

Η απόσυρση είναι η μόνιμη λύση

5/5/2009 2:33:38 μμ

«Το αυτοκίνητο είναι το προϊόν που φορολογείται στην Ελλάδα 2 και 3 φορές πάνω από όσο στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, ακόμη και τώρα μετά τη μείωση του ειδικού τέλους ταξινόμησης». Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), Γιώργος Βασιλάκης, μας μιλά για τους φόρους, την πορεία της αγοράς, το μέλλον της, αλλά δεν παραλείπει να πιστοποιήσει την ευαισθησία του και προς περιβαλλοντικά θέματα.



Συνέντευξη Γιώργος Βασιλάκης
Πρόεδρος ΔΣ Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου (ΣΕΑΑ)

Στον Γιώργο Βασιλάκη οφείλουμε να επισημάνουμε-αναγνωρίσουμε δύο προσόντα. Το ένα είναι ότι πρόκειται για άνθρωπο χαμηλού προφίλ, που δεν αρέσκεται να φωτογραφίζεται, να μιλά, να προκαλεί με συχνές εμφανίσεις, οπότε και ?βγαίνει προς τα έξω? μόνον όταν έχει κάτι να πει. Το δεύτερο είναι, πως

(έστω και αν δεν το παραδέχεται και αρνείται συνήθως να ?συνεντευξιαστεί?) πάντα έχει κάτι σημαντικό να πει. Ειδικά τώρα που ανέλαβε σε μια πολύ δύσκολη για την αγορά εποχή, τα ηνία του ΣΕΑΑ. Μοιραία λοιπόν, η πρώτη ερώτηση έχει να κάνει με την αγορά και πώς αυτή αντέδρασε στη μείωση του ΕΤΤ.

Η απάντησή του βάζει από την αρχή τα πράγματα στη θέση τους:

"Πιστεύω ότι στην ουσία δεν αντιμετωπίζουμε πτώση της πραγματικής οικονομίας αλλά πτώση της καταναλωτικής εμπιστοσύνης. Κι αυτό γιατί η πτώση των πωλήσεων κατά 40% δεν αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις της κρίσης στην Ελλάδα. Σίγουρα έπεσε ο τζίρος, σίγουρα (και δυστυχώς) έγιναν απολύσεις, αλλά δεν είμαστε όπως η Αμερική. Ετσι κάποιιοι, από τον φόβο και μόνον, ανέβαλαν την αγορά αυτοκινήτου. Αυτό που πετύχαμε τώρα με την μείωση του ΕΤΤ είναι να αναστρέψουμε το κλίμα που δημιουργούσε η κακή ψυχολογία. Ο πελάτης αντιλαμβάνεται ότι πλέον έχει ουσιαστικό κέρδος αν αγοράσει μέχρι τις 7 Αυγούστου, γι αυτό και αγοράζει".

Ναι, αλλά πόσο δίκαιο είναι ο αγοραστής της μικρής κατηγορίας να κερδίζει μόνον 500 ευρώ και ο ?εν δυνάμει? έχων, αυτός που θα πάει στα πολλά κυβικά, να κερδίζει 5.000 και 6.000 ευρώ για παράδειγμα; Είναι τελικά δίκαιο το μέτρο;

"Είναι σαφέστατα δίκαιο και όχι μόνον αυτό, αλλά θα προχωρήσω ακόμη περισσότερο: Πιστεύω με άλλα λόγια ότι είναι άδικο σε σχέση προς τα μεγάλα κυβικά. Διότι δεν πρέπει να κοιτάμε το πόσο ωφελήθηκε κάθε κατηγορία κυβικών, αλλά το πόσο φορολογείται η καθεμιά. Και η φορολογία κυμαίνεται από 5% έως 50%. Ετσι, η μείωση δείχνει να ωφελεί το μεγάλο αυτοκίνητο, αλλα στο τέλος της ημέρας, αυτό εξακολουθεί να φορολογείται πολύ περισσότερο από ένα μικρό. Ας μην ξεχνάμε οτι στην υπόλοιπη Ευρώπη τα αυτοκίνητα φορολούνται ανεξαρτήτως κυβισμού μόνον με 19% που είναι ο ΦΠΑ. Οπως και να έχει, όταν κατεβάζεις την τιμή 500 ευρώ σε ένα μικρό αυτοκίνητο είναι εξίσου σημαντικό όσο όταν κατεβάζεις την τιμή κατά 2.000 ή 3.000 ευρώ σε μια μεγαλύτερη κατηγορία. Αναλογικά πάνε αυτά. Ας μην ξεχνάμε πως έτσι όπως ήταν η φορολογία στα αυτοκίνητα άνω των 2000 κυβικών, τα έβαζε στο περιθώριο εφ' όρου ζωής. Αρα μιλάμε για διόρθωση ή εξορθολογισμό αν θέλεις".

