



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ

Συνέπειες στην αγορά αυτοκινήτου, στα έσοδα του κράτους, στο περιβάλλον και στους καταναλωτές από τις αθρόες εισαγωγές μεταχειρισμένων πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων προηγούμενων αντιρρυπαντικών τεχνολογιών.

**Αποτελεί λύση η περαιτέρω επιδότηση αυτών;
Ποσοτικοποιημένη ανάλυση, προτάσεις /λύσεις**

Αθήνα, 6^η Απριλίου 2016

Εξέλιξη αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων σε χώρες που έχουν πληγεί από την οικονομική κρίση

Έτος	Ελλάδα	Ιρλανδία	Πορτογαλία	Ισπανία
2007	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2008	-4,5%	-18,6%	5,7%	-28,1%
2009	-21,2%	-63,5%	1,0%	-33,5%
2010	-49,4%	-52,5%	10,7%	-39,2%
2011	-65,1%	-51,7%	-24,0%	-50,0%
2012	-79,1%	-57,3%	-52,8%	-56,7%
2013	-79,0%	-60,1%	-47,5%	-55,2%
2014	-74,5%	-48,3%	-29,2%	-47,0%
2015	-72,9%	-32,9%	-11,6%	-36,0%
2016 (Ιαν-Φεβ)	-82,3%	1,0%	-6,7%	-18,3%

Ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους στην ΕΕ ανά έτος

ΧΩΡΑ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Μ.Ο. 2008-2015
Αγγλία	34,6	32,2	32,5	30,8	32,2	35,4	38,5	40,7	34,6
Αυστρία	35,4	38,3	39,3	42,5	40,0	37,7	35,7	35,9	38,1
Βέλγιο	50,2	44,3	50,5	52,0	43,9	43,5	43,1	44,5	46,5
Γαλλία	32,0	35,8	34,8	33,9	29,1	27,3	27,3	28,9	31,1
Γερμανία	37,6	46,4	35,7	38,8	38,4	36,7	37,6	39,5	38,8
Δανία	27,4	20,4	27,7	30,5	30,6	32,5	33,6	36,7	30,0
Ελλάδα	24,2	19,9	12,7	8,8	5,3	5,3	6,5	7,0	11,2
Ιρλανδία	34,0	12,7	19,4	19,7	17,4	16,2	20,9	27,0	20,9
Ισπανία	25,4	20,6	21,1	17,3	14,9	15,5	18,4	22,3	19,4
Ιταλία	36,9	36,6	33,1	29,5	23,6	21,9	22,4	25,9	28,7
Λουξεμβούργο	108,2	95,8	99,0	97,5	96,0	86,8	90,6	82,6	94,2
Ολλανδία	30,5	23,5	29,1	33,4	30,0	24,8	23,0	26,6	27,6
Πορτογαλία	20,2	15,2	21,1	14,5	9,0	10,1	13,7	17,2	15,1
Σουηδία	27,7	23,1	31,0	32,4	29,5	28,2	31,5	35,4	29,9
Φινλανδία	26,3	16,6	20,1	22,5	20,6	19,0	19,5	19,9	20,6
ΕΕ 15	33,4	33,6	31,6	30,9	28,3	27,7	29,0	31,5	30,8

ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ = ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Μεγάλη μέση ηλικία επιβατικών στην Ελλάδα σε σχέση με την ΕΕ, ακόμα μεγαλύτερη διαφορά στα βαρέα φορτηγά (πλέον του 50% των φορτηγών στην Ελλάδα είναι 20 ετών ή περισσότερο).

