

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ



Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΦΠΑ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΠΑΛΗΓΕΩΡΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Μ Ε Σ Ο Λ Ο Γ Γ Ι 2 0 1 1

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΦΠΑ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩ. ΙΩΑΝΝΗΣ (Α.Μ. 13951)

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΠΑΛΗΓΕΩΡΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Μ Ε Σ Ο Λ Ο Γ Γ Ι 2 0 1 1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Περιεχόμενα.....</i>	<i>3</i>
<i>Εισαγωγή.....</i>	<i>5</i>
<i>Κεφάλαιο 1:Εισαγωγές-ΦΠΑ Εισαγωγών-Ιστορική Αναδρομή.....</i>	<i>9</i>
<i>Έννοια των Εισαγωγών – διαχωρισμός ενδοκοινοτικές και μη.....</i>	<i>9</i>
<i>ΦΠΑ Εισαγωγών.....</i>	<i>9</i>
<i>Ιστορική Αναδρομή.....</i>	<i>10</i>
<i>Κεφάλαιο 2:Τελωνειακά Καθεστώτα.....</i>	<i>18</i>
<i>Τελωνειακά Καθεστώτα.....</i>	<i>18</i>
<i>Προσωρινή εισαγωγή αγαθών από χώρα εκτός της Ε.Ε.....</i>	<i>23</i>
<i>Δήλωση τελωνείου.....</i>	<i>24</i>
<i>Καθοριστικοί τελωνειακοί δασμοί.....</i>	<i>25</i>
<i>Η αξία που δηλώνεται.....</i>	<i>25</i>
<i>Τύπος δασμολογίου</i>	<i>26</i>
<i>Προέλευση.....</i>	<i>26</i>
<i>Παράδειγμα.....</i>	<i>27</i>
<i>Κεφάλαιο 3 : Νομοθετικό Πλαίσιο- Διαδικασία Εισαγωγής.....</i>	<i>31</i>
<i>Νομοθετικό πλαίσιο εισαγωγών- Διαδικασία Εισαγωγής.....</i>	<i>31</i>
<i>Δασμο-φορολογική επιβάρυνση των προερχόμενων από Τρίτη χώρα ειδών.....</i>	<i>32</i>
<i>Είδη που κατά την εισαγωγή υπόκεινται σε έλεγχο για εφαρμογή του κανονισμού σήμανσης.....</i>	<i>35</i>
<i>Υπόδειγμα εισαγωγής.....</i>	<i>36</i>

Κεφάλαιο 4: Φορολογική και Λογιστική Αντιμετώπιση του ΦΠΑ Εισαγωγών..	39
Φορολογική αντιμετώπιση του φπα εισαγωγών.....	39
Λογιστική αντιμετώπιση του φπα εισαγωγών.....	40
Κεφάλαιο 5: Εισαγωγή Οχημάτων από Χώρες εκτός ΕΕ.....	44
Οχήματα από χώρες εκτός της ΕΕ - Με προσωρινή εισαγωγή.....	44
Διαδικασία κατά την εισαγωγή του οχήματος.....	45
Όροι που πρέπει να τηρούνται μετά την εισαγωγή του οχήματος στην χώρα..	46
Οχήματα από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Με πληρωμή δασμών και φόρων.....	47
Παραδείγματα υπολογισμού δασμών και φόρων.....	51
Οχήματα από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Με απαλλαγή από δασμούς και φόρους.....	53
Πρόγραμμα υπολογισμού του φόρου κατανάλωσης για οχήματα.....	54
Επίλογος- Συμπεράσματα.....	57
Απλούστευση και εξορθολογισμός της νομοθεσίας	59
Βελτίωση των τελωνειακών ελέγχων	60
Παροχή άριστων υπηρεσιών στην επιχειρηματική κοινότητα	60
Βελτίωση της κατάρτισης	60
Βελτίωση της διεθνούς συνεργασίας	61
Βιβλιογραφία.....	62

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα διανύει μια περίοδο έντονης χρηματοπιστωτικής κρίσης. Οι οικονομολόγοι, στην προσπάθεια αναζήτησης των αιτιών της συγκεκριμένης κρίσης, καταλήγουν σχεδόν ομόφωνα στην ανάγκη ανάπτυξης της εξαγωγικής δραστηριότητας της χώρας μας καθώς και της ανταγωνιστικότητας απέναντι στις υπόλοιπες χώρες. Η Ελλάδα κατέχει πολύ χαμηλή θέση σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες ως προς τις εξαγωγές της και πολύ υψηλή ως προς τις εισαγωγές που πραγματοποιεί, κάτι που οδηγεί στο χρόνια τώρα αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο.

Στο ισοζύγιο πληρωμών καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μεταξύ των κατοίκων μιας χώρας και των κατοίκων άλλων χωρών. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών του ισοζυγίου πληρωμών καταγράφει τις διεθνείς ροές αγαθών, υπηρεσιών και μεταβιβαστικών πληρωμών. Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών μιας χώρας αποτελούν το εμπορικό της ισοζύγιο.

Το εμπορικό ισοζύγιο ισούται με τις καθαρές εξαγωγές. Όταν οι εξαγωγές είναι μεγαλύτερες από τις εισαγωγές, η οικονομία έχει εμπορικό πλεόνασμα. Όταν οι εισαγωγές είναι μεγαλύτερες από τις εξαγωγές η οικονομία έχει εμπορικό έλλειμμα.

Εισαγωγή ονομάζεται η διαδικασία μεταφοράς προϊόντων, εμπορευμάτων και ανθρώπων από μία ξένη χώρα σε μία άλλη όπου τα προϊόντα θα επεξεργαστούν, θα χρησιμοποιηθούν, θα πωληθούν ή θα επανεξαχθούν.

Οι εισαγωγές ανάλογα με το τόπο που διενεργούνται χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Σε ενδοκοινοτικές και μη ενδοκοινοτικές. Στην παρούσα φάση θα ασχοληθούμε με μη ενδοκοινοτικές εισαγωγές.

Μη ενδοκοινοτικές ονομάζονται οι συναλλαγές που γίνονται από μια χώρα εκτός Ε.Ε.. Οι εγγραφές εδώ είναι πιο πολύπλοκες και χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή τόσο στις εγγραφές όσο και στην κοστολόγηση των εμπορευμάτων.

Οι εισαγωγές αποτελούνται από πρώτες ύλες για χρήση στην εγχώρια παραγωγή καθώς και είδη που καταναλώνονται άμεσα από τα νοικοκυριά. Και στις δύο περιπτώσεις, η ζήτηση εισαγωγών συνήθως αυξάνεται με την αύξηση του εγχώριου εισοδήματος και προϊόντος.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι περιορισμού των εισαγωγών σε κάθε χώρα. Όπως για παράδειγμα οι Ηνωμένες Πολιτείες εφαρμόζουν το σύστημα των ποσοστώσεων ή της μέγιστης επιτρεπόμενης ποσότητας εισαγωγών χάλυβα από την Ευρώπη και την Ιαπωνία.

Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις εισαγωγές είναι οι εξής:

- Οι προτιμήσεις των καταναλωτών για εγχώρια και εισαγόμενα αγαθά
- Οι τιμές των εγχώριων προϊόντων
- Τα εισοδήματα, εγχώρια και στο εξωτερικό
- Οι τιμές συναλλάγματος
- Το κόστος μεταφοράς από χώρα σε χώρα
- Οι κυβερνητικές πολιτικές που επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο

Στην πραγματικότητα το μέγεθος μιας οικονομίας είναι άμεσα συνδεδεμένο με την ποσότητα των εισαγωγών και εξαγωγών. Μεγαλύτερες οικονομίες παράγουν περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες, οπότε έχουν περισσότερα να διαθέσουν στις διεθνείς αγορές και δημιουργούν και περισσότερο εισόδημα από αγαθά και υπηρεσίες που πωλούν, οπότε οι πολίτες τους έχουν περισσότερο εισόδημα να διαθέσουν για την αγορά εισαγόμενων προϊόντων.

Όλες οι εισαγωγές αγαθών από το εξωτερικό στην Ελληνική επικράτεια υπόκεινται σε Φ.Π.Α. χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το πρόσωπο που ενεργεί τις εισαγωγές αυτές, αν δηλαδή είναι υποκείμενος στο Φ.Π.Α. ή ιδιώτης (άρθρο 10Ν. 2859/00).

Η είσοδος αγαθών στο εσωτερικό της χώρας από χώρες εκτός της Κοινότητας ονομάζεται «εισαγωγή». Η εισαγωγή συντελείται όταν τα εισαγόμενα αγαθά τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία ή βρίσκονται σε ανάλωση στο εσωτερικό της χώρας. Τα αγαθά λοιπόν που εισάγονται από τρίτες χώρες, ανεξάρτητα από το πρόσωπο που ενεργεί τις εισαγωγές. Έτσι τα αγαθά που κατάγονται από τα κράτη-μέλη ή που έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία στο εσωτερικό της κοινότητας, θεωρείται ότι δεν προέρχονται από τρίτες χώρες και συνεπώς δεν θεωρούνται «εισαγωγές». Επίσης, για τα αγαθά που εισάγονται από το Άγιο Όρος στο εσωτερικό της χώρας, οφείλεται να καταβάλλεται ο Φ.Π.Α. όπως αυτό συμβαίνει και για τα εισαγόμενα αγαθά από τρίτες χώρες.

Όταν παραλαμβάνουμε ένα εμπόρευμα από μια χώρα εκτός Ε.Ε. το εμπόρευμα αυτό έρχεται στην χώρα μας με εκτελωνισμό. Αυτό είναι και το χαρακτηριστικό των μη ενδοκοινοτικών αποκτήσεων. Μαζί με την παραγγελία έχουμε και το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών του εκτελωνιστή. Στο τιμολόγιο περιλαμβάνεται η αμοιβή του εκτελωνιστή. Ο ναύλος, τα ασφάλιστρα, λοιπά έξοδα μεταφοράς, οι δασμοί κ.ο.κ.

Στην παρούσα εργασία μελετούμε τις εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών από τρίτες χώρες, δηλαδή από χώρες οι οποίες δεν ανήκουν στην Κοινότητα. Πιο συγκεκριμένα, αναλύουμε πως λειτουργεί το Φ.Π.Α. για εισαγωγές από χώρες εκτός της Κοινότητας.

Η διάρθρωση της εργασίας έχει ως εξής:

Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει κάποια γενικά στοιχεία για τις εισαγωγές και γίνεται αναφορά στο Φ.Π.Α. εισαγωγών. Πραγματοποιείται επίσης, ιστορική αναδρομή.

Το δεύτερο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στα τελωνιακά καθεστώτα. Περιγράφεται πρώτον, το Κοινό Ευρωπαϊκό Δασμολόγιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεύτερον, η διαδικασία που ακολουθείται στο τελωνείο για την εισαγωγή ενός αγαθού .

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο που υφίσταται για τις εισαγωγές .

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύουμε το ΦΠΑ εισαγωγών. Εξετάζουμε δηλαδή πως αντιμετωπίζονται οι εισαγωγές από την φορολογική και λογιστική οπτική γωνία.

Το πέμπτο κεφάλαιο εξετάζει την περίπτωση της εισαγωγής καινούργιων αυτοκινήτων από τρίτες χώρες.

Το έκτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τα συμπεράσματα της εργασίας καθώς και τους τρόπους μέσω των οποίων θα μπορούσε να βελτιωθεί η εισαγωγική διαδικασία.

Επισήμανση

Οι διαπιστώσεις, τα αποτελέσματα, τα συμπεράσματα και οι πιθανές προτάσεις της παρούσας πτυχιακής εργασίας –εκτός των αναφορών που σημαίνονται ως λήμματα- αποτελούν προσωπικές θεωρητικές ή εμπειρικές διαπιστώσεις του σπουδαστή (σπουδάστριάς) ή της ομάδας των σπουδαστών που την επιμελήθηκαν και δεν απηχούν κατ' ανάγκη τη γνώμη του εισηγητή εκπαιδευτικού, του Εκπαιδευτικού Προσωπικού του Τμήματος Λογιστικής ή του Α.Τ.Ε.Ι. Μεσολογγίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Έννοια των Εισαγωγών – διαχωρισμός ενδοκοινοτικές και μη

Όταν λέμε εισαγωγή δεν εννοούμε κάθε εμπόρευμα που αγοράζουμε από μια χώρα της Ε.Ε, αλλά μόνο εκτός Ε.Ε. (Αμερική , Ιαπωνία , Καναδά) κλπ. Οι εισαγωγές αγαθών (μαζί με τις ενδοκοινοτικές αποκτήσεις) είναι μαζί με τις εξαγωγές, ένα από τα μεγέθη που χαρακτηρίζουν το μακροοικονομικό μέγεθος του εξωτερικού εμπορίου μιας χώρας. Εάν τα αγαθά μεταφέρονται από ένα κράτος μέλος της Ε.Ε. στην ενδοχώρα θεωρούμε ότι έχουμε μια ενδοκοινοτική απόκτηση παρά μια εισαγωγή. Η φορολογία δεν επιβάλλεται στα σύνορα. Αντιθέτως, ο λήπτης είναι υποχρεωμένος να υπολογίσει και να πληρώσει το φόρο στις φορολογικές αρχές.

Μη ενδοκοινοτικές (ή εισαγωγές) ονομάζονται οι συναλλαγές που γίνονται από μια χώρα εκτός Ε.Ε. όπως Ιαπωνία , Καναδά, Ταιβαν κλπ. Οι εγγραφές εδώ είναι πιο πολύπλοκες και χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή τόσο στις εγγραφές όσο και στην κοστολόγηση των εμπορευμάτων.

Όταν παραλαμβάνουμε ένα εμπόρευμα από χώρα εκτός Ε.Ε. το εμπόρευμα αυτό έρχεται στην χώρα μας με εκτελωνισμό. Αυτό είναι και το χαρακτηριστικό των μη ενδοκοινοτικών αποκτήσεων . Μαζί με την παραγγελία έχουμε και το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών του εκτελωνιστή. Στο τιμολόγιο περιλαμβάνεται η αμοιβή του εκτελωνιστή, ο ναύλος , τα ασφάλιστρα, λοιπά έξοδα μεταφοράς, οι δασμοί κ.ο.κ.

ΦΠΑ Εισαγωγών

Ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας¹ (Φ.Π.Α.) είναι ένας γενικός έμμεσος φόρος που επιβάλλεται πάνω στην αξία που προσθέτει η επιχείρηση στα αγαθά και τις υπηρεσίες, κατά την διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας. Ο Φ.Π.Α. επιβάλλεται και στα εισαγόμενα προϊόντα από το εξωτερικό, με τους ίδιους φορολογικούς συντελεστές που ισχύουν και για τα εγχώρια παραγόμενα προϊόντα. Ο Φόρος

¹ Τραχανάς Κ. (1986)

Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) επιβάλλεται σε όλα τα εισαγόμενα εμπορεύματα ανεξάρτητα αν ο εισαγωγέας είναι υποκείμενο στο φόρο πρόσωπο ή μη.

Κατά την εισαγωγή θεωρείται ως εισαγωγικός δασμός και καταβάλλεται την ίδια στιγμή που καταβάλλεται ο εισαγωγικός δασμός, σύμφωνα με τις διατάξεις της τελωνειακής νομοθεσίας. Στα εισαγόμενα εμπορεύματα εφαρμόζεται η τελωνειακή νομοθεσία σύμφωνα με τις εξαιρέσεις ή προσαρμογές που ρυθμίζονται από τη νομοθεσία του Φ.Π.Α.

Ο Φ.Π.Α. που πληρώνεται κατά την εισαγωγή ενός εμπορεύματος θεωρείται φόρος εισροών για τα υποκείμενα στο φόρο πρόσωπα. Κατά κανόνα οι εισαγωγές των εμπορευμάτων επιβαρύνονται² με θετικό συντελεστή Φ.Π.Α., το ύψος του οποίου είναι 15%, πλην ορισμένων περιπτώσεων που προβλέπονται από τη σχετική νομοθεσία του Φ.Π.Α. και την τελωνειακή νομοθεσία. Η φορολογητέα αξία κατά την εισαγωγή αγαθών περιλαμβάνει:

- την τελωνειακή αξία των εισαγομένων αγαθών, όπως αυτή προσδιορίζεται από την τελωνειακή νομοθεσία· και
- τους δασμούς, φόρους ή άλλες φορολογικές επιβαρύνσεις ή τέλη που εισπράττονται κατά την εισαγωγή.

