

ΠΛ.Σ.	2891
17 ΜΑΙ 2010	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ
• ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θέμα : «Αντικειμενικά κριτήρια»

Σχετικά με την επιστολή του κ. Γιάννη Χαλκιά που αφορά το νέο φορολογικό

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΤΑ ΚΑΤΑ ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΠΑΡΑΛΟΙ Α ΚΑΙ Ο ΚΑΤΗΡΑΜΕΝΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ

Μέτρα σκληρά αλλά αναγκαία.

Επιτέλους θα αποκατασταθεί η φορολογική δικαιοσύνη και θα αντιμετωπισθεί η φοροδιαφυγή.

Τόσοι μήνες καθυστέρησης και διαβούλευσης άξιζαν τον κόπο και την αναμονή αυτών που συμμετείχαν δημιουργώντας για τον λόγο αυτόν ελεύθερες ώρες μέσα στα μαύρα μεσάνυχτα με την δίκαιη βεβαιότητα ότι θα προσθέσουν ένα λιθαράκι στην επιτέλους βελτίωση και στο ξεκαθάρισμα των αμέτρητων λάθος, άδικων και ασαφών φορολογικών νόμων, αποφάσεων, εγκυκλίων και διευκρινίσεων επί διευκρινίσεων. Επιτέλους ο κατηραμένος πολίτης θα πάψει να έρπει πανικόβλητος προσπαθώντας να ξεφύγει από την λόγχη του μακρυχέρι Αγίου Δημοσίου.
Σωστά ?! ΛΑΘΟΣ!!!

Επί ημέρες τα Μ.Μ.Ε. ασχολήθηκαν με το νέο φορολογικό νομοσχέδιο. Αναλώθηκαν ώρες στο αν οι αποδείξεις θα μπαίνουν σε μαύρες σακούλες και γιατί, αν θα είναι αφορολόγητες οι αποζημιώσεις απόλυσης και από ποιο ποσόν, αν οι δηλώσεις θα υποβάλλονται ηλεκτρονικά και πως, αν είναι και κατά πόσο αναδιανεμητικός ο χαρακτήρας του νέου νόμου, αν θα μούνε ταμιακές στα ΤΑΧΙ και πολλά άλλα.

Όλα αυτά μπορεί να είναι ενδιαφέροντα για συγκεκριμένες ομάδες, ηθικά, κοινωνικά δίκαια, να κρατάνε τα ποσοστά τηλεθέσης μέσα στα επιθυμητά πλαίσια αλλά όλοι στάθηκαν διακριτικά μακριά από τα κεντρικά θέματα, τους πυρήνες του νέου Κ.Φ.Ε. . Σε αυτά τα κεντρικά σημεία, στους πυρήνες του νομοσχεδίου έγιναν απλές γενικόλογες αναφορές, ίσως και κάποια επιφανειακή ανάλυση, ίσως να δόθηκαν και κάποια ελαφρώς «πειραγμένα» ή ανώδυνα στην πρώτη ματιά παραδείγματα. Μέχρι εκεί όμως.

Δεν θα αναφερθώ ούτε στο φαιδρό (εκ του αποτελέσματος κρινόμενο) θέμα της διαβούλευσης, ούτε στις αστειότητες της νέας κλίμακας φορολόγησης (contra mundum σε κάθε δοκιμασμένη θεωρία και πρακτική στο θέμα της καταπολέμησης της φοροδιαφυγής), ούτε στο επιβλαβές και ανήθικο των αλλαγών στα θέματα κληρονομιών και γονικών παροχών, ούτε στο καλά κρυμμένο, όχι αναδιανομής εισοδήματος αλλά ανακατανομής περιουσιών, πρόσωπο του νέου Φ.Α.Π. και των λοιπών φόρων περιουσίας.

Αυτά είναι πιο «βαριά» θέματα που μέχρι κάποιο βαθμό εμπεριέχουν και υποκειμενικότητα.

