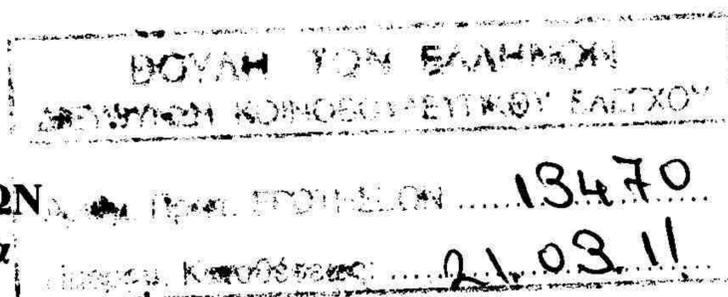




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Δημοκρατική Συμμαχία



Προς τον Υπουργό Οικονομικών

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 21/03/2011

Θέμα: Συμπερίληψη και των ελαφρών φορτηγών, κυβισμού ως 2000 κ.ε., στο μέτρο της απόσυρσης

Με τον Νόμο 3899/2010, στο πλαίσιο των νέων μέτρων για την στήριξη της Ελληνικής Οικονομίας, η κυβέρνηση ανακοίνωσε κίνητρα για την αντικατάσταση αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας για τα επιβατικά αυτοκίνητα και μόνον. Με νέα τροπολογία στο νομοσχέδιο του υπουργείου Οικονομικών με τίτλο «Καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, στελέχωση των ελεγκτικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις», προβλέπεται μείωση του τέλους ταξινόμησης από 40% έως 60% στην αγορά καινούργιων φορτηγών μεικτού βάρους μέχρι και 3,5 τόνους και έως 2.000 κυβικά εκατοστά. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να έχει αποσυρθεί όμοιο φορτηγό ή επιβατικό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης για το οποίο έχει δοθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα μέχρι και 31/12/1998 και για το οποίο έχει καταβληθεί τα τέλη κυκλοφορίας του 2011 και τυχόν οφειλών προηγούμενων ετών.

Σημειώνεται ότι τα τέλη ταξινόμησης για την αγορά καινούργιων ανοιχτών ελαφρών φορτηγών μέχρι 3,5 τόνους διαμορφώνονται με βάση την τροπολογία ως εξής: έως 1.600 κ.ε. 2,8% (από 7% που είναι σήμερα), από 1.601 έως 2.000 κ.ε.: 3,5% (από 7% που είναι σήμερα). Στην περίπτωση αγοράς καινούργιου κλειστού φορτηγού μεικτού βάρους μέχρι 3,5 τόνων τα τέλη ταξινόμησης υπολογίζονται ως εξής: Έως 900 κ.ε. 2,4% (από 6%), από 901 έως 1.400 κ.ε. 5,6% (από 14%), από 1.401 έως 1.600 κ.ε. 7,2% (από 18%), από 1.601 έως 1.800 κ.ε. 9% (από 18%), από 1.801 έως 2.000 κ.ε. 10,5% (από 21%).

Σημειώνεται ότι η μέση ηλικία των ελαφρών φορτηγών στην Ελλάδα είναι 15 χρόνια έναντι 8 στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Βεβαίως, η μη ύπαρξη κινήτρων έως τώρα, καθώς και η μειωμένη επαγγελματική δραστηριότητα, είχε ως συνέπεια οι πωλήσεις ελαφρών φορτηγών να είναι εξαιρετικά μειωμένες. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) τον Φεβρουάριο του 2011 ταξινομήθηκαν μόλις 566 ελαφρά φορτηγά, έναντι 1.389 τον Φεβρουάριο του 2010, σημειώνοντας μείωση κατά 59,3%.

Ωστόσο, υπάρχει εξαίρεση των ελαφρών φορτηγών πλέον των 2000 κ.ε., η οποία και δημιουργεί **σοβαρότατο ζήτημα** γιατί:

1. **εξαιρεί το 90%** της αγοράς των ανοικτών ελαφρών φορτηγών (που απευθύνονται στον αγροτικό πληθυσμό), επιτρέποντας σε μόλις ένα έως δύο μοντέλα, τα οποία και δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες του πληθυσμού αυτού, να υπαχθούν στην απόσυρση,
2. **εξαιρεί το 60%** των κλειστών ελαφρών φορτηγών,
3. αποκλείει δημοφιλέστατα φορτηγά, πολλών, μεγάλων και καταξιωμένων κατασκευαστών,

4. αποκλείει πλήρως σχεδόν όλους τους επαγγελματίες, όπως οικοδόμους, εμπόρους, αλλά κυρίως και αποκλειστικά αγρότες από το δικαίωμα αξιοποίησης του κινήτρου αυτού, αποτρέποντας τους από την αντικατάσταση ενός παλαιού ρυπογόνου και μη ασφαλές οχήματος με ένα νέας τεχνολογίας.

Κατόπιν των ανωτέρω, και δεδομένου ότι στο 90% των περιπτώσεων δεν διατίθενται καν φορτηγά κάτω των 2000 κ.ε. στην αγορά για την εξυπηρέτηση αγροτών, οικοδόμων, εμπόρων και άλλων επαγγελματιών,

ΕΡΩΤΑΤΑΙ Ο ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

1. Εξετάζει το Υπουργείο όπως απομακρύνει την οροφή των 2000 κ.ε. για τα ελαφρά φορτηγά αυτοκίνητα έως 3,5 τόνους, προκειμένου να συμπεριληφθούν όλες οι κατηγορίες αυτών, όπως αναφέρονται και κατηγοριοποιούνται στο άρθρο 123 του Νόμου 2960/2001;
2. Ποιοι είναι οι λόγοι που δεν έχει τεθεί κοινό ποσοστό απαλλαγής για τα ανοικτά ελαφρά φορτηγά της περίπτωσης (ε) του άρθρου 123 (δασμολογικής κλάσης 87.03), αφού και αυτά είναι ιδίου τύπου προϊόντα με αυτά της παραγράφου (β), λόγο για τον οποίο φορολογούνται εξάλλου με τον ίδιο συντελεστή Τέλους Ταξινόμησης; Προτίθεστε να διορθώσετε τη συγκεκριμένη ρύθμιση;

**Ο ερωτών Βουλευτής
Λευτέρης Αυγενάκης**

**Βουλευτής ν. Ηρακλείου
Δημοκρατική Συμμαχία**