Μια εισαγωγή γίνεται εάν αγαθά εισάγονται από κράτος που δεν ανήκει στην Ε.Ε. Δεν είναι ουσιώδες εάν τα αγαθά εισάγονται ή όχι λόγω μιας παράδοσης. Ο Φ.Π.Α. εισαγωγής γενικά επιβάλλεται στα σύνορα.

Ιστορική Αναδρομή

Από το 1953 η Ελλάδα καταγράφει συνεχώς ελλείμματα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της, κάτι το οποίο είναι αναμενόμενο για μια ταχέως αναπτυσσόμενη οικονομία. Προσπαθώντας να κερδίσει το χαμένο έδαφος, καθώς οι εγχώριοι πόροι ήταν ανεπαρκείς για την χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων, παρουσίαζε ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης. Σε μια τέτοια περίπτωση σαν της Ελλάδας, τα ελλείμματα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αποτελούν συχνά ένδειξη δυναμισμού και σηματοδοτούν εμπιστοσύνη στις προοπτικές της οικονομίας αυτής.

² Γεωργακόπουλος Θ.Α. (1987)

Η κατάσταση της ελληνικής οικονομίας την περίοδο πριν από την είσοδο στην ΕΕ όσον αφορά τις διαδικασίες εισαγωγής αγαθών και γενικότερα υπηρεσιών στην Ελλάδα διαμορφώθηκε από την παρουσία διαφόρων παραγόντων. Μερικοί από τους παράγοντες αυτούς μπορούν να είναι κοινοί με άλλων χωρών τη στιγμή που προσχωρούν στην ΕΕ αλλά άλλοι, ιδιαίτερα οι σχετικοί με τη θεσμική δομή της ΕΕ έχουν εξελιχθεί μέσω του χρόνου.

Πριν από την είσοδο στην Ε.Ε. η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αγροτικό τομέα, έναν προστατευμένο και χαμηλής τεχνολογίας βιομηχανικό τομέα που αποτελείται κυρίως από μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις και ένα μεγάλο χάσμα ως προς τις υπόλοιπες της ΕΕ στο κατά κεφαλήν εισόδημα, την υποδομή και την θεσμική ανάπτυξη. Επιπλέον παρατηρούνται μια υποχώρηση στην παγκόσμια οικονομία μετά την πρώτη και την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση, αυξανόμενα δημοσιονομικά ελλείμματα από τις επεκτατικές οικονομικές πολιτικές στα τέλη της δεκαετίας του 70 καθώς επίσης και η θεσμική αδυναμία της ΕΕ. Κατά συνέπεια η Ελλάδα εισήχθη στην ΕΕ χωρίς να διορθώσει τις υπάρχουσες μακροοικονομικές ανισορροπίες της και χωρίς να έχει εξετάσει τις δομικές αδυναμίες που θα επιδεινώνονταν σε ένα περιβάλλον αυξανόμενου ανταγωνισμού όπως η Ευρωπαϊκή κοινότητα.

Το ισοζύγιο πληρωμών μιας χώρας είναι το σύνολο όλων των εμπορικών και χρηματοοικονομικών συναλλαγών μεταξύ των κατοίκων της και κατοίκων του εξωτερικού. Ως εκ τούτου, είναι εξ ορισμού πάντοτε εξισορροπημένο και, συνεπώς, η έννοια της ανισορροπίας και της αναπροσαρμογής απορρέει από την εξέταση συγκεκριμένων μεμονωμένων στοιχείων όπως είναι το εμπορικό ισοζύγιο, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, κ.λπ. Κατά κανόνα, οι συναλλαγές μεταξύ κατοίκων της χώρας και του εξωτερικού που συνιστούν μεταβιβάσεις εισοδημάτων καταγράφονται στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, ενώ οι χρηματοοικονομικές συναλλαγές, δηλαδή οι κινήσεις κεφαλαίου, καταγράφονται στο ισοζύγιο κίνησης κεφαλαίων. Αυτά τα δύο ισοζύγια, συχνά με τη βοήθεια της Κεντρικής Τράπεζας η οποία διαχειρίζεται τα συναλλαγματικά αποθέματα της χώρας, εξουδετερώνουν το ένα το άλλο και διασφαλίζουν την απαραίτητη ισορροπία στις ξένες συναλλαγές της χώρας. Η μεταπολεμική Ελλάδα έχει μακρά παράδοση στα ελλείμματα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, τα οποία καλύπτονται από ισοδύναμα πλεονάσματα του ισοζυγίου κίνησης κεφαλαίων. Το πρόγραμμα οικονομικής σταθεροποίησης που

υιοθετήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 οδήγησε σε σημαντική μείωση του ελλείμματος, αλλά αυτή η τάση αντιστράφηκε γρήγορα και η ανισορροπία του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αυξήθηκε ραγδαία έως το τέλος της δεκαετίας. Η είσοδος της Ελλάδας στη ζώνη του ευρώ την 1η Ιανουαρίου 2001 μετρίασε τη σπουδαιότητα του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ως περιοριστικού παράγοντα κατά την άσκηση της οικονομικής πολιτικής, ενώ ταυτόχρονα στέρησε από τους εγχώριους φορείς χάραξης πολιτικής τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν νομισματικά και συναλλαγματικά μέτρα προκειμένου να χειρίζονται τα μεγέθη του ισοζυγίου πληρωμών.

Στο εμπορικό ισοζύγιο καταγράφονται οι χρηματικές ροές που αφορούν σε συναλλαγές σε αγαθά (πληρωμές/εισαγωγές και εισπράξεις/εξαγωγές), των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Επιπλέον, στο εμπορικό ισοζύγιο καταχωρίζονται οι τριγωνικές συναλλαγές, η αξία της επεξεργασίας αγαθών, η αξία επισκευής αγαθών και η αξία των αγαθών για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροπλάνων.

Το εμπορικό ισοζύγιο, με όλες τις παραπάνω κατηγορίες συναλλαγών που καταρτίζει η Τράπεζα της Ελλάδος, καταρτίζεται με βάση τις στατιστικές πληροφορίες (στοιχεία συναλλασσόμενου, αξία αγαθών, χώρα προέλευσης και προορισμού, είδος εμπορεύματος και νόμισμα συναλλαγής) που αναγγέλλονται από τα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα. Επιπλέον, η Τράπεζα της Ελλάδος, για λόγους διασταύρωσης των στοιχείων, αντλεί απευθείας πληροφόρηση από τα διυλιστήρια για τις πληρωμές και εισπράξεις που αφορούν σε εισαγωγές και εξαγωγές καυσίμων, αντιστοίχως. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου που δημοσιεύονται από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (ΕΣΥΕ) βασίζονται στην τελωνιακή στατιστική και, επομένως, διαφοροποιούνται από αυτά του ισοζυγίου πληρωμών.

Έχοντας κατά νου αυτές τις εισαγωγικές παρατηρήσεις, μπορούμε πλέον να στρέψουμε την προσοχή μας στις πιο πρόσφατες εξελίξεις στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και το εμπορικό έλλειμμα.

Μετά τις κλιμακούμενες αυξήσεις του εμπορικού ελλείμματος προς τα τέλη της δεκαετίας του '90, τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίστηκαν από σχετική σταθερότητα

στα απόλυτα μεγέθη, γεγονός το οποίο οδήγησε σε βαθμιαία μείωση των ελλειμμάτων ως ποσοστών του ΑΕΠ..

Με βάση τα προσωρινά στοιχεία πληρωμών για το 1998 το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου εμφανίζεται μειωμένο κατά 590 εκ. δολάρια σε σύγκριση με το έλλειμμα του 1997 και αντιστοιχεί στο 14,6% του ΑΕΠ. Η βελτίωση αυτή είναι αποτέλεσμα της μείωσης της δαπάνης για εισαγωγές αλλά και της ανόδου των εισπράξεων από εξαγωγές. Ειδικότερα στον περιορισμό του εμπορικού ελλείμματος συνέβαλε

αποκλειστικά η μείωση της δαπάνης για καθαρές εισαγωγές καυσίμων λόγω πτώσης των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου. Το εμπορικό έλλειμμα χωρίς τα καύσιμα είναι ελαφρά αυξημένο σε σχέση με το 1997. Εξάλλου το ποσοστό της δαπάνης για εισαγωγές που καλύπτεται από εξαγωγικές πράξεις βελτιώθηκε ελαφρά από 22,7% το 1997 σε 23,9% το 1998.

Όσον αφορά το 1999 το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αντιστοιχεί στο 14,3% του ετήσιου ΑΕΠ έναντι 13,7% το προηγούμενο έτος.

Σε απόλυτα μεγέθη η άνοδος του εμπορικού ελλείμματος κατά 2,069 εκ. ευρώ αντανakλά τόσο την άνοδο του ελλείμματος εκτός καυσίμων όσο και της δαπάνης για καθαρές εισαγωγές καυσίμων μετά την ταχεία άνοδο των τιμών του πετρελαίου στην διεθνή αγορά. Η άνοδος του εμπορικού ελλείμματος εκτός καυσίμων οφείλεται στην αύξηση της δαπάνης για εισαγωγές η οποία υπεραντιστάθμισε την άνοδο των εξαγωγικών εισπράξεων παρά το ότι η τελευταία ήταν σημαντική. Το ποσοστό της δαπάνης για εισαγωγές αυξήθηκε σε 32% από 29% που ήταν το 1998.

Την περίοδο του 2002 το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε κατά 1,098 εκατ. Ευρώ σε σύγκριση με το 2001.

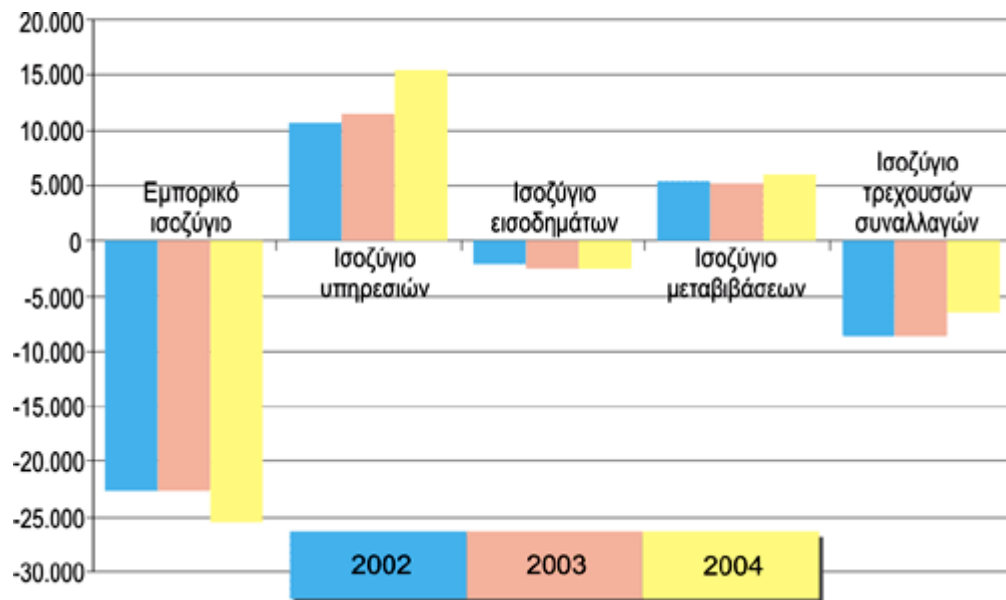
Η διεύρυνση αυτή οφείλεται τόσο στην αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου των εντός καυσίμων αγαθών όσο και στην άνοδο των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων. Η τελευταία αντανakλά σε σημαντικό βαθμό την εμφανιζόμενη σημαντική μείωση των εισπράξεων από εξαγωγές καυσίμων. Το 2002 οι πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων παρέμειναν περίπου στα επίπεδα του προηγούμενου έτους και

αποτελέσαν το 14% της αξίας του συνόλου εισαγωγών. Το έλλειμμα του ισοζυγίου καυσίμων αποτελούσε το 15% του εμπορικού ελλείμματος

Οι παρακάτω πίνακες προέρχονται από στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος και αναφέρονται σε συναλλαγές που πραγματοποιήθηκαν τα έτη 2002-2004.

Πρέπει να τονιστεί πως τα παρακάτω αποτελούν προσωρινά στοιχεία.

Πίνακας 1: Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (€ εκατ. - προσωρινά στοιχεία)



Πηγή: Τράπεζα Ελλάδος

Πίνακας 2: Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (€ εκατ.- προσωρινά στοιχεία)

	Ιανουάριος - Δεκέμβριος			% μεταβολή	
	2002	2003	2004	2002-03	2003-04
A Εμπορικό Ισοζύγιο	-22.708,7	-22.643,5	-25.435,8		
Εμπορικό Ισοζύγιο χωρίς τα καύσιμα	-19.203,7	-18.607,7	-20.960,8		
Εμπορικό Ισοζύγιο καυσίμων	-3.505,0	-4.035,8	-4.475,0		
Εξαγωγές	10.433,6	11.113,6	12.653,3	6,5%	13,9%
Εισαγωγές	33.142,3	33.757,1	38.089,0	1,9%	12,8%
B Ισοζύγιο υπηρεσιών	10.755,4	11.506,5	15.467,0		
Εισπράξεις	21.131,4	21.430,3	26.742,5	1,4%	24,8%
Πληρωμές	10.376,1	9.923,9	11.275,5	-4,4%	13,6%
Γ Ισοζύγιο εισοδημάτων	-2.073,4	-2.597,4	-2.457,4		
Εισπράξεις	1.626,5	1.569,1	1.686,5	-3,5%	7,5%
Πληρωμές	3.699,9	4.166,5	4.144,0	12,6%	-0,5%
Δ Ισοζύγιο μεταβιβάσεων	5.455,4	5.088,1	6.015,1		
Εισπράξεις	7.801,4	7.817,4	8.974,3	0,2%	14,8%
Πληρωμές	2.346,0	2.729,3	2.959,2	16,3%	8,4%
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών	-8.571,3	-8.646,3	-6.411,0		
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών ως % του ΑΕΠ	6,1%	5,6%	3,9%		
Εμπορικό Ισοζύγιο ως % του ΑΕΠ	16,0%	14,8%	15,4%		

Πηγή: Τράπεζα Ελλάδος

Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά το 2003 περιορίστηκε κατά 65 εκατομμύρια ευρώ σε σύγκριση με το 2002. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην σημαντική βελτίωση του ελλείμματος του ισοζυγίου των εκτός καυσίμων αγαθών, η οποία όμως αντισταθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την αύξηση της δαπάνης για καθαρές εισαγωγές καυσίμων. Η τελευταία αντανάκλα την αύξηση του όγκου των εισαγωγών αργού πετρελαίου, δεδομένου ότι το 2003 η μέση τιμή του αργού πετρελαίου μειώθηκε σχεδόν κατά 5%. Το 2003 οι καθαρές πληρωμές για εισαγωγές παρουσίασαν σημαντική άνοδο και αντιστοιχούσαν στο 18% του εμπορικού ελλείμματος.

Το 2004 το συνολικό έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε κατά 2.792 εκατ. Ευρώ σε σύγκριση με το 2003. ειδικότερα η μεγάλη άνοδος των πληρωμών για εισαγωγές εκτός καυσίμων υπερέκλυσε την αύξηση των αντίστοιχων εισπράξεων από εξαγωγές. Παράλληλα η αυξητική τάση της δαπάνης για καθαρές εισαγωγές καυσίμων η οποία παρατηρείται από το 2000 συνεχίστηκε και σε αυτό το έτος. Ειδικότερα το 2004 η αύξηση συνδέεται με μεγάλη άνοδο της τιμής του πετρελαίου

στην διεθνή αγορά. Η μεγάλη αύξηση των πληρωμών για εισαγωγές αγαθών εκτός καυσίμων στην οποία οφείλεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της η επιδείνωση του εμπορικού ελλείμματος διαδέχτηκε την σχετική στασιμότητα των εισαγωγών την περίοδο 2001-2003.

Το 2005 το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε κατά 2.111 εκ ευρώ σε σύγκριση με το 2004 . Η αύξηση αυτή ουσιαστικά αντανακλά την άνοδο κατά 2.118 ευρώ των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων οι οποίες έτσι έφθασαν να αποτελούν το 24% του συνολικού εμπορικού ελλείμματος. Το εμπορικό ισοζύγιο επιβαρύνθηκε σημαντικά το 2005 από τις αγοροπωλησίες πλοίων.