Εκείνο όμως που θα οριοθετούσε τον απόλυτο εξορθολογισμό της αγοράς θα ήταν ένα πρόγραμμα απόσυρσης, έτσι δεν είναι;

"Εμείς είμαστε σαφώς υπέρ της απόσυρσης. Σαφώς βέβαια και θέλουμε χαμηλό ΕΤΤ. Γιατί το υψηλό ΤΤ οδηγεί τον κόσμο στο να κρατά ένα αυτοκίνητο εφ' όρου ζωής. Εχουμε τον γηραιότερο και πιο ρυπογόνο στόλο αυτοκινήτων στην Ευρώπη και αυτό γίνεται εξαιτίας του ότι το αυτοκίνητο στην Ελλάδα είναι πολύ ακριβό λόγω φόρων και ο καταναλωτής δεν μπορεί εύκολα να το αντικαταστήσει. Το αυτοκίνητο έχει ένα τέλος ζωής κακά τα ψέματα. Δεν είναι κόκκινο κρασί, που όσο παλιώνει τόσο καλύτερο είναι και ανεβάζει την αξία του".

Αλήθεια, τώρα που είπαμε για παλιά αυτοκίνητα τι γίνεται με την αγορά των μεταχειρισμένων;

"Πάει και αυτή πολύ καλύτερα. Τα μεταχειρισμένα είχαν διορθώσει τις τιμές τους πολύ πριν τη μείωση του ΕΤΤ και τώρα έκαναν ακόμη μια διόρθωση. Ο κόσμος έχει καταλάβει ότι και από ένα καλό μεταχειρισμένο μπορεί να έχει οικονομικό όφελος και η αγορά τους ζωντάνεψε".

Αυτό σας βοηθάει νομίζω και με τις ανταλλαγές.

"Ναι, αλλά εδώ πρέπει να τονίσουμε πως το 80% όσων αγοράζουν καινούργιο αυτοκίνητο δεν το κάνει με ανταλλαγή. Και αυτό έχει να κάνει με αυτό που είπαμε πριν για την ηλικία του στόλου. Όταν ένας πελάτης έρχεται να ανταλλάξει ένα αυτοκίνητο 9, 10 ή 11 χρόνων έχεις να κάνεις με ένα προϊόν που -να το πούμε λαϊκά- έχει φάει τα ψωμιά του. Ετσι του δίνεις 2.000 ευρώ, αυτός θεωρεί ότι του δίνεις ένα τίποτα και προτιμά να αγοράσει ένα καινούργιο αυτοκίνητο και να κρατήσει και το παλιό. Και με αυτόν τον τρόπο μένουν στην κυκλοφορία παλιά αυτοκίνητα. Ο Έλληνας σε αντίθεση με τους υπόλοιπους Ευρωπαίους δεν δέχεται ότι το αυτοκίνητό του στη δεκαετία έχει απαξιωθεί γιατί για να το πάρει έχει πληρώσει πολλά".

Και όλα αυτά εξαιτίας της υπέρμετρης φορολογίας. Με άλλα λόγια η Ελλάδα στρεβλώνει από μόνη της την αγορά

βάζοντας διαχρονικά φόρους και μάλιστα παρά τις επιταγές της ΕΕ.

"Ακριβώς. Η ΕΕ θέλει φόρους στη χρήση και όχι στην κτήση. Αυτό για εμάς σημαίνει ότι πρέπει να θεσπίσουμε σαν κράτος φορολογικά αντικίνητρα στα παλιά ρυπογόνα αυτοκίνητα και ότι τα τέλη κυκλοφορίας πρέπει να αυξάνονται με βάση τις εκπομπές CO2. Αυτό προϋποθέτει και από την κυβέρνηση και από την κοινωνία την ύπαρξη κουλτούρας για καθαρά αυτοκίνητα.

Καθαρό δεν είναι μόνον το υβριδικό. Είναι μια καλή λύση αλλά δεν είναι η μόνη. Στόχος είναι οι χαμηλοί ρύποι με όποιον τρόπο και αν επιτυγχάνονται και η φορολογική επιβράβευση των αυτοκινήτων που ρυπαίνουν λιγότερο".

Για εσάς ποιο θα ήταν το ιδανικό σύστημα φορολόγησης των αυτοκινήτων;

"Ιδανικό θα ήταν ό,τι ισχύει και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Μόνο ΦΠΑ 19% σε όλες τις κατηγορίες και φόρος στη χρήση. Βέβαια αυτό δεν μπορεί να γίνει από τη μια μέρα στην άλλη. Πρέπει να υλοποιηθεί σταδιακά για να μη βρεθούν ξαφνικά αυτοί που πλήρωσαν αυξημένους φόρους να πληρώνουν τώρα και αυξημένα τέλη χρήσης".

