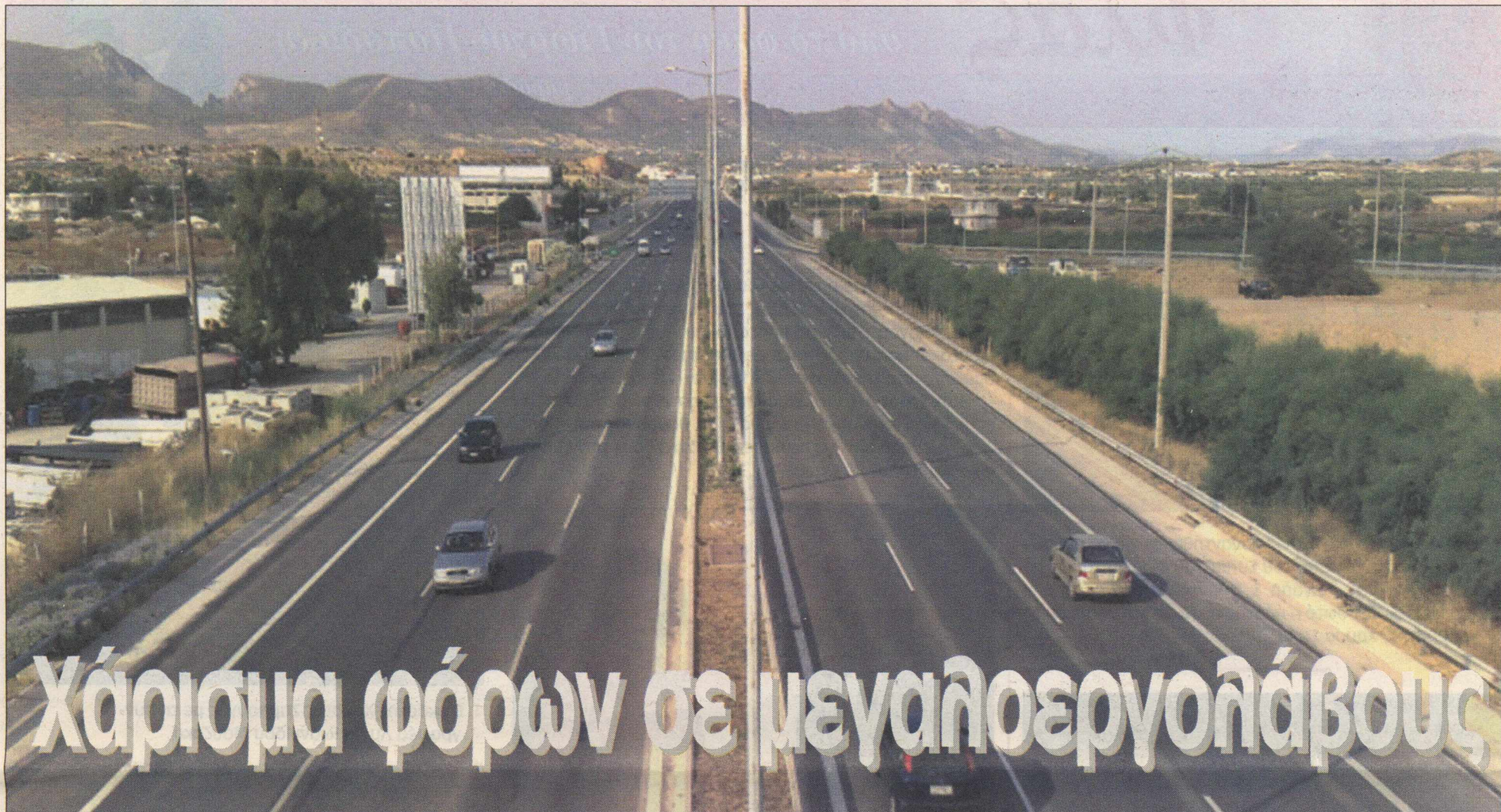


«ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ» ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1981 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ



Χάρισμα φόρων σε μεγαλοεργοστάσια

ΜΕΡΟΣ 98ον

Του

ΣΤΕΦ. Β. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ
anagrostou@elefteros.gr

Ενώ τις επόμενες ημέρες της καταθέσεως του Προϋπολογισμού του 1999 συζητούνταν οι αντεγκλήσεις και οι καταγγελίες, δύο σημαντικά γεγονότα προκάλεσαν νέα ένταση στο πολιτικό σκηνικό της χώρας, καθώς αφορούσαν την εξαίρεση των μεγαλοεργοστάσιων, που είχαν αναλάβει συγκεκριμένα έργα, από φορολογικές εισφορές για δάνεια που είχαν πάρει ή θα έπαιρναν από τράπεζες και το δεύτερο ήταν η δήλωση της αρμόδιας επιτροπής της Ε.Ε. κυρίας Βουλφ Ματίες, με την οποία καλούσε την κυβέρνηση να επιβάλει κυρώσεις στις εργολαβικές εταιρείες που είχαν εντοπισθεί από τους ελεγχούς να κάνουν κακοτεχνίες.

