

Την τελευταία ημέρα του Οκτώ βρη του 2019, διάβασα μια είδηση που μάλλον δεν της έδωσε κανείς σημασία. Μία Γαλλική εταιρεία αναλαμβάνει να μετατρέψει το παλιό σας αυτοκίνητο σε ηλεκτρικό, αντικαθιστώντας τον παλιό, ρυπογόνο και αντικοινωνικό κινητήρα εσωτερικής καύσης με ηλεκτρικό μοτέρ, και τα περιφερειακά του (σύστημα εξάτμισης, ρεζερβουάρ καυσίμου κ.λπ.) με μπαταρίες ιόντων λιθίου. Δεν θα σας ζαλίσω με λεπτομέρειες, απλά θα σας πω ότι ενώ η μετατροπή ενός μέσου αυτοκινήτου κοστίζει περίπου 8.000 ευρώ , ο Γάλλος οδηγός που θα αποφασίσει να την κάνει θα πληρώσει μόλις 5.000 ευρώ λόγω της κρατικής επιδότησης.

□

Ακριβώς. Το Γαλλικό δημόσιο επιδοτεί (κουτόφραγκοι είναι μωρέ, τι ξέρουν αυτοί) με τουλάχιστον 3.000 ευρώ την μετατροπή θερμικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά. Στη Γαλλία. Μπορείτε να το κάνετε κι εσείς αυτό στην Ελλάδα (ίσως), καθώς έχουν αρχίσει να εμφανίζονται εταιρείες που το ξεκινάνε, έστω δοκιμαστικά. Καλά, θα πάω να κοιταχτώ, αλλά δεν θέλετε να μάθετε τι θα πάρετε ή μάλλον τι **δεν** θα πάρετε αν το αποφασίσετε;

Καταρχήν λοιπόν δεν θα πάρετε άδεια κυκλοφορίας, μιας και δεν υπάρχουν προδιαγραφές στη χώρα μας για αυτοκίνητα αυτού του τύπου. Επομένως δεν θα πάρετε και απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας και, κυρίως, ούτε από τα τεκμήρια (εδώ το άρθρο γίνεται τραγικό).

Γενικά, η σχέση του Ελληνικού Κράτους με το Επιβατικό Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητο είναι παλιά και πονεμένη. Εάν ψάξετε στο Google θα βρείτε τον τελευταίο αιώνα χιλιάδες (κυριολεκτικά) νόμους, διατάγματα, κανονισμούς, αποφάσεις κ.λπ. που σκοπό έχουν την απαγόρευση, περιορισμό και (κυρίως) φορολόγηση του Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου. Όλα αυτά μάλιστα συμβαίνουν την ίδια περίοδο που το Ελληνικό Κράτος υφίσταται συντριπτικές ήττες από τις οργανώσεις των επαγγελματιών αυτοκινητιστών κάθε είδους,

Η μετατροπή του ΙΧ σε ηλεκτροκίνητο και τι θα γινόταν στην Ελλάδα αν το τολμούσατε

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator
Τρίτη, 12 Νοέμβριος 2019 11:27 -

με αποτέλεσμα τα μέσα μαζικής μεταφοράς να ζουν σε μια μεσαιωνική κατάσταση μόνιμης ανυπαρξίας, με το τραίνο ειδικά να χρειαστεί κάπου 150 χρόνια για να φτάσει στο σημείο να ηλεκτροδοτηθεί. Σας θυμίζω ότι φέτος (2019) για πρώτη φορά έγινε η πλήρης ηλεκτροδότηση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ενώ στον άξονα της Πελοποννήσου, ο προαστιακός αγωνίζεται εδώ και δέκα χρόνια να φτάσει μέχρι την Πάτρα(!)

Μέσα σ' αυτή την κατάσταση, όπου το αυτοκίνητο γινόταν όλο και πιο απαραίτητο για τον πολίτη, το Ελληνικό Δημόσιο που δημιουργούσε αυτή την ανάγκη με το ένα χέρι, με το άλλο χέρι άρμεγε τα «θύματα» που αγόραζαν αυτοκίνητο. Και εάν η άγρια φορολόγηση στην αγορά και κυκλοφορία του αυτοκινήτου μπορεί να δικαιολογηθεί από την «αφραγκία» του κράτους μας, η δημιουργία των τεκμηρίων διαβίωσης δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με τίποτα.

Για να έλθουμε τώρα και στα δικά μας, ας δούμε καταρχήν τα «τεκμήρια» στην εξέλιξη τους, ώστε να μπορέσουμε να τα προσεγγίσουμε. Τα τεκμήρια λοιπόν είναι ένας τρόπος προσδιορισμού του εισοδήματος εξωλογιστικά, χρησιμοποιώντας την παραδοσιακή αρχή «ακολουθα τα λεφτά» ή τουλάχιστον αυτό έπρεπε να είναι.

