



Για μία ακόμα χρονιά φαίνεται πως « χάνεται η μπάλα » όσον αφορά τις αλλαγές που σχεδιάζει η κυβέρνηση στα τέλη κυκλοφορίας, καθώς σύμφωνα με...

ασφαλείς πληροφορίες του «Βήματος της Κυριακής» οι 5.280.000 ιδιοκτήτες ΙΧ επιβατικών οχημάτων θα κληθούν να πληρώσουν στα τέλη του 2020 τα ίδια τέλη κυκλοφορίας με αυτά που επιβαρύνθηκαν πριν από περίπου έναν μήνα, παρά τις διαβεβαιώσεις ότι θα υπάρξουν αλλαγές προς το καλύτερο. Για αυτές οι ιδιοκτήτες των ΙΧ θα πρέπει να περιμένουν τουλάχιστον δύο χρόνια, καθώς θα αφορούν τα τέλη κυκλοφορίας του 2022 (πληρωμή στα τέλη 2021).

Τι φοβούνται

Οι συσκέψεις στο υπουργείο Οικονομικών πολλές. Τα σενάρια και οι ασκήσεις επί χάρτου ακόμα περισσότερα. Τι αποφασίστηκε τελικά; Να μην αλλάξει τίποτα προς το παρόν για έναν βασικό λόγο που οι επιτελείς της Καραγεώργη Σερβίας επικαλούνται ότι δεν μπορούν να αγνοήσουν. Τα έσοδα του κράτους από τη συγκεκριμένη φορολογία δεν πρέπει με τίποτα να διαταραχθούν ούτε φυσικά να κινδυνέψουν.

Κάθε χρόνο το κράτος εισπράττει από τέλη κυκλοφορίας περίπου 1.150 δισ. ευρώ. Αυτό το ποσό θα πρέπει να συνεχίσει να το εισπράττει ακόμα και αν αύριο όλα τα αυτοκίνητα ως διά μαγείας γίνουν οικολογικά και εκπέμπουν μηδενικούς ρύπους. Κατά συνέπεια όποια κουβέντα γίνεται είναι για το πώς θα μετακυληθεί το βάρος των επιβαρύνσεων από τη μία κατηγορία οχημάτων στην άλλη. Την ίδια στιγμή όμως η σημερινή κυβέρνηση αλλά και οι προηγούμενες υπόσχονται να φέρουν ένα πιο ευέλικτο σύστημα προκειμένου οι επιβαρύνσεις να είναι πιο δίκαιες και αναλογικές, και να μην αναγκάζονται χιλιάδες ιδιοκτήτες ΙΧ να καταθέτουν πινακίδες για να γλιτώσουν τις υπέρογκες επιβαρύνσεις.

Μεγάλες απώλειες

Οι απώλειες για τα δημόσια έσοδα από την κατάθεση πινακίδων κάθε χρόνο είναι σημαντικές, αλλά καμία κυβέρνηση μέχρι στιγμής δεν έχει ρισκάρει να προχωρήσει σε αλλαγές του συστήματος επιβολής τελών κυκλοφορίας με τον φόβο της απώλειας εσόδων.

Αυτό όμως που προκύπτει από τα στοιχεία είναι ότι ειδικά για τα οχήματα άνω των 2.000 κυβικών εκατοστών τα τέλη κυκλοφορίας βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα και σε κάποιες περιπτώσεις ξεπερνούν ακόμα και την αξία του οχήματος. Τα καινούργια τεχνολογικά οχήματα, δηλαδή όσα κυκλοφόρησαν από τον Νοέμβριο του 2010 και μετά, επιβαρύνονται με τέλη κυκλοφορίας βάσει εκπομπών ρύπων, ενώ τα παλαιότερα βάσει κυβισμού, ούτε καν βάσει πραγματικής αξίας. Αλλη μία μεγάλη αδικία ο διαχωρισμός αυτός.

Τα στοιχεία είναι όντως συγκλονιστικά. Στην Ελλάδα βρίσκονται σε κυκλοφορία

6.650.000 οχήματα και σε ακινησία περίπου 500.000, ενώ περίπου 600.000 ιδιοκτήτες οχημάτων συνεχίζουν να τα κυκλοφορούν χωρίς να πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας. Τα βασικά σενάρια

Τα βασικά σενάρια που έχουν συζητηθεί στο υπουργείο Οικονομικών είναι δύο. Το πρώτο έχει να κάνει με την επιβάρυνση αυτοκινήτων ανάλογα με την πραγματική (τωρινή) αξία τους και φυσικά τους ρύπους που εκπέμπουν. Το δεύτερο σενάριο αφορά συνδυασμό κυβικών με εκπομπές ρύπων και ηλικία.

Αυτό αν συμβεί θα οδηγήσει σε μια καλύτερη κατανομή των επιβαρύνσεων, γιατί δεν μπορεί ένα ΙΧ με σημερινή αξία, π.χ., 3.000 ευρώ να επιβαρύνεται με τέλη κυκλοφορίας περίπου στο 1/3 της τιμής που θα μπορούσε να πουληθεί σήμερα. Αυτός είναι και ο λόγος που χιλιάδες ιδιοκτήτες καταθέτουν πινακίδες στην Εφορία, με τεράστιες απώλειες για τα έσοδα. Μάλιστα, όπως επισημαίνουν οι ειδικοί, οι απώλειες για το κράτος από ένα ΙΧ που βρίσκεται σε ακινησία είναι πολλαπλάσιες από αυτές των τελών κυκλοφορίας. Και αυτό διότι το ΙΧ όταν κυκλοφορήσει θα καταναλώσει καύσιμα, θα περάσει από διόδους, θα χρειαστεί να περάσει από σέρβις, να ασφαλιστεί.

