



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ

Προς ένα νέο σύστημα φορολόγησης των αυτοκινήτων

Θεόδωρος Ζαχαριάδης

Η φορολογία των αυτοκινήτων ανήκει στα θέματα που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα την κοινή γνώμη, επειδή αφορά ένα αγαθό ευρείας χρήσης και υψηλής αξίας. Συγχρόνως όμως αποτελεί σύνθετο ζήτημα πολιτικής, γιατί οι στόχοι της φορολόγησης των οχημάτων είναι πολλαπλοί και συχνά αντικρουόμενοι. Από δημοσιονομική άποψη, οι ποικίλοι φόροι που επιβάλλονται στα οχήματα αποτελούν σημαντικό μέρος των εσόδων του κράτους. Από τη σκοπιά της κοινωνικής δικαιοσύνης, θεωρείται ορθό να φορολογούνται με χαμηλότερους συντελεστές τα φθηνά και υψηλότερους συντελεστές τα αυτοκίνητα πολυτελείας. Για σκοπούς ενεργειακής πολιτικής κρίνεται σκόπιμο να αποθαρρύνεται η αγορά και χρήση ενεργοβόρων οχημάτων. Τέλος, οι επιπτώσεις της φορολογίας στους συντελεστές της αγοράς αυτοκινήτου (αυτοκινητοβιομηχανία, όπου υπάρχει, εισαγωγείς οχημάτων και ανταλλακτικών) πρέπει, επίσης, να λαμβάνονται υπόψη εφόσον οι συντελεστές αυτοί είναι δυνατό να συμβάλλουν σημαντικά στη συνολική οικονομική δραστηριότητα.

Με αφορμή την πρόσφατη αναθεώρηση της φορολογίας αυτοκινήτων στην Κύπρο, το παρόν σχόλιο προτείνει ένα ελαφρώς διαφορετικό σύστημα φορολόγησης. Μια τέτοια πρόταση έχει νόημα να διατυπωθεί και να μελετηθεί έγκαιρα, δεδομένου ότι το φορολογικό καθεστώς των οχημάτων ενδέχεται να αναθεωρηθεί και πάλι σύντομα, όπως άφησαν να εννοηθεί πολλοί πολιτικοί παράγοντες, αλλά και λόγω της πιθανής εφαρμογής νέας νομοθεσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).

Σχόλια ως προς τις ρυθμίσεις του νέου φορολογικού συστήματος

Πριν από τις τελευταίες αλλαγές, η φορολογική επιβάρυνση ήταν δυσανάλογα υψηλή για τα οχήματα μεγάλου κυβισμού. Το νέο σύστημα διορθώνει σε μεγάλο βαθμό αυτή τη στρέβλωση. Ωστόσο, ο κλιμακωτός τρόπος υπολογισμού του φόρου και η κλιμάκωση των συντελεστών εξακολουθούν να οδηγούν σε στρεβλώσεις. Για παράδειγμα, είναι δυνατό να υπάρχει διαφορά 3000 ΛΚ περίπου μεταξύ δύο οχημάτων κυβισμού 1600 και 1700 κυβικών εκατοστών. Δεν υπάρχει λόγος που να αιτιολογεί μια τόσο απότομη αύξηση στη βάση κοινωνικών, περιβαλλοντικών ή οικονομικών κριτηρίων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πρόσφατη αναθεώρηση της φορολογίας αυτοκινήτων, παρά τα θετικά της στοιχεία, αναμένεται να οδηγήσει σε ζήτηση για περισσότερα και μεγαλύτερα αυτοκίνητα. Ελλείψει αξιόλογου συστήματος δημόσιων μεταφορών, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε επιδείνωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της κατανάλωσης καυσίμων στα αστικά κέντρα. Με βάση επίσημα στοιχεία που παρατίθενται στο παρόν σχόλιο, προκύπτει ότι η διαφοροποίηση του φόρου ανάλογα με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κάθε αυτοκινήτου θα έχει μάλλον μικρή επίδραση στις προτιμήσεις των καταναλωτών. Καταλήγουμε με μια πρόταση για μελλοντική αναθεώρηση της φορολογίας, έτσι ώστε να μην αδικούνται κάποιες κατηγορίες αυτοκινήτων από την κλιμακωτή φορολόγηση, να επιβραβεύονται τα τεχνολογικά προηγμένα οχήματα που έχουν τη μικρότερη κατανάλωση καυσίμου στην κατηγορία τους και να ευνοείται με ισχυρά κίνητρα η μαζική απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων.