Η αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών το 2006 αντανακλά κατά το μεγαλύτερο μέρος της την διεύρυνση του εμπορικού ισοζυγίου το οποίο αυξήθηκε κατά το 2006 σε 7.727 εκ. ευρώ σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά. Η ιδιαίτερη σημαντική διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος το 2006 υπογραμμίζει την τάση επιδείνωσης ενός από τα χρόνια προβλήματα της οικονομίας και εντείνει την εξάρτηση της οικονομίας από τον εξωτερικό δανεισμό. Ειδικότερα το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε κατά 2,9 εκ. ευρώ και έφθασε τα 23,1 δις. ευρώ συμβάλλοντας κατά 38% στην συνολική αύξηση του εμπορικού ελλείμματος

Κατά το έτος 2007 η διεύρυνση του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 6,2 δις. ευρώ οφείλεται στην αύξηση κυρίως του εμπορικού ελλείμματος των αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων και δευτερευόντως των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων ενώ οι καθαρές πληρωμές για εισαγωγή καυσίμων αυξήθηκαν ελάχιστα.

Το 2008 η διεύρυνση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 2,5 δις. ευρώ οφείλεται κυρίως στην αύξηση των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων κατά 2,9 δις. ευρώ.

Σε πολύ μικρότερο βαθμό οφείλεται στην αύξηση του εμπορικού ελλείμματος εκτός καυσίμων και πλοίων κατά 430 εκατ. ευρώ, καθώς οι εισπράξεις από εξαγωγές της κατηγορίας αυτής αυξήθηκαν κατά 1,8 δις. ευρώ, ενώ οι πληρωμές για εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 2,3 δις.. ευρώ. Το 2009 η σημαντική μείωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 13,3 δις. ευρώ το 2009 προήλθε από τη μείωση του εμπορικού ελλείμματος πλην καυσίμων και πλοίων κατά 7,4 δις.. ευρώ, των καθαρών

πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων κατά 4,6 δισ. ευρώ και των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων κατά 1,3 δισ. ευρώ.

Τέλος το 2010 ο περιορισμός του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 2,5 δισ. ευρώ οφείλεται κυρίως στη μείωση του εμπορικού ελλείμματος εκτός καυσίμων και πλοίων κατά 3,8 δισ. ευρώ. Αντίθετα, οι καθαρές πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων αυξήθηκαν κατά 1,0 δισ. ευρώ ή 13,6%, ενώ οι καθαρές πληρωμές για αγορές πλοίων αυξήθηκαν κατά 0,3 δισ. ευρώ ή 7,9%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Τελωνιακά Καθεστώτα

Οι τελωνειακές αρχές διαδραματίζουν έναν ουσιαστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο. Ως εκ τούτου, στοχεύουν στον έλεγχο της κανονικότητας του διεθνές εμπορίου και των ανταλλαγών. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η δημοσίευση της Ενιαίας Πράξης του 1993 έχει καταργήσει τους τελωνειακούς ελέγχους από τα εσωτερικά σύνορα των χωρών εντός της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Σήμερα, οι τελωνειακές νομοθεσίες για την εξαγωγή και την εισαγωγή δεν αφορούν συναλλαγές μεταξύ αυτών των χωρών (εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις). Αφορούν όμως τις συναλλαγές με τρίτες χώρες μόνο. Προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις προσφερόμενες εγκαταστάσεις και για να αναπτύξουν την παρουσία τους στη διεθνή σκηνή, οι επιχειρήσεις προσπαθούν να κερδίσουν κατανοώντας τις τελωνειακές νομοθεσίες και τους κανονισμούς με τη γνώση των υπηρεσιών και των διαδικασιών που ακολουθούνται από τις τελωνειακές αρχές .

Η Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση είναι μια τελωνειακή ένωση που αποτελείται από όλα τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και έναν αριθμό περιβαλλόντων χωρών.

Η τελωνειακή ένωση είναι ένα βασικό έργο της Ε.Ο.Κ. (νυν Ε.Ε.), που ιδρύθηκε το 1958. Δεν επιβάλλονται τελωνεία σε αγαθά που ταξιδεύουν μέσα στην τελωνειακή ένωση και αντίθετα με μια περιοχή ελεύθερου εμπορίου τα μέλη της τελωνειακής ένωσης επιβάλλουν μια κοινή εξωτερική ταρίφα σε όλα τα αγαθά που εισέρχονται στην ένωση. Μία εκ των συνεπειών της τελωνειακής ένωσης είναι ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να διαπραγματευθεί ως μια οντότητα σε διεθνείς εμπορικές συμφωνίες όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση σημαίνει :

- Κατάργηση των τελωνειακών δασμών μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε.
- Εφαρμογή κοινού δασμολογίου για τις εισαγωγές που προέρχονται από χώρες εκτός της ΕΕ.

- Εφαρμογή κοινών κανόνων καταγωγής για τα εμπορεύματα που προέρχονται από χώρες εκτός της ΕΕ.

-Κοινός προσδιορισμός της τελωνειακής αξίας. Η συμφωνία που επιτεύχθηκε στις τέσσερις πιο πάνω αρχές, μεταξύ των 6 ιδρυτικών κρατών μελών της ΕΕ (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Λουξεμβούργο και Ολλανδία), οδήγησε στη δημιουργία της Τελωνειακής Ένωσης, την 1 Ιουλίου 1968, ενάμιση χρόνο νωρίτερα σε σχέση με τον προγραμματισμένο - με βάση τη Συνθήκη της Ρώμης του 1957 - χρόνο.

Την 1 Ιουλίου 1968, γεννήθηκε ο μεγαλύτερος εμπορικός συνασπισμός στον κόσμο και δημιουργήθηκε η βάση για την Ε.Ε.

Σήμερα, στην ΕΕ, 27 τελωνειακές υπηρεσίες εργάζονται μαζί στενά, για να προσφέρουν προστασία στους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Η Τελωνειακή Ένωση, αποτελεί ένα από τα θεμέλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ουσιαστικό στοιχείο της ενιαίας αγοράς, η οποία μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά, μόνο εφόσον υφίστανται κοινοί κανόνες που εφαρμόζονται ομοιόμορφα στα εξωτερικά της σύνορα. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται ότι οι 27 τελωνειακές διοικήσεις στην ΕΕ, πρέπει να δρουν ως μία και μόνη τελωνειακή διοίκηση. Αυτό επιτυγχάνεται με την εφαρμογή του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα.

Σήμερα, τα Τελωνεία προστατεύουν τους πολίτες, παρέχοντας την απαραίτητη προστασία στον καταναλωτή, από πρόδρομες ναρκωτικές ουσίες, από προϊόντα απομίμησης, επικίνδυνα παιχνίδια και βλαβερές για την ανθρώπινη υγεία τροφές, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνουν το εμπόριο.

Πιο συγκεκριμένα, διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο :

- Στη διαφύλαξη της ασφάλειας και της προστασίας των πολιτών,
- στην προστασία των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ και των Κρατών - Μελών της,
- στην προστασία της ΕΕ από το αθέμιτο και παράνομο εμπόριο, προσφέροντας υποστήριξη στη νόμιμη επιχειρηματική δραστηριότητα,
- στο να καταστούν οι Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις περισσότερο ανταγωνιστικές, μέσω σύγχρονων εργασιακών μεθόδων που υποστηρίζονται από ένα εύκολα προσβάσιμο περιβάλλον.

Εγγενής στην έννοια της τελωνειακής ένωσης είναι η συνύπαρξη του εσωτερικού δασμολογικού αφοπλισμού με ένα κοινό τελωνειακό δασμολόγιο, το οποίο εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη στις εισαγωγές από τρίτες χώρες. Τα προϊόντα τρίτων χωρών πρέπει να εκτελωνίζονται μία μόνον φορά κατά την εισαγωγή σε ένα κράτος μέλος και κατόπιν μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα σε όλον τον κοινό τελωνειακό χώρο. Για να επέλθει, όμως, συμφωνία πάνω σε ένα ενιαίο εξωτερικό δασμολόγιο, έπρεπε να γίνουν διάφοροι συμβιβασμοί και να ευρεθούν δύσκολες ισορροπίες, δεδομένων των διαφορετικών εθνικών συμφερόντων, που σχετίζονταν με τα διάφορα προϊόντα, τα οποία θα ήθελε να προστατεύσει κάθε κράτος. Το κοινό τελωνειακό δασμολόγιο, που θεσπίστηκε από τους ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα το 1968, είναι επομένως ένα μεγάλο επίτευγμα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης (άρθρο 28 ΣΛΕΕ, πρώην άρθρο 23 ΣΕΚ).

Η ύπαρξη του κοινού δασμολογίου συνοδεύτηκε, για τα κράτη μέλη, από την απώλεια των τελωνειακών τους εσόδων, τα οποία τροφοδοτούν από το 1975 τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ένωσης, και από την απώλεια της δυνατότητας να ακολουθούν ανεξάρτητη τελωνειακή και εμπορική πολιτική, γιατί αυτή υπάγεται πλέον στην αρμοδιότητα των Ευρωπαϊκών θεσμικών. Κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αποφασίσει ή να διαπραγματευθεί μόνο του τελωνειακά θέματα. Οι τροποποιήσεις του ΚΤΔ αποφασίζονται από το Συμβούλιο, μετά διαπραγμάτευση (όταν χρειάζεται) και πρόταση της Επιτροπής. Οι διμερείς διαπραγματεύσεις (μεταξύ της ΕΚ και μιας τρίτης χώρας) και οι πολυμερείς διαπραγματεύσεις (στα πλαίσια άλλοτε της GATT και τώρα του ΠΟΕ) γίνονται από την Επιτροπή.

Από το 1968 δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αναστέλλουν μονομερώς τελωνειακούς δασμούς ή να τροποποιούν μόνα τους το κοινό δασμολόγιο. Με άλλα λόγια, δεν μπορούν πλέον να εφαρμόζουν μίαν αυτόνομη τελωνειακή πολιτική. Μόνο το Συμβούλιο μπορεί να τροποποιεί την κανονική εφαρμογή του ΚΤΔ με κανονισμούς οι οποίοι αφορούν διάφορα τελωνειακά μέτρα. Είτε είναι συμφωνημένα, είτε είναι αυτόνομα, τα μέτρα αυτά εισάγουν μερικές ή ολικές μειώσεις των τελωνειακών δασμών για όλες ή μερικές εισαγωγές ενός προϊόντος στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται είτε για ευρωπαϊκές τελωνειακές ποσοτώσεις, είτε για ολικές ή μερικές αναστολές είσπραξης τελωνειακών δασμών.

Οι πιο σημαντικές τελωνειακές παραχωρήσεις συμφωνήθηκαν από τη Κοινότητα στα πλαίσια της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT). Κατά τη διάρκεια διαφόρων διεθνών διαπραγματεύσεων ιδίως του «Dillon Round» μεταξύ 1960 και 1962, του «Kennedy Round» μεταξύ 1964 και 1967 και του «Tokyo Round» μεταξύ 1973 και 1979 σημαντικές μειώσεις των τελωνειακών δασμών συμφωνήθηκαν για τα περισσότερα βιομηχανικά προϊόντα. Ο κύκλος πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων, ο οποίος ξεκίνησε στην Punta del Este της Ουρουγουάης στις 20 Σεπτεμβρίου 1986 («Uruguay Round») και ολοκληρώθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 1993, επέτυχε πολύ σημαντικές μειώσεις των τελωνειακών δασμών των 117 συμμετεχόντων κρατών στους τομείς της βιομηχανίας, της γεωργίας και των υπηρεσιών. Επέβαλε, επίσης, νέους κανόνες πειθαρχίας και επίλυσης των διαφορών στο διεθνές εμπόριο, κανόνες τους οποίους η ΕΕ έχει εντάξει στο ευρωπαϊκό δίκαιο. Από το 1995, το τελωνειακό δασμολόγιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης. Γενικά, κάθε θέση της τελωνειακής ονοματολογίας αναφέρει τόσο τους αυτόνομους όσο και τους συμφωνημένους συντελεστές που προέρχονται από τις διαπραγματεύσεις της GATT. Διάφορα τεχνικά παραρτήματα του ΚΤΔ καθορίζουν τα ειδικά καθεστώτα εισαγωγής, όπως το καθεστώς εισαγωγής ορισμένων γεωργικών προϊόντων ή το καθεστώς ατελούς εισαγωγής ορισμένων φαρμακευτικών ουσιών.

Για να γίνει οποιαδήποτε τελωνειακή ενέργεια χρειάζεται προηγουμένως να γίνει «η τελωνειακή κατάταξη» του εν λόγω εμπορεύματος. Οι πολλές λεπτομέρειες της συνδυασμένης ονοματολογίας προκαλούν συχνά περιπλοκές, ιδίως για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί παράγοντες μπορούν να ζητούν έγκυρες τελωνειακές πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές στα θέματα της κατάταξης των εμπορευμάτων στην τελωνειακή ονοματολογία. Οι πληροφορίες αναφέρονται στην τελωνειακή κατάταξη ενός εμπορεύματος σε όλα τα κράτη μέλη. Επομένως εξασφαλίζουν νομικά τους οικονομικούς παράγοντες και διευκολύνουν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές. Ένας κανονισμός ρυθμίζει τη στατιστική ταξινόμηση προϊόντων ανά δραστηριότητα (CPA), εξασφαλίζοντας τη συνάφεια όσον αφορά την οικονομική πραγματικότητα και τη συγκρισιμότητα μεταξύ των εθνικών, ευρωπαϊκών και διεθνών ταξινομήσεων [Κανονισμός 451/2008].

Η επιτροπή και τα κράτη μέλη συνδιασκέπτονται για να εξασφαλίσουν τη σωστή και ομοιόμορφη εφαρμογή της συνδυασμένης ονοματολογίας (ΣΟ) . Αυτό το τελωνειακό εργαλείο έχει μεγάλη σημασία, όχι μόνον για την είσπραξη των τελωνειακών δασμών, αλλά και για πολλές δραστηριότητες της Ένωσης, όπως είναι ο καθορισμός των στατιστικών στοιχείων του εξωτερικού εμπορίου και η σωστή εφαρμογή διαφόρων μέτρων σε θέματα γεωργικής, εμπορικής, φορολογικής ή νομισματικής πολιτικής [Κανονισμός 2658/87, τροποποιηθείς τελευταία από κανονισμό 1238/2010, ενοποιημένη έκδοση 01.01.2000]. Η συγκεκριμενοποίηση αυτών των μέτρων γίνεται με κανονισμούς της επιτροπής, την έκδοση επεξηγηματικών σημειώσεων ή καταλόγων κατάταξης στην τελωνειακή ονοματολογία. Χρησιμεύει τόσο στην τελωνειακή και στατιστική ονοματολογία που χρησιμοποιείται από την Κοινότητα, όσο και σ' εκείνες που χρησιμοποιούνται από τους κύριους εμπορικούς της εταίρους πράγμα που διευκολύνει τις εμπορικές συναλλαγές. Ονομάζεται συνδυασμένη ονοματολογία (ΣΟ), γιατί καλύπτει συγχρόνως τις τελωνειακές και τις στατιστικές ανάγκες της Κοινότητας.

Το ολοκληρωμένο Κοινοτικό Δασμολόγιο (TARIC) , που είναι μια πολύγλωσση τράπεζα δεδομένων, δημιουργήθηκε παράλληλα με την εισαγωγή της συνδυασμένης ονοματολογίας για να καταγράφει, σχετικά με κάθε κώδικα της ΣΟ, τις ευρωπαϊκές διατάξεις που εφαρμόζονται στα εμπορεύματα αυτού του κώδικα. Περιλαμβάνει τις συνθήκες εισαγωγής, οι οποίες δεν περιέχονται στη ΣΟ όπως είναι, ιδίως οι τελωνειακές ποσοτώσεις και προτιμήσεις, οι πρόσκαιρες διακοπές των αυτόνομων δασμών του ΚΔΤ, οι εισφορές αντιντάμπινγκ και οι αντισταθμιστικές εισφορές [Κανονισμός 2658/87, τροποποιηθείς τελευταία από κανονισμό 1238/2010, ενοποιημένη έκδοση 01.01.2000, βλ. το τμήμα 23.2.2]. Το TARIC συγκεντρώνει το σύνολο των ευρωπαϊκών μέτρων που εφαρμόζονται στις εμπορικές συναλλαγές και παρέχει στις εθνικές υπηρεσίες πληροφορίες για όλα τα μέτρα της ΕΕ που αφορούν το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο.

Ένα κοινοτικό καθεστώς τελωνειακών ατελειών εφαρμόζεται σε ειδικές περιστάσεις εισαγωγής εμπορευμάτων που δεν απαιτούν την εφαρμογή των συνηθισμένων μέτρων προστασίας της οικονομίας, ιδίως όταν πρόκειται για είδη που προορίζονται για προσωπική χρήση των ενδιαφερομένων [Κανονισμός 1186/2009].

