



Να ελεγχθεί η αγορά του αυτοκινήτου

Για τη φορολόγηση και την ανάγκη ανανέωσης των οχημάτων μιλά ο πρόεδρος του ΣΕΑΑ Γιώργος Βασιλάκης

Τη χρόνια παθολογία της συχνής αλλαγής των διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας που αφορούν το αυτοκίνητο αλλά και την ανυπαρξία ελέγχων στη λειτουργία της αγοράς επισημναι οι κ. Γιώργος Βασιλάκης, ο οποίος επανέξελε για τρίτη συνεχή θητεία πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ). Πρώτη προτεραιότητά του νέου Δ.Σ. του ΣΕΑΑ είναι να υπάρξει μία γέφυρα επικοινωνίας με τους καινούργιους κυβερνώντες και όποια σκέψη υπάρχει για νέα αλλαγή, με στόχο τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στο αυτοκίνητο, να γίνει έπιτα από συζήτηση και μελέτη. Σε συνέντευξη που μας παραχώρησε ανέφερε τα εξής:

– Ποιες είναι οι προτεραιότητες του νέου Δ.Σ. του ΣΕΑΑ;

– Οι προτεραιότητές μας είναι προφανώς να υπάρχει μία σταθερότητα στην αγορά αυτοκινήτου.

Όταν έχεις έναν τόσο μεγάλο κλάδο, από τον οποίο εξαρτώνται τόσες πολλές θέσεις εργασίας και τόσες επιχειρήσεις, χρειάζεται σταθερότητα. Αυτό που θέλουμε να αποφύγουμε είναι το αυτοκίνητο και η νομοθεσία γύρω από αυτό να είναι συνεχώς στα ΜΜΕ. Το πρόβλημα των συνεχών αλλαγών στη νομοθεσία, το οποίο έχουμε αντιμετωπίσει στο παρελθόν και το οποίο έχει εντυχώς περιορισθεί τον τελευταίο καιρό, δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά.

Συγκεκριμένα, είχαμε μετρήσει ότι έως πριν από δύο χρόνια, δηλαδή τα πρώτα τρία χρόνια της κρίσης (2009-2011), είχαν γίνει 27 αλλαγές στη φορολογία του αυτοκινήτου. Αυτό αντιλαμβανόμαστε ότι δεν είναι υγιές. Βασική μας προτεραιότητα είναι να υπάρξει μία γέφυρα επικοινωνίας με τους νέους υπουργούς – αυτό κάνουμε πάντα όταν αλλάζουν οι κυβερνήτες – και όποια σκέψη υπάρχει για αλλαγή, προφανώς μιλάμε για βελτίωση στο θεσμικό καθεστώς που αφορά το αυτοκίνητο, να γίνει έπιτα από συζήτηση και μελέτη.

– Προς ποια κατεύθυνση πιστεύετε ότι θα πρέπει να κινηθεί η φορολογική πολιτική; Πού θα πρέπει να δοθεί βάρος;



«Σήμερα στη χώρα μας σε ετήσια βάση πωλούνται 6,5 νέα αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους, όταν στην Ευρώπη ο μέσος όρος είναι 28» τονίζει στην «Κ» ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων κ. Γ. Βασιλάκης.

«Οι συνεχείς αλλαγές στη νομοθεσία δημιουργούν στρεβλώσεις στην αγορά... Τα πρώτα τρία χρόνια της κρίσης (2009 - 2011) είχαν γίνει 27 αλλαγές στη φορολογία του αυτοκινήτου».

– Η φορολόγηση πρέπει πάντα να λαμβάνει υπόψη την επιτακτική ανάγκη για ανανέωση του στόλου αυτοκινήτων. Αν δεν αποκτήσουμε νεότερο στόλο αυτοκινήτων και φορτηγών, δεν θα μπορούσαμε ποτέ να μιλήσουμε για ουσιαστική βελτίωση στην ασφάλεια των μεταφορών και για μείωση των ρύπων στις πόλεις μας.

Πρέπει και εμείς, όπως όλες οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες να επιβάλουμε κάποια έστω μικρά αντικίνητρα για τη διατήρηση στην κυκλοφορία πολύ παλιών αυτοκινήτων και φορτηγών. Όσο θεωρούμε ότι το γερασμένο

όχημα είναι κοινωνικό δικαίωμα του λαού, τόσο θα επιβαρύνουμε τον λαό μας με πολλαπλάσια κόστη στην υγεία. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι το νεότερο όχημα φέρνει πολλαπλάσια έσοδα στο κράτος και από την αγορά και από τη χρήση του.