Στην πραγματικότητα τα τεκμήρια, όπως τα αντιλαμβάνεται ο φορολογικός νομοθέτης σήμερα, χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, τις εξής δύο: Δαπάνες Απόκτησης Περιουσιακών Στοιχείων και Τεκμαρτές Δαπάνες. Αυτές οι τελευταίες, που ο Κ.Φ.Ε. τις αποκαλεί «*Αντικειμενικές*

Δαπάνες και Υπηρεσίες», γιατί έτσι τον βολεύει, περιλαμβάνουν την τελευταία δεκαετία και μια τελείως διαφορετική κατηγορία τεκμαρτών δαπανών: την Ελάχιστη Δαπάνη Διαβίωσης. Αυτή η τελευταία είναι το ελάχιστο ποσό που θεωρείται απαραίτητο για να επιβιώσει ένας άνθρωπος. Είναι 3.000 ευρώ για ένα μπακούρι και 5.000 ευρώ για ένα ζευγάρι. Τα ποσά δεν ήταν τα ίδια, αλλά το τεκμαρτό αυτό ποσό εμφανίσθηκε μετά την ισχύ του Ν.2238/1994 (προηγούμενος Κ.Φ.Ε.), μέχρι το 2010 όμως το τεκμήριο αυτό εφαρμοζόταν μόνο σε περίπτωση που ο φορολογούμενος(-οι) δεν είχαν καθόλου εισόδημα ή/και (άλλα) τεκμήρια. Από τα μνημόνια και μετά, η εφαρμογή του τεκμηρίου αυτού άλλαξε και πλέον το ποσό αυτό προστίθεται στα άλλα τεκμήρια δαπανών και όλα μαζί προστίθενται στις Δαπάνες Απόκτησης Περιουσιακών Στοιχείων.

Οι Δαπάνες Απόκτησης Περιουσιακών Στοιχείων (άρθρο 32 του Κ.Φ.Ε.) **δεν** είναι τεκμήρια. Είναι πραγματικά ποσά που διατέθηκαν κατά την διάρκεια της χρονιάς για αγορά ή κατασκευή ή μακροχρόνια μίσθωση (που στο μυαλό του νομοθέτη εξομοιώνεται με αγορά) περιουσιακών στοιχείων, η αγορά ή σύσταση επιχειρήσεων κάθε είδους, η πληρωμή

Η μετατροπή του ΙΧ σε ηλεκτροκίνητο και τι θα γινόταν στην Ελλάδα αν το τολμούσατε

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator
Τρίτη, 12 Νοέμβριος 2019 11:27 -

τοκοχρεολυσίων δανείων, όπως και οι δωρεές ή χορηγίες χρηματικών ποσών (πάνω από 3.000 ευρώ). Εδώ λοιπόν μιλάμε για πραγματικές δαπάνες οι οποίες αποτελούν τη βάση του «πόθεν έσχες» (το «πόθεν» ισχύει για τους «απλούς» ανθρώπους σας θυμίζω), ισχύουν με διάφορες παραλλαγές σε όλους τους φορολογικούς νόμους μεταπολεμικά και με λίγη τύχη θα αποτελέσουν μελλοντικά τη βάση για τη γενίκευση των Έμμεσων Τεχνικών Ελέγχου. Σε κάθε περίπτωση πάντως μιλάμε για πραγματικά λεφτά, που για να τα χαλάσει κανείς πρέπει να μπορεί κιόλας να τα δικαιολογήσει. Απλά πράγματα.

Εκείνο όμως που μας συνδέει με την (μακροσκελή) εισαγωγή του άρθρου είναι οι τεκμαρτές δαπάνες και ειδικά αυτές του αυτοκινήτου. Η ιστορία των τεκμηρίων, εξάλλου, ξεκινά με τα τεκμήρια αυτοκινήτου, το 1978 επί κυβέρνησης Καραμανλή (του πρεσβυτέρου). Ήταν ένα μέτρο καθαρά αντίθετο με την τότε ανατέλλουσα μεσοαστική τάξη στη χώρα. Ο πραγματικός σκοπός του μέτρου δεν πιστεύω ότι ήταν κυρίως εισπρακτικός (όπως τώρα), εξ' άλλου πριν τα μνημόνια τα φορολογικά έσοδα απ' την εφαρμογή των τεκμηρίων ήταν ελάχιστα. Ο κύριος λόγος ήταν η προσπάθεια περιορισμού των εισαγωγών και η βελτίωση του σχετικού ισοζυγίου. Μην ξεχνάμε ότι την ίδια περίπου εποχή η κυβέρνηση αυτή διπλασίασε τα τέλη εισαγωγής των αυτοκινήτων στη χώρα. Όλα αυτά είχαν έναν σκοπό: τη γρήγορη βελτίωση των οικονομικών μεγεθών της χώρας, ώστε να δοθεί στους εταίρους της Ε.Ο.Κ. η δικαιολογία να εντάξουν την Ελλάδα στην Ένωση. Ο σκοπός επετεύχθη το 1981, λίγους μήνες πριν η κυβέρνηση συντριβεί στις εκλογές από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., που ήταν εναντίον της Ε.Ο.Κ. (τι θυμάμαι τώρα...).

