



ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

Γιώργος Βασιλάκης

Πρόεδρος Συνδέσμου Εισαγωγέων-Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων

«ΜΟΝΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΑΣ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΜΕ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 20ΕΤΙΑΣ»

ΤΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

Η συνάντηση με τον πρόεδρο του Συνδέσμου Εισαγωγέων - Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων πραγματοποιήθηκε την πρώτη εβδομάδα που ανακοινώθηκε το μέτρο της απόσυρσης. Ο κ. Γιώργος Βασιλάκης, 38 ετών, εργάζεται στις εταιρείες αυτοκινήτων του οικογενειακού ομίλου Βασιλάκη (κάτω από την ίδια επιχειρηματική ομπρέλα συνυπάρχουν επίσης η Aegean Airlines και η Hertz Autohellas) από το 1996, οπότε ολοκλήρωσε τις σπουδές του στις ΗΠΑ στη Διοίκηση Επιχειρήσεων και στην Ιστορία. Πρόεδρος του ΣΕΑΑ εξελέγη το 2009, μία χρονιά πριν η οικονομική κρίση συρρικνώσει την αγορά του αυτοκινήτου στο 50% των πωλήσεων, με αποτέλεσμα να απολυθεί το 20% του δυναμικού του κλάδου - περίπου 17.000 εργαζόμενοι.

Η απόσυρση σας κάνει να χαμογελάτε;
Η απόσυρση είναι φοροελάφρυνση με περιβαλλοντική προϋπόθεση. Η Ε.Ε. είχε προτείνει την απόσυρση για όλα τα κράτη-μέλη.

Γιατί όμως όχι απόσυρση χωρίς προϋπόθεση για αγορά; Εμάς δεν θα μας έκανε διαφορά. Ο καταναλωτής θα χρησιμοποιούσε τα χρήματα για να πάρει νέο αυτοκίνητο. Η κυβέρνηση όμως δεν θα ήθελε να ρισκάρει να δίνει 1.500 ευρώ σε κάποιον και... να μην τον ξαναβλέπει.

Ο εκπρόσωπος ενός κλάδου που επλήγη βιαιώς από την οικονομική κρίση θεωρεί ότι το ελληνικό κράτος εξακολουθεί να αντιμετωπίζει το αυτοκίνητο με λανθασμένο τρόπο.



© ΚΑΜΑΡΙΣ ΤΣΙΓΚΑΝΟΣ



ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

Πόσα θα εισπράξει το κράτος από την απόσυρση; Το κράτος εισπράττει 30 με 35 εκατ. ευρώ σε μηνιαία βάση από τα αυτοκίνητα. Αυτό το ποσό θα ξεπεράσει εύκολα τα 55 εκατ. ευρώ.

Θα πέσει ποτέ η τιμή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα; Στα αυτοκίνητα μέχρι 1.400 κυβικά, η τιμή είναι περίπου ίδια με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τα εργοστάσια δίνουν στους Έλληνες εισαγωγείς όσο πιο χαμηλές τιμές γίνεται για να εκλογικευτεί η υψηλή φορολογία και εμείς δουλεύουμε με πολύ χαμηλότερα περιθώρια από ό,τι ο μέσος Ευρωπαίος.

Γιατί να μειώσει τότε το κράτος τη φορολογία σε περίοδο κρίσης όταν παρατηρείται εξισορρόπηση των τιμών; Είναι σαφές ότι το κράτος αντιμετωπίζει με εντελώς λανθασμένο τρόπο το αυτοκίνητο. Τα αυτοκίνητα στην Ευρώπη φορολογούνται μόνο με τον ΦΠΑ, κατά μέσο όρο με 20%, ενώ στην Ελλάδα φορολογούνται με ΦΠΑ και ειδικό τέλος ταξινόμησης. Το 2010 υπήρξαν κινήσεις που δεν έβγαζαν κανένα νόημα, όπως με τα τέλη κυκλοφορίας.

Η μείωση στη φορολογία θα απέφερε, όμως, οφέλη κυρίως στους Έλληνες εισαγωγείς; Οχι. Η υψηλή φορολογία δημιουργεί το πρόβλημα που έχει στην Ελλάδα το αυτοκίνητο: να αγοράζει ο καταναλωτής ένα αυτοκίνητο σε υψηλότερη τιμή από ό,τι θα έπρεπε και άρα να μη θέλει να το αποχωριστεί. Ο στόλος των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων αυξάνεται κάθε χρόνο κατά 5% με 6%, τη στιγμή που στην Ευρώπη αυξάνεται κατά 1%.

Το κράτος δηλαδή εξυπηρετεί τον φτωχό ελλείπει μέσω μαζικής μεταφοράς; Ο φτωχός δεν εξυπηρετείται από την υψηλή φορολόγηση του νέου αυτοκινήτου, αλλά από την απουσία ελεγκτικών μηχανισμών όσον αφορά τη συντήρηση και τους ρύπους. Δεν είναι τυχαίο ότι ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού δεν χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μόνο στην Ελλάδα μάς επιτρέπεται να έχουμε αυτοκίνητο 20ετίας!

Η αγορά του αυτοκινήτου ήταν «φούσκα» και έσκασαν «κωνία»; Αυτό παρατηρείται στην περίπτωση των «μαντράδων» των ανεπίσημων εμπορών αυτοκινήτων.

