



Γ. Βασιλάκης: "Μονιμοποιήστε τη μείωση στα τέλη ταξινόμησης"

Τετάρτη, 3 Ιουνίου 2009 - 09:25

Αίτημα στην κυβέρνηση για τη μονιμοποίηση του μέτρου της μείωσης των τελών ταξινόμησης απευθύνει ο νέος πρόεδρος του ΣΕΑΑ, κ. Γιώργος Βασιλάκης. Θεωρώντας ότι η «διόρθωση» στους επίσημους εισαγωγείς αυτοκινήτων υπήρξε σημαντική, την αποδίδει στην υπερβολική ανάπτυξη των δικτύων.

Αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Τα μεγέθη της είναι ενδεικτικά: Ο ετήσιος τζίρος φτάνει τα 15 δις. ευρώ, απασχολώντας περί τις 70.000 εργαζομένους.

Ο νέος πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου (ΣΕΑΑ), Γιώργος Βασιλάκης αναφέρεται στην εγχώρια αγορά αυτοκινήτου, κατακρίνοντας τη Πολιτεία για αδυναμία υλοποίησης γενναίων μέτρων τόνωσης και εξυγίανσης της αγοράς.

Αν και θεωρεί θετικό το μέτρο της μείωσης του τέλους ταξινόμησης, ζητεί από τη Πολιτεία τη μονιμοποίησή του, αίτημα το οποίο υιοθετηθεί και ο σύνδεσμος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Από την άλλη πλευρά, δεν ξεχνά να κάνει «αυτοκριτική» για τον κλάδο, παραδεχόμενος ότι και οι επίσημοι εισαγωγείς υπέπεσαν σε λάθη, όπως η υπερβολική ανάπτυξη των δικτύων. «Η διόρθωση που συντελέστηκε θεωρώ ότι ήταν αρκετή για να προσαρμοστεί ο κλάδος στα νέα δυσμενέστερα δεδομένα της αγοράς. Μπορεί να έφτασε και στα επίπεδα του 15%, σε επίπεδο εργαζομένων και δικτύων. Πρέπει πάση θυσία να διατηρηθεί σε αυτά τα επίπεδα και να αποφευχθεί η επιδείνωση», επισημαίνει στη συνέντευξή του στο Capital.gr ο κ. Βασιλάκης,

Συνέντευξη στο Φώτη Φωτεινό

-Αναλάβετε πρόσφατα πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου (ΣΕΑΑ). Ποιες είναι οι προτεραιότητες της προεδρίας σας;

-Προτεραιότητα αποτελεί η εξυγίανση του κλάδου. Ο κλάδος έχει ένα φορολογικό σύστημα, το οποίο στρεβλώνει την αγορά.

Το φορολογικό σύστημα επιβάλλει πολύ υψηλούς φόρους στην αγορά του αυτοκινήτου και σχετικά χαμηλούς στη χρήση του αυτοκινήτου.

Μακροπρόθεσμα θα επιθυμούσαμε να μην υπάρχουν, πέρα του ΦΠΑ, άλλοι φόροι στην αγορά αυτοκινήτου. Άλλο κρίσιμο σημείο αποτελεί το γεγονός ότι το ελληνικό κράτος δεν δίνει αντικίνητρα στη χρήση παλαιών αυτοκινήτων, όπως ισχύει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Παράλληλα, οι ελεγκτικοί μηχανισμοί για την σωστή συντήρηση τους (ΚΤΕΟ, κάρτα καυσαερίου κ.λπ.) δεν είναι, στο βαθμό που θα έπρεπε, αποτελεσματικοί.

Ένα αυτοκίνητο εικοσαετίας ρυπαίνει δέκα φορές περισσότερο από ένα αυτοκίνητο διετίας, δεν νοείται και να μην φορολογούμε τη χρήση του περισσότερο και παράλληλα, να μην ελέγχουμε εάν συντηρείται σωστά. Ο κύριος στόχος μας είναι η ανανέωση του στόλου όλων των αυτοκινήτων, επιβατικών και ελαφρών - βαρέων φορτηγών.

Ακόμη, παράλογο είναι το καθεστώς με την απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, κάτι το οποίο ζητεί ο σύνδεσμος να αλλάξει. Δυστυχώς, η ελληνική κυβέρνηση δεν έχει ανταποκριθεί στα ανωτέρω στον βαθμό που θα θέλαμε.

-Παρόλα ταύτα επήλθε μείωση στα τέλη ταξινόμησης

-Το μέτρο αυτό, όντως τόνωσε την αγορά σε μία πολύ δύσκολη στιγμή για όλους μας, αλλά για να αποφέρει ουσιαστικότερα αποτελέσματα στον κλάδο, την οικονομία, το περιβάλλον και τους καταναλωτές θα πρέπει να μονιμοποιηθεί.