Τροπολογία «μπονανάς» δια-
σε εργολάβους!

Όσον αφορά στο πρώτο θέμα, τον μπονανά δηλαδή που δόθηκε σε συγκεκριμένα εργολαβικά συμφέροντα, προκαλώντας μείωση στα έσοδα του Δημοσίου, υπογραμμίζονται τα ακόλουθα: Στις 13 Νοεμβρίου 1998 κατατίθεται τροπολογία στο νομοσχέδιο που συζητείται στη Βουλή σχετικά με τη φορολογία των αυτοκινήτων. Με την τροπολογία αυτή απαλλάσσονταν από το χαρτόσημο, τον Ειδικό Φόρο Τραπεζικών Εργασιών, (ΕΦΤΕ), που ήταν 4%, την εισφορά 1,2% του Ν.128/75 και από κάθε άλλο φόρο πλιν του φόρου εισοδήματος, τα δάνεια που ελάμβαναν οι εταιρείες που είχαν αναλάβει δημόσια έργα, για την εκτέλεση των οποίων έχουν πάρει δάνεια είτε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) είτε από άλλες τράπεζες, ελληνικές ή ξένες!

Τότε γράφτηκε ότι η τροπολογία αυτή αφορούσε τις εταιρείες που είχαν αναλάβει το

έργο της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, οι οποίες μάλιστα είχαν ζητήσει με αίτησή τους τη ρύθμιση αυτή έναν χρόνο πριν, πλην όμως τότε δεν συμφωνούσε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτης. Και δεν συμφωνούσε γιατί φοβόταν ότι θα εμφανιζόταν εμπλοκή στην εκτέλεση του έργου, καθώς ο όρος αυτός ζητήθηκε από την ομάδα των εταιρειών με επικεφαλής την εταιρεία «Ακτωρ» μετά την κατακύρωση του σχετικού διαγωνισμού και επί της ουσίας αλληλώνε τους βασικούς όρους του διαγωνισμού! Τελικά όμως ο Κ. Λαλιώτης, ύστερα από έναν χρόνο, άλλαξε άποψη και συνυπέγραψε την προαναφερθείσα τροπολογία, η οποία κατετέθη στη Βουλή και ψηφίσθηκε!

Άγνωστο πόσα έσοδα έχασε το Δημόσιο...

Από την τροπολογία αυτή το Δημόσιο ζημιώθηκε πολλά δια. δρχ., καθώς ουσιαστικά καταργήθηκαν σίγουρα έσοδα, πλην όμως κανένας δεν μπορούσε να γνωρίζει τότε. Τώρα, εκ των υστέρων δηλαδή, αφού το έργο ολοκληρώθηκε και άρα είναι γνωστό το ύψος των δανείων που πήραν από τις τράπεζες οι συγκεκριμένες εταιρείες, το υπουργείο Οικονομικών είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσά που θα εισέρρεαν στο Δημόσιο Ταμείο, αν δεν υπήρχε η προαναφερθείσα ρύθμιση. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που συνόδευε την τροπολογία αυτή, αδυνατούσε να προσδιορίσει το ύψος των δια. δρχ. που θα έχανε το Δημόσιο, το ύψος των οποίων, όπως σημειώνει, «θα εξαρτηθεί από τον πλήθος και την αξία των συναλλαγών που θα

πραγματοποιηθούν! Αυτό σημαίνει ότι αν υπήρχε σε λειτουργία στη Βουλή μια Εξεταστική Επιτροπή, είναι βέβαιο ότι θα καλούσε το υπουργείο Οικονομικών να της απαντήσει πόσα χρήματα έχασε το Δημόσιο από τη ρύθμιση αυτή, η οποία προστέθηκε μετά τον διαγωνισμό. Διότι αν υπήρχε πριν από τον διαγωνισμό, όπως π.χ. έγινε περίπτωση της Ζεύξης Ρίου - Αντίρριου, τότε δεν θα υπήρχε κανένα απολύτως πρόβλημα, αφού οι όροι ήταν ίδιοι και για όλους τους ενδιαφερόμενους.