Προς ένα νέο σύστημα φορολόγησης των αυτοκινήτων

Θεόδωρος Ζαχαριάδης

Επιπλέον, πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι το νέο σύστημα θα οδηγήσει αφενός σε αύξηση της ζήτησης για αυτοκίνητα γενικά και αφετέρου σε αυξημένη ζήτηση για μεγαλύτερα αυτοκίνητα. Είναι συζητήσιμο κατά πόσο είναι επιθυμητή μια τέτοια εξέλιξη. Υπενθυμίζεται ότι η Κύπρος διαθέτει σήμερα περί τα 460 ιδιωτικά αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους, πολύ κοντά στον ευρωπαϊκό μέσο όρο και πολύ κάτω από τον αντίστοιχο αριθμό λ.χ. της Γερμανίας. Συνεπώς, όσο και αν νομίζει κανείς ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων στην Κύπρο, δεν πρέπει να μας εκπλήσσει η πιθανότητα να αυξηθεί ακόμα περισσότερο ο αριθμός αυτός. Οι επιπτώσεις μιας τέτοιας εξέλιξης στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και την κατανάλωση καυσίμων, σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη απουσία δημόσιων μεταφορικών μέσων, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πολύ σοβαρά στη διαμόρφωση πολιτικής για τη φορολογία των αυτοκινήτων.

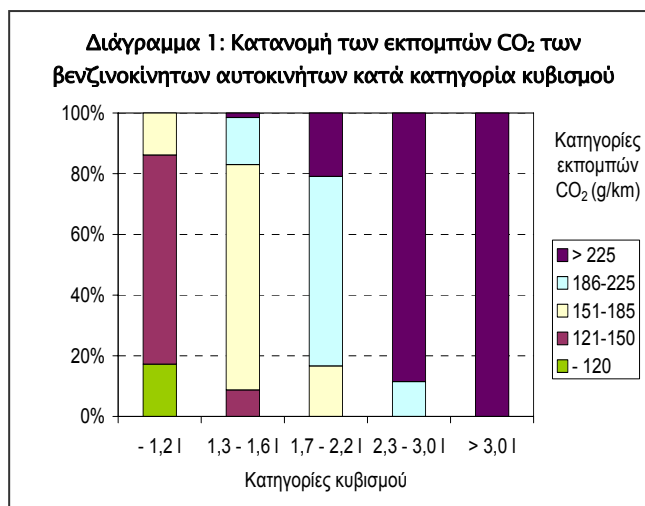
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα

Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), του κυριότερου αερίου που προκαλεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου, σχετίζονται άμεσα με την κατανάλωση καυσίμου του αυτοκινήτου. Επομένως, η θέσπιση κινήτρων υπέρ των οχημάτων με χαμηλές εκπομπές CO₂ είναι μέτρο ενεργειακής πολιτικής, που προκρίνεται σε όλη την ΕΕ. Το νέο φορολογικό σύστημα περιλαμβάνει αυξομειώσεις του φόρου κατανάλωσης ανάλογα με τις εκπομπές CO₂.¹ Πόσο, όμως, μπορούν αυτά τα κίνητρα να αποδώσουν;

