



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 3^η Νοεμβρίου 2009

Θέμα: Ανάγκη μέτρων για τη διατήρηση των δημοσιονομικών εσόδων από την αγορά του αυτοκινήτου.

Η αγορά του καινούργιου αυτοκινήτου στην Ελλάδα επιβαρύνεται με φορολογία κατά μέσο όρο περίπου 40%, από την επιβολή του Τέλους Ταξινόμησης και του ΦΠΑ. Αυτή η φορολογία είναι υπερδιπλάσια από αυτήν που επιβάλλεται στις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες. Αποτέλεσμα είναι ο περιορισμός στις πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων και παράλληλα η περιορισμένη έξοδος από την κυκλοφορία των παλαιών οχημάτων, εξαιτίας του υψηλού κόστους κτήσης.

Ετήσιες αυξομειώσεις στόλου	Ελλάδα	ΕΕ
Νέες ταξινομήσεις	+6%	+8%
Έξοδοι από την κυκλοφορία	-1%	-6%
Μεταβολή στόλου	+5%	+2%

Τα οποιαδήποτε φορολογικά κίνητρα (μείωση του Τέλους Ταξινόμησης, χρηματικό ποσό στον καταναλωτή, όπως για πχ. με την απόσυρση κα.) αυξάνουν τα δημοσιονομικά έσοδα, δεν τα μειώνουν, γιατί αυξάνουν την αγορά.

Πριν την οικονομική κρίση το κράτος εισέπραττε κατά μέσο όρο 130 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως από το Τέλος Ταξινόμησης και το ΦΠΑ των καινούργιων αυτοκινήτων. Στο διάστημα της κρίσης τα πιο πάνω έσοδα περιορίστηκαν σε 98,5 εκατομμύρια ευρώ το μήνα, ενώ κατά τη διάρκεια της προσωρινής μείωσης του Τέλους Ταξινόμησης κατά 50% (δηλαδή, της μείωσης της προαναφερθείσας μέσης συνολικής φορολογίας των καινούργιων αυτοκινήτων από 40% σε 30%) τα μηνιαία έσοδα αυξήθηκαν σε 113 εκατομμύρια ευρώ.

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 αυτοκινήτου τουλάχιστον κατά 30% και των δημοσιονομικών εσόδων κατά 35-40%, λόγω και της μετακίνησης των αγοραστών σε φτηνότερα αυτοκίνητα.

Το 2010, μετά την κατάργηση των μέτρων απόσυρσης, είναι σχεδόν βέβαιη η υστέρηση εσόδων από Τέλος Ταξινόμησης και ΦΠΑ νέων αυτοκινήτων τουλάχιστον κατά 400 εκατομμύρια ευρώ.

Να σημειωθεί ότι το εμπόριο, επισκευή κλπ. 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.

Σχετικά με τη περιβαλλοντική αναγκαιότητα μέτρων ανανέωσης του στόλου («απόσυρσης») πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- Η Ελλάδα είχε και συνεχίζει να έχει έναν από τους πλέον γερασμένους στόλους οχημάτων στην ΕΕ, 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!

	Μέση ηλικία στην Ελλάδα	Μέση ηλικία στην ΕΕ
Επιβατικά	11	7
Ελαφρά φορτηγά	14	8
Βαρέα φορτηγά	17	8
Λεωφορεία	13	8

- 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 ΕΕ, μεγαθύνεται σημαντικά συνεχώς, κατά περίπου 250-300.000 οχήματα ετησίως (+ 5 ως 6%)!

Οι συνέπειες του γερασμένου και συνεχώς αυξανόμενου στόλου έχουν τεκμηριωθεί από επανειλημμένες μελέτες καταξιωμένων φορέων (ΕΜΠ, ΙΟΒΕ κ.α.) ότι είναι δυσμενέστατες για το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια.

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

Η απόσυρση επίσης των παλαιών ρυπογόνων οχημάτων και η ανανέωση του στόλου θα είχε μετρήσιμο περιβαλλοντικό όφελος, αφού θα επέφερε ως το 2012 μειώσεις των εκπεμπόμενων ρύπων κατά 25-30%.

Όπως προκύπτει από τη σχετική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του κράτους, το όλο σύστημα της απόσυρσης θα είχε θετικό οικονομικό ισοζύγιο, δηλαδή θα απέφερε δημοσιονομικά έσοδα της τάξης των 800 εκατομμυρίων ευρώ στο διάστημα 2009-2012.

Τέλος, σχετικά με τα άμεσα ζητήματα που δημιουργούνται στον κλάδο του αυτοκινήτου, πρέπει να σημειωθεί ότι:

- Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κυβέρνηση προεκλογικά είχε ρητά διαβεβαιώσει ότι θα συνεχίσει την απόσυρση, όλες οι εμπορικές επιχειρήσεις αυτοκινήτου εφοδιάστηκαν με αποθέματα, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες της απόσυρσης. Συνεπώς, **η παροχή περιόδου παράτασης, πχ. ως 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.

Μετά από όλα αυτά ο ΣΕΑΑ ζητεί την άμεση συνεργασία, με βάση και την επιθυμία της κυβέρνησης για διαβούλευση, ώστε να αξιολογηθούν προτάσεις που: α) θα αυξήσουν, αντί να μειώσουν τα δημοσιονομικά έσοδα, β) θα μειώσουν δραστικά την περιβαλλοντική επιβάρυνση από τις οδικές μεταφορές και γ) θα στηρίξουν άμεσα και ζωτικά την αγορά του αυτοκινήτου και την απασχόληση σε αυτήν.