

Αδιέξοδο για τα νέα τέλη κυκλοφορίας

Του ΑΝΔΡΕΑ ΓΕΡΑΛΗ
 a.geralis@realnews.gr

Tο εισπρακτικό κριτήριο, δηλαδή η είσπραξη 1,2 δισ. ευρώ από τέλη κυκλοφορίας, είναι ο παρονομαστής σε όποιες αλλαγές προσπαθούν να γίνουν από το 2016 στα τέλη κυκλοφορίας, ώστε να γίνουν πιο «δίκαια και αναλογικά».

Στον νέο πειραματισμό φέτος το υπουργείο Οικονομικών βάζει πάλι τα ίδια κριτήρια. Να συνδέσει τα τέλη κυκλοφορίας με την παλαιότητα, τον κυβισμό, τους εκπεμπόμενους ρύπους και την τιμή, έχοντας τα ίδια και ίσως μεγαλύτερα προβλήματα με πέρυσι, αφού οι εφορίες το 2016 δέχθηκαν 120.000 πινακίδες αυτοκινήτων που ακινητοποιήθηκαν.

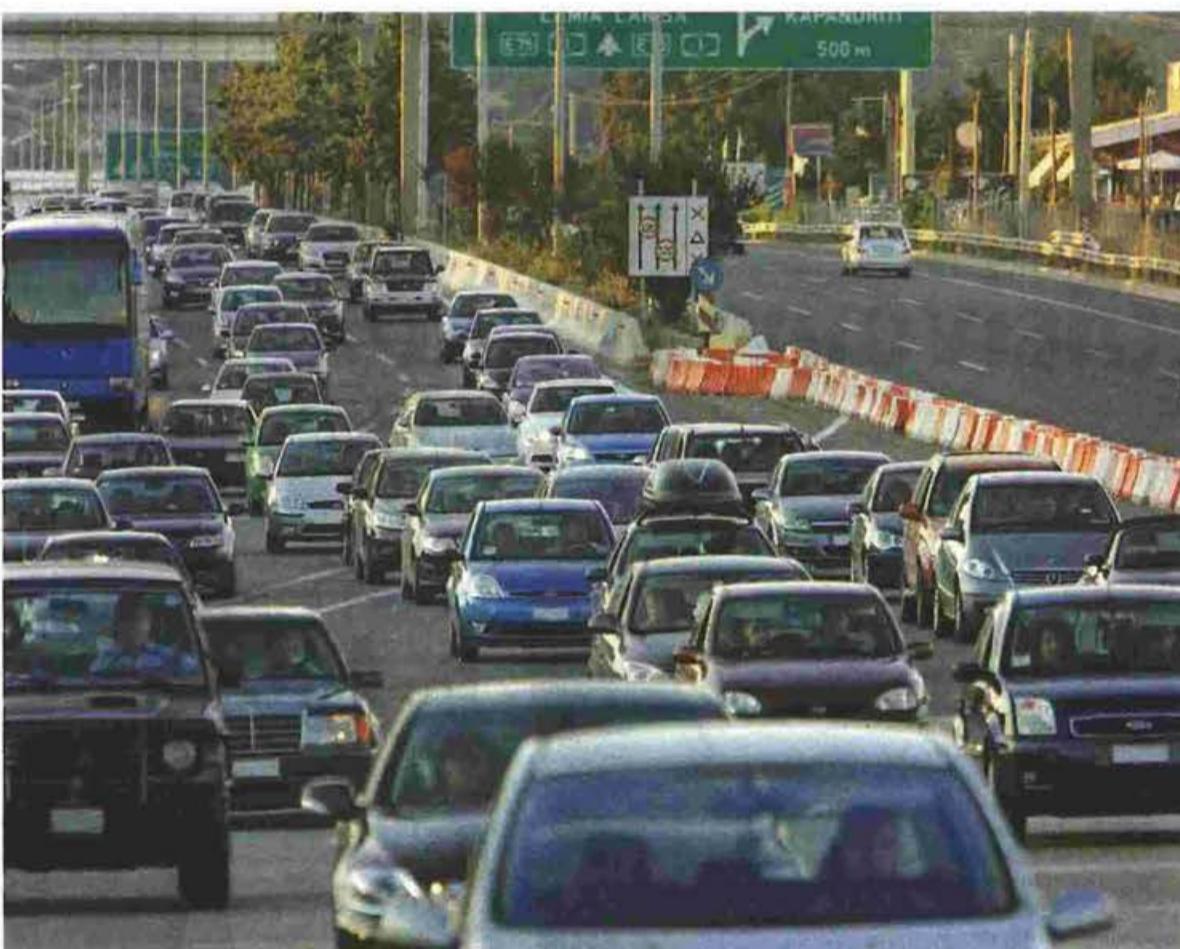
Πρώτος στόχος είναι η επαναφορά στην κυκλοφορία των οχημάτων που βρίσκονται σε ακινησία και γι' αυτό τέθηκε το κριτήριο της παλαιότητας

