιβάλλουν υψηλά τέλη ταξινόμησης. Ωστόσο, τα εν λόγω υψηλά τέλη θα μπορούσαν επίσης να αποθαρρύνουν την προσέλευση μεταναστών και να παρεμποδίζουν διασυννοριακές ρυθμίσεις εργασίας στα εν λόγω κράτη μέλη με δυνητικά αρνητικές συνέπειες για τις οικονομίες τους. Επίσης, η επιλογή αυτή θέτει τους μετανάστες που έρχονται με τα (μεταχειρισμένα) αυτοκίνητά τους σε κάπως πλεονεκτική θέση σε σύγκριση με τους κατοίκους. Ωστόσο, δεδομένου ότι η ίδια η μετανάστευση προκαλεί συνήθως υψηλό κοινωνικό και οικονομικό κόστος για τον μετανάστη, το «φορολογικό προνόμιο» θα αντισταθμίσει το κόστος αυτό μόνο εν μέρει.

Σύμφωνα με τη δεύτερη λύση, το κράτος μέλος αναχώρησης «χάνει» το εναπομένον τέλος. Αλλά, λόγω της επιστροφής, το αυτοκίνητο εγκαταλείπει το κράτος μέλος «φορολογικά ουδέτερο».

¹⁹ Τα κράτη μέλη τα οποία χορηγούν τέτοιου είδους επιστροφή το πράττουν υπό διαφορετικές συνθήκες (βλ. το παράρτημα II του εγγράφου εργασίας). Κατά κανόνα, οι επιστροφές δεν χορηγούνται μόνο σε πολίτες που αλλάζουν τόπο διαμονής με τα αυτοκίνητά τους αλλά επίσης και σε περίπτωση αυτοκινήτων που έχουν αποταξινομηθεί και εξάγονται από διανομείς αυτοκινήτων ή πολίτες που πωλούν το αυτοκίνητό τους στο εξωτερικό.

Σύμφωνα με την τρίτη επιλογή, το αυτοκίνητο εκ των πραγμάτων θα εξαχθεί φορολογικά ουδέτερο από τη χώρα αναχώρησης. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος προορισμού θα έχανε τα φορολογικά έσοδα που αντιστοιχούν στο εναπομένον τέλος. Οι αρνητικές δημοσιονομικές επιπτώσεις της εφαρμογής ενός τέτοιου συστήματος καταλογισμού θα ήταν λιγότερο έντονες απ' ό, τι οι επιπτώσεις της εφαρμογής καθεστώτος απαλλαγής.

Το καλύτερο καθεστώς για τους πολίτες θα ήταν ένα σύστημα επιστροφών με την εφαρμογή συντελεστή απόσβεσης από το κράτος μέλος αναχώρησης σε συνδυασμό με απαλλαγή από το τέλος ταξινόμησης στο κράτος μέλος προορισμού. Στην περίπτωση αυτή, η τελική φορολογική επιβάρυνση στο πρώτο κράτος μέλος θα είναι πάντοτε ανάλογη με την περίοδο χρήσης του αυτοκινήτου στο εν λόγω κράτος μέλος (που σημαίνει ότι δεν θα προκύψει υπερφορολόγηση) και δεν θα επιβληθεί φορολογική επιβάρυνση στο δεύτερο κράτος μέλος. Το δεύτερο καλύτερο καθεστώς θα ήταν ο συνδυασμός συστημάτων επιστροφής και καταλογισμού. Το καθεστώς αυτό είναι λιγότερο ευνοϊκό για τους πολίτες, δεδομένου ότι δεν θα μπορούν να επωφελούνται ή να επωφελούνται πλήρως από τον εν λόγω καταλογισμό σε περίπτωση που μεταφέρουν το αυτοκίνητό τους σε κράτος μέλος το οποίο δεν εφαρμόζει καθόλου ή εφαρμόζει χαμηλότερο τέλος ταξινόμησης.