Προσωρινή εισαγωγή αγαθών από χώρα εκτός της Ε.Ε.

Στην προσπάθειά του να συμβάλει στην προαγωγή του εμπορίου, της βιομηχανίας και του τουρισμού, το Τμήμα Τελωνείων προσφέρει διάφορες διευκολύνσεις προς τον εμπορικό κόσμο και το κοινό. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, προκειμένου για αγαθά που εισάγονται από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τρίτες χώρες) και το καθεστώς της προσωρινής εισόδου, προκειμένου για ορισμένα αγαθά που μεταφέρονται από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διάφορα αγαθά μπορούν να μεταφερθούν προσωρινά στην Κύπρο, χωρίς την καταβολή δασμών και φόρων για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό και ακολούθως να εξαχθούν.

Ως εισαγωγή των εμπορευμάτων στην Δημοκρατία είναι δυνατό να θεωρηθεί η μεταφορά των εμπορευμάτων στη Δημοκρατία από τον ταξιδιώτη είτε στις προσωπικές του αποσκευές είτε άλλως πως, η οποία είναι δυνατό να συμβεί χρονικά είτε κατά την ημερομηνία της εισόδου του ταξιδιώτη στη Δημοκρατία είτε σε οποιαδήποτε άλλη προγενέστερη ή μεταγενέστερη ημερομηνία, αλλά σε κάθε περίπτωση σε ημερομηνία που, κατά την κρίση του Διευθυντή, επιτρέπει την εξυπηρέτηση των σκοπών του ταξιδιού.

Προσωπικά είδη είναι τα καινούργια ή μεταχειρισμένα είδη τα οποία λογικά απαιτούνται για προσωπική χρήση του ταξιδιώτη κατά την διάρκεια του ταξιδιού λαμβανομένων υπόψη όλων των συνθηκών του ταξιδιού.

Ταξιδιώτης είναι πρόσωπο, του οποίου η συνήθης κατοικία βρίσκεται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο οποίος εισέρχεται σ' αυτή προσωρινά.

Συνήθης κατοικία είναι ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά 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.

Συνήθως, τα εμπορεύματα που εισάγονται με τη διαδικασία της προσωρινής εισαγωγής δε χρειάζονται προηγούμενη άδεια από τον Διευθυντή. Καταχωρούνται στο τελωνειακό έντυπο Τελ.104Ε, το οποίο εκδίδεται στο όνομα του δικαιούχου προσώπου για μια αρχική περίοδο 3 μηνών. Σε μερικές περιπτώσεις, εάν τα εμπορεύματα δεν επανεξαχθούν μέσα στην πιο πάνω περίοδο, αυτή μπορεί να παραταθεί μέχρι 12 μήνες μετά από αίτηση στο Διευθυντή.

Στις περιπτώσεις που οι αναλογούντες δασμοί και φόροι υπερβαίνουν τα €170,86 απαιτείται η προσκόμιση εγγύησης που να καλύπτει τους δασμούς για την περίπτωση μη τήρησης των όρων της προσωρινής εισαγωγής. Η εγγύηση μπορεί να είναι:

- υπό μορφή χρηματικής παρακαταθήκης
- υπό μορφή εγγυητήριου με εγγυητές ή τραπεζικής εγγύησης

Δήλωση τελωνείου

Αν και οι τελωνειακές διατυπώσεις καταργούνται στα ενδοκοινοτικά σύνορα, το ενιαίο διοικητικό έγγραφο (DAU/SAD) διατηρείται ως έγγραφο υποστήριξης που καταχωρεί τις τελωνειακές δηλώσεις με τρίτες χώρες. Προκειμένου να εφαρμοστεί αυτήν την δήλωση, οι επιχειρήσεις πρέπει υποχρεωτικά να κάνουν τα εξής:

Να γνωρίζουν την ταξινόμηση δασμολογίων των εμπορευμάτων τους	Αριθμός ταξινόμησης τελωνείου	
Παρατήρηση ορισμένων διατυπώσεων:	Δήλωση αδειών εξαγωγών ή εισαγωγών Δήλωση της εξαγωγής ή της εισαγωγής	Διοικητικό έγγραφο σχετικά με την κυκλοφορία των προϊόντων που προσελκύει τις ποσοστώσεις.
Selection of specialised operator		

Το ενιαίο διοικητικό έγγραφο έρχεται υπό μορφή εντύπου 8 σελίδων που παραδίδεται από το εμπορικό επιμελητήριο ή από το τμήμα τελωνείου. Μπορεί να διαιρεθεί σύμφωνα με τις διατυπώσεις που επιδιώκεται να ακολουθηθούν από τους χειριστές του βιβλιρίου. Παράδειγμα: για μια ενιαία εξαγωγή, κάποιος θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τις σελίδες 1, Α, 2, 3.

Άλλα έγγραφα θα παρουσιαστούν κατά την διάρκεια της λειτουργίας του εκτελωνισμού όπως:

-εμπορικό τιμολόγιο

-έγγραφα διέλευσης που καλύπτουν τη μεταφορά

-πιστοποιητικά κυκλοφορίας και προέλευσης (για να λάβει την άδεια από το τελωνειακό τμήμα)

-τα πιστοποιητικά της κυκλοφορίας: EUR1, EUR2, ATR

- έγγραφο T2L

Καθοριστικοί τελωνειακοί δασμοί

Οι τελωνειακοί δασμοί είναι διαφορετικοί σύμφωνα με την αξία που δηλώνεται στα τελωνεία. Τα μέρη της δήλωσης που είναι απαραίτητα για τη χρέωση είναι η αξία, ο τύπος δασμολογίου και η προέλευση των αγαθών.

Η αξία που δηλώνεται

Η πλειοψηφία των εισαγόμενων προϊόντων φορολογείται σε «κατ' αξία» βάση, που υπολογίζεται βάσει της αναφοράς που είναι η αξία συναλλαγής των εμπορευμάτων κατά την διάρκεια της εισόδου μέσα σε την ΕΕ. Ο εισαγωγέας πρέπει επίσης να πάρει τις πληροφορίες για την ύπαρξη ανώτατων ορίων ή αναστολής δασμών και επίσης σχετικά με το ενδεχόμενο άνοιγμα των δασμολογίων και των ποσοστώσεων.

Τύπος δασμολογίου

Τα εισαγόμενα ή εξαγόμενα εμπορεύματα είναι ταξινομημένα σύμφωνα με τους τύπους δασμολογίων που εφαρμόζονται, κάτω από τη διεθνή ονοματολογία του «εναρμονισμένου συστήματος της περιγραφής και της κωδικοποίησης των εμπορευμάτων» (κώδικας 12 ψηφίων + 1 γράμμα). Το τελευταίο πρόκειται να καθορίσει το ποσοστό τελωνειακού δασμού, το ποσοστό του Φ.Π.Α, τις πρόσθετες δαπάνες, την εφαρμογή των ποσοτώσεων, των υγειονομικών κανόνων και των ελέγχων. Ο προσδιορισμός είναι κατά περιόδους πολύ σύνθετος επειδή κάποιος πρέπει να ξέρει την ακριβή σύνθεση του προϊόντος. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η επιχείρηση συμβουλεύεται το τελωνειακό γραφείο και δίνει μια γραπτή εφαρμογή σε μια μορφή που ονομάζεται Περιοριστική Πληροφορία Δασμολογίων (RTI).

Προέλευση

Είναι η χώρα από όπου τα εμπορεύματα προέρχονται, και αυτό δεν πρέπει να συγχυθεί με την πηγή ανεφοδιασμού. Τα εμπορεύματα δηλώνονται ότι έχουν επεξεργαστεί στη χώρα προέλευσης. Εάν, η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε διάφορες χώρες, πρέπει να ληφθεί υπόψη η χώρα όπου έγινε η τελευταία επεξεργασία των αγαθών (πιστοποιητικό προέλευσης).

Παράδειγμα

Εδώ δίνουμε ένα δείγμα συμπλήρωσης ηλεκτρονικής διασάφησης εισαγωγής για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία και ανάλωση στο σύστημα εισαγωγών ΘΗΣΕΑΣ που χρησιμοποιεί το τελωνείου Κύπρου.

The screenshot shows the 'Import system' application window. The title bar reads 'Διασάφηση -Πλήρης ταχεία διαδικασία τελωνισμού'. The menu bar includes 'Αρχείο', 'Επεξεργασία', 'Πλοήγηση', 'Προσαρμογές', 'Λειτουργίες', and 'Βοήθεια'. The main area contains a form with the following fields:

Αριθμός αναφοράς: 2011100017498 Εσωτερ. αρ.: 12

5 Υπολογισμοί	6 Αξιολόγηση	7 Σύστημα: Βασικό μέρος εγγράφου	8 Σύστημα: Είδος	9 Ιστορικό
1 Μεταφορά	2 Βασικό μέρος εγγράφου	2b Συμπλ. δεδωμένα	3 Είδος	4 Άδειες, πιστοπ. κτλ

Αριθμός αναφοράς: Εσωτερ. αρ.:

Αναμενόμενη ημερ. άφιξης: ώρ.

Πραγμ. ημερ. άφιξης: ώρ.

A Τελωνειακό γραφείο:

18.1 Ταυτ. μεταφ. μέσου άφιξης:

18.2 Εθν. μεταφ. μέσου άφιξης:

21 Εθν. πραγ. μετ. μέσου άφιξης:

25 Μεταφορά στα σύνορα:

26 Τρόπος εσωτερ. μεταφ.:

2011.04.18 13:58

εικόνα 1

Import system

Διασάφηση -Πλήρης ταχεία διαδικασία τελωνισμού

Αρχείο Επεξεργασία Πλοήγηση Προσαρμογές Λειτουργίες Βοήθεια

Αριθμός αναφοράς: 2011100017498 Εσωτερ. αρ.: 12

5 Υπολογισμοί	6 Αιολόνηση	7 Σύστημα: Βασικό μέρος εγγράφου	8 Σύστημα: Είδος	9 Ιστορικό
1 Μεταφορά	2 Βασικό μέρος εγγράφου	2b Συμπλ. Δεδομένα	3 Είδος	4 Αδειες, πιστοπ. κτλ

Αναμενόμενη ημερ. άφιξης: 20110404 ώρ. 0930 Αριθμός αναφοράς: 123456789 Διασάφηση: IM

Πραγμ. ημερ. άφιξης: 20110404 ώρ. 0930 Τελων. γραφείο: CY 0130 1.2 Είδος διασάφησης: A

2 Αποστολέας/Εξαγωγέας
Χώρα/Όνομα/Διεύθυνση DE ΟΝΟΜΑ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ ΧΩΡΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ

5 Σύνολο ειδών: 1 6 Σύνολο δεμάτων: 1

8 Παραλήπτης
Χώρα/Αρ.Εγγρ. CY 10000000 D 12 Στοιχεία αξίας: 1 15 Χώρα αποστολής: CN

14.1 Αντιπροσάπτυση 1 14 Διακινητής
Χώρα/Αρ.Εγγρ. CY 10000000 D 17.1 Χώρα προορισμού: CY

18.1 Ταυτ. μεταφ. μέσου: ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ 18.2 Εθν. μεταφ. μεσ.: GB

19 Κωδ. εμπόιου: 0 21 Εθν. εν. μετ. μέσου: GB

20 Όροι παράδοσης/
Τόπος Τιμολ. FOB ΛΕΜΕΣΟΣ 24 Φύση της συναλλαγής: 1 1

22.1 Νόμισμα πμολ.: EUR 22.2 Ποσό πμολογίου: 1184721 23 Συντελ. ισοτιμίας: 1

25 Μεταφορά στα σύνορα: 1 26 Εσωτερ. μεταφ.: 3 29 Γραφείο Εισόδου: CY000130

30 Τόπος Εμπορευμάτων: CY000130 48 Αναστολή Πληρωμής: 49 Ταυτ. αποθήκης:

2011.04.18 13:58

εικόνα 2

Import system

Διασάφηση -Πλήρης τσεκία διαδικασία τελωνισμού

Αρχείο Επεξεργασία Πλοήγηση Προσαρμογές Λειτουργίες Βοήθεια

Αριθμός αναφοράς: 2011100017498 Εσωτερ. αρ.: 12

5 Υπολογισμοί	6 Αξιολόγηση	7 Σύστημα: Βασικό μέρος εγγράφου	8 Σύστημα: Είδος	9 Ιστορικό
1 Μεταφορά	2 Βασικό μέρος εγγράφου	2b Συμπλ. Δεδομένα	3 Είδος	4 Αδειες, πιστοπ. κτλ

32 Αρ. είδους: 01

31 Περιγραφή εμπορευμάτων

Σημείο: 10X40 31.2 [] [] Αντιγ...

31.3/31.4 10 PA Αρ.Κιβωτ./Είδος: [] []

31.5 Περιγραφή εμπτ.: ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΕΙΔΗ ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗΣ [] []

33 Κωδ. εμπτορ.: 3926400000 33.4 Excoise Add. Code: []

34 Χώρα καταγωγής: CN 35 Μικτή μάζα(kg): 2028

36 Προτίμηση: 100 37 Κωδ. διαδικασίας: 4000000 38 Καθαρή μάζα(kg): 2028

39 Αρ. ποσόςτ.: [] 40 Προηγούμενο Παραστατικό/Συνοπτική Διασάφηση: [] [] []

41 Συμπλ. μονάδα: [] 42 Τιμή Προϊόντος: 15911 Z-ZZZ-2010602061853 [] []

43 Μέθοδος Εκτίμησης: 1 45 Προσαρμογή: 0 [] []

46α Στατιστική Αξία: 16569 46 Τελωνειακή Αξία: 16569 [] [] Αντιγ...

2011.04.18 13:58

εικόνα 3

Import system

Διασάφηση -Πλήρης ταχεία διαδικασία τελωνισμού

Αρχείο Επεξεργασία Πλοήγηση Προσαρμογές Λειτουργίες Βοήθεια

Αριθμός αναφοράς: 2011100017498 Εσωτερ. αρ.: 12

5 Υπολογισμοί	6 Αξιολόγηση	7 Σύστημα: Βασικό μέρος εγγράφου	8 Σύστημα: Είδος	9 Ιστορικό
1 Μεταφορά	2 Βασικό μέρος εγγράφου	2b Συμπλ. Δεδομένα	3 Είδος	4 Άδειες, πιστοπ. κτλ

32 Αρ. είδους:

44.1 Αρ. Άδειας:

44.2 Πιστοποιητικό:

Είδος:	Αρ.:

44.5 Κατηγ. εμπορ.:

44.3 Είδος πιστ.πρωτ.:

44.4 Αρ.πιστ.πρωτ.:

44.6 Κωδικός μηνύματος:

44.7 Επιπρ.Πληροφορίες:

44.14 Αρ. Αποθέματος ΒΝΩ.:

2011.04.18 13:58

εικόνα 4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Νομοθετικό πλαίσιο εισαγωγών- Διαδικασία Εισαγωγής

Ο κύριος των εμπορευμάτων ή ο νόμιμος αντιπρόσωπός του οφείλει να καταθέσει ορθά συμπληρωμένο το Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (Ε.Δ.Ε.) και παράλληλα να προσκομίσει δισκέτα, στην οποία θα εμπεριέχονται τα στοιχεία του Ε.Δ.Ε., στο Τελωνείο που θα έχει την καθ' ύλη και κατά τόπο αρμοδιότητα. Κατάθεση του Ε.Δ.Ε. απαιτείται και κατά την εισαγωγή/εξαγωγή προϊόντων σε εδάφη που ανήκουν μεν στο τελωνειακό αλλά όχι στο φορολογικό έδαφος της Κοινότητας (Μαρτινίκα, Γαλλική Γουιάνα, Γουαδελούπη, Ρεουνιόν, Κανάρια Νησιά, Νησιά Τσάνελ, Νησιά Άλαντ). Το Ε.Δ.Ε ονομάζεται διασάφηση/δήλωση και ο διασαφιστής ή ο νόμιμος αντιπρόσωπος του έχει υποχρέωση, να γνωρίζει τις απαραίτητες θέσεις και ενδείξεις συμπλήρωσης της διασάφησης, ανάλογα με το τελωνειακό καθεστώς στο οποίο ζητά να υπαχθούν τα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρα 61-78 του κανονισμού Ε.Ε. 2913/92, άρθρα 198-217 και παραρτήματα 38,37,36,35,34,33,32,31 του κανονισμού Ε.Ε. 2454/93). Οι οδηγίες συμπλήρωσης της δισκέτας δίνονται στην ΔΥΟ Τ.5047/304/Α0019/4-10-2000 και αναλυτικότερη πληροφόρηση για τη διασάφηση παρέχεται στην ΔΥΟ Τ3384/244/Α0019/21-07-2003. Μαζί με τη διασάφηση πρέπει να επισυνάπτονται και τα έγγραφα –άρθρα 218-221 κανονισμού Ε.Ε. 2454/93– που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων που διέπουν το αιτούμενο τελωνειακό καθεστώς (π.χ. τιμολόγιο και εφόσον απαιτείται πιστοποιητικό κυκλοφορίας ή καταγωγής, κιβωτολόγιο, ζυγολόγιο, έγκριση εισαγωγής). Σημειώνεται πως σύμφωνα με την Εθνική Νομοθεσία Ν. 718/1977, νόμιμος αντιπρόσωπος του διασαφιστή μπορεί να είναι μόνο ο εκτελωνιστής.