Γενικά οι φόροι θα μπορούσαν να είναι λιγότεροι, απλούστεροι και σε μεγαλύτερο βαθμό βασισμένοι στο διοξειδίο του άνθρακα (CO₂). Είναι εξαιρετικά θετικό το ότι από το 2010 έχουν βασιστεί τα τέλη κυκλοφορίας στο CO₂. Πρόκειται για ένα φόρο με 100% κοινωνικό χαρακτήρα, αφού ωθεί τους καταναλωτές σε «καθαρότερα» αυτοκίνητα. Δεν ισχύει το ίδιο όμως για τον φόρο πολυτελείας, ο οποίος πέρα από την επικοινωνιακή, λαϊκίστικη αν μου επιτρέπεται σημειολογία, δεν καταφέρει τίποτα άλλο από το να στερεί έσοδα από το κράτος και να αποτρέπει οικογένειες που έχουν ανάγκη από την απόκτηση ενός μεγαλύτερου αυτοκινήτου.

– Σε ποια σημεία εστιάζει ο ΣΕΑΑ την αναμόρφωση του θεσμικού

πλαισίου όσον αφορά τη λειτουργία της αγοράς;

– Έλεγχος και κανόνες. Αυτή είναι η βασική μας θέση και πρόταση. Αν ελεγχθεί ένα συνεργείο φορολογικά, αμέσως εκεί θα επισκευάζονται πιο σωστά τα αυτοκίνητα. Όταν ένα συνεργείο λειτουργεί με τη λογική «όλα μαύρα», θα αποφύγει να πάρει ένα ανταλλακτικό, γνήσιο ή εφάμιλλης ποιότητας και πιστοποιημένο. Οπότε, θέλουμε να πιστεύουμε ότι το θέμα των ελέγχων –φορολογικών, τεχνικών, περιβαλλοντικών – το οποίο έχει καταρρεύσει παντελώς, θα αποτελέσει προτεραιότητα της νέας κυβέρνησης. Αυτή τη στιγμή δεν μπορεί να ελεγχθεί κανείς, τίποτα και κανέναν. Αν λειτουργούσαν αποτελεσματικά τα ΚΤΕΟ, αν εφαρμόζονταν ο πράσινος δακτύλιος και αν υπήρχαν και έλεγχοι στις επιχειρήσεις του κλάδου μας –εμείς θέλουμε να μας ελέγχουν – τα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα θα ήταν σε πολύ καλύτερη κατάσταση, με τεράστια όφελος για το περιβάλλον και την ασφάλεια μεταφορών. Σημαντικό σε αυτό το

σημείο είναι να αναφέρουμε ότι προωθούμε με το υπουργείο Μεταφορών τη δημιουργία μιας βάσης δεδομένων για την προστασία των καταναλωτών –on line και με ανοικτή πρόσβαση – στην οποία θα έχουμε το ιστορικό κάθε αυτοκινήτου με χιλιμετρική καταγραφή σε κάθε στάδιο. Κατά την εισαγωγή, τις μεταβιβάσεις, τις επισκέψεις σε ΚΤΕΟ και αργότερα –γιατί όχι – τις επισκέψεις σε συνεργείο ή φανοποιείο.

– Πώς βλέπετε την αγορά για τη χρονιά που ήδη διανύουμε; Θα υπάρξει η πολυπόθητη ανάκαμψη;

– Η αγορά του αυτοκινήτου στη χώρα μας το 2012-2013 έφτασε στο σημείο να αγγίζει το -78,3% σε σχέση με τα προ κρίσης επίπεδα της με τραγικές επιπτώσεις στους επαγγελματίες του κλάδου και στα έσοδα του κράτους. Το 2014 διόρθωσε ελαφρώς στο -73,5% και φέτος, παρά την αβεβαιότητα, παραμένει σταθερή.

Σήμερα στη χώρα μας σε ετήσια βάση πωλούνται 6,5 νέα αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους, όταν στο σύνολο της Ευρώπης (Ε.Ε. 28) ο μέσος όρος είναι 28. Είναι σαφές ότι οι πωλήσεις μας είναι αφύσικα χαμηλές και ότι με το που θα επέλθει η πολυπόθητη πολιτικοοικονομική σταθερότητα θα δούμε ανάκαμψη. Οι καταναλωτές έχουν ανάγκη για ένα αυτοκίνητο που θα τους κινεί οικονομικά, με ασφάλεια και χωρίς τεχνικά προβλήματα. Είναι πολλοί αυτοί που περιμένουν θετικά νέα για τη χώρα μας, ώστε να προχωρήσουν σε αγορά αυτοκινήτου.

Εάν τα νέα αυτά προκύψουν σε εύλογο χρονικό διάστημα και εάν η νέα κυβέρνηση δεν επιχειρήσει να πειραματιστεί με τη φορολογία του αυτοκινήτου, τότε μπορούμε να προσδοκούμε σε ουσιαστική ανάκαμψη της αγοράς μέσα στο 2015 με τεράστια όφελος στον κλάδο, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια των μεταφορών και στα έσοδα του κράτους. Μην ξεχνάμε ότι με το μέτρο της απόσυρσης σε ισχύ, για κάθε νέο αυτοκίνητο που μπαίνει στην κυκλοφορία, απομακρύνεται και ένα παλιό.