Τα σενάρια που έχουν τρέξει μέχρι τώρα δείχνουν ότι και αυτή τη χρονιά η εξίσωση δεν βγαίνει με κύριο υπεύθυνο την οικονομική κρίση, ενώ η αρμόδια επιτροπή του υπουργείου Οικονομικών που ασχολείται με το θέμα από το 2016 θα πρέπει να παραδώσει πόρισμα μέχρι και το τέλος Αυγούστου, με πιθανό αποτέλεσμα να έχουμε και πάλι τα ίδια τέλη κυκλοφορίας με το 2016, που με τη σειρά του ήταν ίδια με αυτά του 2015.

Απαραίτητο συνθήκη είναι και πάλι ότι η εισπράξη των τελών κυκλοφορίας δεν θα πρέπει να μειωθεί κάτω από 1,2 δισ. ευρώ που εισπράττει κάθε Δεκέμβριο το ελληνικό Δημόσιο, αφού μια απώλεια δεν μπορεί να αναπληρωθεί από άλλο, καθώς οι φόροι εισοδήματος οι έμμεσοι φόροι και οι φόροι περιουσίας έχουν πιάσει ταβάνι.

Πρώτος στόχος είναι η επαναφορά στην κυκλοφορία μέρους των οχημάτων που βρίσκονται σήμερα σε ακινησία και γι' αυτό τέθηκε το κριτήριο της παλαιότητας. Ήδη στις ΔΟΥ έχουν συγκεντρωθεί περίπου 1,2 εκατ. πινακίδες από ιδιοκτήτες Ι.Χ. που δεν είχαν τη δυνατότητα να κινήσουν τα οχήματα. Γεγονός που οφείλεται όχι μόνο στα υψηλά τέλη κυκλοφορίας, αλλά λόγω της κατακρυφής ανδρού του κόστους χρήσης του οχήματός τους, που έχει νά πάντα της τιμές των καυσίμων που λόγω φόρων έχουν αυξηθεί 6 φορές από το 2010, της συντήρησης που έχει αυξηθεί λόγω του υψηλού ΦΠΑ, του κόστους ασφάλισης και των διοδίων. Συνεπώς ακόμη και με μια έστω μεγάλη μείωση των τελών κυκλοφορίας είναι εξαιρετικά αμφιβόλιο ότι θα πειστούν να πάρουν τις πινακίδες και να κυκλοφορίσουν τα οχήματά τους.

Από την άλλη, η μείωση των τελών κυκλοφορίας σε παλαιότερα και πλέον ρυπογόνα Ι.Χ. θα ανοίξει ορθάνοικτα την πόρτα για εισαγωγή παλαιών μεταχειρισμένων οχημάτων σε βάρος των καινούργιων



Η μείωση των τελών κυκλοφορίας σε παλαιότερα και πλέον ρυπογόνα Ι.Χ. θα ανοίξει ορθάνοικτα την πόρτα για εισαγωγή παλαιών μεταχειρισμένων οχημάτων σε βάρος των καινούργιων

σε βάρος των καινούργιων. Και όλα αυτά τη στιγμή που ο στόλος των οχημάτων εμφανίζεται γερασμένος, με μέσο όριο πλικίας τα 12,3 χρόνια, δταν στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο μέσος όρος δεν ξεπερνά τα 7 χρόνια. Επιπλέον, η αύξηση των εισαγωγών μεταχειρισμένων θα μειώσει και τα τέλη ταξινόμησης και τους δασμούς, οι οποίοι υπολογίζονται με βάση την τιμή λιανικής.