Δασμο-φορολογική επιβάρυνση των προερχόμενων από Τρίτη χώρα ειδών

Για αποστολές μη εμπορικού³ χαρακτήρα :

α) για είδη μέχρι 45 € δεν καταβάλλονται δασμοί, Φ.Π.Α. και λοιποί φόροι,
β) τα είδη των οποίων η συνολική αξία δεν υπερβαίνει το ποσό των 350 € υπόκεινται σε κατ' αποκοπή δασμό 3,5%, εκτός εάν ο ενδιαφερόμενος ζητήσει τον τελωνισμό με βάση την δασμολογική κατάταξη του είδους.

γ) τα είδη των οποίων η συνολική αξία είναι άνω των 350 €, τελωνίζονται κανονικά, καταβάλλοντας τους δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις. Για αποστολές εμπορικού χαρακτήρα καταβάλλονται κανονικά οι δασμο-φορολογικές επιβαρύνσεις, εκτός εάν πρόκειται για είδη, των οποίων η συνολική αξία δεν υπερβαίνει συνολικά τα 22 €.

Στην περίπτωση εισαγομένων προϊόντων από τρίτες, εκτός ΕΕ, χώρες εκτός από τη σήμανση CE που πρέπει να φέρουν υποχρεωτικά, θα πρέπει να συνοδεύονται από ισότιμο προς τα ευρωπαϊκά εργαστήρια αποδεικτικό συμμόρφωσης προς τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα. Και ως τέτοιο θα μπορούσε να είναι το πιστοποιητικό διαπίστευσης κατά EN 45001 από αναγνωρισμένο Ευρωπαϊκό Φορέα Διαπίστευσης.

Όταν οι τελωνειακές αρχές διαπιστώσουν ότι κάποιο προϊόν παρουσιάζει χαρακτηριστικά που δημιουργούν υπόνοιες για ύπαρξη σοβαρού κινδύνου για τη υγεία / ασφάλεια ή όταν η εισαγωγή δεν συνοδεύεται από τα κατάλληλα έγγραφα ή όταν δεν φέρουν τη σήμανση CE, αναστέλλουν την παράδοση του προϊόντος και ενημερώνουν αμελλητί τις αρμόδιες για τον έλεγχο της αγοράς αρχές.

Οι αρμόδιες για τον έλεγχο της αγοράς αρχές θα πρέπει να παρέμβουν άμεσα και εφόσον κρίνουν ή διαπιστώσουν από έλεγχο σε αναγνωρισμένο εργαστήριο ότι η εν λόγω εισαγωγή δεν παρουσιάζει σοβαρό και άμεσο κίνδυνο για την υγεία και

³ Ως εμπορεύματα χωρίς εμπορικό χαρακτήρα θεωρούνται τα εμπορεύματα εκείνα, τα οποία περιλαμβάνονται αποκλειστικά στις αποστολές, που πραγματοποιούνται από ιδιώτη σε ιδιώτη χωρίς οποιαδήποτε μορφή πληρωμή και τα οποία λόγω της φύσης τους και της ποσότητάς τους (μικρή), προορίζονται, χωρίς καμιά αμφιβολία, για προσωπική, ιδιωτική ή οικογενειακή χρήση εκ μέρους των παραληπτών .

ασφάλεια, τότε το προϊόν τίθεται σε κυκλοφορία, εφόσον βέβαια πληρούνται όλες οι υπόλοιπες προϋποθέσεις και διατυπώσεις για την ελεύθερη κυκλοφορία του.

Εφόσον όμως οι αρμόδιες για τον έλεγχο της αγοράς αρχές διαπιστώσουν ότι το εν λόγω προϊόν αποτελεί σοβαρό και άμεσο κίνδυνο, απαγορεύουν τη διάθεσή του και ζητούν από τις τελωνειακές αρχές να επιθέσουν στο τιμολόγιο και σε οποιοδήποτε άλλο συνοδευτικό έγγραφο, την ένδειξη:

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΠΡΟΪΟΝ – ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (Ε.Ε.) ΑΡΙΘΜ. 765/2008

Εάν πάλι οι αρμόδιες για τον έλεγχο της αγοράς αρχές διαπιστώσουν ότι το εν λόγω προϊόν δεν τηρεί τους ισχύοντες κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες ασφάλειας, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα όσον αφορά τη διάθεση του προϊόντος στη αγορά και ζητούν από τις τελωνειακές αρχές να επιθέσουν στο τιμολόγιο και σε οποιοδήποτε άλλο συνοδευτικό έγγραφο, την ένδειξη:

ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΡΟΪΟΝ - ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (Ε.Ε.) ΑΡΙΘΜ. 765/2008

Αν το εν λόγω προϊόν δηλωθεί στη συνέχεια για άλλο Τελωνειακό προορισμό, δηλ. εκτός ΕΕ, και εφόσον δεν αντιτίθενται οι αρμόδιες για τον έλεγχο της αγοράς αρχές, τίθενται οι ανωτέρω ενδείξεις, ανάλογα με την περίπτωση. Βεβαίως η επαλήθευση των στοιχείων μιας εισαγωγής θα μπορέσει να είναι ταχύτερη, όταν εφαρμοστεί η μηχανοργάνωση των διαδικασιών διαμετακόμισης και υπάρχει κατάλληλο σύστημα για ανταλλαγή πληροφοριών των τελωνείων των χωρών της ΕΕ.

Διότι για παράδειγμα, μερικοί εισαγωγείς, προσπαθούν να παρακάμψουν τις σχετικές απαιτήσεις τελωνιακού ελέγχου καταφεύγοντας σε εισαγωγή ημιτελών προϊόντων, τα οποία εισάγουν ως “ανταλλακτικά”, ενώ τα συναρμολογούν περαιτέρω μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων κατά περίπτωση εισαγωγών και στη συνέχεια τα διαθέτουν στην αγορά όχι μόνο χωρίς ενδείξεις CE κλπ, αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις χωρίς καν ένδειξη ταυτότητας κατασκευαστή, τύπου κλπ. Κατ’ αυτόν τον τρόπο π.χ. εισάγονται πλυντήρια ρούχων χωρίς κινητήρα, ως ανταλλακτικά και στη συνέχεια προστίθεται κινητήρας εισαγόμενος από την ίδια ή

άλλη τρίτη χώρα.

Για το λόγο αυτό, οι απαιτήσεις των οδηγιών της Ε.Ε., θα πρέπει να εφαρμόζονται και για εισαγόμενα μέρη προϊόντων υπαγόμενα στις οδηγίες αυτές.

Για να επιταχυνθεί ο έλεγχος της αγοράς μπορεί να ελέγχεται αν υπάρχουν στα προϊόντα που εμπίπτουν στις οδηγίες της νέας προσέγγισης :

Για να επιταχυνθεί ο έλεγχος της αγοράς μπορεί να ελέγχεται αν υπάρχουν στα προϊόντα που εμπίπτουν στις οδηγίες της νέας προσέγγισης :

- 1) σήμανση CE,
- 2) δήλωση συμμόρφωσης κατασκευαστή (Certificate of Conformity)
- 3) απαιτούμενες επισημάνσεις και
- 4) οδηγίες χρήσης στην ελληνική

Η σήμανση “CE” τίθεται από τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στη Κοινότητα εντολοδόχο του.

Σε εξαιρετικές, δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, είναι δυνατόν να προβλέπεται από ειδικές οδηγίες ότι η σήμανση “CE” τίθεται από τον υπεύθυνο για τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά της Κοινότητας.

Ο αριθμός αναγνώρισης του κοινοποιημένου οργανισμού τίθεται είτε από τον ίδιο τον οργανισμό υπ’ ευθύνη του, είτε από τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.

Κάθε αντικανονική επίθεση της σήμανσης υποχρεώνει τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του κατ’ εξαίρεση τον υπεύθυνο διάθεσης του προϊόντος, να μεριμνήσει για την πιστότητα του προϊόντος και την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που επιβάλλει η αρμόδια Κρατική Αρχή. Η παραπάνω μη συμμόρφωση μπορεί να συμπεριλαμβάνει περιπτώσεις κατά τις οποίες τα προϊόντα πληρούν μεν τις βασικές απαιτήσεις των σχετικών οδηγιών, μη θέτοντας σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλεια προσώπων – ζώων - αγαθών, αλλά δεν έχουν ακολουθηθεί οι προβλεπόμενες διαδικασίες αξιολόγησης πιστότητας ή τα προϊόντα φέρουν λανθασμένη ή ατελή σήμανση. Με αυτόν τον τρόπο, δίδεται στον κατασκευαστή η δυνατότητα να διορθώνει τυχόν ελλείψεις.

Αν το προϊόν συνεχίζει να μην είναι σύμφωνο προς τις σχετικές οδηγίες, η αρμόδια Κρατική Αρχή θα λάβει όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα, ώστε να περιορισθεί ή να

απαγορευθεί η διάθεση στην αγορά του συγκεκριμένου προϊόντος ή να εξασφαλισθεί η απόσυρσή του από την αγορά, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στις ρήτρες διασφάλισης.

Είδη που κατά την εισαγωγή υπόκεινται σε έλεγχο για εφαρμογή του κανονισμού σήμανσης

ΘΕΜΑ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ	ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΕ ΕΛ ή ΦΕΚ
Μηχανές	Σήμανση "CE" και Δήλωση πιστότητας Ε.Κ. (Certificate of Conformity)	A3204/404/2-9-1998
Τηλεπικοινωνιακές συσκευές	Σήμανση "CE"	M396/51/5-3-2002
Ηλεκτρολογικό υλικό	Σήμανση "CE"	A2636/369/7-7-1998
Ασφάλεια Παιχνιδιών	Σήμανση "CE"	L187,16.7.1988 223/B/27.3.1989 325/B/14.5.1991
Μέσα Ατομικής Προστασίας	Σήμανση "CE"	L399,30.12.1989 187/B/23.3.1993
Ιατροτεχνολογικά προϊόντα	Σήμανση "CE"	Y1377/169/12-11-1997

Υπόδειγμα εισαγωγής

Όταν παραλαμβάνεται ένα εμπόρευμα από χώρα εκτός Ε.Ε. το εμπόρευμα αυτό έρχεται στην χώρα με εκτελωνισμό. Αυτό είναι και το χαρακτηριστικό των μη ενδοκοινοτικών αποκτήσεων. Μαζί με την παραγγελία υπάρχει και το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών του εκτελωνιστή. Στο τιμολόγιο περιλαμβάνεται η αμοιβή του εκτελωνιστή, ο ναύλος, τα ασφάλιστρα, λοιπά έξοδα μεταφοράς, οι δασμοί κ.ο.κ.

Οι εγγραφές είναι ακριβώς οι ίδιες όπως και στις ενδοκοινοτικές αποκτήσεις μόνο που εδώ χρησιμοποιούνται αντίστοιχοι λογαριασμοί για τις μη ενδοκοινοτικές αποκτήσεις.

Γίνεται κανονικά η εγγραφή για να δειχθεί η υποχρέωση προς τον προμηθευτή Χ, δηλαδή χρεώνεται ο 32.01.00. XXX και πιστώνεται ο 50.01.00.000 με την αξία του τιμολογίου του οίκου του εξωτερικού.

Στην συνέχεια μεταφέρεται όλο το τιμολόγιο του εκτελωνιστή στον 32.01.00.XXX (πιστώνοντας αντίστοιχα τον 35.00.00 – εκτελωνιστής Α), και τέλος γίνεται εγγραφή των εξόδων του εκτελωνιστή στους λογαριασμούς 20.02.00.000 έξοδα μη ενδοκοινοτικών χωρίς ΦΠΑ, 20.02.00.018 έξοδα μη ενδοκοινοτικών με ΦΠΑ, 20.02.00.099 πραγματική αξία μη ενδοκοινοτικών αποκτήσεων με τον αντίστοιχο ΦΠΑ 54.00.20.004 σε πίστωση του 32.01.00.XXX.

Ο 32.01.00.XXX πρέπει να έχει μηδενικό υπόλοιπο. Στις μη ενδοκοινοτικές αποκτήσεις δεν συμπληρώνεται έντυπο intrastat. Γίνεται όμως η εγγραφή χρέωση του 04.91.00.XXX(εισαγωγές από τρίτες χώρες) με πίστωση του 08.91.00.XXX (.....) και χρεώνεται επίσης ο αντίστοιχος ΦΠΑ 54.00.20.024 με πίστωση του 32.01.00.XXX.

Μετά το κλείσιμο της εισαγωγής αυτής στις μη ενδοκοινοτικές αποκτήσεις, επισυνάπτεται ένα έντυπο το οποίο θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν οι αρμόδιοι για τις καταχωρήσεις τους στους φακέλους των εισαγωγών.

Το παρακάτω έντυπο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ενδοκοινοτικές και μη εισαγωγές.

ΜΗ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Χ**Δελτίο Αποστολής****Τιμολόγιο**.....**Αριθ.Φακέλλου**.....**20.03.00.099**.....

πραγματική αξία ενδ. αποκτήσεων.....

20.03.00.018.....

ειδικά έξοδα με ΦΠΑ.....

20.03.00.000.....

ειδικά έξοδα χωρίς ΦΠΑ.....

54.00.20.004.....

ΦΠΑ εξόδων.....

04.91.01.XXX.....

Intrastat.....

08.91.01.XXX.....

Intrastat.....

54.00.20.044.....

ΦΠΑ.....

54.00.80.044.....

ΦΠΑ.....

ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ.....**ΧΛ**.....

Πρέπει να επισημανθεί πως ότι το XL είναι ένα πολύ βασικό εργαλείο στο οποίο μπορεί να καταχωρηθεί και να ελεγχθεί τότε και με τη αξία πρέπει να πληρωθεί ένας προμηθευτή , δημιουργώντας έτσι ένα είδος CASH FLOW στην εταιρεία. Παρατίθεται ένα υπόδειγμα παρακάτω : Έστω ότι υπάρχει ο φάκελος Νο 120 στο οποίο βρίσκεται ο προμηθευτής ΕΤΑΙΡΕΙΑ 3 με αξία τιμολογίου 500,00 ΕΥΡΟ και λήξη πληρωμής τιμολογίου 30/12/2003. Στο XL υπάρχει ένας πίνακας και καταχωρούνται τα εξής :

<u>Λήξη</u>	<u>Αρ.Φακέλου</u>	<u>Επωνυμία</u>	<u>Νόμισμα</u>	<u>Ποσό</u>
30/6/2003	120	ΕΤΑΙΡΕΙΑ 3	€	500,00

Αυτός ο πίνακας συνεχίζεται πάντα κατά ημερομηνία και ανά πάσα στιγμή βρίσκεται ο προμηθευτή που πρέπει να εξοφληθεί και με τι ποσό. Έτσι σε μια εταιρεία με μεγάλη γκάμα εισαγωγών μπορεί να μην παραλειφθεί κάποια πληρωμή κατά αυτόν τον τρόπο και να είναι γνωστό εκτός άλλων και πως θα κυμανθούν οι υποχρεώσεις αυτό τον μήνα ή την τάδε χρονική στιγμή.

Κεφάλαιο 4

Φορολογική και λογιστική αντιμετώπιση Φ.Π.Α. εισαγωγών

A. Φορολογική Αντιμετώπιση

Ο φόρος προστιθέμενης αξίας εισάγεται στην χώρα μας με τον νόμο 1642/1986 (ΦΕΚ 125 Α/ 21.8.86) « Για την εφαρμογή του φόρου προστιθέμενης αξίας και άλλες διατάξεις». Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου αυτού, επιβάλλεται στη χώρα μας φόρος κύκλου εργασιών με την ονομασία φόρος προστιθέμενης αξίας, που διέπεται από τις διατάξεις του. Ο φόρος αυτός καλύπτει ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. Δεν εφαρμόζεται όμως στην περιοχή του Άγιου Όρους, με βάση ρητή διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 1.