Το θέμα μας εδώ είναι τα προδήλως και πέραν πάσης υποκειμενικότητας παράλογα και καταστροφικά του νέου εργαλείου “...αντικειμενικού-ελάχιστου προσδιορισμού εισοδήματος...”.

Αν και η βαθύτερη (πολύ όμως βαθύτερη) λογική και ο σκελετός του νέου αυτού «εργαλείου» υπολογισμού του πραγματικού ελάχιστου εισοδήματος των κατηραμένων πολιτών είναι σωστά, η εφαρμογή και η παραμετροποίηση του είναι (για άλλη μία φορά) λάθος. (Τραγικά όμως λάθος)

Τα όρια που έχει θέσει ο λαμπρός (για τους οικείους του) πλην άσχετος κατασκευαστής του είναι από 15 έως 300% εκτός πραγματικότητας για τα μεσαία στρώματα (προς τα άνω φυσικά), και ομιλώ για την σημερινή πραγματικότητα και όχι για διαφορές από μέσους όρους, ούτε φυσικά για διαφορές από τις ελάχιστες δυνατές δαπάνες που είναι οι ανελαστικές.

Και εξηγούμαι :

A) Γενική Ετήσια Αντικειμενική Δαπάνη.

Κατ' αρχάς το ποσό των 3.000 δεν είναι παράλογο σαν μέση δαπάνη διαβίωσης-επιβίωσης ενός άγαμου πολίτη. (8,21 την ημέρα) αλλά οπωσδήποτε δεν είναι το ελάχιστο δυνατό των 5 έως 6 ευρώ (1800 έως 2200 ευρώ κατ'έτος).

Διαφορά από 40% έως 26%.

Κατά δεύτερον το ποσό των 5.000 για ένα ζεύγος επίσης δεν είναι το δυνατό ελάχιστο των 300 ευρώ κατά μήνα (3600 κατ'έτος) με διαφορά 28%.

Πέραν αυτών και η ύπαρξη παιδιών αποτελεί πυγή εξόδων. Αυτά γιατί δεν συμπεριλαμβάνονται?

Αλλά ας αφήσουμε αυτό το κομμάτι κατά μέρος. Οι διαφορές μας σε χρηματικά ποσά είναι εξάλλου μικρές της τάξεως των 800 με 1.400 ευρώ.

B) Οι Κατοικίες.

Αν πραγματικός μας στόχος είναι ο υπολογισμός της δαπάνης διαβίωσης που δημιουργείται από την χρήση κατοικίας "....με βάση τις δαπάνες συντήρησης, τις πάγιες καταναλώσεις και τις πάγιες δαπάνες λειτουργίας...." αυτής, τότε πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μερικά βασικά σημεία τα οποία δεν χρήζουν περαιτέρω απόδειξης και που ενώ ο μέσος νους τα αντιλαμβάνεται, ο λαμπρός επιστήμον-νομοθέτης φαίνεται να τα αγνοεί.

(Ισως γιατί δεν τον ενδιαφέρει ούτε η πραγματικότητα, ούτε η φοροδιαφυγή, ούτε η δικαιοσύνη, ούτε καν η λογική παρά μόνον η είσπραξη ή/και η εξεύρεση τρόπου μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος, ή/και η δια της πλαγίας ανακατανομή των περιουσιών και ειδικά της ακίνητης περιουσίας)

Καθορισμός ελάχιστων δαπανών με βάση την κατοικία.

β1)--Οι δαπάνες χρήσης δεν έχουν καμμία απολύτως σχέση με την τιμή ζώνης της περιοχής που βρίσκεται το ακίνητο.

Ένα διαμέρισμα 150 τ.μ. στο Κολωνάκι με T.Z. 7.000 έχει το ίδιο ελάχιστο κόστος συντήρησης και λειτουργίας που έχει το ίδιο διαμέρισμα στο Περιστερί με T.Z. 1.300 και σαφώς μικρότερο από το ίδιο στην νήσο (στην μέση του πουθενά) Πέρα Παναγιά ή στην Κάτω Ραχούλα με T.Z. 500.

