



Ο κ. Δημήτριος Πάτσιος, Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου (ΣΕΑΑ), απαντά σε μερικά ενδιαφέροντα ερωτήματα, αναφορικά με την κατάσταση της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου.

1 Ποια τα περιθώρια κέρδους των εταιριών μεταξύ φθινών-ακριβών αυτοκινήτων και τι ποσοστό μένει στο κράτος υπό τη μορφή άμεσων φόρων; Η αντιμετώπιση των αυτοκινήτων ως ειδών πολυτελείας θα αποδώσει τα αναμενόμενα κέρδη ή τελικά θα κάνει κακό για την αγορά και για το κράτος;

Η φορολογία που επιβάλλεται κατά την αγορά των αυτοκινήτων στην χώρα μας αυξάνεται με βάση τον κυβισμό και πλέον φθάνει το 107% στα μεγαλύτερα αυτοκίνητα! Η επιβολή φορολογίας πέραν του ΦΠΑ, αντίθετα δηλαδή από ότι συμβαίνει με τα περισσότερα κράτη της ΕΕ, έχει αποτέλεσμα τελικά τη μείωση των σχετικών φορολογικών εσόδων, αφού το καταναλωτικό ενδιαφέρον στρέφεται στα μικρότερα και κατά πολύ λιγότερο φοροαποδοτικά αυτοκίνητα.

2 Κατά μέσο όρο τι έσοδα είχε το κράτος από τα τέλη ταξινόμησης ανά μήνα προ κρίσης, πόσα το διάστημα της περισηνής μείωσης του τέλους ταξινόμησης και πόσα σήμερα;

Κατά τα έτη 2007 και 2008, η Πολιτεία εισέπραττε μηνιαίως, κατά μέσο όρο, 125 ως 140 εκατομμύρια ευρώ από την αγορά του αυτοκινήτου (από το Τέλος Ταξινόμησης και το ΦΠΑ). Το πρώτο τετράμηνο του 2009, αυτά τα έσοδα μειώθηκαν σε περίπου 90 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως. Κατά το δεύτερο τετράμηνο, με την εφαρμογή της μείωσης του Τέλους Ταξινόμησης, επανήλθαν σε περίπου 125 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως, ενώ το τελευταίο τετράμηνο του 2009, μετά τη διακοπή των μέτρων στήριξης, περιορίστηκαν σε 60 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως!

3 Πως πιστεύετε ότι θα κινηθεί η αγορά το 2010; Θα υπάρξουν σενάρια αντιστροφής του κλίματος μέσω ελαφρύνσεων ή άλλων κρατικών επιχορηγήσεων;

Οι προβλέψεις για το 2010 θέτουν την αγορά στα επίπεδα των 160-170.000 ταξινομήσεων, δηλαδή 35-40% χαμηλότερα των επιδόσεων των τελευταίων, προ της κρίσης, ετών. Από αυτή την εξελισσόμενη πτώση, που οδηγεί σε συρρίκνωση μια αγορά, στην οποία απασχολούνται ευρύτερα περισσότεροι από 90.000 εργαζόμενοι, προκύπτει επίσης σοβαρότατη υστέρηση δημοσιονομικών εσόδων, που επί του παρόντος σε επήσια βάση υπερβαίνει τα πεντακόσια εκατομμύρια ευρώ.

4 Υπάρχουν προτάσεις από πλευράς ΣΕΑΑ για το πώς θα μπορύσε να διαχειριστεί καλύτερα η κρίση στο κομμάτι της αγοράς αυτοκινήτου;

Ο ΣΕΑΑ έχει καταθέσει στην Πολιτεία τεκμηριωμένες προτάσεις για την αναστροφή της κακής πορείας της αγοράς, ζητώντας κυρίως να πάύσει το Κράτος να θέτει φορολογικά και άλλα εμπόδια, όπως η απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης, που προκαλούν ζημία σε όλους. Επιπλέον, υπάρχουν πλήθος μέτρων που εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται σε άλλες ευρωπαϊκές οικονομίες και δεν απαιτούν δημοσιονομική εκταμίευση, αφού η πρόοδος της αγοράς επιφέρει πολλαπλάσια έσοδα από τις εκάστοτε πρωτοβουλίες, ενώ διατηρεί την επιχειρηματικότητα και την απασχόληση σε έναν από τους σημαντικότερους κλάδους του εμπορίου.

