

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ

ΜΕ ΤΙΤΛΟ "ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ"

Η Έκθεση προτείνει τρία μέτρα.

Το πρώτο είναι η δανειοδότηση της αγοράς καινούργιων αυτοκινήτων μέχρι 70% της αξίας τους, αν συνοδεύεται με την απόσυρση αυτοκινήτων 20 ετών και άνω. Η απόσυρση είναι επιθυμητή αλλά το μέτρο ελαττωματικό. Θα οδηγήσει στην εισαγωγή από γειτονικές χώρες παλαιών αυτοκινήτων για να αποκτάται το δικαίωμα δανειοδότησης. (Προσωρινά μπαλώματα μπορεί να παρακάμπτουν τεχνικές προδιαγραφές που τυχόν υπάρχουν για μεταχειρισμένα εισαγόμενα.) Εναλλακτική πρόταση: αισθητή αύξηση τελών κυκλοφορίας για αυτοκίνητα προχωρημένης ηλικίας.

Το δεύτερο μέτρο που προτείνεται είναι η μείωση των συντελεστών του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης για αυτοκίνητα με κινητήρα 1400-1600 κυβικών. Στόχος είναι η μετατόπιση της ζήτησης προς αυτά από αυτοκίνητα μικρότερου κυβισμού. Το σκεπτικό είναι ότι μόνο για αυτοκίνητα 1400 κυβικών και πάνω εφαρμόζονται οι αντιρρυπαντικές τεχνολογίες. Δεδομένου όμως ότι η ΕΟΚ προτίθεται να εφαρμόσει τέτοιες τεχνολογίες και σε αυτοκίνητα μικρότερου κυβισμού το 1992-93, προτείνεται να απορριφθεί το μέτρο αυτό. Και, πάντως, το μέτρο που προτείνει η Έκθεση είναι inefficient για λόγους που θα εξηγηθούν σε σχέση με το τρίτο μέτρο.

Το τρίτο μέτρο είναι η μείωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης για οχήματα κάτω των 1400 κυβικών εφ'όσον πληρούν δύο τεχνικές

προϋποθέσεις. Όταν πληρούνται αυτές, η κατανάλωση καυσίμων βελτιώνεται και η εκπομπή καυσαερίων μειώνεται. Ο στόχος λοιπόν είναι επιθυμητός. Το μέτρο είναι όμως inefficient. Υπάρχει υψηλή θεωρία που το αποδείχνει αυτό, αρκεί όμως εδώ να επικαλεσθούμε την αναλογία ότι αν θέλεις να μειώσεις τη ζήτηση για πορτοκάλια, φορολογείς τα πορτοκάλια, δεν επιδοτείς τα μανταρίνια. (Αν υπάρχει δημοσιονομική στενότητα, αυτός είναι ένας επί πλέον λόγος να μην επιλεγεί η επιδότηση των μανταρινιών). Εναλλακτική πρόταση: Μετά από μία προειδοποιητική περίοδο (ώστε να ευκαιρήσει το εμπόριο να προσαρμοσθεί) να αυξηθεί ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης για αυτοκίνητα που δεν πληρούν τις δύο τεχνικές προϋποθέσεις και αυτό να ισχύει για τα αυτοκίνητα όλων των κυβισμών. (Σημειωτέον ότι δεν θα ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι αυτό είναι αντιλαϊκό γιατί ο λαός θα μπορεί να συνεχίσει να αγοράζει χωρίς επιβάρυνση τα αυτοκίνητα που πληρούν τις προϋποθέσεις. Αν το μέτρο σκοντάφτει σε αντιδιακριτικούς κανονισμούς της ΕΟΚ, τότε και το μέτρο που προτείνει η Έκθεση επίσης σκοντάφτει).

Ισως επικαλεσθούν ορισμένοι το επιχείρημα ότι για ΕΟΚικούς λόγους πρέπει να αρχίσουμε να μειώνουμε τη φορολογία των αυτοκινήτων, μια και ως το 1992 θα πρέπει να υπάρχει φορολογική εναρμόνιση. Αλλά το 1992 είναι ρητορεία. Θα είναι επίτευγμα της ΕΟΚ εάν προσεγγίσει την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μέχρι το 2000.

Η Έκθεση κάνει εκτιμήσεις για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μέτρων που προτείνει. Αλλά είναι ελλειπείς -το όφελος υπερεκτιμημένο- γιατί δεν υπολογίζονται οι συνέπειες της αυξημένης κυκλοφοριακής συμφόρησης που θα ακολουθήσει την μείωση των φορολογικών

συντελεστών και τη δανειοδότηση. Αν ισχυρισθεί κανείς ότι η αυξημένη συμφόρηση θα αποφευχθεί με οδικά έργα, τότε οι δημοσιονομικές και συναλλαγματικές επιπτώσεις είναι έντονα υποεκτιμημένες. (Η Έκθεση δεν κάνει καν μνεία για οδικά έργα).

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΠΡΑΟΣ

19-10-1987