β2)--Όσο παλαιότερη είναι μία οικοδομή τόσο τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης της ανεβαίνουν, δεν κατεβαίνουν.

β3)--Όσα περισσότερα άτομα διαμένουν σε μία κατοικία τόσο αυξάνει η δαπάνη λειτουργίας και συντήρησης, όχι το αντίθετο.

β4)--Στις δαπάνες από την χρήση μισθωμένης κατοικίας εφόσον σας ενδιαφέρει η λογική και η φορολογική δικαιοσύνη θα πρέπει να προσθέσετε και τα καταβαλλόμενα ενοίκια.

Καλή ιδέα και αυτή.

Αν προσθέσουμε στις παράλογα υψηλές «αντικειμενικές» δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας που σκαρφίστηκε ο ειδικός και τα καταβαλλόμενα μισθώματα θα καταλήξουμε σε ένα ποσό που ο κατηραμένος πολίτης θα θέλει δύο βασικούς μισθούς για να καλύψει τα 100τ.μ. της μισθωμένης κατοικίας του.

Η λογική και η δικαιοσύνη πιασμένες χέρι-χέρι σε όλο τους το μεγαλείο.

Να προσθέσουμε και τις δόσεις ενός στεγαστικού ή άλλου δανείου να πάμε στους 3 μισθούς?

β5)--Οι δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης βοηθητικών χώρων (αποθήκη,γκαράζ)
δεν είναι 30 ευρώ ανά τ.μ. κατ'έτος αλλά μηδέν (-0-) ή κοντά στο μηδέν.

β6)--Τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας δευτερευουσών-εξοχικών κατοικιών είναι
χαμηλότερα από περίπου 30% του υπολογισμού στις περισσότερες των περιπτώσεων.

Το ύψος των δαπανών που ορίζει ο νόμος ανά τ.μ. είναι για γέλια και για κλάματα.

Ο μηνιαίος μέσος όρος δαπανών για ένα διαμέρισμα 10-15 ετών (ανεξαρτήτως Τ.Ζ.
και εμβαδού) στο οποίο διαμένει ένα ζευγάρι μόνο του είναι 1,7 ευρώ ανά τ.μ. ανά
μήνα χρήσης ή 20,40 ευρώ ανά τ.μ. κατ'έτος.

Σε αυτό το ποσόν συμπεριλαμβάνονται φως – νερό – τηλέφωνο καθώς και έξοδα
θέρμανσης, καθώς και ένα βάψιμο κάθε τρία έτη (υπερβολή).

Αν σε αυτό προσθέσουμε και το κόστος ασφάλισης τότε η δαπάνη ανέρχεται στα 2
ευρώ /τ.μ. ανά μήνα ή 24 ευρώ /τ.μ. κατ' έτος.

Αυτή είναι η πραγματική δαπάνη και όχι η ελάχιστη δυνατή. (Ο λαμπρός επιστήμον
την καθόρισε κατ' ελάχιστο στα 60 ευρώ ανά τ.μ. δηλαδή από 300% περισσότερο και
πάνω και μέχρι.....όπου του «κάτσει» η μπίλια των τετραγωνικών και των
«αντικειμενικών» αξιών.)

Γ) Τα Επιβατικά Αυτοκίνητα Ιδιωτικής Χρήσης

Αν πραγματικός μας στόχος είναι ο υπολογισμός της δαπάνης διαβίωσης που
δημιουργείται από την χρήση επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης “....με βάση
το κόστος τελών κυκλοφορίας, ασφαλίστρων, καυσίμων και συντήρησης...” αυτού,
τότε και πάλι θα πρέπει να λάβουμε υπ'όψιν μας όσα προκλητικά αγνόησαν οι
φοροόσοφοι επιστήμονες.