Το άρθρο 10 του νόμου ορίζει την εισαγωγή αγαθών, που αποτελεί φορολογητέα πράξη χωρίς καμιά προϋπόθεση. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ως εισαγωγή αγαθών θεωρείται η είσοδος αγαθών στην ελληνική επικράτεια, σύμφωνα με τις τελωνειακές διατάξεις.

Στην περίπτωση εισαγωγής των αγαθών από το εξωτερικό, η φορολογική υποχρέωση γεννιέται κατά το χρόνο που τα αγαθά εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος. Ο φόρος γίνεται απαιτητός κατά τον ίδιο χρόνο που επιβάλλονται οι δασμοί και οι λοιπές επιβαρύνσεις ισοδύναμου αποτελέσματος, σύμφωνα με τις διατάξεις της τελωνειακής νομοθεσίας. Με άλλα λόγια, στην εισαγωγή ο ΦΠΑ θα καταβάλλεται στο δημόσιο κατά τον ίδιο χρόνο που θα καταβάλλονται οι δασμοί και οι άλλες επιβαρύνσεις στην εισαγωγή. Το ίδιο θα ισχύει και στην περίπτωση εισαγωγής αγαθών, τα οποία θέτονται σε ανάλωση, ύστερα από την έξοδό τους από κάποιο ειδικό τελωνειακό καθεστώς, όπου είχαν τεθεί προηγουμένως.

Η φορολογητέα αξία των εισαγόμενων αγαθών περιλαμβάνει:

α. Την δασμολογητέα αξία των εισαγόμενων αγαθών, όπως αυτή καθορίζεται από τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά. Η αξία αυτή καθορίζεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 3 του κανονισμού της Ε.Ε. 1224/80. Με βάση τις διατάξεις αυτές, δασμολογητέα αξία είναι η συναλλακτική αξία η οποία βρίσκεται με βάση την πραγματική πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή για τα αγαθά κατά το χρόνο που πωλούνται αυτά προς εξαγωγή με προορισμό το έδαφος της Κοινότητας. Αν η δασμολογητέα

αξία δεν μπορεί να καθοριστεί με βάση το άρθρο 3 του κανονισμού, εφαρμόζονται διαδοχικά τα άρθρα 4,5,6,7 και σε περίπτωση που δεν μπορεί να καθοριστεί με βάση άρθρα αυτά, καθορίζεται με εύλογο τρόπο, σύμφωνα με τις αρχές και τις διατάξεις της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT).

Οι απαλλαγές στην εισαγωγή αγαθών προβλέπονται από το άρθρο 19 του νόμου. Η βασική κατηγορία απαλλαγών οριστικά εισαγόμενων αγαθών στην χώρα είναι όλα τα αγαθά των οποίων η παράδοση στο εσωτερικό της χώρας απαλλάσσεται από το φόρο. Πρόκειται για μια απαλλαγή που αποσκοπεί να κάνει το ΦΠΑ ουδέτερο φόρο στις διεθνείς συναλλαγές, ένα φόρο δηλαδή να εξισώνει την επιβάρυνση των εισαγόμενων και των εγχώρια παραγόμενων προϊόντων. Επιπλέον προβλέπονται οι επόμενες απαλλαγές:

- I. Η επανεισαγωγή αγαθών από το πρόσωπο που τα εξήγαγε και στην ίδια κατάσταση στην οποία είχαν εξαχθεί, εφόσον τα αγαθά αυτά έχουν ατέλεια ή θα είχαν αν εισάγονταν για πρώτη φορά από Τρίτη χώρα.
- II. Η επανεισαγωγή αγαθών από το πρόσωπο που τα είχε εξάγει ή από τρίτο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του εξαγωγέα, εφόσον τα αγαθά αυτά υποβλήθηκαν σε άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. σε εργασίες για τις οποίες καταβλήθηκε φόρος χωρίς δικαίωμα έκπτωσης ή επιστροφής.
- III. Η εισαγωγή προϊόντων αλιείας από επιχειρήσεις θαλάσσιας αλιείας, στην κατάσταση που αλιεύθηκαν ή αφού υποβλήθηκαν σε εργασίες συντήρησης με σκοπό την εμπορία τους και πριν από την παράδοσή τους.

B. Λογιστική Αντιμετώπιση

ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟ ΧΩΡΑ ΕΚΤΟΣ Ε.Ο.Κ

Εμφανίζεται συχνά η περίπτωση να γίνεται προπληρωμή (prepayment) ενός προμηθευτή του εξωτερικού και μετά να γίνεται η απελευθέρωση της παραγγελίας και η παραλαβή των εμπορευμάτων που έχει ζητηθεί. Η διαδικασία αυτή ξεκινάει ως εξής. Ο αποστολέας προμηθευτής μας (supplier) στέλνει ένα προτιμολόγιο (proforma invoice) το οποίο στέλνετε στην τράπεζα για να προχωρήσει στο προέμβασμα ή προπληρωμή όπως αναφέρθηκε παραπάνω (

prepayment). Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι είναι σημαντικό σε κάθε προτιμολόγιο να αναγράφεται η λέξη proforma και όχι invoice (τιμολόγιο) –γιατί αν σταλεί στην τράπεζα invoice σημαίνει ότι αυτά τα εμπορεύματα τα έχει πάρει ο παραλήπτης ή τα έχει στην αποθήκη του και του μένει να εξοφλήσει τον προμηθευτή του. Άρα σημαίνει ότι σαν παραστατικό παραλαβής πρέπει να υπάρχει απόκομμα μεταφορικής , ή διατακτική ή τιμολόγιο μεταφορικής , παραστατικά τα οποία θα ζητήσει η τράπεζα. Όταν η τράπεζα βλέπει το παραστατικό proforma καταλαβαίνει ότι αυτά τα εμπορεύματα δεν τα έχει παραλάβει ακόμα ο παραλήπτης του εμπορεύματος και άρα δεν χρειάζεται η επισύναψη αποκόμματος μεταφορικής.

Έστω λοιπόν ότι προπληρώνεται ένα τιμολόγιο από Καναδά με αξία \$ 1200,00 το οποίο έχει αντιστοιχία σε € εκείνη την μέρα (Τρίτη 13/9/2005) π.χ. 1110,00 €. Η τράπεζα θα κρατήσει σαν προμήθεια και διάφορα τραπεζικά έξοδα 83,00 €. Παραλαμβάνονται τα χαρτιά από την τράπεζα και γίνονται οι εξής εγγραφές με ημερομηνία 13/9/2005.

Κωδικός λογ/μου	Περιγραφή λογ/μου	Χρέωση	Πίστωση
50.01.00.0000	Προμ.εξωτερικού	1193,00	
38.03.00.0000	ΕΤΕ λογ/ος χxxxxx		1110,00
38.03.00.0000	ΕΤΕ λογ/ος χxxxxx		83,00

Στις 30/9/2005 παραλαμβάνονται τα εμπορεύματα και αποκτάται το τιμολόγιο του προμηθευτή με αξία \$ 1110,00. Το ερώτημα που γεννάται εδώ είναι < με ποια ισοτιμία δολαρίου ευρώ θα γίνει η εισαγωγή > και η απάντηση είναι με την ισοτιμία που χρησιμοποίησε η Τράπεζα την μέρα που έκανε το προέμβασμα (πρέπει να τονιστεί πως ότι η ισοτιμία αναγράφεται πάνω στο έντυπο της Τράπεζας). Έτσι λοιπόν η εισαγωγή έχει ως πραγματική αξία μη ενδοκοινοτικών αποκτήσεων (20.02.00.0099) € 1193,00 + τα έξοδα της τράπεζας € 83,00 (20.02.00.0000) συν έξοδα μεταφοράς και εκτελωνισμού (20.02.00.0000, 20.02.00.0019) . Όπως γίνεται κατανοητό τα έξοδα τραπεζής κατά την προπληρωμή προστίθενται αργότερα στο

κόστος των εμπορευμάτων. Από εκεί και πέρα γίνονται οι αντίστοιχες εγγραφές . Ο προμηθευτής κλείνει – δεν του οφείλεται καμία υποχρέωση και ο λογαριασμός 32.01.00.XXXX εμφανίζει υπόλοιπο 0.

Το πιο εύκολο για ένα λογιστήριο για να παρακολουθεί τις προπληρωμές είναι να κάνει χρέωση του προμηθευτή με το ποσό που προπληρώνει όπως φαίνεται παραπάνω. Μπορεί όμως και είναι επίσης σωστό αλλά πιο πολύπλοκο σαν διαδικασία να χρησιμοποιηθεί ο λογαριασμός 32.03.00.XXXX με περιγραφή πίστωση προμηθευτή X με ποσό X και κατά την εισαγωγή να κλείσει ο 32.03 00.XXXX μεταφέροντας το υπόλοιπο αυτό στο 32.01.00.XXXX που και αυτός με την σειρά του θα μηδενίσει.

Υπάρχει τώρα η περίπτωση να έρθει κανονικά η εισαγωγή και να πρέπει μετά από ένα εύλογο διάστημα – συνήθως 30 ημερών – να εξοφληθεί ο προμηθευτής . Εδώ είναι το μεγάλο παιχνίδι με τις ισοτιμίες. Όταν παραλαμβάνεται μια εισαγωγή πάλι από τρίτη χώρα και το νόμισμα είναι σε δολάριο θα χρησιμοποιείται η ισοτιμία της μέρας που έγινε η παραλαβή των εμπορευμάτων . Αν τα εμπορεύματα έχουν παρθεί 13/9/2005 τότε θα χρησιμοποιηθεί η ισοτιμία του δολαρίου ευρώ στις 13/9/2005. Όταν πληρωθεί - σαν κανονική εισαγωγή πλέον – μετά από 30 ημέρες τότε η τράπεζα θα χρησιμοποιήσει την ισοτιμία εκείνης της μέρας οπότε θα προκύψει η λεγόμενη συναλλαγματική διαφορά που προέρχεται από την ισοτιμία που χρησιμοποιήθηκε κατά την εισαγωγή και την ισοτιμία που χρησιμοποίησε η τράπεζα κατά την πληρωμή. Οι χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές καταχωρούνται στον λογαριασμό 81.00.04.0000 ενώ οι πιστωτικές στον 81.01.04. Έτσι έχουν παραληφθεί εμπορεύματα στις 13/9/2005 \$ 1500,00 με αντιστοιχία σε € 1200,00. Έτσι ο προμηθευτής εμφανίζει πιστωτικό υπόλοιπο € 1200,00. Στις 13/10/2005 πληρώνεται το τιμολόγιο και με την ισοτιμία που χρησιμοποιεί η τράπεζα εκείνη την μέρα τα \$ 1500,00 είναι σε € 1220,00 και λοιπά έξοδα τραπεζής 45,00. Θα χρεωθεί ο προμηθευτής με το ποσό των € 1220,00 και θα πιστωθεί με το ποσό των € 20,00 ως συναλλαγματική διαφορά (1200,00 – 1220,00) το οποίο στην λογιστική θα εμφανιστεί στον λογαριασμό 81.00.04.0000 (ως έξοδο εφόσον υπάρχει επιβάρυνση παραπάνω € 20,00 λόγω της διαφοράς της ισοτιμίας). Έτσι ο προμηθευτής μηδενίζει.

Τα έξοδα της τράπεζας εδώ δεν θα πάνε στον προμηθευτή όπως έγινε στο προηγούμενο παράδειγμα γιατί δεν είναι προπληρωμή είναι κανονική εισαγωγή που πληρώνεται κανονικά μετά την παραλαβή της και το ποσό των €45,00 θα εμφανιστεί στον λογαριασμό 65.98.00.... έξοδα τραπεζών σε πίστωση του 38.03....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Εισαγωγή οχήματος από Τρίτη χώρα

Οχήματα από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Με προσωρινή εισαγωγή

Εισαγωγή οχήματος ορίζεται η τελωνειακή διαδικασία με βάση την οποία μπορεί να εισέρθει το μηχανοκίνητο όχημα από τρίτη χώρα στην Ελληνική Δημοκρατία με σκοπό να χρησιμοποιηθεί προσωρινά κατά την παραμονή του ατόμου στην Ελλάδα και στη συνέχεια να το επανεξαγάγει χωρίς να πληρώσει δασμούς ή φόρους στην χώρα.

Το άτομο δικαιούται να εισάγει στην Ελλάδα ιδιωτικό όχημα χωρίς την καταβολή δασμών και φόρων, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- είναι ο ιδιοκτήτης του ή πρόσωπο εξουσιοδοτημένο γραπτώς από τον ιδιοκτήτη·
- έχει την συνήθη κατοικία του σε τρίτη χώρα, δηλαδή σε χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- το όχημα είναι εγγεγραμμένο σε τρίτη χώρα ή, αν δεν είναι, να ανήκει σε πρόσωπο εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα·
- θα χρησιμοποιήσει το όχημα για ιδιωτική χρήση·
- σκοπεύει να το χρησιμοποιήσει κατά την παραμονή στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα που να μην υπερβαίνει τους έξι μήνες, συνεχείς ή όχι, τον χρόνο.

«Συνήθης κατοικία» είναι ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 185 ημερών, συνεχών ή όχι ανά δωδεκάμηνο, 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.

Διαδικασία κατά την εισαγωγή του οχήματος

Για να παραλάβει το όχημα του το άτομο από το τελωνείο θα πρέπει να συμπληρώσει το τελωνειακό έντυπο Τελ.104Ο, αντίγραφο του οποίου θα του δοθεί. Το έγγραφο αυτό θα πρέπει να το έχει πάντοτε στο αυτοκίνητο του για παρουσίασή του, όταν του ζητηθεί από τελωνειακό ή αστυνομικό. Η μέγιστη περίοδος παραμονής των οχημάτων για ιδιωτική χρήση στην χώρα είναι έξι μήνες, συνεχείς ή όχι, ανά δωδεκάμηνο.

Κατ' εξαίρεση μπορεί να του παραχωρηθεί το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των έξι μηνών , εάν:

- είναι φοιτητής , οπότε θα μπορεί να χρησιμοποιήσει το όχημα καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του στη Ελλάδα με αποκλειστικό σκοπό την ολοκλήρωση των σπουδών του·
- είναι επιφορτισμένος/η με την εκτέλεση αποστολής καθορισμένης διάρκειας, οπότε το όχημα θα του παραχωρηθεί με το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του στη χώρα για να το χρησιμοποιεί αποκλειστικά για την εκπλήρωση της αποστολής του·
- έχει μεταφέρει τη συνήθη κατοικία του από τρίτη χώρα στην Ελλάδα και σκοπεύει να διεκδικήσει το όχημα με απαλλαγή. Σε τέτοια περίπτωση, για να μη το στερηθεί μέχρι να υποβάλει την αίτησή του για την παραχώρηση της απαλλαγής και να εγκριθεί, το όχημα μπορεί να παραχωρηθεί για προσωρινή χρήση μέχρι ένα μήνα.

Διευκρίνιση: «Πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση αποστολής καθορισμένης διάρκειας» θεωρούνται εκείνα :

- που έχουν τη συνήθη κατοικία τους σε τρίτη χώρα και έρχονται προσωρινά στην χώρα της ΕΕ για να εργασθούν με σύμβαση ορισμένου χρόνου ως διδακτικό προσωπικό στο Πανεπιστήμιο ή σε ιδιωτικό ίδρυμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που είναι αναγνωρισμένο από το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού·

- που έχουν τη συνήθη κατοικία τους σε τρίτη χώρα και έρχονται προσωρινά στη χώρα με σκοπό να εργασθούν με σύμβαση ορισμένου χρόνου , ημικρατικό οργανισμό, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, διεθνή οργανισμό ή για εγκατεστημένο στη χώρα ξένο κρατικό οργανισμό ή ινστιτούτο ή με ξένες αρχαιολογικές αποστολές, νοουμένου ότι τα πρόσωπα αυτά προσφέρουν ιδιαίτερα εξειδικευμένη εργασία·
- που έχουν την συνήθη κατοικία τους σε τρίτη χώρα και εργάζονται προσωρινά στη χώρα σαν ανταποκριτές ξένου τύπου ή ξένων ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών για την κάλυψη συγκεκριμένων γεγονότων.