4.2. Άλλες προκλήσεις

4.2.1. Η έλλειψη πληροφοριών

Με την παρούσα ανακοίνωση και το έγγραφο εργασίας, η Επιτροπή έχει ως στόχο τη διασαφήνιση των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που ανέπτυξε το Δικαστήριο. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στους πολίτες και τις επιχειρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των εθνικών φόρων και σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο έχουν εφαρμόσει τις αρχές που ανέπτυξε το Δικαστήριο. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να διατίθενται τουλάχιστον στη(στις) γλώσσα (ες) του κράτους μέλους και για τα βασικά θέματα (π.χ. υπό μορφή «Συχνών ερωτήσεων») επίσης στις γλώσσες των πολιτών με το μεγαλύτερο ποσοστό μετακίνησης στο κράτος αυτό, και στα αγγλικά για τους υπόλοιπους. Οι πληροφορίες θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες στο διαδίκτυο, κατάλληλες και επικαιροποιημένες και θα πρέπει επίσης να αναφέρεται ένα σημείο επικοινωνίας για περισσότερες πληροφορίες.

4.2.2. Προσωρινή μεταφορά επιβατικού αυτοκινήτου σε άλλο κράτος μέλος (περιπτώσεις 3 έως 7 του σημείου 2.1.)

Όπως επισημάνθηκε στο σημείο 3.2.2., η εν λόγω διαδικασία μπορεί να αποτελέσει πρόκληση για τα κράτη μέλη να ευθυγραμμίσουν τη νομοθεσία τους για τη φορολογία των αυτοκινήτων σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη νομολογία του Δικαστηρίου. Το έγγραφο εργασίας, το οποίο η Επιτροπή προτίθεται να επικαιροποιεί τακτικά, θα πρέπει να παρέχει καθοδήγηση στα κράτη μέλη. Επιπλέον, οι συζητήσεις με τα κράτη μέλη σε μια τεχνική ομάδα εργασίας θα μπορούσαν να είναι χρήσιμες για τον εντοπισμό βέλτιστων πρακτικών για ορισμένες περιπτώσεις.

Ήδη από αυτή τη στιγμή, ορισμένα κράτη μέλη επιτρέπουν στα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος να χρησιμοποιούνται κυρίως από τους ίδιους τους πολίτες τους για σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα (κατ' ανώτατο όριο έως δύο εβδομάδες το μήνα) χωρίς την υποχρέωση καταβολής φόρου ταξινόμησης και κυκλοφορίας, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις όπως η διοικητική κοινοποίηση. Αλλά ακόμη και αυτή η λύση χαρακτηρίζεται από έλλειψη ευελιξίας σε περιόδους αυξανόμενης διεθνούς

κινητικότητας και διαφοροποίησης των προτύπων κινητικότητας. Δεδομένης της πρόσφατης νομολογίας του Δικαστηρίου σχετικά με τα χρησιδανειζόμενα οχήματα²⁰, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να επιτρέπεται ορισμένο χρονικό διάστημα η χρησιμοποίηση οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος από πολίτη χωρίς την υποχρέωση καταβολής του φόρου ταξινόμησης, με την επιφύλαξη της τήρησης ορισμένων όρων για την αποφυγή της φοροαποφυγής ή της κατάχρησης.

4.2.3. *Ο τομέας της ενοικίασης αυτοκινήτων*

Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη λάβει μέτρα για την επίλυση των προβλημάτων που περιγράφονται στο σημείο 3.2.3.:

- (1) Όσον αφορά τον επαναπατρισμό ενός ενοικιαζόμενου αυτοκινήτου απλής διαδρομής, ορισμένα κράτη μέλη επιτρέπουν όσον αφορά τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και φθάνουν στη χώρα τους στο πλαίσιο σύμβασης μίσθωσης, να ενοικιάζονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε κάτοικο χωρίς την υποχρέωση καταβολής φόρου ταξινόμησης και κυκλοφορίας, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις²¹. Αυτό διευκολύνει την ενοικίαση αυτοκινήτων για μια απλή διαδρομή, παρόλο που οι όροι διαφέρουν σημαντικά.
- (2) Ένα κράτος μέλος επιτρέπει την προσωρινή μεταφορά ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος, για περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τους 3 μήνες ανά έτος, χωρίς να χρειάζεται να καταβάλλεται το τέλος ταξινόμησης και κυκλοφορίας για τα εν λόγω οχήματα, ώστε να μπορούν οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικότερα τη ζήτηση σε εποχιακές περιόδους αιχμής.

Τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν πιο ευέλικτες ρυθμίσεις στις δύο αυτές περιπτώσεις μπορούν να το πράττουν βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ. Μέχρι σήμερα, δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η εν λόγω ευελιξία δημιούργησε προβλήματα. Συνεπώς, η Επιτροπή προτείνει στα άλλα κράτη μέλη να θεσπίσουν παρόμοια ρύθμιση, με όρους που θα καθορίσουν τα ίδια, με σκοπό την αποφυγή οποιασδήποτε ενδεχόμενης φοροδιαφυγής ή κατάχρησης. Αυτό θα επιτρέψει στις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων να βελτιστοποιήσουν τη χρήση των στόλων τους και να μειώσουν το κόστος και, ως εκ τούτου, τις τιμές για τους τελικούς καταναλωτές.

4.2.4. *Ο κατακερματισμός της αγοράς λόγω της φορολογίας*

Αν και η πρόταση του 2005 δεν έχει λάβει την ομόφωνη στήριξη των κρατών μελών, θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι πολλά κράτη μέλη έχουν έκτοτε εισαγάγει περιβαλλοντικά στοιχεία στα τέλη ταξινόμησης ή/και τέλη κυκλοφορίας τους. Ωστόσο, ακόμη και όταν τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα ίδια περιβαλλοντικά στοιχεία, συχνά χρησιμοποιούν διαφορετικά κατώτατα όρια τα οποία δημιουργούν (ενίοτε τεράστιες) διαφορές στη φορολογική επιβάρυνση. Οι διαφοροποιήσεις στο πλαίσιο της φορολόγησης αυτοκινήτων δεν θα πρέπει να βασίζονται σε συγκεκριμένα τεχνολογικά κριτήρια, όπως το μέγεθος ή η ισχύς του κινητήρα, αλλά σε αντικειμενικά, ευκόλως διαθέσιμα και σχετικά με την πολιτική στοιχεία επιδόσεων, όπως οι εκπομπές CO₂. Εξάλλου, τα όρια αυτά θα πρέπει να επικαιροποιούνται τακτικά ώστε να διατηρούνται τα κίνητρα για την αγορά ενός καθαρού και ενεργειακώς αποδοτικού οχήματος. Από την προοπτική αυτή, προτείνεται στα κράτη μέλη να εξετάζουν σε

20 Απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, συνεκδικασθείσες υποθέσεις L.A.C. van Putten, P. Mook, G. Frank, C-578/10, C-579/10, C-580/10.

21 Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. παράρτημα III του εγγράφου εργασίας.

ομάδα εργασίας με ποιον τρόπο τα κριτήρια που χρησιμοποιούν ως βάση για τον υπολογισμό των τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας μπορούν να συντονιστούν καλύτερα, έτσι ώστε να μειωθεί ο τεχνικός κατακερματισμός της αγοράς αυτοκινήτου της ΕΕ, οι οικονομίες κλίμακας να αποτελέσουν αντικείμενο εκμετάλλευσης, και οι περιβαλλοντικοί στόχοι να επιτευχθούν με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπονούν επί του παρόντος κατευθυντήριες γραμμές για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να θεσπίσουν οικονομικά κίνητρα σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα²².

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Η κινητικότητα των πολιτών βρίσκεται σε συνεχή άνοδο, χάρη στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και ως αποτέλεσμα των επιχειρηματικών και αναπτυξιακών μοντέλων τα οποία βασίζονται όλο και περισσότερο στον εντατικό διεθνή καταμερισμό της εργασίας. Η κινητικότητα μπορεί να συμβάλει στην επίλυση των προβλημάτων στις τοπικές αγορές εργασίας, στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των αγορών και στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης. Η ελεύθερη κυκλοφορία είναι το δικαίωμα που εκτιμούν περισσότεροι οι πολίτες της ΕΕ και αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο στην ανάπτυξη της ΕΕ. Η διπλή φορολόγηση στον τομέα της φορολογίας των οχημάτων, τα υψηλά τέλη ταξινόμησης κατά τη μεταφορά ενός αυτοκινήτου στο πλαίσιο της μετανάστευσης και η έλλειψη πληροφοριών σχετικά με το θέμα αυτό μπορεί να παρεμποδίσουν τη διασυνοριακή κινητικότητα.