γ1) Τέλη Κυκλοφορίας

Το κόστος που πληρώνει ο κάθε ένας για τα τέλη κυκλοφορίας του Ι.Χ. του, είναι
καταρχάς παντελώς λάθος και άδικα υπολογισμένο ανεξάρτητα από την χρήση του
αυτοκινήτου, (μετατρέποντας έτσι μία ελαστική δαπάνη σε ανελαστική) αλλά για το
θέμα που μας απασχολεί είναι α) γνωστό και β) μη αποδεχόμενο κάποια περαιτέρω
«αντικειμενικοποίηση».

Είναι αδιαπραγμάτευτο.

γ2) Ασφάλιστρα.

Για τα ασφάλιστρα ισχύει το ίδιο. Είναι γνωστά, μπορούν να δηλωθούν στο Ε1 και δεν
είναι τα ίδια για όλους. Εγώ επιλέγω να έχω μικτή ασφάλιση στην ακριβότερη
ασφαλιστική που υπάρχει, ενώ κάποιος άλλος επιλέγει βασικές καλύψεις στην
φτηνότερη εταιρεία που μπορεί να βρει.

Η δαπάνη πέρα από το βασικό κομμάτι της είναι ελαστική.

γ3) Καύσιμα και Συντήρηση.

γ3-α. Κατά πρώτον όσο παλαιότερο είναι ένα αυτοκίνητο τόσο περισσότερο καύσιμο
είναι πιθανόν να καταναλώνει και οπωσδήποτε χρειάζεται περισσότερη και ακριβότερη
συντήρηση. Το παλαιότερο λοιπόν όχημα εμπεριέχει υψηλότερη «τεκμαρτή» δαπάνη
από το καινούργιο.

Οι μειώσεις στις «τεκμαρτές» δαπάνες λόγω παλαιότητας του Ι.Χ. είναι από κάθε
λογική και φορολογική άποψη άδικες. Υπάρχουν βεβαίως κοινωνικά και ηθικά
κριτήρια τα οποία τις επιβάλλουν, αλλά αν η βάση υπολογισμού ήταν εξαρχής λογική
και δίκαιη τότε δεν θα υπήρχε καν θέμα συζήτησης.

γ3-β. Η συντήρηση (service) ενός αυτοκινήτου είναι παντελώς άσχετη με τα κυβικά του κινητήρα. Το service όσο και το κόστος ανταλλακτικών έχει μεγαλύτερη σχέση με την εργοστασιακή τιμή του αυτοκινήτου. (πράγμα που ο λαμπρός επιστήμον επιλέγει να αγνοεί.)

γ3-γ. Όταν κατέχεις 2 αυτοκίνητα (ή 14 δεν έχει σημασία) και είσαι μόνος σου (ή ο μόνος με δίπλωμα οδήγησης) είναι πιστεύω πασιφανές ότι δεν μπορείς να τα οδηγείς όπως ο Charlton (Ben Hur) Heston στην ομώνυμη επική ταινία ταυτόχρονα. Είναι λοιπόν δίκαιο να θεωρείται τεκμήριο δαπάνης μόνο το κόστος συντήρησης και καυσίμων του ακριβότερου κατά την εργοστασιακή αξία αυτοκινήτου πλέον τα τέλη κυκλοφορίας όλων.

Σε περίπτωση υπαρξης και δευτέρου οδηγού το δεύτερο αυτοκίνητο να έχει τεκμαρτή δαπάνη το 50% των «τεκμαρτών» και ούτω καθεξής με μειούμενα ποσοστά για περισσότερα αυτοκίνητα και οδηγούς.

Δύσκολο? Μπορεί.

Είναι όμως η πραγματικότητα.

Αν πρέπει οπωσδήποτε να υπάρχει μία Προκρούστειος κλίνη για τους κατόχους αυτοκινήτων ιδού μία δικαιότερη και λογικότερη.

