

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ, πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων Συρρικνώνεται η αγορά αυτοκινήτου

ΣΥΝΤΕΥΞΗ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΟΠΗ ΣΧΟΙΝΑ

Λανθασμένη χαρακτηρίζει την επιλογή της κυβέρνησης να πρακωρήσει στην κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης, τόσο σε επίπεδο δημοσιονομικών εσόδων όσο και από περιβαλλοντικής άποψης, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων κ. Γεώργιος Βασιλάκης. Ο κ. Βασιλάκης σημειώνει ότι η απόσυρση θα μειώνει αισθητά και το ρυθμό αύξησης του συνολικού στόλου αυτοκινήτων.

Ποια η άποψή σας για τα νέα σχετικά με την κατάργηση της απόσυρσης;

Θεωρώ λανθασμένη, κακή την επιλογή της μη συνέχισης του μέτρου από κάθε άποψη. Λανθασμένη σε ότι αφορά τη δημοσιονομική διάσταση του μέτρου, λόγω των σημαντικών μειωμένων πωλήσεων που θα προκύψουν, γεγονός που συνεπάγεται, όπως καταλαβαίνετε, και λιγότερα έσοδα για το κράτος. Αυτό γιατί οποιαδήποτε διεύρυνση της αγοράς του αυτοκινήτου συνεπάγεται και διεύρυνση των εσόδων του κράτους. Μην ξεχνάμε ότι η φορολογία στα αυτοκίνητα φτάνει στην Ελλάδα περίπου στο 40% της αξίας του αυτοκινήτου, υπερδιπλάσια από τη φορολογία που επιβάλλεται στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. Για να γίνει αντιληπτό τι σημαίνει ότι η διεύρυνση της αγοράς συνεπάγεται αυξημένα έσοδα για το κράτος, θα σας αναφέρω το εξής: Πριν από την οικονομική κρίση το κράτος εισέπραττε κατά μέσο όρο 130 εκατ. ευρώ μηνιαίως από το Τέλος Ταξινόμησης και τον ΦΠΑ των καινούργιων αυτοκινήτων. Στο διάστημα της κρίσης, τα πιο πάνω έσοδα περιορίστηκαν σε 98,5 εκατ. ευρώ το μήνα, ενώ κατά τη διάρκεια της προσωρινής μείωσης του Τέλους Ταξινόμησης κατά 50% (δηλαδή της μείωσης της προσαφερθείσας μέσης συνολικής φορολογίας των καινούργιων αυτοκινήτων από 40% σε 30%) τα μηνιαία έσοδα αυξήθηκαν σε 113 εκατ. ευρώ. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, πόσο αυξημένα θα ήταν τα έσοδα με την απόσυρση σε ισχύ.

Με βάση τα παραπάνω, η κατάργηση των μέτρων ανανέωσης του στόλου, και άρα η διακοπή της παροχής των οικονομικών κινήτρων, θα οδηγήσει σε άμεση συρρίκνωση της αγοράς του αυτοκινήτου τουλάχιστον κατά 30% και των δημοσιονομικών εσόδων κατά 35%-40%, λόγω και της μετακίνησης των αγοραστών σε φτηνότερα αυτοκίνητα.

Έχετε υπολογίσει τι σημαίνει αυτό σε απόλυτα νούμερα για τα έσοδα το 2010;

Το 2010, μετά την κατάργηση των μέτρων απόσυρσης, είναι σχεδόν βέβαιη η υπέρβαση εσόδων από Τέλος Ταξινόμησης και ΦΠΑ νέων αυτοκινήτων, η οποία, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, φτάνει τουλάχιστον στα 400 εκατ. ευρώ. Επίσης, θα πρέπει να σημειώσω ότι το εμπόριο, η επισκευή κτλ. του αυτοκινήτου απασχολεί 100.000 και πλέον εργαζόμενους, συμμετέχει κατά 2,7% στο ΑΕΠ και μέσω της σχετικής φορολογίας εισπράττεται σχεδόν το 10% των τακτικών εσόδων του προϋπολογισμού. Συνεπώς, δεν μιλάμε για επιδότηση του κλάδου, αλλά για διευκόλυνση των καταναλωτών, μεγιστοποίηση των εσόδων του κράτους με παράλληλη υποστήριξη του κλάδου σε καιρούς κρίσης.

Για το σύνολο του διαστήματος που θα διαρκούσε η απόσυρση πόσα εκτιμάτε ότι θα ήταν τα πρόσθετα έσοδα του κράτους;

Αυτό είναι κάτι το οποίο έχει ήδη απαντηθεί, όχι από εμάς, αλλά προκύπτει από τη σχετική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όπου αναφέρεται ότι το έλλο σύστημα της απόσυρσης θα είχε θετικό οικονομικό ισοζύγιο, δηλαδή θα απέφερε επιπλέον δημοσιονομικά έσοδα της τάξης των 800 εκατ. ευρώ στο διάστημα 2009-2012.



Η απόσυρση των παλαιών ρυπογόνων οχημάτων και η ανανέωση του στόλου θα είχε μετρήσιμο περιβαλλοντικό όφελος, αφού θα επέφερε μέχρι το 2012 μειώσεις των εκπνεόμενων ρύπων κατά 25%-30%. Αρκεί μόνο να σας πω ότι ένα παλιό τεχνολογικά αυτοκίνητο ρυπαίνει περίπου 15 φορές περισσότερο από ένα νέας τεχνολογίας.