Περιμένουμε να βγούνε τα στοιχεία από τις ταξινομήσεις και την θετική μεταβολή των εσόδων του κράτους, μετά την μείωση του τέλους και τότε θα ζητήσουμε από τη κυβέρνηση τη συνέχιση του μέτρου. Αν συνεχιστεί το μέτρο, είναι πιθανόν να ζητήσουμε να συνδυαστεί με άλλα περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως την απόσυρση.

-Η απόσυρση έχει εξαγγελθεί εδώ και αρκετό καιρό. Θα προχωρήσει τελικά η υλοποίησή της;

-Αυτό που αισθανόμαστε είναι ότι υπάρχει μια έλλειψη συνεννόησης των υπουργείων. Το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι το «αφεντικό» σε όλη

αυτή την κουβέντα, αλλά προς το παρόν πέρα από το να διαδίδει ότι θέλει να το κάνει, δεν έχει κάνει και πολλά πράγματα. Δεν είμαι και τόσο αισιόδοξος ότι το μέτρο μπορεί να υλοποιηθεί εύκολα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν είναι προστό με το σύνδεσμά μας.

-Η αγορά του αυτοκινήτου είναι «πесμμένη» κατά 30-40%. Πως θα κλείσει το έτος;

-Το μέτρο με τα τέλη ταξινόμησης τέθηκε σε ισχύ τη δεύτερη εβδομάδα του Απριλίου και μέχρι να προσαρμοστούν τα τελωνεία, ο μήνας είχε ήδη «χαθεί». Το πρώτο τρίμηνο η αγορά «έτρεχε» με μείωση της τάξης του 40%, τον Απρίλιο πήγε να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα και το Μάιο σημειώθηκε αύξηση. Υπολογίζω ότι, το δεύτερο τρίμηνο, η αγορά θα «τρέξει» συνολικά στα επίπεδα του 2008.

Σε ετήσια βάση, εάν συνεχιστεί το μέτρο, η αγορά δεν έχει λόγο να μην φτάσει τα 200.000 (-25% σε σχέση με το 2008). Εάν δεν συνεχιστεί το μέτρο, δεν θέλω καν να σκεφτώ τι θα συμβεί και δεν τολμάω να κάνω πρόβλεψη.

-Ο σύνδεσμος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων θεωρεί ότι το μέτρο της μείωσης των τελών ταξινόμησης επέφερε σημαντικό πλήγμα. Ποιο είναι το σχόλιό σας;

-Ο σύνδεσμος των μεταχειρισμένων δεν ενίστανται με το μέτρο της μείωσης των τελών ταξινόμησης, αλλά με τη προσωρινή ισχύ του. Παράλληλα, οι ιδιοκτήτες μεταχειρισμένων επιθυμούν, όπως και εμείς, την απόσυρση. Σαφέστατα και έχουν δίκιο, καθώς το μεταχειρισμένο, όταν μειώνονται οι δασμοί, παθαίνει ζημιά. Αυτό έγινε και το 1999 και το 2003.

Αυτό που ζητάνε και πολύ καλά κάνουν, είναι τη μονιμοποίηση του μέτρου της μείωσης των τελών ταξινόμησης, έτσι ώστε να μην πάθουν ζημιά ξανά, όταν η κυβέρνηση αναγκαστεί (που θα αναγκαστεί για να προστατέψει τα έσοδα της) να ξανά μειώσει το τέλος ταξινόμησης.

-Υπήρξαν κάποιες περιπτώσεις αντιπροσώπων που είτε πτώχευσαν και έφυγαν στο εξωτερικό είτε παραλίγο να πτωχεύσουν. Θεωρείτε ότι ο κλάδος αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα βιωσιμότητας;

-Το παράδειγμα στα οποίο αναφέρατε αφορά μεμονωμένη περίπτωση εισαγωγέα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Σαφέστατα και στο κλάδο της επίσημης εμπορίας υπήρξε μια πολύ μεγάλη διόρθωση. Στο διάστημα Νοεμβρίου – Μαρτίου χάθηκαν πάρα πολλές θέσεις εργασίας και έκλεισαν πάρα πολλές επίσημες αντιπροσωπείες. Μάλιστα, στο κλάδο της εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, η διόρθωση υπήρξε ακόμα μεγαλύτερη, γιατί εκεί υπήρξε μια ακόμη μεγαλύτερη «φούσκα» στη περίοδο των «παχιών αγελάδων».

Αυτό το οποίο συνέβη σε εμάς είναι ότι υπήρξε μια υπερβολική ανάπτυξη των δικτύων, το οποίο αποτελεί κοινό λάθος ορισμένων εισαγωγικών εταιρειών και εμπόρων. Η διόρθωση που συντελέστηκε θεωρώ ότι ήταν αρκετή για να προσαρμοστεί ο κλάδος στα νέα δυσμενέστερα δεδομένα της αγοράς. Μπορεί να έφτασε και στα επίπεδα του 15%, σε επίπεδο εργαζομένων και δικτύων. Πρέπει πάση θυσία αυτό να διατηρηθεί σε αυτά τα επίπεδα και να αποφευχθεί η επιδείνωση.