Για να επιτραπεί στο άτομο να οδηγήσει το όχημα που έχει εισαγάγει προσωρινά , πρέπει:

- να κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό εγγραφής και εν ισχύει άδεια κυκλοφορίας του οχήματος τρίτης χώρας. Εάν λήξει η ξένη άδεια κυκλοφορίας μηχανοκίνητου οχήματος κατά τη διάρκεια της παραμονής του στην χώρα, τότε πρέπει να καταβάλετε στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών τα τέλη κυκλοφορίας·
- να κατέχει άδεια οδήγησης της χώρας ή διεθνή·
- το όχημα να είναι ασφαλισμένο από ασφαλιστική εταιρεία που είναι εγγεγραμμένη και διεξάγει ασφαλιστικές εργασίες στην χώρα, εκτός εάν κατέχετε διεθνές πιστοποιητικό ασφάλισης μηχανοκινήτων οχημάτων, γνωστό διεθνώς ως πράσινη κάρτα ή αν το όχημα φέρει αριθμούς εγγραφής κράτους μέλους της Πολυμερούς Συμφωνίας Εγγύησης. Οι τρίτες χώρες που έχουν υπογράψει την πολυμερή συμφωνία εγγύησης είναι οι ακόλουθες: Ελβετία και Λίχτενσταϊν, Κροατία, Ισλανδία και Νορβηγία.

Όροι που πρέπει να τηρούνται μετά την εισαγωγή του οχήματος στην χώρα.

Ενώσω παραμένει το όχημα στην Ελλάδα :

- δεν επιτρέπεται να το δανείσει, πωλήσει, ενεχυριάσει, μισθώσει ή διαθέσει με οποιοδήποτε τρόπο·

- θα το χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για ιδιωτική του χρήση.

Πριν τη λήξη της εξάμηνης περιόδου, ή τυχόν μεγαλύτερης περιόδου που έχει παραχωρηθεί εάν εμπίπτει στις ειδικές περιπτώσεις, θα πρέπει το όχημα να:

- επανεξαχθεί ή
- τοποθετηθεί σε αποθήκη τελωνειακής αποταμίευσης· ή
- καταστραφεί υπό τελωνειακή επίβλεψη· ή
- εγκαταλειφθεί στο Τελωνείο· ή
- τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία, είτε με καταβολή των αναλογούντων δασμών και φόρων είτε με απαλλαγή.

Σε όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις πρέπει να παρουσιαστεί στον αρμόδιο λειτουργό του τελωνείου το όχημα μαζί με το έντυπο Τελ.104Ο που έχει δοθεί κατά την εισαγωγή του οχήματος.

Εφίσταται η προσοχή στην ανάγκη να τακτοποιήσει τελωνειακά το όχημα πριν από τη λήξη της περιόδου προσωρινής εισαγωγής, καθ' ότι την ημέρα που λήγει η προσωρινή εισαγωγή γεννάται η τελωνειακή οφειλή και οι οφειλόμενοι δασμοί και φόροι καθίστανται απαιτητοί. Εάν δεν καταβληθούν, το αυτοκίνητο θα κατασχεθεί ως υποκείμενο σε δήμευση.

Οχήματα από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Με πληρωμή δασμών και φόρων

Τα ακόλουθα μηχανοκίνητα οχήματα που εισάγονται από τρίτη χώρα, είτε καινούρια είτε μεταχειρισμένα, υπόκεινται σε εισαγωγικό δασμό, φόρο κατανάλωσης και ΦΠΑ:

- επιβατικά αυτοκίνητα, όπως, sedan, cabrio, hatchback, estate, coupe (της δασμολογικής κλάσης - ΔΚ- 8703)·
- αυτοκίνητα παντός εδάφους (4X4) τύπου Jeep·

- οχήματα με δύο σειρές καθισμάτων γνωστά ως «διπλοκάμπινα» (ΔΚ8704) με μέγιστη μάζα (Gross Vehicle Weight) που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
- Van (ΔΚ 8704) με μικτό βάρος που δεν υπερβαίνει τα 2032 κιλά και καθαρό χώρο φορτίου που δεν υπερβαίνει τα 2 κυβ. μέτρα·
- μοτοσικλέτες (ΔΚ 8711) με κυβισμό μηχανής πέραν των 600 κυβ. εκ.

Αν εισαχθεί ένα τέτοιο όχημα, θα πρέπει κατά την άφιξη του να πληρωθούν οι δασμοί και φόροι με τους οποίους βαρύνεται, για να αποδοθεί το όχημα, εκτός αν το άτομο το εναποθέσει σε αποθήκη τελωνειακής αποταμίευσης, το εισαγάγει προσωρινά ή το επανεξαγάγει.

Για να πληρωθούν οι δασμοί και οι φόροι, θα πρέπει να συμπληρωθεί το έντυπο ΕΔΕ.. Μαζί με το ΕΔΕ θα πρέπει να κατατεθούν στο τελωνείο τα στοιχεία που απαιτούνται για τον υπολογισμό της τελωνειακής αξίας του οχήματος, δηλαδή την τιμή αγοράς συν το ναύλο και την τυχόν ασφάλισή του μέχρι το λιμάνι ή αεροδρόμιο της χώρας. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να παρουσιαστεί το τιμολόγιο αγοράς, φορτωτική ή απόδειξη πληρωμής του ναύλου και ασφαλιστικό έγγραφο, αν το όχημα έχει ασφαλιστεί. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να παρουσιαστούν στοιχεία που να δείχνουν την ιπποδύναμη του αυτοκινήτου, αν αυτή δεν αναγράφεται στο τιμολόγιο.

Ο εισαγωγικός δασμός για εμπορεύματα που εισάγονται από τρίτες χώρες καθορίζεται ομοιόμορφα για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο TARIC, δηλαδή το ηλεκτρονικό της δασμολόγιο, που βρίσκεται στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric

Ο συντελεστής του εισαγωγικού δασμού για τις μοτοσικλέτες διαφοροποιείται ανάλογα με τον κυβισμό της μηχανής και κυμαίνεται μεταξύ 6% και 8%. Για να μάθει κάποιος τον ακριβή συντελεστή εισαγωγικού δασμού με βάση τον κυβισμό της μοτοσικλέτας, θα πρέπει να επισκεφθεί τη πιο πάνω διεύθυνση και να πληκτρολογήσετε τη δασμολογική κλάση τους (8711).

Ο φόρος κατανάλωσης για τις μοτοσικλέτες είναι:

- για μοτοσικλέτες με κυβισμό μηχανής πάνω από 600 μέχρι 1000 κυβ. εκ.: προς €1,71 ανά κυβ. εκ.
- για μοτοσικλέτες με κυβισμό μηχανής πέραν των 1000 κυβ. εκ. προς €2,56 ανά κυβ. εκ.

Για τα υπόλοιπα οχήματα που φαίνονται πιο κάτω, ο εισαγωγικός δασμός διαφοροποιείται ανάλογα με την κατηγορία, βάρος, κυβισμό της μηχανής και κυμαίνεται μεταξύ 10% και 22%. Για να μάθει ένα άτομο τον ακριβή συντελεστή εισαγωγικού δασμού, θα πρέπει να επισκεφθεί την πιο πάνω διεύθυνση του TARIC και να πληκτρολογήσει τη δασμολογική κλάση 8703 ή 8704, ανάλογα με τη περίπτωση.

Ο φόρος κατανάλωσης υπολογίζεται με βάση τον κυβισμό της μηχανής του οχήματος και διαφοροποιείται ανάλογα:

- με τη μάζα του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα – CO₂ (συνδυασμένος κύκλος).
- με την ηλικία του κατά το χρόνο της άφιξής του και τον τύπο (sedan.cabrio, coupe κλπ).

Με βάση τον πιο κάτω πίνακα και τις διαφοροποιήσεις που τον ακολουθούν μπορεί να υπολογιστεί ο φόρος κατανάλωσης για οποιοδήποτε όχημα.

Κατηγορίες οχημάτων	Κυβ. εκ.	€/κυβ. εκ
A Μηχανοκίνητα οχήματα που υπάγονται στους κωδικούς Σ.Ο. <u>8703 21 – 8703 90.</u> (εξαιρουμένων των ασθενοφόρων και νεκροφόρων).	0 – 1650	0,51
	1651 – 2250	3,42
	2251 – 3000	5,98
	Πάνω από 3000	7,69
B Μηχανοκίνητα οχήματα που υπάγονται στον κωδικό Σ.Ο. <u>8703 & 8704</u> με δύο σειρές καθισμάτων,		0,26

	γνωστά ως «διπλοκάμπινα» με μέγιστη μάζα (Gross Vehicle Weight) που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους		
Γ	Μηχανοκίνητα οχήματα τύπου VAN που υπάγονται στον κωδικό Σ.Ο. 8704 με μικτό βάρος που δεν υπερβαίνει τα 2032 χιλιόγραμμα και καθαρό χώρο φορτίου που δεν υπερβαίνει τα 2 κυβ. μέτρα.	0 – 1450	0,17
		1451 – 1650	0,43
		1651 – 2050	1,28
		2051 – 2250	1,28
		2251 – 2650	1,28
		Πάνω από 2650	1,71

Επιβάλλεται πρόσθετος φόρος κατανάλωσης προς 2 cent ανά κυβικό εκατοστό της μηχανής του οχήματος, ανεξαρτήτως των διαφοροποιήσεων που ακολουθούν.

Οι φόροι κατανάλωσης για την κατηγορία Α του πιο πάνω πίνακα, διαφοροποιούνται ανάλογα με τη μάζα του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂ - συνδυασμένος κύκλος) που αναγράφεται στη βεβαίωση που εκδίδεται από τον Έφορο Μηχανοκινήτων ως εξής:

- για εκπομπές μέχρι 120 γρ/χλμ μείωση κατά 30%·
- για εκπομπές πέραν των 120 γρ/χλμ μέχρι 165 γρ/χλμ μείωση κατά 20%·
- για εκπομπές πέραν των 165 γρ/χλμ μέχρι 200 γρ/χλμ μείωση κατά 10%·
- για εκπομπές πέραν των 200 γρ/χλμ μέχρι 250 γρ/χλμ αύξηση κατά 10%·
- για εκπομπές πέραν των 250 γρ/χλμ αύξηση κατά 20%·

Αν η πιο πάνω βεβαίωση δεν προσκομισθεί, τότε θεωρείται ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπερβαίνουν τα 250 γρ/χλμ και ο συνολικός φόρος κατανάλωσης αυξάνεται κατά 20%.

Ανεξάρτητα από οποιεσδήποτε άλλες διατάξεις της τελωνειακής ή άλλης νομοθεσίας, μεταχειρισμένα οχήματα σημαίνει τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα ή ταξινομημένα σε οποιοδήποτε κράτος.

Για τα μεταχειρισμένα μηχανοκίνητα οχήματα, ο συνολικός φόρος κατανάλωσης μειώνεται σύμφωνα με τα ποσοστά απομείωσης τα οποία καθορίζονται σε γνωστοποίηση που εκδίδεται από το διευθυντή. Για την κατάρτιση των ποσοστών απομείωσης ο διευθυντής λαμβάνει υπόψη αντικειμενικά κριτήρια, όπως την παλαιότητα, τα διανυθέντα χιλιόμετρα, τη γενική κατάσταση, το σύστημα προώθησης, το σήμα (μάρκα) και τον τύπο του οχήματος.

Διευκρινίζεται ότι, για την εγγραφή των οχημάτων ηλικίας πέραν των πέντε ετών θα πρέπει να εξασφαλίζεται εκ των προτέρων σχετική άδεια από την αρμόδια αρχή.

Μετά την καταβολή των δασμών και φόρων το τελωνείο θα εκδοθεί το έντυπο Τελ.72Α το οποίο πρέπει να παρουσιαστεί στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα που αφορούν το όχημα για σκοπούς επιθεώρησης και εγγραφής του.

Σε όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις θα πρέπει να πληρωθεί και ΦΠΑ, που υπολογίζεται ως εξής:

(τιμή αγοράς + έξοδα μεταφοράς + ασφάλιση + εισαγωγικός δασμός + φόρος κατανάλωσης) X15%.

Παραδείγματα υπολογισμού δασμών και φόρων

Τα πιο κάτω παραδείγματα θα βοηθήσουν στην καλύτερη κατανόηση του τρόπου υπολογισμού δασμών και φόρων σε οχήματα:

Παράδειγμα 1

Ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο τύπου sedan κατά τη μεταφορά του στην Ελλάδα από την Ιαπωνία είναι ηλικίας 9 μηνών και έχει διανύσει 8000 χλμ. Ο κινητήρας του

είναι 1789 κυβ. εκ. και το διοξείδιο του άνθρακα που εκπέμπει είναι 180 γρ/χλμ. Η τελωνειακή του αξία είναι €10235. Οι πληρωτέοι δασμοί και φόροι υπολογίζονται ως εξής:

Εισαγωγικός δασμός: $€10.235 \times 10\% = €1.023$

Φόρος κατανάλωσης: $1789 \text{ κυβ. εκ.} \times €3,42 = €6.118$

Το πιο πάνω ποσό μειώνεται:

- κατά 10% λόγω εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα $€6118 \times 10\% = €612$ και
- κατά 18,50% λόγω ηλικίας, δηλαδή $€6.118 - (€612 + €1.019) = €4.487$

Πρόσθετος φόρος κατανάλωσης: $1789 \times €0,02 = €36$

ΦΠΑ: $(€10.235 + €1.023 + €4.487 + €36) \times 15\% = €2.367$

Συνολικό πληρωτέο ποσό: $€1.023 + €4.487 + €36 + €2.367 = €7.913$

Παράδειγμα 2

Ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο τύπου cabrio κατά τη μεταφορά του στην Ελλάδα από τη Σιγκαπούρη έχει ηλικία 5 χρόνων. Ο κινητήρας του είναι 2499 κυβ. εκ. και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα είναι 307γρ/χλμ. Η τελωνειακή του αξία είναι €8.500. Οι πληρωτέοι δασμοί και φόροι υπολογίζονται ως εξής:

Εισαγωγικός δασμός: $€8.540 \times 10\% = €850$

Φόρος κατανάλωσης: $2499 \text{ κυβ.εκ.} \times €5,98 = €14.944$

Το πιο πάνω ποσό αυξάνεται κατά 20% λόγω των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα $€14.944 + €2.989 = €17.933$

Το πιο πάνω ποσό φόρου κατανάλωσης μειώνεται κατά 54% λόγω ηλικίας και τύπου (cabrio): $€17.933 - €9.684 = €8.249$

Πρόσθετος φόρος κατανάλωσης: $2499 \text{ κυβ.εκ} \times €0,02 = €50$

ΦΠΑ: $(€8.500 + €850 + €8.249 + €50) \times 15\% = €2.647$

Συνολικό πληρωτέο ποσό: $€850 + €8.249 + €50 + €2.647 = €11.796$

Οχήματα από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Με απαλλαγή από δασμούς και φόρους

Ο όρος απαλλαγή σημαίνει τον ελεύθερη κυκλοφορία και ανάλωση εμπορευμάτων για επιτόπια κατανάλωση με μερική ή ολική απαλλαγή από δασμούς και φόρους, ανεξάρτητα από τη συνηθισμένη ταξινόμηση τους, νοουμένου ότι εισέρχονται στην χώρα υπό ορισμένες προϋποθέσεις για καθορισμένους σκοπούς. Για την παραχώρηση της απαλλαγής πρέπει να υπάρχει νομική πρόνοια που να την προβλέπει.

Οι απαλλαγές παραχωρούνται σε μια πλειάδα αγαθών για διάφορους λόγους. Στο μέρος αυτό καλύπτεται μόνο η περίπτωση των απαλλαγών για μηχανοκίνητα οχήματα, που ενδιαφέρουν το ευρύ κοινό, όταν αυτά εισάγονται από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τρίτες χώρες).

Αν το άτομο είναι κάτοικος τρίτης χώρας και έχει αποφασίσει να μεταφέρει τη συνήθη κατοικία του σε χώρα ΕΕ, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις δικαιούται να μεταφέρει τα προσωπικά του είδη χωρίς να πληρώσει δασμούς και φόρους. Αν στα προσωπικά αντικείμενα περιλαμβάνεται και μηχανοκίνητο όχημα, για να μη το στερηθεί μέχρι να υποβάλει την αίτησή του για την παραχώρηση της απαλλαγής και να πάρει απάντηση, μπορεί να του παραχωρηθεί προσωρινά με το έντυπο Τελ.1040 για ένα μήνα.