Χαρακτηρίστε λανθασμένη την επιλογή και σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Τι ακριβώς σημαίνει αυτό και πώς προκύπτει;

Η αγορά είναι περιορισμένη και τα παλιά αυτοκίνητα δεν ανανεώνονται. Το μέτρο της απόσυρσης αποτελούσε ένα ισχυρό κίνητρο για την κατάργηση παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων. Για να γίνει πιο σαφές, θα πρέπει να γνωρίζετε ότι η Ελλάδα είχε και συνεχίζει να έχει έναν από τους πλέον γερασμένους στόλους οχημάτων στην Ε.Ε., με μέση ηλικία πάνω από 12 έτη, έχοντας στην κυκλοφορία 1.300.000 αυτοκίνητα ηλικίας πλέον των 15 ετών επί συνόλου 5.300.000.

Στα φορτηγά η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη, με τη μέση ηλικία να υπερβαίνει τα 17 έτη. Εξαιτίας του σχεδόν μηδενικού ρυθμού εξόδου από την κυκλοφορία παλαιών αυτοκινήτων (και όχι των πωλήσεων νέων), ο στόλος των αυτοκινήτων στη χώρα μας, αντίθετα από ότι συμβαίνει στην Ε.Ε., μεγαλώνεται σημαντικά συνεχώς, κατά περίπου 250-300.000 οχήματα ετησίως (+5% έως 6%).

Είναι δε σαφές ότι οι συνέπειες του γερασμένου και συνεχώς αυξανόμενου στόλου δεν είναι κάτι που εμείς επικαλούμαστε αυθαίρετα, αλλά έχουν τεκμηριωθεί από επωνυμημένες μελέτες καταξιωμένων φορέων (ΕΜΠ, ΙΟΒΕ κτλ.) και είναι δυσμενέστερες για το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια.

Επομένως, το μέτρο της απόσυρσης είναι το μόνο που μπορεί να εξασφαλίσει τη μη αύξηση και την ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων, αφού για κάθε νέο αυτοκίνητο που επιδοτείται απαιτείται η απόσυρση ενός παλαιού. Η αφαίρεση του μέτρου θα προκαλέσει την περαιτέρω γήρανση και ανεξέλεγκτη αύξηση, αφού θα προστίθενται οχήματα δίχως να απομακρύνονται άλλα.

Επειδή έχει γίνει πολύς λόγος το τελευταίο διάστημα για τις εκπομπές ρύπων των αυτοκινήτων, θεωρείτε ότι η απόσυρση θα σήμαινε και μειωμένους ρύπους;

Είναι σαφές ότι η απόσυρση των παλαιών ρυπογόνων οχημάτων και η ανανέωση του στόλου θα είχε μετρήσιμο περιβαλλοντικό όφελος, αφού θα επέφερε μέχρι το 2012 μειώσεις των εκπνεόμενων ρύπων κατά 25%-30%. Αρκεί μόνο να σας πω ότι ένα παλιό τεχνολογικά αυτοκίνητο ρυπαίνει περίπου 15 φορές περισσότερο από ένα νέας τεχνολογίας.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειώσω ότι η κυβέρνηση κάνει το λάθος να θεωρεί ότι ρύποι ίσων αυξημένος κυβισμός, γεγονός που δεν ισχύει σε καμία περίπτωση, γιατί ένα αυτοκίνητο νέας τεχνολογίας μεγάλου κυβισμού μπορεί να έχει πολύ λιγότερους ρύπους από ένα μικρό παλαιότερης τεχνολογίας.

Ο νομοθέτης πρέπει να επιβραβεύει τους χαμηλούς ρύπους και να τιμωρεί τους υψηλούς στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής πολιτικής και μέριμνας.

Ποια είναι τα άμεσα ζητήματα που γεννώνται στον κλάδο αυτή τη στιγμή μετά την κατάργηση της απόσυρσης;

Είναι σαφές ότι, εκτός από τα γενικά που αναφέρθηκαν, όπως η τόνωση της αγοράς, υπάρχουν και πιο ειδικά άμεσα ζητήματα. Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη ότι η κυβέρνηση προεκλογικά είχε ρητά διαβεβαιώσει ότι θα συνέχιζε την απόσυρση, όλες οι εμπορικές επιχειρήσεις αυτοκινήτου εφοδιάστηκαν με αποθέματα προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες της απόσυρσης.

Συνεπώς, η παροχή περιόδου παράτασης, π.χ. μέχρι τα τέλη του έτους, είναι απόλυτα δίκαιη, εύλογη και αναγκαία. Στην αντίθετη περίπτωση, η ζημία σε εκατοντάδες εμπορικές επιχειρήσεις πανελλαδικά θα είναι τεράστια και άδικη.

Στο πλαίσιο αυτό, ο ΣΕΑΑ ζητεί την άμεση συνεργασία, με βάση και την επιθυμία της κυβέρνησης για διαβούλευση, ώστε να αξιολογηθούν προτάσεις που θα αυξήσουν, αντί να μειώσουν, τα δημοσιονομικά έσοδα, θα μειώσουν δραστικά την περιβαλλοντική επιβάρυνση από τις οδικές μεταφορές και θα σταθμίσουν άμεσα και ζωτικά την αγορά του αυτοκινήτου.

Σε ποιο βαθμό υπάρχει συνεργασία των φορέων του υπουργείου με το σύνδεσμο και τον κλάδο γενικότερα;

Δεν υπάρχει συνεργασία, όμως αναγνωρίζουμε τις καλές προθέσεις της κυβέρνησης και αισιοδοξούμε ότι θα υπάρξει συνεργασία με εποικοδομητικό διάλογο, που θα μπορούσε να αποφέρει καρπούς.