Παρόλο που η προσέγγιση που προτάθηκε από την Επιτροπή το 2005, δηλαδή η κατάργηση των τελών ταξινόμησης και η ένταξή τους κατά τρόπο ουδέτερο στα υφιστάμενα τέλη κυκλοφορίας, δεν έχει μέχρι τώρα υιοθετηθεί, ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη λάβει, σε εθελοντική βάση, ορισμένα μέτρα που προβλέπει η πρόταση, την οποία επικροτεί η Επιτροπή. Ωστόσο, ορισμένα προβλήματα που δεν συνάδουν με την ιδέα μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς εξακολουθούν να υφίστανται και, συνεπώς, απαιτούν λύση βραχυπρόθεσμα.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προσδιόρισε και προτείνει στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τις ακόλουθες βέλτιστες πρακτικές σε βραχυπρόθεσμη βάση:

1. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι φορολογούμενοι γνωρίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους όταν μετακινούνται σε άλλο κράτος μέλος, τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας στα οχήματα σε διασυνοριακές καταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο έχουν εφαρμόσει το νομικό πλαίσιο της ΕΕ που περιγράφεται στην παρούσα ανακοίνωση και στο έγγραφο εργασίας. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να οριστεί ένα κεντρικό σημείο επαφής για τους φορολογούμενους, για το οποίο μπορεί να προβλεφθεί σύνδεσμος στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής.
2. Για την αποφυγή της διπλής φορολόγησης και της «υπερφορολόγησης», όταν οι πολίτες μεταφέρουν σε μόνιμη βάση ένα αυτοκίνητο από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, τα κράτη μέλη, τα οποία αρχικά επέβαλαν τέλος ταξινόμησης θα πρέπει τουλάχιστον να χορηγούν μερική επιστροφή του τέλους, λαμβάνοντας υπόψη την απομείωση της αξίας του αυτοκινήτου ανεξαρτήτως του αν το κράτος μέλος προορισμού παρέχει απαλλαγή από το τέλος ταξινόμησης, εφόσον υφίσταται.

3. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κάνουν πλήρη χρήση της ευελιξίας που παρέχεται από την οδηγία 83/182/ΕΟΚ να εφαρμόζουν ελαστικότερες ρυθμίσεις που επιτρέπουν την προσωρινή χρήση των οχημάτων στα κράτη μέλη χωρίς επιβολή του τέλους ταξινόμησης και κυκλοφορίας. Αυτό αφορά, ιδίως, τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα τα οποία είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος, αλλά και άλλες περιπτώσεις προσωρινής ή περιστασιακής χρήσης, από κάτοικο, οχήματος ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος.
4. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναλάβουν δράση για να περιοριστεί ο κατακερματισμός της αγοράς αυτοκινήτου της ΕΕ που οφείλεται στην αποκλίνουσα εφαρμογή, από τα κράτη μέλη, των τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Οι μελλοντικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα χρηματοδοτικά κίνητρα για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη.

Αφού έλαβε τη γνώμη των οργάνων στα οποία απευθύνεται η παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή προτίθεται να συγκροτήσει τεχνική ομάδα εργασίας για να συζητηθούν τα ανωτέρω θέματα με τα κράτη μέλη. Με τη διαδικασία αυτή θα δοθεί νέα ώθηση στις συζητήσεις στο πλαίσιο του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση του 2005. Θα μπορούσε επίσης να προβλεφθεί αναθεώρηση της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εκτεταμένη νομολογία του Δικαστηρίου και να ενισχυθούν η διαφάνεια και η ασφάλεια δικαίου.