- 1) Κυβικά κινητήρα (x) 0.5 ευρώ
- 2)+Ασφάλιστρα (τα οποία τα γνωρίζετε)
- 3)+Τέλη κυκλοφορίας (τα οποία τα γνωρίζετε)
- 4)+ Για τα 2 πρώτα έτη (όχι από πρώτη κυκλοφορία στην Ελλάδα αλλά από πρώτη κυκλοφορία γενικά) 1,5% της εργοστασιακής ξίας.
- Για τα επόμενα 3 έτη 3% της εργοστασιακής (σύνολο ετών 5)
- Για τα επόμενα 5 έτη 5% (σύνολο ετών 10)
- Για πέραν των 10 ετών 8%

Δ) Τα Σκάφη Αναψυχής

Εδώ τα πράγματα είναι λίγο περίεργα.

Στην υψηλή κατηγορία 12m+ η προκύπτουσα ετήσια τεκμαρτή δαπάνη είναι χαμηλότερη της πραγματικής ειδικά στο μήκος από 14 μέτρα (45 ft) και πάνω.

Για την μεσαία κατηγορία 8 έως 11 μέτρα (27 έως 36 ft) η κατάσταση ισορροπεί αλλού υψηλότερα αλλού χαμηλότερα, αλλά κατά μέσο όρο είναι αποδεκτή.

Εκεί που ο υπολογισμός είναι εντελώς λάθος είναι η μικρή κατηγορία.

Σε αυτήν την κατηγορία πρέπει οπωσδήποτε να μπει και ο συντελεστής του κινητήρα.

Μην ξεχνάμε ότι είμαστε μία χώρα με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, 70% της οποίας στο νησιωτικό κομμάτι.

Ας δούμε λοιπόν ξανά τα σημεία εκείνα που δεν έχουν προσεχθεί αρκετά.

δ1) Το μήκος ενός πλωτού μέσου, «σκάφους», από μόνο του δεν ορίζει ΚΑΜΜΙΑ δαπάνη ειδικά στην χαμηλή κατηγορία όπου υπάρχει μεγάλο εύρος κινητήρων και διαφορών.

Βάρκα μήκους 4,80 μέτρων με κινητήρα 10 hp δεν είναι δυνατόν (και δεν έχει) το ίδιο ύψος δαπάνης (από οπουδήποτε και αν το κοιτάξουμε) με σκάφος 5 μέτρων και κινητήρα 75 hp.

Οπωσδήποτε δε, κανένα από τα δύο αυτά πλωτά μέσα δεν απαιτεί ετήσια δαπάνη στο ύψος των 3.000 ευρώ.

Για την βάρκα των 4,80 m/10 hp του παραδείγματος το μέσο ετήσιο κόστος χρήσης είναι περίπου 500 ευρώ και για το σκάφος των 5 m/75 hp είναι περίπου 2.200 ευρώ, και τα ποσά αυτά συμπεριλαμβάνουν

- α) την βασική υποχρεωτική ασφάλιση,
- β) την κατανάλωση καυσίμου
- γ) το ετήσιο service του κινητήρα
- δ) το service της γάστρας (όποτε και αν αυτό χρειαστεί) επιμερισμένο κατ' έτος και
- ε) μηδενικό κόστος ελλιμενισμού καθότι μέχρι και 7 μέτρα τα περισσότερα σκάφη ως γνωστόν βγαίνουν εύκολα από την θάλασσα και ξεκουράζονται σε trailer.

Οι διαφορές από τα «αντικειμενικά» είναι μόνον 35% με 600%.

δ2) Σε κάθε περίπτωση το κόστος ελλιμενισμού και ασφαλίσεων και εδώ δεν χρειάζονται «αντικειμενικό» προσδιορισμό καθότι είναι δεδομένα, δηλούμενα και ευκόλως ελεγχόμενα για την ακρίβειά τους.

δ3) Το μόνο κριτήριο δαπάνης που χρήζει «αντικειμενικοποίησης» είναι το κόστος συντήρησης και καυσίμων.