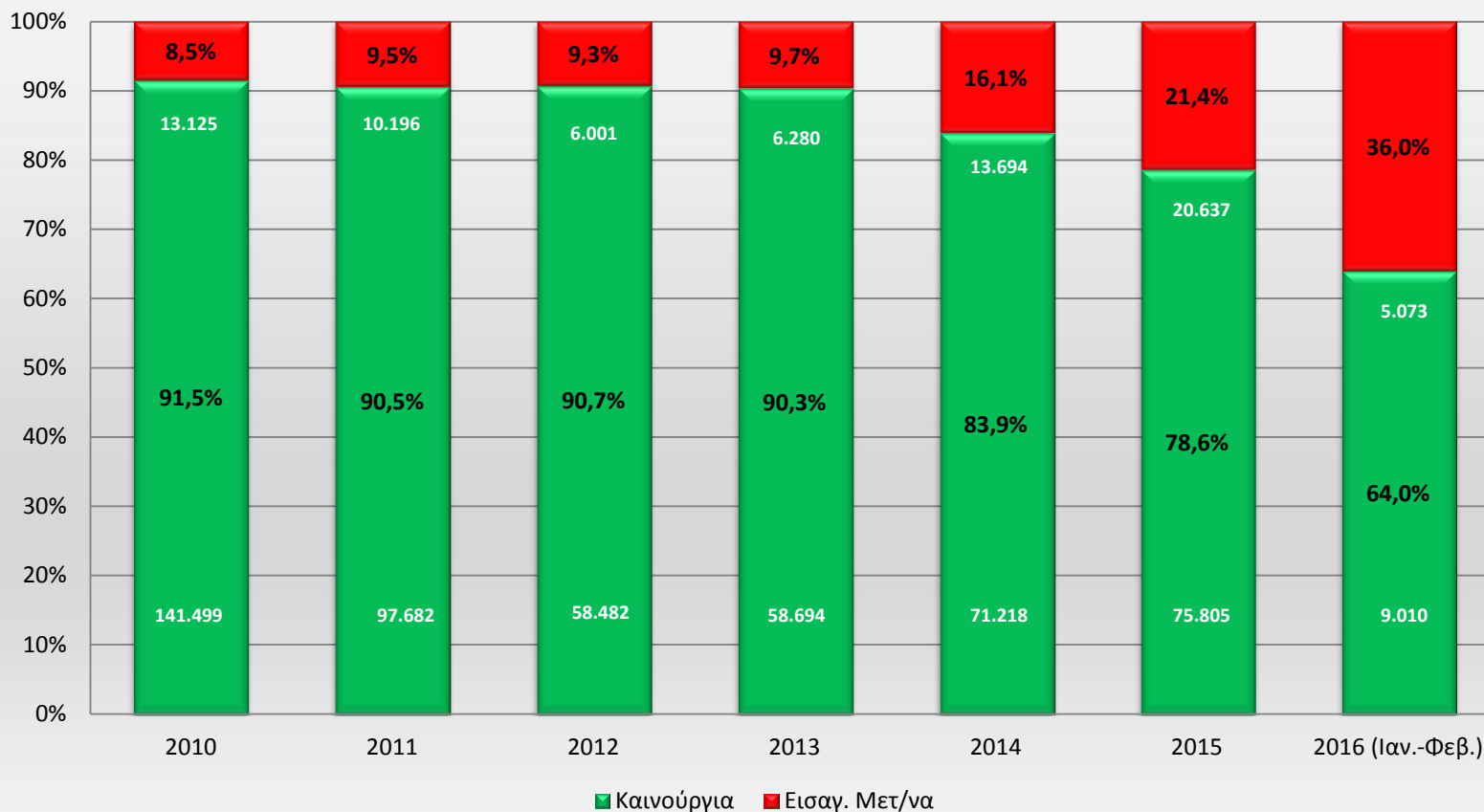
	Μέση ηλικία στην Ελλάδα	Μέση ηλικία στην ΕΕ
Επιβατικά	12,3	7
Ελαφρά φορτηγά	14,4	9
Μεσαία & βαρέα φορτηγά	17+	8
Λεωφορεία	15+	8

Πηγή: ACEA, ΣΕΑΑ. Ηλικίες από την 1^η ταξινόμηση στην Ελλάδα.