Για να απαντήσουμε κατά προσέγγιση σε αυτό το ερώτημα, ανατρέξαμε στα στοιχεία εκπομπών CO₂ των νέων αυτοκινήτων που πωλούνταν στην κυπριακή αγορά την περίοδο 2004-2005 και περιλαμβάνονται σε ειδικό έντυπο του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού² (συνολικά 749 μοντέλα). Το Διάγραμμα 1 απεικονίζει την κατανομή των εκπομπών CO₂ των βενζινοκίνητων οχημάτων κατά κατηγορία κυβισμού, από την οποία προκύπτει ότι τα αυτοκίνητα πολύ χαμηλών εκπομπών (κάτω από 120 g/km) που κυκλοφορούν σήμερα είναι πολύ λίγα και στην πλειονότητά τους μικρού κυβισμού. Συνεπώς, ελάχιστα οικογενειακά αυτοκίνητα θα τύχουν ευνοϊκής μεταχείρισης, οπότε για μεγάλο μέρος του πληθυσμού η μείωση του φόρου κατά 30% δε θα οδηγήσει σε αγορά λιγότερο ενεργοβόρων αυτοκινήτων. Επιπλέον, σε κάθε κατηγορία κυβισμού το 60-70% των οχημάτων βρίσκονται στην ίδια κατηγορία εκπομπών, ενώ το υπόλοιπο 30-40% κατανέμεται στις δύο γειτονικές κατηγορίες εκπομπών. Κατά συνέπεια, το κίνητρο των εκπομπών CO₂ αναμένεται να έχει μικρή μόνο επίδραση στις προτιμήσεις των καταναλωτών, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις είτε τα αυτοκίνητα ίδιου μεγέθους και κυβισμού συγκαταλέγονται στην ίδια κατηγορία εκπομπών, είτε, αν κάποια ανήκουν σε άλλη κατηγορία εκπομπών, η διαφορά στο φόρο είναι κατά κανόνα μικρή.

Πρόταση για ένα νέο σύστημα φορολόγησης

Με βάση τις παραπάνω παρατηρήσεις, προτείνεται ένα σύστημα υπολογισμού του φόρου κατανάλωσης των καινούργιων αυτοκινήτων με τα εξής χαρακτηριστικά:



¹ Υπενθυμίζεται ότι προβλέπεται μείωση 30%, 20% και 10% του φόρου για αυτοκίνητα που εκπέμπουν κάτω από 120, 121-150 και 151-185 g/km CO₂ αντίστοιχα, και αύξηση του φόρου κατά 10% και 20% για οχήματα με εκπομπές 186-225 και άνω των 225 g/km.

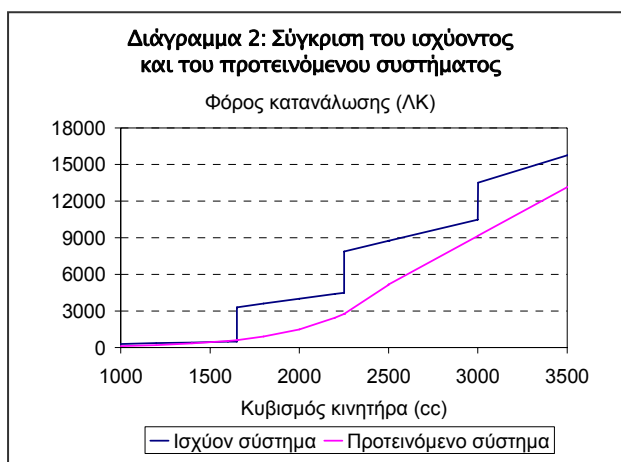
² «Οδηγός οικονομίας καυσίμου και εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα επιβατηγών αυτοκινήτων», Φεβρουάριος 2005. Διαθέσιμο και στην ιστοσελίδα <http://www.cie.org.cy/publicationsgr.htm>. Με βάση τις εξελίξεις της τελευταίας διετίας, είναι πιθανό οι εκπομπές των οχημάτων που πωλούνται σήμερα (τέλη 2006) να είναι κατά μέσο όρο 2-3% χαμηλότερες από αυτές που αναφέρονται εδώ.