Το κόστος συντήρησης σκάφους και κινητήρα εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες όπως το υλικό κατασκευής του σκάφους, την παλαιότητα, την ποιότητα κατασκευής, τον τύπο του σκάφους, τους ίππους και τον κυβισμό του κινητήρα, το είδος του καυσίμου, τις ώρες και τις συνθήκες χρήσης κ.α.

Το μέσο κόστος καυσίμων είναι εύκολο να υπολογιστεί ακριβώς για κάθε σκάφος με βάση στατιστικά στοιχεία από διάφορους οργανισμούς και μελέτες όπως για παράδειγμα το “national recreation boating survey”, καθώς επίσης και από τα στοιχεία που δίνουν οι κατασκευάστριες εταιρείες των σκαφών και των κινητήρων.

Αν και εδώ θέλετε να έχουμε οπωσδήποτε το αγαπημένο μας όργανο βασανισμού για να κονταίνουμε τους ψηλούς και να ψηλώνουμε τους κοντούς σας παραθέτω ένα το οποίο είναι κατά πολύ πιο κοντά στην πραγματικότητα από αυτό το οποίο υπάρχει στο ν/σ.

- 1)...Για όλους τους κινητήρες 15 ευρώ/ hp (καύσιμα και βασική συντήρηση)
- 2)+ Κόστος συντήρησης σκάφους για πολυεστερικές γάστρες
.....Έως 7 μέτρα (24 ft) : 50 ευρώ/ μέτρο (15,24 ευρώ / ft)
.....Δεν απαιτείται διαχωρισμός των σκαφών σε ανοιχτού και κλειστού τύπου.
- 3)+ Κόστος ασφάλισης (είναι γνωστό)
- 4)+ Κόστος ελλιμενισμού (είναι γνωστό)

Για τις υπόλοιπες κατηγορίες των δαπανών δεν μπορώ να εκφέρω γνώμη.
Ιστιοπλοϊκά και αεροσκάφη ας τα σχολιάσουν κάποιοι πιο κοντά στο θέμα.

Πριν κλείσουμε ας δούμε και δύο παραδείγματα.

Παραδείγματα πραγματικά για ανθρώπους υπαρκτούς που ενεργούν με βάση το ότι τα ΕΣΟΔΑ καθορίζουν τα ΕΞΟΔΑ και όχι το ανάποδο.

Δυστυχώς αυτό το ανάποδο είναι που μας έφτασε στα σημερινά χάλια και φοβάμαι ότι αυτό ακριβώς το ανάποδο σκεπτικό οδήγησε και στην διαμόρφωση τόσο λάθος κριτηρίων διαβίωσης.

Φοβάμαι ότι είναι εξόφθαλμη και σοκαριστική η διαφορά αυτών των πραγματικών παραδειγμάτων από τα ωραιοποιημένα, στρογγυλεμένα, ελαφρώς «πειραγμένα», κατά το μέγιστο δυνατόν ανόδεια για τον μέσο πολίτη και υποθέτω (εγώ ο κακός και προκατειλημμένος) επί τούτω επιλεγμένα που κυκλοφόρησαν στον ημερήσιο τύπο και κατά κόρον προωθήθηκαν από τα περισσότερα Μ.Μ.Ε.

Παράδειγμα Α

Ανύπανδρος με πραγματικό εισόδημα 20.300 κατ'έτος		
	Πραγματικά'09	Νέος Κ.Φ.Ε'10
Έξοδα διαβίωσης	2.640	3.000
Ι.Χ. 2400cc 2009 Εργ.Τιμή 19.500 €	3.100	7.000
Ι.Χ. 1000cc 2006 Εργ.Τιμή 8.800 €	2.415	3.000
Βάρκα 4,80m / 9,5hp	710	3.000
Διαμέρισμα 120 τ.μ. + αποθ.10 τ.μ.+γκαραζ 17 τ.μ. (TZ 3.200)	3.190	11.453
Εξοχική (πατρικό) μονοκατοικία 85 τ.μ.	1.000	2.600
Σύνολο ΕΞΟΔΩΝ πραγματικών(09) - τεκμαρτών(10)	13.055	30.053
Σύνολο ΕΣΟΔΩΝ πραγματικών(09) - τεκμαρτών(10)	20.300	30.053
Πραγματικό διαθέσιμο υπόλοιπο για πληρωμή φόρων και επιπλέον κατανάλωση	7.245	7.245