-Είστε υπέρ της κρατικοποίησης αυτοκινητοβιομηχανιών; Πιστεύετε ποτέ ότι το Ντιπρόιτ θα φτάσει στο χείλος της καταστροφής;

-Στις ΗΠΑ συντελούνται κάποιες αλλαγές, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι ο κλάδος θα καταρρεύσει.

Οι εταιρείες εκεί απλά δεν προσαρμόστηκαν, όσο γρήγορα, όσο θα έπρεπε στις νέες απαιτήσεις της αγοράς, η οποία απαιτεί κατά μέσο όρο πιο μικρά αυτοκίνητα και λιγότερο ενεργοβόρα. Ο κλάδος αυτοκινήτου στις ΗΠΑ πιστεύω ότι θα ανταπεξέλθει. Όσον αφορά τις κρατικοποιήσεις εταιρειών, προσωπικά στέκομαι ενάντια. Αυτή τη περίοδο δεν υπάρχει κάποιος που να μην υποφέρει από το κλάδο του αυτοκινήτου.

-Είστε υπέρ της συγκέντρωσης και συγχώνευσης αυτοκινητοβιομηχανιών;

-Προσωπικά, δεν είμαι υπέρ. Θεωρώ ότι, να μεν δημιουργούνται οικονομίες κλίμακος, αλλά οι εταιρείες αυτές γίνονται αργότερα πολύ δυσκίνητες. Γι' αυτό άλλωστε το λόγο πιστεύω ότι το μέλλον της Opel θα είναι καλύτερο. Η εταιρεία έφυγε από τον έλεγχο ενός βραδυκίνητου και δύσκαμπτου οργανισμού, όπως η General Motors.

-Ο ΣΕΑΑ έχει κατ' επανάληψη παρουσιάσει μελέτες για την ανανέωση του στόλου των βαρέων φορτηγών. Υποστηρίζετε την απελευθέρωση του κλάδου;

-Ο μέσος όρος ηλικίας των φορτηγών στην Ελλάδα είναι 18 έτη, υπερδιπλάσιος σε σχέση με την ΕΕ. Οι μελέτες μας δείχνουν ότι τα οχήματα αυτά σκοτώνουν τέσσερις φορές περισσότερο και ρυπαίνουν 80% περισσότερο.

Όσον αφορά τα φορτηγά ΔΧ, σαφέστατα και έχουμε ζητήσει στο παρελθόν την απελευθέρωση του επαγγέλματος. Στη «μαύρη αγορά» μια άδεια ΔΧ κοστίζει έως και 300.000 ευρώ και εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ότι, ο κάτοχός της, δεν θα κάτσει να επενδύσει στην αγορά ενός νέου φορτηγού ή στην σωστή συντήρηση του παλαιού φορτηγού του, την οποία άλλωστε κανείς όπως είπαμε δεν του επιβάλλει.

Επειδή βλέπουμε ότι είναι παντελώς ανέφικτο να απελευθερωθεί η αγορά και επειδή θέλουμε να έχουμε ένα διάλογο με το κλάδο των ιδιοκτητών φορτηγών ΔΧ, αυτό που προτείνουμε είναι να υπάρξουν αυστηρά κριτήρια στη συντήρηση των

φορτηγών.

Παράλληλα, να υπάρξουν κίνητρα για την ανανέωση του στόλου και ειδικότερα, σε όσους ανταποκρίνονται σε κάποια ελάχιστα περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως στη καλή συντήρηση του οχήματος, να δίνονται περισσότερες άδειες ΔΧ.

-Ως «άνθρωπος της αγοράς», ποια είναι η εκτίμηση σας για τη πορεία της ελληνικής οικονομίας;

-Οι πολιτικοί θα πρέπει να ασχοληθούν περισσότερο με την μακροχρόνια ανάπτυξη της οικονομίας μειώνοντας την γραφειοκρατία, απελευθερώνοντας την αγορά και εκλογικεύοντας τους φόρους.

Ο Δημόσιος τομέας θα πρέπει να εξυγιανθεί και να μειωθεί, ενώ θα πρέπει και όλα τα υπουργεία να ανοίξουν διάλογο με τους κλάδους. Η επιχειρηματικότητα και οι επιχειρηματίες δεν θα πρέπει να «ποινικοποιούνται», καθώς αποτελούν την «ατμομηχανή» της κοινωνίας. Εάν όλα αυτά γίνουν θεωρώ ότι η ελληνική οικονομία έχει τις καλύτερες προοπτικές να αναπτυχθεί, με ταχύτατους ρυθμούς, με ότι αυτό συνεπάγεται στη μείωση της ανεργίας και τη ραγδαία βελτίωση του βιοτικού επιπέδου όλων.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=748436>