Προβλήματα στα ΚΤΕΟ:

- Επί συνολικού στόλου κυκλοφορούντων επιβατικών 4,6 εκατομμυρίων αυτοκινήτων, θα πρέπει κάθε χρόνο να ελέγχονται περί τα 2,2 εκατομμύρια αυτοκίνητα.
- Το 2014 ελέγχθησαν 1,7 εκατομμύρια επιβατικά, το οποίο σημαίνει ότι περίπου 1 εκατ. αυτοκίνητα, στη 2ετία, παραμένουν εκτός ελέγχου.
- Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ από την ίδρυσή τους το 2003 δυστυχώς παραμένουν δίχως έλεγχο για την καλή λειτουργία τους.
- Ακόμη και στην περίπτωση που εκκινήσουν οι έλεγχοι, οι ποινές είναι ελάχιστες, αφού πχ. η μη καταγραφή μιας επικίνδυνης βλάβης θα επιφέρει πρόστιμο μόλις 750 ευρώ στο ΚΤΕΟ (ήταν 1.000 ευρώ!).

Ταξινομήσεις επιβατικών, Καινούργια vs Εισαγόμενα Μεταχειρισμένα



Προβλήματα στην απόσυρση:

- Η Ελλάδα, μόνη χώρα από τις πολλές που εφαρμόστηκε απόσυρση, θέσπισε κριτήρια για την αγορά νέου αυτοκινήτου, δίχως να θέσει αντικίνητρα για τα παλαιά, ρυπογόνα και ανασφαλή οχήματα.
- Παράδειγμα αντικινήτρων που ισχύουν σε πολλά κράτη-μέλη της ΕΕ είναι τα περιβαλλοντικά τέλη ή και οι κυκλοφοριακοί περιορισμοί.
- Δυστυχώς επίσης, αναπτύχθηκε παραεμπόριο του δικαιώματος απόσυρσης, με αποτέλεσμα μικρότερο κίνητρο να καταλήγει στον αγοραστή του καινούργιου αυτοκινήτου.

Φορολόγηση των εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων

- Σε όλες τις χώρες της ΕΕ τα κράτη-μέλη θέτουν κανόνες για την προφύλαξη από τις αθρόες εισαγωγές μεταχειρισμένων, καθώς αυτά στερούνται εσόδων και οδηγούν το στόλο σε γήρανση.
- Τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα το Υπ. Οικονομικών ανανέωσε συνεχώς το φορολογικό πλαίσιο για τα μεταχειρισμένα, ώστε αφενός να συμβαδίζει με τις κοινοτικές αποφάσεις και αφετέρου να θέτει δίκαια φορολογικά βάρη.

Απομείωση Τέλους Ταξινόμησης, με βάση την ηλικία και τα διανυθέντα χιλιόμετρα

Ηλικία αυτοκινήτου (έτη)	Πραγματική απομείωση στα εγχώρια αυτοκίνητα	Εισαγόμενα μεταχειρισμένα	
		Απομείωση φόρου για την ηλικία, βάσει υπουργικής απόφασης 20/12/2013	Τελική απομείωση φόρου, συμπ/νης της χιλιομετρικής απομείωσης
1	-20%	-17%	-42%
2	-24%	-29%	-50%
3	-28%	-37%	-56%
4	-36%	-48%	-64%
5	-40%	-57%	-70%
6	-45%	-64%	-75%
7	-52%	-69%	-78%
8	-56%	-74%	-82%
9	-60%	-78%	-85%
10	-64%	-81%	-87%

Σημειώσεις:

- (1) Η χιλιομετρική απομείωση ισχύει για τα επιπλέον των 15.000 ανά έτος (0,3% για κάθε 500 χλμ, μέγιστο -30%)
- (2) Η μέγιστη απομείωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το -95%

Σύγκριση τιμών εγχώριων & εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων

Μοντέλο	Προέλευση	2007	2008	2009	2010	2011	2012
OPEL CORSA diesel	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	7000 €	7500 €	8000 €	8500 €	9500 €	10000 €
OPEL CORSA diesel	ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6500 €	7000 €	7500 €	8000 €	8000 €	8500 €

Μοντέλο	Προέλευση	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOYOTA YARIS diesel	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	7000 €	8000 €	8500 €	9500 €	10000 €	10800 €
TOYOTA YARIS diesel	ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6500 €	7000 €	7500 €	8000 €	8500 €	9000 €