Υπολογισμός φόρου

Για αποδείξεις (χωρίς ΔΕΚΟ-τεκμηρία- κλπ)	0	6.616
ΦΟΡΟΣ (=)	2.300	4.497

Υπολογισμός διαθεσίμων

Πραγματικό εισόδημα	20.300	
Πραγματικά έξοδα (-)	-13.055	
Διαθέσιμο πραγματικό υπόλοιπο εισοδήματος	7.245	
Φόρος (-)	2.300	4.497
Υπόλοιπο πραγματικού διαθέσιμου εισοδήματος για επιπλέον κατανάλωση	4.945	2.748

Υπολογισμός Διαφορών

Ποσοστό αποδείξεων επί του πραγματικού εισοδήματος		32,59%
Ποσοστό ΦΟΡΟΥ επί του πραγματικού εισοδήματος	11,33%	22,15%
% Διαφορά φόρου '09- '10	95,50%	
% Διαφορά διαθέσιμου εισοδήματος μετά από φόρους	-44,43%	

Παράδειγμα Β

Ζευγάρι με πραγματικό εισόδημα 27.500 κατ'έτος		
	Πραγματικά'09	Νέος Κ.Φ.Ε'10
Έξοδα διαβίωσης	4.560	5.000
Ι.Χ. 2400cc 2009 Εργ.Τιμή 19.500 €	3.100	7.000
Ι.Χ. 1400cc 2000 Εργ. τιμή 9.000 €	2.208	2.880
Σκάφος 4,00m / 40hp	1.395	3.000
Διαμέρισμα 150 τ.μ. + αποθ.7 τ.μ. + γκαράζ 16 τ.μ. (TZ 3.800)	4.120	19.617
Εξοχική μονοκατοικία 110 τ.μ.	1.000	3.600
Σύνολο ΕΞΟΔΩΝ πραγματικών(09) - τεκμαρτών(10)	16.383	41.097
Σύνολο ΕΣΟΔΩΝ πραγματικών(09) - τεκμαρτών(10)	27.500	41.097
Πραγματικό διαθέσιμο υπόλοιπο για πληρωμή φόρων και επιπλέον κατανάλωση	11.117	11.117

Υπολογισμός φόρου

Για αποδείξεις (χωρίς ΔΕΚΟ-τεκμηρία- κλπ)	0	9.929
ΦΟΡΟΣ (=)	4.100	8.417

Υπολογισμός διαθεσίμων

Πραγματικό εισόδημα	27.500	
Πραγματικά έξοδα (-)	-16.383	
Διαθέσιμο πραγματικό υπόλοιπο εισοδήματος	11.117	
Φόρος (-)	4.100	8.417
Υπόλοιπο πραγματικού διαθέσιμου εισοδήματος για επιπλέον κατανάλωση	7.017	2.700

Υπολογισμός Διαφορών

Ποσοστό αποδείξεων επί του πραγματικού εισοδήματος		48,91%
Ποσοστό ΦΟΡΟΥ επί του πραγματικού εισοδήματος	14,91%	30,61%
Διαφορά φόρου '09-'10	105,30%	
% Διαφορά διαθέσιμου εισοδήματος μετά από φόρους	-61,52%	

Αυτά είναι παραδείγματα ανθρώπων που κάνουν τις επιλογές τους, την αξιολόγηση και τον προγραμματισμό της ζωής τους και των εξόδων τους με βάση τα έσοδά τους τα οποία ευτυχώς ή δυστυχώς δεν μένουν σταθερά, ούτε αυξάνουν διαρκώς αλλά επηρεάζονται από οικονομικούς κύκλους και συγκυρίες.