Μπορεί να υποβάλει αίτηση για παραχώρηση απαλλαγής για το όχημά του σε οποιοδήποτε τελωνειακό σταθμό. Αν υπάρχει θετική απάντηση στην αίτηση, η διαδικασία δεν τελειώνει μέχρις εκεί. Θα πρέπει να συμπληρωθεί έντυπο ΕΔΕ. Το ΕΔΕ μπορείτε να κατατεθεί σε οποιοδήποτε τελωνειακό σταθμό. Μαζί με το ΕΔΕ θα πρέπει να παραδοθεί και το έντυπο Τελ.1040, το οποίο θα κρατήσει το τελωνείο. Δε θα χρειαστεί να πληρωθεί κάποιος εισαγωγικός δασμός, φόρος κατανάλωσης ή ΦΠΑ.

Το τελωνείο θα εκδώσει το έντυπο Τελ.72Α που πρέπει να παρουσιαστεί στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα που αφορούν το όχημα και το ίδιο το όχημα για σκοπούς επιθεώρησης και εγγραφής του.

Αν η απάντηση του τελωνείου στην αίτησή για την παραχώρηση της απαλλαγής για το όχημα είναι αρνητική επειδή δεν πληροί τις προϋποθέσεις, υπάρχουν οι εξής επιλογές:

- να πληρωθεί ο εισαγωγικός δασμός, φόρος κατανάλωσης και ΦΠΑ.
- να τοποθετηθεί σε αποθήκη τελωνειακής αποταμίευσης.
- να σταλεί σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή
- να εξαχθεί σε τρίτη χώρα.

Πρόγραμμα υπολογισμού του φόρου κατανάλωσης για οχήματα

Μέσα στα πλαίσια εξυπηρέτησης των πολιτών το Τμήμα Τελωνείων έχει ετοιμάσει σε απλή έκδοση ένα πρόγραμμα με το οποίο μπορεί να υπολογιστεί ο φόρος κατανάλωσης που αναλογεί σε συγκεκριμένο όχημα. Διευκρινίζεται όμως ότι το πρόγραμμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για επίσημη χρήση και το Τμήμα Τελωνείων δεν φέρει καμία ευθύνη για λανθασμένους υπολογισμούς του φόρου κατανάλωσης που οφείλονται σε λανθασμένες καταχωρήσεις ή σε λανθασμένη χρήση του προγράμματος.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΜΕΡΟΣ: Α	A: Επιβατικά	B: Διπλοκάμπινα	
	Γ: Van		Συντελ. ΦΚ € / κυβ. εκ.
Κατηγορία (κυβ.εκ.):	<input type="text"/>		0,00
Κυβισμός (κυβ.εκ.):	<input type="text"/>	κυβ.εκ.	
Αρχικός Φόρος:	0,00	€	

		ΜΕΙΩΣΕΙΣ / ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ ΣΕ CO2	Επιβάρυνση %
Επιβάρυνση CO2:		<input type="text" value="0,00"/>	0,00
Υπόλοιπο φόρου:		<input type="text" value="0,00"/>	
Επιπρόσθετη επιβάρυνση (0,02/κυβ.εκ.):		<input type="text" value="0,00"/>	
ΤΕΛΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ:		<input type="text" value="0,00"/>	

ΜΕΡΟΣ: Β		ΑΠΟΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Φ.Κ. ΣΕ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	Σύνολο ημερών
Ηλικία (σε ημέρες):		<input type="text"/>	Μείωση %
		Αυτόματος υπολογισμός ημερών	0,00
Ημερ. πρώτης εγγραφής:		<input type="text"/>	(ΗΗ/ΜΜ/ΧΧ)
Ημερ. Άφιξης/Εισαγωγής:		<input type="text"/>	(ΗΗ/ΜΜ/ΧΧ)
Αριθμός ημερών:		<input type="text"/>	% Απομείωση λόγω χλμ
			0
Τύπος αυτοκινήτου:		<input type="text"/>	Ποσό απομείωσης

Μείωση:	0,00	€	0
			Χλμ με συνήθη χρήση
Διανυθέντα χλμ:			0

ΜΕΡΟΣ: Γ		ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΟΥ ΦΟΡΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	
		-	-
Αρχικός Κατανάλωσης:	Φ. 0,00	€	
Επιβάρυνση CO2:	0,00	€	
Απομείωση λόγω χλμ:	0,00	€	
Μείωση μεταχ. οχήματος:	0,00	€	
Υπόλοιπο φόρου:	0,00	€	
Επιπρ. Επιβ. (0,02/κυβ.εκ.):	0,00	€	
ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	0,00	€	

ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται την έννοια των εισαγωγών και συγκεκριμένα των μη ενδοκοινοτικών που προκύπτουν μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα του ΦΠΑ που αντιστοιχεί σε αυτές. Από την όλη μελέτη που έγινε συμπεραίνεται πως οι εισαγωγές είναι σημαντικές και δημιουργούν ευεργετικά αποτελέσματα σε μια χώρα. Αυτό διαπιστώνεται και από τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζονται από την τράπεζα της Ελλάδος τα τελευταία χρόνια.

Λόγω του καθοριστικού ρόλου που παίζουν οι εισαγωγές για το εμπορικό ισοζύγιο και την χρηματοπιστωτική κατάσταση μιας χώρας είναι πολύ σημαντικό να βρεθούν μέσα και λύσεις που θα διευκολύνουν την όλη διαδικασία.

Σήμερα στον 21ο αιώνα, τα Τελωνεία χρησιμοποιούν υψηλής τεχνολογίας τομογράφους, συστήματα πληροφορικής και αναπτυγμένα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα για να επιτύχουν τους στόχους της προστασίας των πολιτών και της διευκόλυνσης του εμπορίου. Οι επενδύσεις σε νέες μεθόδους και σε τεχνολογία της πληροφορίας, θα συνεχιστούν έτσι ώστε να υπάρξει βελτίωση στις εργασιακές πρακτικές και την αποδοτικότητα.

Ένας από τους βασικότερους στόχους στην ΕΕ, στο παρόν στάδιο, είναι τα «Ηλεκτρονικά Τελωνεία», που στοχεύουν στη δημιουργία ενός ηλεκτρονικού τελωνειακού περιβάλλοντος, με πλήρης απεξάρτηση από το χαρτί. Η πρωτοβουλία αυτή, θα δώσει τη δυνατότητα στα 27 Κράτη Μέλη και στους εμπόρους, να εργαστούν μαζί μέσω διαδικτύου και θα επιτρέψει στα Τελωνεία και τις επιχειρήσεις να εργαστούν καλύτερα, γρηγορότερα και πιο οικονομικά.

Συνοψίζοντας, τα τελευταία 40 χρόνια (1968 - 2008), τα Τελωνεία εργάζονται καθημερινά, για να βελτιώσουν το επίπεδο διαβίωσης και ασφάλειας στην Ευρώπη και θα συνεχίσουν να εργάζονται με τον ίδιο ζήλο και αφοσίωση, έτσι ώστε να προσφέρουν ένα υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, σε 500 εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ.

Στην ισχύουσα Κοινοτική Τελωνειακή Νομοθεσία για την Ασφάλεια στην Ευρώπη προνοείται η ηλεκτρονική κατάθεση διασαφήσεων και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών διοικήσεων. Ο καν. (ΕΚ) αρ. 648/05 που έχει τροποποιήσει τον Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα καν. (ΕΚ) αρ. 2913/92 και οι καν. (ΕΚ) αρ.

1875/06, 312/09 και 414/09 που έχουν τροποποιήσει τις Εφαρμοστικές Διατάξεις καν. 2454/93 είναι σχετικοί.

Περαιτέρω στον Εκσυγχρονισμένο Τελωνειακό Κώδικα καν. (ΕΚ) αρ. 450/08 προνοείται καθολική ηλεκτρονική κατάθεση των δηλώσεων και ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών για τη διεκπεραίωση των τελωνειακών διαδικασιών.

Η εφαρμογή και λειτουργία των ηλεκτρονικών τελωνειακών συστημάτων αποσκοπεί στους πιο κάτω στόχους:

- α) διευκόλυνση των διαδικασιών εισαγωγής και εξαγωγής·
- β) μείωση του κόστους συμμόρφωσης και των διοικητικών δαπανών και επίσπευση του χρόνου εκτελωνισμού·
- γ) υιοθέτηση κοινής προσέγγισης για τον έλεγχο των εμπορευμάτων·
- δ) δέουσα είσπραξη όλων των δασμών και λοιπών επιβαρύνσεων·
- ε) ταχεία διαβίβαση και λήψη των κατάλληλων πληροφοριών όσον αφορά τη διεθνή αλυσίδα εφοδιασμού·
- στ) απρόσκοπτη ροή δεδομένων μεταξύ των Αρχών των χωρών εξαγωγής και εισαγωγής καθώς και μεταξύ των Τελωνειακών Αρχών και των Οικονομικών Φορέων, χάρη στην επαναχρησιμοποίηση των δεδομένων που καταχωρούνται στο σύστημα.

Λεπτομέρειες για το πρόγραμμα των Ηλεκτρονικών Τελωνείων περιλαμβάνονται στο Πολυετές Στρατηγικό Σχέδιο MASP που ετοιμάζεται σε κοινοτικό επίπεδο. Προτεραιότητα έχει δοθεί στην ανάπτυξη και λειτουργία των συστημάτων που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της Νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια στην Ευρώπη.

Τα προγράμματα στα οποία έχει δοθεί προτεραιότητα είναι τα πιο κάτω:

- NCTS Νέο Μηχανογραφημένο Σύστημα Διαμετακόμισης
- ECS Σύστημα Ελέγχου Εξαγωγών
- ICS Σύστημα Ελέγχου Εισαγωγών
- EORI Σύστημα Εγγραφής και Αναγνώρισης Οικονομικών Φορέων

- ΑΕΟ Σύστημα για Εξουσιοδοτημένους Οικονομικούς Φορείς
- TARIC Σύστημα Ολοκληρωμένου Δασμολογίου

Κατά τα προσεχή έτη ,οι στρατηγικοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τελωνειακό τομέα είναι οι εξής:

- να συγκροτηθεί ένα πλαίσιο το οποίο θα στηρίζεται σε διαφανείς, πάγιους και κατάλληλους κανόνες που ευνοούν την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου
- να διατεθούν οι απαιτούμενοι πόροι στην Κοινότητα και τα κράτη μέλη
- να προστατευθεί η κοινωνία από τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές και να διασφαλιστούν τα οικονομικά, εμπορικά, υγειονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντά της.

Για να θεσπισθεί η νέα στρατηγική για την τελωνειακή ένωση, η Επιτροπή έχει υποδείξει τους εξής πέντε τομείς δράσης: απλούστευση και εξορθολογισμός της νομοθεσίας, βελτίωση των τελωνειακών ελέγχων, παροχή άριστων υπηρεσιών στην επιχειρηματική κοινότητα, βελτίωση της κατάρτισης και βελτίωση της διεθνούς συνεργασίας στον τελωνειακό τομέα.

1. Απλούστευση και εξορθολογισμός της νομοθεσίας

Οι τροποποιήσεις της τελωνειακής νομοθεσίας κρίνεται ότι είναι αναγκαίες προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα φαινόμενα της απάτης και να συνυπολογισθούν οι εξελίξεις στον επιχειρηματικό τομέα. Επισημαίνονται οι ακόλουθες συγκεκριμένες δράσεις:

- να συμμετέχουν οι επιχειρήσεις στην προπαρασκευή της νομοθεσίας και να υποστηρίζονται στην περίπτωση περίπλοκων νομοθετικών ρυθμίσεων·
- να συνεχιστεί η εναρμόνιση των κυρώσεων·
- να κατοχυρωθεί ότι όλες οι κανονιστικές ρυθμίσεις επιτρέπουν την ηλεκτρονική διαβίβαση των δεδομένων·
- να βελτιωθεί η εφαρμογή της νομοθεσίας.

2. Βελτίωση των τελωνειακών ελέγχων

Στον τομέα αυτόν προτείνονται πολυάριθμες ενέργειες:

- να βελτιωθούν τα πρότυπα και η εφαρμογή των ελέγχων·
- να βελτιωθεί η συνεργασία τόσο μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών όσο και μεταξύ αυτών και των φορολογικών αρχών, της αστυνομίας κ.λπ.·
- να χρησιμοποιηθεί με αποτελεσματικότερο τρόπο η ανάλυση του κινδύνου·
- να ενισχυθούν οι προσπάθειες για την καταπολέμηση της παραποίησης/απομίμησης, της πειρατείας και των κίβδηλων πρακτικών σήμανσης όσον αφορά την καταγωγή·
- να καθιερωθεί ένα νέο μηχανογραφημένο σύστημα διαμετακόμισης·
- να εφαρμοστούν οι νέες τεχνολογίες της πληροφορικής στον τελωνειακό τομέα·
- να διαμορφωθούν κοινές βασικές προδιαγραφές λογιστικού ελέγχου μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών.

3. Παροχή άριστων υπηρεσιών στην επιχειρηματική κοινότητα

Αναφέρονται οι ακόλουθες δράσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται στις επιχειρήσεις:

- απλούστευση και βελτίωση των διαδικασιών·
- διευκόλυνση της ηλεκτρονικής πρόσβασης στις τελωνειακές πληροφορίες·
- συνέχιση των προσπαθειών για τη διευκόλυνση των συναλλαγών·
- κατάρτιση μνημονίων συμφωνίας για την ενίσχυση της συνεργασίας.

4. Βελτίωση της κατάρτισης

Η κατάρτιση των τελωνειακών υπαλλήλων και των οργάνων κρίνεται απολύτως αναγκαία. Η Επιτροπή προτείνει να ληφθούν τα εξής μέτρα:

- δημιουργία κοινών βασικών ενοτήτων κατάρτισης·
- ολοκλήρωση της μελέτης σκοπιμότητας για την ίδρυση ευρωπαϊκής τελωνειακής σχολής·
- προσανατολισμός της κατάρτισης προς τους προβληματικούς τομείς και προς την κατεύθυνση της συμμόρφωσης των επιχειρήσεων με τη νομοθεσία.

5. Βελτίωση της διεθνούς συνεργασίας

Για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών πρέπει:

- να εκπροσωπείται κατάλληλα η Κοινότητα στα διεθνή φόρουμ τα οποία επιλαμβάνονται των τελωνειακών θεμάτων·
- να προωθηθεί η διεθνής συνεργασία για την αντιμετώπιση, μεταξύ άλλων, τόσο των προβλημάτων της διεύρυνσης, όσο και των φαινομένων της απάτης.

Η Ελλάδα κατέχει πολύ σημαντική θέση και μάλιστα πολύ υψηλή ως προς τις εισαγωγές που πραγματοποιεί κάθε χρόνο. Για την χώρα αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει την οικονομία και κατ' επέκταση το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της. Εντούτοις, είναι σημαντικό να κρατήσει εξίσου ένα σημαντικό επίπεδο και στις εξαγωγές καθώς αυτή η ανομοιομορφία που παρατηρείται μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών έχει φέρει την Ελλάδα σε μειονεκτική θέση στην ανταγωνιστικότητά απέναντι στις υπόλοιπες χώρες. Οι οικονομολόγοι καταλήγουν στην ανάγκη ανάπτυξης της εξαγωγικής δραστηριότητας που θα βγάλει την χώρα από την έντονη χρηματοπιστωτική κρίση και το αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

Αγιομυργιαννάκης Μ.Γ, Βλάσσης Μ, Thompson.H.(2006), *Διεθνές Εμπόριο. Διεθνείς Οικονομικές Σχέσεις*, Αθήνα: Εκδότης Τζωρτζάκη Μ.

Παπαδιοδώρου (2002), *Διεθνές Εμπόριο* , Αθήνα: Εκδόσεις Ζυγός.

Γεωργακόπουλος Θεόδωρος Α. (1987), *Ο φόρος προστιθέμενης αξίας στην Ελλάδα*, Αθήνα.

Τραχανάς Κώστας Δ. (1986), *Οι επιπτώσεις του φόρου προστιθέμενης αξίας : στην επιχείρηση, στα φορολογικά έσοδα, στον πληθωρισμό, στην ανταγωνιστικότητα*, Αθήνα.

Μητσός, Α. (1989) , *Η Ελληνική βιομηχανία στη διεθνή αγορά : κρατική προστασία και ανταγωνιστική θέση της εγχώριας παραγωγής πριν και μετά την ένταξη στην Ευρωπαϊκή κοινότητα*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο,

Διαδίκτυο

Υπουργείο Οικονομικών Κύπρου (2008). Εισαγωγική και εξαγωγική διαδικασία.

Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου:

http://www.mof.gov.cy/mof/customs/customs.nsf/index_gr/index_gr?opendocument

Φορολογική και λογιστική ενημέρωση (2011). Λογιστικές εγγραφές εισαγωγών.

<http://www.fle.gr/forj/logistika/73/958.html>