Προς ένα νέο σύστημα φορολόγησης των αυτοκινήτων

Θεόδωρος Ζαχαριάδης

1. Έχει δύο βάσεις υπολογισμού: α) τον κυβισμό (ή την αξία προ φόρων)³ και β) τις εκπομπές CO₂ του οχήματος.
2. Καθιερώνει προοδευτική φορολόγηση, αλλά εφαρμόζοντας συνεχείς συναρτήσεις υπολογισμού του φόρου, ώστε αφενός να αποφεύγεται απότομη κλιμάκωση του φόρου και αφετέρου να επιβαρύνονται περισσότερο τα μεγαλύτερα αυτοκίνητα και εκείνα με υψηλότερες εκπομπές.
3. Διασφαλίζει τη συμμόρφωση της νομοθεσίας με τη σχετική πρόταση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: το αργότερο από τα τέλη του 2008 το 25% τουλάχιστον του συνολικού φόρου κατανάλωσης να προέρχεται από χρέωση με βάση τις εκπομπές CO₂ και από τα τέλη του 2010 το αντίστοιχο ποσοστό να είναι 50%.⁴

Το Διάγραμμα 2 συγκρίνει το ισχύον με το προτεινόμενο σύστημα υπολογισμού του φόρου με βάση τον κυβισμό μόνο (δηλ. χωρίς να ληφθούν υπόψη οι εκπομπές). Είναι φανερό η ομαλή κλιμάκωση του φόρου στην πρότασή μας, σε αντίθεση με το ισχύον σύστημα. Σε χωριστό πλαίσιο δίνεται η μαθηματική σχέση υπολογισμού του φόρου. Οι φορολογικοί συντελεστές που αναγράφονται στο πλαίσιο είναι ενδεικτικοί και μπορούν να διαμορφωθούν σε οποιοδήποτε ύψος, με κριτήριο τα συνολικά κρατικά έσοδα, την επιθυμητή προοδευτικότητα του φόρου και την εκπλήρωση των απαιτήσεων της κοινοτικής νομοθεσίας όπως προαναφέρθηκε.



Προτεινόμενος υπολογισμός του φόρου κατανάλωσης σε ΛΚ

Φόρος λόγω κυβισμού = $200 \times \exp(3 \times (\text{cc} / 1200 - 1))$ για κυβισμό έως 2500 cc
 Για κυβισμό > 2500 cc: Φόρος = $200 \times \exp(3 \times (2500 / 1200 - 1)) + 8 \times (\text{cc} - 2500)$
 Φόρος λόγω εκπομπών = $20 \times (\text{εκπομπές} - 120) - 400$
 Συνολικός φόρος = Φόρος λόγω κυβισμού + Φόρος λόγω εκπομπών

Στον Πίνακα 1 συγκρίνεται ο φόρος που προκύπτει με το ισχύον σύστημα και με τις τιμές του προτεινόμενου συστήματος, για διαφορετικές κατηγορίες κυβισμού και εκπομπών. Τα δεδομένα εκπομπών προέρχονται από τα επίσημα στοιχεία

που προαναφέρθηκαν και αφορούν συγκρίσιμα αυτοκίνητα σε καθεμία κατηγορία κυβισμού. Είναι φανερό ότι με το νέο σύστημα δεν «αδικείται» κάποια κατηγορία αυτοκινήτων και μπορούν να δοθούν ισχυρά κίνητρα σε οχήματα που έχουν τις χαμηλότερες εκπομπές σε κάθε κατηγορία κυβισμού, σε βαθμό που κάποια οχήματα να έχουν χαμηλότερο φόρο από άλλα μικρότερου κυβισμού, λόγω των χαμηλότερων εκπομπών τους.