Από την άλλη, η διατήρηση των τελών κυκλοφορίας στα σημερινά επίπεδα που επιβάλλουν 600 ευρώ σε ένα αυτοκίνητο 2.000 κυβικών έστω και αν είναι 20ετία, θα συνεχίσει τη ροή πινακίδων προς τις εφορίες.

Ενα μέτρο που εξετάζεται σοβαρά και μάλλον θα εφαρμοστεί είναι η μονιμοποίηση του μέτρου της πληρωμής των τελών «με τον μήνα», αν και αυτό είναι αμφιβόλιο αποτελεσματικότητας.

Στο «στόχαστρο» τα υβριδικά

Η λύση που έχει προκριθεί είναι να υπάρξει μια «λογική» αύξηση των τελών κυκλοφορίας στα Ι.Χ. με παλαιότητα μέχρι και 10 ετών, όμως έχει τα δίκια της σοβαρά προβλήματα αφού δείχνει κυρίως τα αντιρυπαντικές τεχνολογίες υβριδικά οχήματα και κυρίως τα πετρελαιούκιντα.

Η αύξηση των τελών με βάση τον κυβισμό και την εργοστασιακή αξία είναι επίσης μια δύσκολη εξίσωση με τα σημερινά δεδομένα. Ως γνωστόν τα πετρελαιούκιντα οχήματα είναι και ακριβότερα από τα βενζινούκιντα αλλά και υψηλότερου κυβισμού. Αν τα κριτήρια παραμείνουν τα ίδια (κυβισμός, τιμή αγοράς) θα εγκλωβιστούν οι περίπου 270.000 ιδιοκτήτες τέτοιων οχημάτων, ενώ οι εισαγωγές θα μειωθούν στο ελάχιστο, αφού οι υποψήφιοι ιδιοκτήτες νέων οχημάτων θα δουν το κέρδος από τη χαμηλότερη τιμή του καυσίμου να μειώνεται σημαντι-

κά. Τα υβριδικά οχήματα έχουν μεν προγρέμνηντη αντιρυπαντική τεχνολογία, διαθέτουν χαμηλού κυβισμού βενζινοκινητήρες, αλλά σημαντικά αυξημένη τιμή σε σχέση με τα αμιγώς βενζινούκιντα. Συνεπώς, η αύξηση των τελών στην κατηγορία αυτή θα αποθαρρύνει την εισαγωγή καθαρών οχημάτων και θα ευνοήσει την εισαγωγή οχημάτων που παράγουν περισσότερους ρύπους.

Ο υπολογισμός με βάση την τιμή χονδρικής έχει το πρόβλημα των πρακτικών των εισαγωγών, οι οποίοι εκτελουντζούν τα αυτοκίνητα με αξέα χαμηλή λόγω φόρων και στη συνέχεια πωλούν τα ίδια αυτοκίνητα με μεγαλύτερη τιμή αφού τα φορτώνουν με τα απαραίτητα εξεσouύου.

Ούτως ή άλλως, τα βενζινούκιντα μεγάλου κυβισμού έχουν ήδη πολύ υψηλά τέλη κυκλοφορίας. Αν αυξηθούν κι άλλο, απλώς θα μειωθούν οι πωλήσεις και άρα οι εισαγωγές.

Στους 2,5 μήνες που μένουν μέχρι τη λήξη της προθεσμίας που έχει δώσει το ΥΠΟΙΚ, θα πρέπει να βρεθεί μια συνισταμένη που θα διασφαλίζει ότι τα έσοδα από τα τέλη ταξινόμησης δεν θα πλήττει την αγορά αυτοκινήτου και θα επαναφέρει σε κυκλοφορία κάποια από τα Ι.Χ. σε ακινησία. Διαφορετικά θα ζήσουμε ξανά το θρίλερ των αλλαγών μέχρι και την τελευταία σπηλιά για να πληρώσουμε ξανά τα ίδια τέλη.