Όλα αυτά τα γράφω για να θυμίσω ότι το μέτρο των τεκμηρίων (τότε είχαν το θάρρος να τα λένε με το όνομά τους), ήταν ένα προσωρινό μέτρο που σκοπό είχε να εξυπηρετηθεί ένας μεσοβραχυπρόθεσμος στόχος, όχι να γίνει ένα μόνιμο μέσο φορολόγησης. Και βέβαια, ουδέν μονιμότερον του προσωρινού και στη φορολογία εισοδήματος, ίσως ειδικά σ' αυτήν.

Την εποχή εκείνη τα τεκμήρια επιβάλλονταν ανάλογα με τους φορολογήσιμους ίππους(!) του αυτοκινήτου. Οι φορολογήσιμοι ίπποι (φ.ι.) εξαρτιόνταν από τα κυβικά εκατοστά του κινητήρα, πράγμα που σημαίνει ότι αυτά τα σαράντα και πλέον χρόνια, τίποτα δεν έχει αλλάξει στην ουσία. Μάλιστα, την εποχή εκείνη και για αρκετά χρόνια, από τα τεκμήρια εξαιρούντο τα αυτοκίνητα των μισθωτών (μιλάμε για μια χώρα δημοσίων υπαλλήλων) μέχρι 10 φορολογήσιμους ίππους, που αντιστοιχούσαν σε 1.500 κυβικά εκατοστά (c.c.). Για να εκτιμήσετε τον κοινωνικό αντίκτυπο του μέτρου σκεφτείτε αυτό: στα τέλη του '70 το μέσο αυτοκίνητο ήταν 8 φ.ι. δηλαδή 1.200 c.c. Μετά από λίγα χρόνια το μέσο αυτοκίνητο ήταν 1.400 c.c. Μάλιστα, από καθαρή τύχη μάλλον, το μοναδικό Ελληνικό αυτοκίνητο που παρήχθη ποτέ, στα μέσα της δεκαετίας του '80, ήταν 1.500 c.c.

Η μετατροπή του ΙΧ σε ηλεκτροκίνητο και τι θα γινόταν στην Ελλάδα αν το τολμούσατε

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator
Τρίτη, 12 Νοέμβριος 2019 11:27 -

Σήμερα τα τεκμήρια των αυτοκινήτων επιβάλλονται σε όλα τα αυτοκίνητα, ανεξαρτήτως κυβισμού. Μάλιστα, καθώς η κλίμακα αρχίζει από τα 1.200 κυβικά (4.000 ευρώ), τα πολύ μικρά αυτοκίνητα αδικούνται ιδιαίτερα.

Στα χρόνια που πέρασαν, τα τεκμήρια όχι μόνο δεν καταργήθηκαν λοιπόν, αλλά μεγάλωσαν και θέριασαν. Επεκτάθηκαν σε σπίτια, σκάφη, αεροπλάνα κ.λπ.. Αναλυτικά τα τεκμήρια θα μας απασχολήσουν σε επόμενο άρθρο.

Τώρα, απλά θα αρκεστούμε να επαναλάβουμε το πιο ακραίο φαινόμενο των τεκμηρίων: Την άθροισή τους με τις Δαπάνες Απόκτησης Περιουσιακών Στοιχείων. Η άθροιση τεκμηρίων και πραγματικών ποσών αποτελεί παραποίηση όχι μόνο της κοινής λογικής, αλλά και των στοιχειωδών κανόνων της αριθμητικής. Αθροίζονται μήλα με πορτοκάλια και αν η δασκάλα μου του Δημοτικού ζούσε ακόμη, θα έπαιρνε το χάρακά της (αποτελούσε μέρος της ύπαρξής της) και το Υπουργείο Οικονομικών θα μάζευε τους φόρους των τεκμηρίων με χούφτες κόκκινες και άσχημα πρησμένες. Τέλος πάντων...

Στις αρχές Αυγούστου γράφτηκε μετ' επιτάσεως στα Μ.Μ.Ε. ότι η νέα κυβέρνηση μελετά τη σταδιακή κατάργηση των τεκμηρίων, αρχίζοντας μάλιστα από τη μείωση των τεκμηρίων αυτοκινήτων κατά 50% με το νέο φορολογικό νόμο.

Στο καλάθι που κρατάω πάντως δεν βάζω και πολλά μήλα και πορτοκάλια. Όλο την πατάω βρε παιδί μου!...

***Ο κ. Χάρης Τσοχαντάρης είναι λογιστής-φοροτεχνικός, συγγραφέας και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας πληροφορικής PROSVASIS**