“Κατά τα έτη 2007 και 2008, η Πολιτεία εισέπραττε μηνιαίως, κατά μέσο όρο, 125 ως 140 εκατομμύρια ευρώ από την αγορά του αυτοκινήτου, το τελευταίο τετράμηνο του 2009, μετά τη διακοπή των μέτρων στήριξης, τα έσοδα περιορίστηκαν σε 60 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως”

5 Υπάρχουν εισαγωγέις που να διατρέχουν κίνδυνο αυτή τη στιγμή; Αν δεν αλλάξει κάτι δραστικά ποια πιστεύετε θα είναι η εικόνα μέχρι τα τέλος του έτους; Σε καμιά περίπτωση δεν υφίσταται κίνδυνος βιωσιμότητας στις εισαγωγικές επιχειρήσεις, που ήδη από πέρυσι είχαν λάβει μέτρα προσαρμογής στις δύσκολες συνθήκες που θα ακολουθούσαν. Είναι προφανές ότι στις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν έχει ακόμη μεγαλύτερη σημασία η διασφάλιση των υπηρεσιών που παρέχει ο επίσημος κλάδος εισαγωγής και διανομής των αυτοκινήτων. Τα κύρια ζητήματα όμως για το οποία ο ΣΕΑΑ ζητεί η αγορά και χρήση του αυτοκινήτου να πάυσει να δέχεται φοροειδρούμη αποτελούν η αναστολή της ανάπτυξης, η συρρίκνωση των δραστηριοτήτων και η μείωση της απασχόλησης, αναπόφευκτα αποτελέσματα του σημαντικού περιορισμού της κατανάλωσης.

6 Με δεδομένη την επιπλέον φορολόγηση των καυσίμων, τι θα πρέπει να περιμένουμε στα τέλη κυκλοφορίας του 2011;

Οι διαβεβαιώσεις που έχουμε από τις αρμόδιες υπηρεσίες αναφέρουν ότι πρόθεση είναι τα τέλη κυκλοφορίας του 2011 να διατηρηθούν στα ίδια επίπεδα με το 2010, περιορίζοντας τον «πράσινο» φόρο σε μια σχετικά μικρή επιβάρυνση μόνο στα πολύ παλαιά, ρυπογόνα και μη-ασφαλή αυτοκίνητα. Επιπλέον, αναμένεται να τροποποιηθεί ελαφρά ο τρόπος υπολογισμού για τα εφεξής ταξινομούμενα αυτοκίνητα, ώστε να λαμβάνονται επίσης, υπόψη οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η πρόσφατη αύξηση του ΕΦΚ καυσίμων, δηλαδή της άλλης φορολογίας του αυτοκινήτου στη χρήση του, κατά 25 και πλέον σεντς το λίτρο (σχεδόν +50%), δεν συνδυάστηκε με ανάλογη μείωση στη φορολογία αγοράς. Επιβάλλεται λοιπόν, να αξιολογηθεί σύντομα η μείωση της φορολογίας του Τέλους Ταξινόμησης και του φόρου πολυτελείας, αφού τα σχετικά έσοδα έχουν μετακινηθεί στη χρήση. Εξάλλου, το πρόσφατο παρελθόν απέδειξε, μια ακόμη φορά, ότι οι μειώσεις στη φορολογία είναι εκείνες που οδηγούν στα αυξημένα φορολογικά έσοδα.