Μοντέλο	Προέλευση	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FORD FIESTA diesel	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	6000 €	7000 €	7500 €	8500 €	9000 €	9500 €
FORD FIESTA diesel	ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	5500 €	6000 €	6500 €	7500 €	7500 €	8000 €

Περιπτώσεις «γυρισμένων» χιλιομέτρων, με βάση στοιχεία δημοπρασιών σε ξένες χώρες

Έτος 1 ^{ης} άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου	Διανυθέντα χιλιόμετρα εταιρικών αυτοκινήτων από δημοπρασία στη Γερμανία	Χιλιόμετρα που εμφανίζονται στον πίνακα οργάνων του αυτοκινήτου κατά την πώληση
2014	90.000 – 110.000 χλμ	Έως 50.000 χλμ
2013	110.000 – 150.000 χλμ	50.000 – 80.000 χλμ
2012	140.000 – 180.000 χλμ	60.000 – 80.000 χλμ
2011	170.000 – 210.000 χλμ	60.000 – 100.000 χλμ
2010	200.000 – 250.000 χλμ	60.000 – 100.000 χλμ
2009	260.000 – 300.000 χλμ	60.000 – 120.000 χλμ

Συντελεστές Τέλους Ταξινόμησης επιβατικών αυτοκινήτων, ανάλογα του κυβισμού και της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (“Euro”)

Κυβισμός (cc)	Euro 6 (νυν τεχνολογία)	Euro 5 (προηγούμενη)	Euro 4 (προ-προηγούμενη)	Euro 3 ή παλαιότερη
			Απαγορευμένες τεχνολογίες σε Αθήνα & Θεσ/νικη	
0 - 900	5%	14%	24%	37%
901 - 1.400	12%	27%	49%	66%
1.401 - 1.600	20%	45%	95%	128%
1.601 - 1.800	30%	56%	129%	148%
1.801 - 2.000	40%	83%	216%	266%
> 2.000	50%	142%	334%	346%

Σημείωση: Οι πιο πάνω συντελεστές μειώνονται για την ηλικία και τα χλμ των εισαγόμενων μεταχειρισμένων.

Έσοδα από Τέλος Ταξινόμησης και ΦΠΑ, από το σύνολο της αγοράς αυτοκινήτων (καινούργιων και εισαγόμενων μεταχειρισμένων), στην περίπτωση ή όχι νέας παράτασης για τα Euro 4 και 5

(σε όρους σταθερής, συνολικής αγοράς καινούργιων και μεταχειρισμένων)

	Εκτιμώμενος αριθμός εισαγωγών το 2016	Τέλος Ταξινόμησης	ΦΠΑ	Έσοδα ΤΤ-ΦΠΑ ανά αυτοκίνητο	Σύνολο εσόδων ανά σενάριο
Σενάριο παράτασης (κανονικοί συντελεστές για τα Euro 4 και 5) [Σε αυτήν την περίπτωση θα πωληθούν 10.000 λιγότερα καινούργια αυτοκίνητα]	24.000 εισαγόμενα μεταχειρισμένα	24.100.000 €	12.000.000 €	€ 1.500 ανά όχημα	36.100.000 €
Σενάριο μη παράτασης (υψηλότεροι συντελεστές για τα Euro 4 και 5)	14.000 εισαγόμενα μεταχειρισμένα	30.900.000 €	7.000.000 €	€ 2.700 ανά όχημα	87.900.000 €
	10.000 καινούργια	19.800.000 €	30.200.000 €	€ 5.000 ανά όχημα	
Σύνολο αγοράς καινούργιων και μεταχειρισμένων: 24.000					Διαφορά (ζημία) στα έσοδα: -51.800.000 €

Συνέπειες στο περιβάλλον: Ένα παράδειγμα!