Το δεύτερο θέμα ήταν η απειλή της αρμόδιας επιτροπής για τα κονδύλια της Ε.Ε. Βουλφ Ματίες, ότι αν η Ελλάδα δεν λάβει μέτρα και δεν επιβάλει πρόστιμα για κακοτεχνίες στις εταιρείες που εντοπίστηκαν από τον δεύτερο έλεγχο του ΕΣΠΕΛ, θα επιστρέψει στην Ε.Ε. τα ποσά της δωρεάν χρηματοδότησης από τα κοινοτικά ταμεία!

Ματίες: Θα ζητήσουμε επιστροφή χρημάτων αν...

Οι δηλώσεις αυτές της επιτροπής έγιναν στη συνεδρίαση του Ευρωκοινοβουλίου στις 18 Νοεμβρίου 1998 στις Βρυξέλλες, σε σχετική ερώτηση των τότε ευρωβουλευτών της Ν.Δ. Κωστή Χατζηδάκη και Αντώνη Τρακατέλη. Μάλιστα, η κυρία Ματίες είχε προσθέσει ότι την επομένη ημέρα 19 Νοεμβρίου 1998 θα συνεδρίαζε και η ειδική επιτροπή ελέγχου των δημοσίων έργων, προκειμένου να εξετάσει τη δεύτερη έκθεση της Ελεγκτικής Εταιρείας (ΕΣΠΕΛ), η οποία αναφερόταν σε πλήρεις ελέγχους και όχι δειγματοληπτικούς, όπως ήταν η πρώτη, που ήδη δημοσιεύσαμε. Σημειώνεται ότι σε γραπτή απάντησή της προς τον κ. Χατζηδάκη, η κυρία Βουλφ Ματίες για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης (ΠΑΘΕ) επισήμαινε:

«Η προσπάθεια της ελληνικής κυβέρνησης για επιδιόρθωση των κακοτεχνιών από τους ερ-

γολάβους δεν έφερε ικανοποιητικά αποτελέσματα. Η καθυστέρηση αυτή θεωρείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανησυχητική. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς το θέμα αυτό και δεν θα παραλείψει να εφαρμόσει τις κανονιστικές διατάξεις, σχετικές με την κάλυψη των κοινοτικών κεφαλαίων, εάν η παρούσα κατάσταση παραταθεί!»

Ενώ αυτή η κατάσταση επικρατούσε στις Βρυξέλλες, ο τότε υπουργός ΠΕΧΩΔΕ στις 18 Νοεμβρίου προσπάθησε με δηλώσεις του να ισορροπήσει την κατάσταση δηλώνοντας ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ προσπαθεί να κάνει τους ελέγχους που απαιτούνται στα έργα, αλλά για τις σημειούμενες καθυστερήσεις είπε ότι ευθύνονται τα έξι συναρμόδια υπουργεία (Ανάπτυξης, Μεταφορών, Εσωτερικών, Προεδρίας, Γεωργίας και Πολιτισμού) και οι διοικήσεις των κρατικών οργανισμών, για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στη στελέχωση του Σώματος των Επιθεωρητών. Πρόσθεσε μάλιστα ότι τα προαναφερθέντα υπουργεία δεν είχαν διαπιστώσει ανώτατα τεχνικά στελέχη τους για να λειτουργήσει το Σώμα των Επιθεωρητών!

Παράλληλα, βέβαια, ο κ. Λαλιώτης και για να μην προκαλέσει την οργή των Βρυξελλών, έσπευσε να δηλώσει ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ κινείται στην κατεύθυνση να επιβάλει ποινές, πρόστιμα και εκπτώσεις εργολάβων από έργα! Και για να φανεί ότι έχουν επιβληθεί πρόστιμα σε εργολάβους, ο κ. Λαλιώτης έδωσε στη δημοσιότητα στοιχεία με μικρά όμως ποσά προστίμων για κακοτεχνίες που είχαν σημειωθεί την περίοδο 1994-1998. Συνολικά είχαν σε εργολάβους πρόστιμα ύψους 124 εκατ. δρχ. και είχαν καταλογισθεί δαπάνες 1,1 δια. δρχ. σε τεχνικές εταιρείες για να αποκαταστήσουν κακοτεχνίες σε έργα της ΠΑΘΕ, Εγνατίας, οδικές σήραγγες, δρόμους στην Περιφέρεια Αττικής κ.λπ.