

# Γ. Βασιλάκης: Αναμόρφωση της φορολογίας αυτοκινήτων για να επιβιώσει η αγορά



Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων-Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου και Διευθύνων Σύμβουλος της SEAT Τεχνοκάρ ABEE, Γιώργος Βασιλάκης, μιλάει στο Capital.gr για την πορεία της αγοράς αυτοκινήτου στη χώρα μας και τις αναγκαίες κινήσεις ώστε αυτή να "ανασάνει".

**Συνέντευξη στον Δημήτρη Χατζητόλιο**

**- Πως κρίνετε τα αποτελέσματα της αγοράς αυτοκινήτου το 2015; Ποιοι ήταν οι καταλυτικοί παράγοντες κατά τη γνώμη σας;**

Τα αποτελέσματα κρίνονται θετικά, αν λάβουμε υπόψη τη μικρή αύξηση που παρουσίασε η αγορά σε σχέση με το 2014 μέσα σε ένα τόσο δυσμενές οικονομικό περιβάλλον. Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η αγορά βρίσκεται 72% χαμηλότερα ως προς το μέσο όρο της δεκαετίας 2000-2009. Σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη δεν υφίστανται αντικίνητρα για την κυκλοφορία παλαιών και ρυπογόνων αυτοκινήτων και άρα η ανανέωση του στόλου είναι, δυστυχώς, ιδιαίτερα περιορισμένη.

**- Πως ξεκίνησε το 2016. Ποια είναι η εκτίμησή σας για την πορεία του;**

Δυστυχώς η χρονιά ξεκίνησε με κατακόρυφη πτώση στην αγορά, καθώς η ολιγόμηνη παράταση του μέτρου της απόσυρσης που ανακοινώθηκε μόλις προχθές από το Υπ. Οικονομικών, καθυστέρησε τρεις μήνες μετά τη λήξη του μέτρου στις 31/12/2015. Κατά συνέπεια χιλιάδες αυτοκίνητα παραμένουν ακινητοποιημένα στα τελωνεία και τα έσοδα του δημοσίου καταγράφουν επίσης μεγάλη πτώση.

Δεδομένου ότι και το 2016 αναμένεται να είναι άλλη μια χρονιά χαμηλών επιδόσεων για την αγορά, πιστεύουμε ότι είναι ευκαιρία να προχωρήσει η κυβέρνηση σε μια ουσιαστική αναμόρφωση του φορολογικού πλαισίου του αυτοκινήτου στη χώρα μας, το οποίο είναι αναχρονιστικό και στρεβλώνει την αγορά.

**- Θεωρείτε λοιπόν πως η απόσυρση είναι νευραλγικής σημασίας μέτρο για την αγορά...**

Σε όποια χώρα της Ευρώπης έχει εφαρμοστεί, το μέτρο της απόσυρσης περιλάμβανε κίνητρα για τα καινούργια αυτοκίνητα και αντικίνητρα για τα παλαιά. Στην Ελλάδα ίσχυσαν μόνο τα κίνητρα, δηλαδή η έκπτωση στο τέλος ταξινόμησης, έναν παράλογο υψηλό φόρο που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα - επιπλέον βέβαια του ΦΠΑ!

Παρ' όλα αυτά, η απόσυρση υπήρξε ένα εξαιρετικά θετικό μέτρο που αν δεν είχε εφαρμοστεί θα είχε καταρρεύσει πλήρως η αγορά. Μέσω της εφαρμογής του εξήλθαν την τελευταία 5ετία από την κυκλοφορία 470.000 αυτοκίνητα (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά), ενώ η αύξηση στα δημοσιονομικά έσοδα ξεπέρασε τα 150 εκατ. ευρώ. Γνωρίζουμε βέβαια, ότι το μέτρο αυτό δεν θα μπορούσε να ισχύσει για πάντα και γι' αυτόν το λόγο έχουμε επανειλημμένα τονίσει στην κυβέρνηση την ανάγκη για την πλήρη αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος του αυτοκινήτου.

#### **- Πως πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί η αγορά σε βάθος πενταετίας;**

Οι πωλήσεις αυτοκινήτων επηρεάζονται από δύο παράγοντες: α) Τις γενικές τάσεις της οικονομίας και β) Το φορολογικό και θεσμικό καθεστώς γύρω από το αυτοκίνητο. Εάν γνώριζα πώς θα εξελιχθούν αυτά τα δύο στην επόμενη πενταετία, θα μπορούσα να απαντήσω στο ερώτημα. Το παρήγορο είναι ότι, όπως προανέφερα, ξεκινάμε από πολύ χαμηλή βάση, το -72%. Πουλάμε ετησίως 7 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους ενώ στην υπόλοιπη Ευρώπη πωλούνται ετησίως 27,4.

#### **- Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μια έξαρση τεχνολογιών, αναφορικά με το καύσιμο κίνησης των οχημάτων. Διαβλέπετε κάποια από αυτές να επικρατεί στο μέλλον;**

Αυτό θα εξαρτηθεί από την τιμή του αργού. Όσο αυτή παραμένει στα σημερινά πολύ χαμηλά επίπεδα (40 δολάρια το βαρέλι) είμαι βέβαιος ότι θα συνεχίσουν να επικρατούν η βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης. Όταν αρχίσει να ανακάμπτει η τιμή του πετρελαίου τότε αναμένεται σταδιακή μετατόπιση σε ηλεκτρικά ή μερικώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

<http://www.capital.gr/story/3115073/g-basilakis-anamorfoisi-tis-forologias-autokiniton-gia-na-epibiosei-i-agma>