- Η μέγιστη ηλικία για τα ταξί σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, από τα 12-14 (ανάλογα του κυβισμού) και τα 10-12 παλαιότερα, το 2012 αυξήθηκε στα 15-18 έτη.
- Αν τα ταξί πλέον των 10-12 ετών είχαν ανανεωθεί με την τρέχουσα αντιρρυπαντική τεχνολογία θα προέκυπτε μείωση στους ετήσιους ρύπους σωματιδίων κατά -64,1% και οξειδίων του αζώτου-HC κατά -43,1%. Πρόκειται για 4.300 ταξί, επί συνόλου 10.100.
- Σήμερα, τα αστικά κέντρα επιβαρύνονται με +12,4 τόνους σωματίδια και +103,7 τόνους οξειδίων του αζώτου-HC εξαιτίας της παραπάνω ενέργειας.
- Σύνολο επιβάρυνσης σήμερα: 19,4 τόνοι σωματιδίων και 240,6 τόνοι οξειδίων του αζώτου-HC.

Συνέπειες στο περιβάλλον:

Greenpeace: Γενικός Διευθυντής κ. Ν. Χαραλαμπίδης

Συνέπειες στο περιβάλλον: Τοποθέτηση μη κερδοσκοπικού οργανισμού ECOCITY (6/4/2016)

«Το ECOCITY, τα τελευταία χρόνια, έχει επισημάνει τον κίνδυνο από την αύξηση των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων (ακόμα και νέας τεχνολογίας) για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις επιπτώσεις της στην υγεία των κατοίκων των πόλεων της Ελλάδας.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το φαινόμενο της εισαγωγής πετρελαιοκίνητων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, τα οποία είναι στην μεγάλη πλειοψηφία τους παλαιότερης τεχνολογίας, και σύμφωνα με τα στοιχεία ιδιαίτερα ρυπογόνα. Επιπλέον η ευνοϊκή φορολογία που υπήρχε ως τώρα για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα πετρελαιοκίνητα επιβατικά, έχει δημιουργήσει έμμεσο κίνητρο για την αγορά και την αυξημένη κυκλοφορία τους, στην χώρα.

Το ECOCITY ζητά από την Πολιτεία να μελετήσει το πρόβλημα και την διάκριση με υπευθυνότητα, ώστε να αποφασίσει σχετικά με την φορολόγηση των πετρελαιοκίνητων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την ανάγκη της προστασίας της υγείας των πολιτών, από εκπομπές μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου από τις πετρελαιοκίνητες βόμβες ρύπανσης.»

Συνεισφορά της επίσημης αγοράς αυτοκινήτου στην οικονομία:

- Κύκλος εργασιών 1,70 δις ευρώ.
- Ευθεία απόδοση ΦΠΑ 0,51 δις ευρώ.
- Ετήσιες καταβολές εισφορών 65 εκατ. ευρώ.
- Απασχολούμενο προσωπικό 9.300 εργαζόμενοι.
- Υποχρεώσεις 1,54 δις ευρώ.
- Ετήσια διαφημιστική δαπάνη 30 εκατ. ευρώ.
- Ζημίες κλάδου **-45 εκατ. ευρώ.**

Προτάσεις για την αποκατάσταση των κανόνων στην αγορά αυτοκινήτου είναι οι εξής:

- Η μη παράταση της αναστολής της προσαύξησης του Τέλους Ταξινόμησης που προβλέπεται στα παλαιότερης τεχνολογίας αυτοκίνητα.
- Η άμεση προσαρμογή των απομειώσεων του Τέλους Ταξινόμησης για την ηλικία και τα χιλιόμετρα στα πραγματικά επίπεδα.
- Ο αυστηρός έλεγχος για την υποχρέωση καταβολής ΦΠΑ στη χώρα μας.
- Η επιτυχής λειτουργία της Επιτροπής του Υπ. Οικονομικών για την αναμόρφωση της φορολογίας του αυτοκινήτου.
- Η δημιουργία μητρώου (με το ιστορικό χρήσης κλπ).
- Η εκλογίκευση της φορολογίας των καυσίμων.
- Η καλή λειτουργία των ΚΤΕΟ, με την έναρξη ελέγχου αυτών από ανεξάρτητη αρχή και η αυστηροποίηση του πλαισίου ποινών σε περίπτωση κακής λειτουργίας αυτών.



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ

Ευχαριστούμε!

Αθήνα, 6^η Απριλίου 2016