Οι στήλες των ποσών του νέου Κ.Φ.Ε. καταδεικνύουν ακριβώς την λογική του Υπ.Οικ. και των κυβερνήσεων που καθόριζαν και καθορίζουν τα έσοδά που θέλουν με βάση τα ανεξέλεγκτα έξοδα που δημιουργούν.

Αυτό κύριοι δεν είναι κοινωνικό κράτος, είναι απλή κακοδιαχείριση (το λιγότερο),

Η δε οικονομική κρίση δεν σας νομιμοποιεί ούτε στο να μας συμπεριφέρεστε σαν σε ηλιθίους, ούτε στο να μας αποκαλείτε συλλήβδην ψεύτες και κλέφτες.

Να δω που θα βρεθεί από τους κατηραμένους έντιμους πολίτες η ρευστότητα, για την πληρωμή των φόρων τους, των δανειακών υποχρεώσεων και την χρηματοδότηση επιπλέον κατανάλωσης για τα επόμενα έτη, αν δεν υπάρξουν ρευστοποιήσεις ακίνητης περιουσίας ή άμεσα διαθέσιμων αποταμίευσης-επένδυσης.

Αυτό είναι το ζητούμενο ?

Και μετά, τι?

Αντί να προσπαθείτε να επενδύσετε όλο αυτό το καταστροφικό τερατούργημα με έναν μανδύα δικαιοσύνης και λογικής θα ήταν πολύ πιο έντιμο (honesty is the best policy) και αποδεκτό να πείτε :

Λόγω της κρίσιμης κατάστασης

- α) 30% επιπλέον φόρος σε ότι φόρο υπολογιστεί με τα παλιά τεκμήρια,
- β) Εφαρμογή του μέτρου ανά έτος ,
- γ) Όποιος συλληφθεί να αποκρύπτει φορολογητέα ύλη θα φορολογείται βάση τεκμαρτού
- δ) Τα τεκμήρια (όχι τα παράλογα προτεινόμενα) μόνο σαν εσωτερικός οδηγός στις ΔΟΥ για επιλογή στόχων ελέγχου και
- ε) Όποιος ελεγκτής βεβαιώνει λιγότερα ή **περισσότερα** από την πραγματικότητα πάει σπίτι του χωρίς αποζημίωση ως επίορκος.

Κλείνοντας κοιτάξτε να δείτε τι θυμήθηκα.

Θυμάμαι (νομίζω τον Σεπτέμβριο του 2009) μία συνέντευξη που είχε δώσει ένας κομματικός εκπρόσωπος τύπου (νομίζω αργότερα έγινε υπουργός) όταν είχε ανοίξει η συζήτηση των τεκμηρίων που είχε δηλώσει... **“...την φοροδιαφυγή δεν την πιάνεις με τεκμήρια.... Την φοροδιαφυγή την πιάνεις, αφαιρώντας τα κίνητρα που έχουν στο να μην κόβουν αποδείξεις”** (νομίζω Παπακωνσταντίνου τον ελέγανε.)

Νομίζω ότι είναι ο ίδιος που είχε καθησυχάσει τους κατηραμένους πολίτες-υπηκόους λέγοντας ότι δεν υπάρχει πρόθεση να τιμωρηθεί κάποιος ο οποίος επέλεξε να αποκτήσει ένα καλύτερο αυτοκίνητο ή ένα μεγαλύτερο σπίτι. (ή κάπως έτσι)

Αυτά.

Καλό έρπειν κατηραμένοι συμπολίτες.

Γιάννης Χαλκιάς

23/3/2010

halkiasj@gmail.com

<http://ducere-exemplo.blogspot.com>