5 χρόνια στο συρτάρι

Στα συρτάρια του υπουργείου Οικονομικών βρίσκεται εδώ και μία πενταετία και ένα ακόμα σχέδιο που η εφαρμογή του θα μπορούσε όχι μόνο να αυξήσει τα έσοδα του κράτους αλλά – το βασικότερο – να «πιάσει» και οχήματα που κατά χιλιάδες κάθε χρόνο κυκλοφορούν στην Ελλάδα και δεν πληρώνουν ούτε 1 ευρώ τέλη κυκλοφορίας. Το σχέδιο αφορά την επιβάρυνση κατά 1 έως 3 λεπτά στην τιμή της βενζίνης, ώστε να εισπράττει το κράτος πρόσθετα έσοδα κατά την κίνηση του οχήματος είτε αυτό έχει ελληνικές πινακίδες είτε ξένες. Κάθε χρόνο από τα ελληνικά σύνορα διέρχονται εκατοντάδες χιλιάδες ΙΧ με ξένες πινακίδες, τα οποία για όσο διάστημα παραμένουν στους ελληνικούς δρόμους δεν καταβάλουν ούτε 1 ευρώ τέλη κυκλοφορίας.

Αρμόδιος παράγοντας του υπουργείου Οικονομικών μιλώντας στο «Βήμα» επισημαίνει ότι, ώσπου να υπάρξει ένα τελικό σχέδιο που και τα έσοδα του κράτους θα διασφαλίζει και πιο δίκαιο θα είναι.

Πάντως, αν δεν ξεκινήσει μια διαδικασία γενναίας απόσυρσης οχημάτων με ουσιαστικά οικονομικά και άλλα κίνητρα προς τους πολίτες, ώστε να μπορέσουν να αντικαταστήσουν τα παλαιά ρυπογόνα οχήματά τους με νέα, οι μεγάλες επιβαρύνσεις στα τέλη κυκλοφορίας θα αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη της αγοράς αυτοκινήτων.

«Βρώμικη» για το κράτος θεωρείται η αεριοκίνηση

Το κράτος οφείλει να αντιμετωπίσει μια μεγάλη αδικία που έχει να κάνει με τους χιλιάδες κατόχους αυτοκινήτων οι οποίοι δαπανώντας ένα σεβαστό ποσό έχουν μετατρέψει τον κινητήρα του οχήματός τους από βενζινοκίνητο σε υγραεριοκίνητο. Όλοι γνωρίζουν ότι το υγραέριο και το φυσικό αέριο είναι καθαρά καύσιμα. Τα υγραεριοκίνητα οχήματα παρουσιάζουν μειωμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (κατά 10% σε σύγκριση με τη βενζίνη και 5% σε σύγκριση με το πετρέλαιο). Επιπλέον, εκπέμπουν 40% λιγότερα σωματίδια από το πετρέλαιο και 60% λιγότερα οξειδία του αζώτου απ' ό,τι η βενζίνη, ενώ παράγουν 60% λιγότερο μονοξείδιο του άνθρακα σε σύγκριση με τη βενζίνη και 90% σε σύγκριση με το πετρέλαιο. Και όμως, το κράτος τα εξισώνει με τα βενζινοκίνητα και επιβαρύνονται με τα ίδια τέλη

κυκλοφορίας, καθώς δεν τα εντάσσει στα λεγόμενα «καθαρά».

Ελλιπές το μέτρο για τέλη με τον μήνα

Ακόμα και το μέτρο που εφαρμόζεται κάθε χρόνο – με καθυστέρηση πολλών μηνών, είναι η αλήθεια – για τέλη κυκλοφορίας με τον μήνα είναι ελλιπές.

Για παράδειγμα, για να πάρει κάποιος τις πινακίδες για έναν μήνα θα πρέπει να πληρώσει τέλη κυκλοφορίας δύο μηνών, για να πάρει τις πινακίδες για δύο μήνες θα πρέπει να πληρώσει τέλη τριών μηνών, για να πάρει πινακίδες για τρεις μήνες θα πρέπει να πληρώσει τεσσάρων μηνών και για διάστημα έως το τέλος του έτους θα πληρώσει τα τέλη κυκλοφορίας για τους μήνες που απομένουν συν δύο μήνες «καπέλο».

Οσοι δεν επιστρέψουν πινακίδες στη λήξη της προθεσμίας θα καταβάλουν πρόστιμο το διπλάσιο των τελών, ενώ ακόμα και αν γίνει άρση στο τέλος κάποιου μήνα, λαμβάνεται υπόψη ολόκληρος μήνας. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να εφαρμόζεται όλον τον χρόνο για όλους, όχι μόνο για όσους έχουν καταθέσει πινακίδες.

(in.gr)