Για τα τεκμήρια ποια είναι η άποψή σας;

"Σαφώς αντίθετη. Οποιος θέλει να ξεφύγει από τα τεκμήρια θα ξεφύγει. Δεν είναι λύση. Ο πονηρός θα το αποφύγει, ο μη πονηρός θα αποφύγει την αγορά αυτοκινήτου. Αρα στρεβλώνεται η αγορά".

Αλήθεια οι κυβερνήσεις πώς σας αντιμετωπίζουν; Πόσο δύσκολα ή εύκολα αφουγκράζονται την αγορά;

"Δεν μας ακούνε. Ίσως - για να κάνουμε και την αυτοκριτική μας σαν κλάδος- έχουμε και εμείς υπάρξει υπερβολικά πολιτισμένοι στον τρόπο αντιμετώπισης του θέματος. Δεν έχει γίνει κατανοητό ότι τα συμφέροντά μας συμπορεύονται, δεν είναι αντίθετα. Οι πολιτικοί δείχνουν να φοβούνται να μιλήσουν με επιχειρηματίες μη τυχόν και τους καταλογίσουν κάτι. Μα ποιος εγγυάται τις θέσεις εργασίας; Ο υπουργός; Αν μια επιχείρηση, μια αγορά είναι υγιής τότε και θα επενδύσει και θα αυξήσει τις θέσεις εργασίας. Αν πέσει η αγορά 40% σε μια δουλειά που βγάζει κέρδη από το 80% των πωλήσεων και πάνω, πώς θα λειτουργήσει η αγορά;

Πιστεύω ότι έχει απαξιωθεί λίγο η πολιτική. Για παράδειγμα η αντιπολίτευση που μας βοήθησε σαν κλάδο, φωνάζει για τα τωρινά μέτρα, όταν το 1999 και το 2000 είχε κάνει κάτι αντίστοιχο που είχε δώσει ώθηση στην αγορά. Γιατί τότε ήταν σωστό και τώρα λάθος; Τότε είχαν αυξηθεί 20% τα έσοδα από την αύξηση των πωλήσεων. Και μιλάμε για ένα ποσό της τάξης των 800.000.000 ευρώ το χρόνο".

Πότε υπολογίζετε έξοδο από την κρίση; Θα κλείσουν αυτοκινητοβιομηχανίες έως τότε;

"Πιστεύω ότι από τις αρχές του 2010 τα πράγματα θα είναι πολύ καλύτερα. Όσο για το άλλο ερώτημα, όχι δεν το πιστεύω. Μπορεί στην Αμερική να υπαχθούν για κάποιο διάστημα στο άρθρο 11, μπορεί να μειωθεί η παραγωγή, αλλά δεν θα κλείσουν".

Για την ελληνική αγορά τι προβλέπετε;

"Ίσως ο κλάδος χρειαζόταν μια μικρή διόρθωση. Υπήρξε προχειρότητα και ευκολία τα τελευταία χρόνια στο πώς κάποιος γινόταν έμπορος αυτοκινήτων. Γεμίσαμε εμπορίες αυτοκινήτων, κάτι σαν τα βίντεο κλάμπ παλαιότερα. Η αγορά θα άντεχε μια διόρθωση της τάξης του 10-15%, πράγμα που ήδη έγινε από τον περασμένο Οκτώβριο. Από εκεί και κάτω όμως όχι. Όσο για τις τιμές μας, πιστεύω ότι στην Ελλάδα, στο χώρο μας, δουλεύει πολύ καλά ο ανταγωνισμός. Αυτό εξηγεί και το γεγονός ότι πάρα πολλά αυτοκίνητα στην Ελλάδα, παρά το γεγονός ότι επιβαρύνονται με φόρους είναι φθηνότερα από ό,τι στην Ευρώπη".

Να ρωτήσω και για τη Διεθνή Εκθεση που δεν θα γίνει;

"Δεν είναι και το τέλος του κόσμου. Σε πολλές χώρες δεν θα γίνουν εκθέσεις λόγω της κρίσης. Προτιμούμε αυτά τα χρήματα που θα δίνουμε για περίτετρα υπερπολυτελή, φέτος να τα επενδύσουμε έτσι ώστε να δώσουμε καλύτερες υπηρεσίες στους πελάτες μας".

Αν θέλαμε να βγάλουμε ένα συμπέρασμα από αυτή τη συζήτηση ποιο θα ήταν αυτό;

"Είναι ότι θέλουμε μια υγιή αγορά, με φορολογία στα πρότυπα της Ευρώπης. Μια αγορά που θα απομάκρυνε τον γερασμένο στόλο από τους ελληνικούς δρόμους, κάτι που θα μας εξασφάλιζε χαμηλότερη ρύπανση και επιβάρυνση του περιβάλλοντος, ασφαλέστερες συνθήκες μετακίνησης και βέβαια υγιείς επιχειρήσεις που θα μπορούν να επενδύουν και να δημιουργούν θέσεις εργασίας".