

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Αξιότιμο κκ Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών

Θέμα: Απλή ερώτηση αναφορικά με την αγορά αυτοκινήτου

Αθήνα, 15.06.2016

Κ. Υπουργέ,

Πλήγμα στην αγορά του αυτοκινήτου - θρασεία φοροεπιδρομή για τους ελεύθερους επαγγελματίες και τον ιδιωτικό τομέα. Σύμφωνα με τα πρόσφατα δημοσιεύματα, μετά την ψήφιση των σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων, από την 1^η του τρέχοντος μηνός Ιουνίου είναι προ των πυλών βαρύ πλήγμα στην αγορά του αυτοκινήτου αλλά και βαριά και θρασεία φοροεπιδρομή προς τους χαμηλόμισθους και κυρίως με τους ελεύθερους επαγγελματίες και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς τους χτυπά οικονομικά μέσω του εταιρικού αυτοκινήτου που χρησιμοποιούν.

Συγκεκριμένα, το 80% της συνολικής δαπάνης ενός αυτοκινήτου που έχει αποκτηθεί από την εταιρεία με τη μορφή leasing θα προσμετράται ως εισόδημα στον εργαζόμενο στον οποίο έχει παραχωρηθεί. Μέχρι σήμερα και σύμφωνα με την παρ. 1, άρθρο 13 του ν. 4172/2013, το εισόδημα το οποίο προκύπτει ως «παροχή σε είδος αυτοκινήτου» υπολογίζεται στο 30% του κόστους του οχήματος που εγγράφεται ως δαπάνη στα βιβλία του εργοδότη με τη μορφή είτε απόσβεσης, είτε μισθώματος – ανάλογα με τον τρόπο απόκτησης του αυτοκινήτου (αγορά ή μίσθωση). Αναμφίβολα και αυτό ακόμα είναι στα όρια του παραλογισμού, όμως σίγουρα το 80% είναι απολύτως εξωφρενικό, καθώς σε αυτό το ποσό προσμετρούνται τα τέλη κυκλοφορίας, τα ποσά συντήρησης και επισκευής, το κόστος αλλαγής ελαστικών και εκείνο που αντιστοιχεί στην αγορά του οχήματος ή του μισθώματος. Με λίγα λόγια, θα θεωρούνται εισόδημα του εργαζόμενου-ιδιοκτήτη κ.λπ. ακόμα οι τόκοι από το leasing του αυτοκινήτου, ανεξάρτητα από την αξία του αυτοκινήτου και το εισόδημα του εργαζομένου. Γιατί, άλλο αυτοκίνητο αυτό που κοστίζει 100.000 ευρώ που χρησιμοποιεί ο πρόεδρος ή ο διευθύνων σύμβουλος μιας εταιρείας ο οποίος αμείβεται και με ανάλογου ύψους αποδοχές, και άλλο το μικρού κυβισμού όχημα εξυπηρέτησης της καθημερινότητας, στο πλαίσιο της εργασίας του, που χρησιμοποιεί ένας

εργαζόμενος με μισθό 700 τον μήνα. Παρόλα αυτά, φορολογούνται και οι δύο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο.

Αυτό το πρόβλημα στη δεδομένη χρονική στιγμή αφορά σε πάνω από 120.000 εργαζομένους Έλληνες που τους έχει παραχωρήσει η εταιρεία όπου εργάζονται ένα αυτοκίνητο. Έστω λοιπόν ότι ένας εργαζόμενος λαμβάνει μισθό 1.000 ευρώ καθαρά μηνιαίως και έχει ένα εταιρικό αυτοκίνητο αξίας 14.000 ευρώ προ ΦΠΑ.

Ο συγκεκριμένος εργαζόμενος, ο οποίος δηλώνει περίπου 14.000 ευρώ τον χρόνο, θα θεωρείται ότι λαμβάνει 18.000 ευρώ ετησίως, με το κόστος 80% της συνολικής δαπάνης του συγκεκριμένου αυτοκινήτου να υπολογίζεται κατά μέσο όρο στα 4.000 ευρώ τον χρόνο (σε τετραετές μίσθωμα). Με τα δεδομένα αυτά, πολλοί εργαζόμενοι θα ανέβουν φορολογική κλίμακα, κάτι που φυσικά θα τους αυξήσει τον φόρο που θα πρέπει να καταβάλουν.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1) Τι προτίθεστε να κάνετε ώστε να αποφευχθεί το επερχόμενο πλήγμα τόσο στην - ήδη πολύπαθη κατά τα τελευταία χρόνια, λόγω κρίσης- αγορά του αυτοκινήτου της χώρας μας όσο και στους Έλληνες εργαζομένους που πλήττονται από το ιδιαιτέρως επαχθές αυτό μέτρο?
- 2) Πώς θα αντισταθμίσετε την απώλεια στα δημοσιονομικά έσοδα, η οποία είναι δεδομένο ότι θα προέλθει ως απόρροια της πτώσης των πωλήσεων των αυτοκινήτων εξ' αυτού του λόγου?
- 3) Προτίθεστε να υιοθετήσετε ως λύση την τροποποίηση της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4172/2013 ως εξής: «Για τον υπολογισμό του Φόρου Παροχής σε Είδος ΕΙΧ αυτοκινήτων που παραχωρούνται σε εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα ενός φορολογικού έτους λαμβάνεται ως βάση υπολογισμού η λιανική τιμή πώλησης προ φόρων του αυτοκινήτου, απομειούμενη λόγω παλαιότητας, σύμφωνα με όσα προβλέπει ο ισχύων Τελωνειακός Κώδικας, επί της οποίας εφαρμόζεται μηνιαίος συντελεστής», ώστε να επιτευχθεί αφενός τουλάχιστον μετατόπιση του ποσοστού προσδιορισμού φορολογητέου εισοδήματος για την παροχή σε είδος αυτοκινήτου προς τα μεγαλύτερης αξίας αυτοκίνητα και προφανώς και στα ανάλογα εισοδήματα,

και αφετέρου τουλάχιστον 70% αύξηση της φορολογικής είσπραξης από τον σχετικό φόρο σε σύγκριση με το ισχύον καθεστώς?

- 4) Σε κάθε περίπτωση, γιατί δεν εξετάζετε το σαφώς πιο δίκαιο για τον εργαζόμενο και ήδη επιτυχημένο μοντέλο που ισχύει σε άλλα Κράτη -- Μέλη όπως στη Γερμανία, στην Αυστρία, στην Πορτογαλία κλπ, τα οποία εφαρμόζουν ως μέθοδο υπολογισμού -δηλαδή ως εισόδημα των εργαζομένων- ένα ποσοστό επί του ποσού που προκύπτει από τη λιανική τιμή του αυτοκινήτου, χωρίς να υπολογίζονται δηλαδή σε αυτό τα τέλη κυκλοφορίας, οι τόκοι κ.λπ. ?

Ο ερωτών Βουλευτής

Γεώργιος Κατσιαντώνης