Με τι κριτήριο αγοράζει ο Έλληνας αυτοκίνητο; Υπάρχει ένα πάθος για το αυτοκίνητο, ευτυχώς για εμάς, και επίσης θεωρείται σε μεγάλο βαθμό status symbol.

Με τι κριτήριο θα συμβουλευάτε να αγοράσει κανείς τώρα;

Ενα αυτοκίνητο που να τον εξυπηρετεί ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες. Να είναι οικονομικό και σε καταβάλλση, από τη στιγμή που μάλλον έχουμε το ακριβότερο καύσιμο στην Ευρώπη.

Όταν τα υβριδικά είναι τόσο ακριβά; Ενα μικρό ελαφρύ αυτοκίνητάκι είναι πολύ πιο καθαρό από πολλά υβριδικά.

Εφρόσον το ευρωπαϊκό αυτοκίνητό μας κατασκευάζεται στην Τουρκία, γιατί όχι και στην Ελλάδα; Διότι το κράτος δεν είναι φιλικό προς τις επενδύσεις και τις βιομηχανίες.

Οπότε, είστε απαισιόδοξος για την πορεία της ελληνικής οικονομίας; Οχι. Πολλοί επιχειρηματίες, οι οποίοι πηγαίνουν με το σταυρό στο χέρι, πληρώνουν τους φόρους τους και έχουν σωστές εργασιακές σχέσεις, είναι αισιόδοξοι τώρα, γιατί βλέπουν να γίνεται μια διόρθωση στα θέματα της φοροδιαφυγής. Ως επίσημος κλάδος, είχαμε υποφέρει από τον ανεπίσημο που δεν έκοβε αποδείξεις και δεν πλήρωνε τις εισφορές των εργαζομένων.

Υπάρχουν επιχειρηματίες με το σταυρό στο χέρι; Ως νέο επιχειρηματία, με έχει κουράσει πάρα πολύ ο λαϊκισμός. Μέχρι πρότινος εμείς οι ιδιώτες ήμασταν τα μαύρα πρόβατα. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι είναι συμφέρον όλων μας να πηγαίνουν όλοι οι κλάδοι καλά. Ειδήλως, το κράτος θα έχει λιγότερα έσοδα και θα δημιουργηθεί μεγαλύτερη ανεργία, την οποία θα πληρώσουμε όλοι μας.

Εσείς έχετε απολύσει εργαζομένους; Δυστυχώς, ναι. Μείωσαμε το μέγεθος των εισαγωγικών μας εταιρειών και τα σημεία πώλησης. Ήταν αναπόφευκτο και τραγικό. Ιδίως στο περιβάλλον του 2010, όπου ήξερα ότι ο εργαζόμενος δεν έχει ελπίδα να βρει νέα δουλειά. Αλλά δεν είχα επιλογή. Έχασα τον ύπνο μου πολλές μέρες.

Η εμπλοκή σας με τα κοινά του κλάδου σημαίνει ότι σε λίγα χρόνια θα σας δούμε στην πολιτική; Επ' ουδενί λόγω. Ενεπλάκην γιατί κάποια στιγμή θεώρησα ότι ή εμπλέκομαι ο ίδιος και προσπαθώ να βελτιώσω την κατάσταση στον κλάδο ή βγαίνω από τον κλάδο.

Τι αυτοκίνητο οδηγείτε; Ενα μικρό για την πόλη και ένα station wagon με τετρακίνηση για τα ταξίδια με την οικογένειά μου. Δεν μου άρεσαν ποτέ οι υπερβολές. Δεν πιστεύω στα θηριώδη αυτοκίνητα που είναι δύο μέτρα από το έδαφος, ζυγίζουν δυόμισι τόνους, καταναλώνουν απίστευτα καύσιμα και, όταν τα κυκλοφορείς, γυρίζουν όλοι και σε κοιτάζουν.

Ο στόχος σας ως γιος αυτοδημιούργητου; Το βάρος στους ώμους του αδελφού μου και εμένα είναι πολύ μεγάλο, διότι ο πατέρας μου δημιούργησε εταιρείες που απασχολούν 4.500 εργαζομένους και συνεισφέρουν στην οικονομία μας. Στόχος είναι η διατήρηση και η βελτίωση κατά το δυνατόν της αποδοτικότητας αυτών των εταιρειών.

Σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ένας όμιλος σαν τον δικό σας θα διοικείτο από μάντζερ και όχι από τους δύο γιους; Η έννοια του μάντζερ δεν είναι τόσο ανεπτυγμένη στην Ελλάδα, αλλά, φυσικά, βασίζομαστε σε αυτούς. Αλλιώς, δεν θα μπορούσαμε να κουμαντάρουμε τις εταιρείες.

Λένε ότι η πρώτη γενιά δημιουργεί, η δεύτερη συντηρεί και η τρίτη καταστρέφει. Είναι τόσα τα άγχη για να περάσουμε την κρίση, που δεν έχω φτάσει στο σημείο να σκέφτομαι τι θα γίνει όταν τα παιδιά μου αρχίσουν να ασχολούνται. •



Δεν μου άρεσαν ποτέ οι υπερβολές. Δεν πιστεύω στα θηριώδη αυτοκίνητα που είναι δύο μέτρα από το έδαφος, ζυγίζουν δυόμισι τόνους, καταναλώνουν απίστευτα καύσιμα και, όταν τα κυκλοφορείς, γυρίζουν όλοι και σε κοιτάζουν.