Πίνακας 1: Ενδεικτική σύγκριση ισχύοντος και προτεινόμενου συστήματος υπολογισμού του φόρου κατανάλωσης

Κυβισμός (cc)	Εκπομπές CO ₂ (g/km)		Φόρος με το ισχύον σύστημα (ΛΚ)		Φόρος με το προτεινόμενο σύστημα (ΛΚ)	
	Υψηλές	Χαμηλές	Υψηλό CO ₂	Χαμηλό CO ₂	Υψηλό CO ₂	Χαμηλό CO ₂
1400	170	120	378	336	930	0
1600	185	130	432	384	1444	344
1800	190	145	3960	2880	1896	996
2000	210	160	4400	3600	2878	1878
2500	245	230	10500	10500	7258	6958
3000	255	230	12600	12600	11458	10958

³ Τόσο ο κυβισμός όσο και η αξία του οχήματος χρησιμοποιούνται σε πολλές χώρες ως βάση υπολογισμού του φόρου. Υπάρχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα και στους δύο τρόπους υπολογισμού, που είναι πέραν του παρόντος σχολίου.

⁴ Πρόταση Οδηγίας COM(2005)261 σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων, Βρυξέλλες, 05/07/2005.

Κίνητρα για απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων

Βάσει των στοιχείων της Στατιστικής Υπηρεσίας για το 2005, η μέση ηλικία των εγγεγραμμένων ιδιωτικών αυτοκινήτων στην Κύπρο είναι περίπου 11 έτη, από τις υψηλότερες στην ΕΕ. Εφόσον τα καινούργια αυτοκίνητα πληρούν τις προδιαγραφές που ισχύουν σε όλη την ΕΕ, πρέπει να θεωρούνται ασφαλέστερα και λιγότερο ενεργοβόρα και ρυπογόνα από τα μεταχειρισμένα οχήματα. Ένας ρεαλιστικός τρόπος για επιτάχυνση της ανανέωσης του στόλου των οχημάτων είναι η θέσπιση κινήτρων για την απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων: Εντός καθορισμένης περιόδου (λ.χ. 2 ή 3 χρόνων) για όποιο αυτοκίνητο αγοράζεται με ταυτόχρονη απόσυρση από την κυκλοφορία ενός παλαιού (λ.χ. ηλικίας άνω των 10 ή 12 ετών) παρέχεται σημαντική μείωση ή και κατάργηση του φόρου κατανάλωσης. Κίνητρα απόσυρσης υιοθετήθηκαν κατά καιρούς σε πολλές χώρες (Γαλλία, Δανία, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Πορτογαλία). Είναι ενδεικτική η περίπτωση της Ελλάδας: κατά την περίοδο 1991-1992, η μέση ηλικία των αυτοκινήτων μειώθηκε από 10 σε 8 έτη περίπου, ενώ ταυτόχρονα επιβραδύνθηκε ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού αυτοκινήτων, γιατί οι περισσότερες αγοραπωλησίες συνοδεύονταν από απόσυρση παλαιού οχήματος.

Συμπέρασμα

Η πρόσφατη μεταβολή στο φορολογικό καθεστώς των αυτοκινήτων επιφέρει κάποιες βελτιώσεις στην κυπριακή αγορά αυτοκινήτου, αλλά απέχει πολύ από την απαιτούμενη σφαιρική αντιμετώπιση του τομέα των οδικών μεταφορών στην Κύπρο. Το παρόν σχόλιο εστίασε σε ορισμένα μόνο ζητήματα των πρόσφατων ρυθμίσεων και πρότεινε δύο συγκεκριμένα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν στο κοντινό μέλλον:

- Προοδευτική επιβολή του φόρου κατανάλωσης, που υπολογίζεται με βάση τον κυβισμό (ή την αξία) και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα του οχήματος.
- Υιοθέτηση ισχυρών κινήτρων για απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων τουλάχιστον για μια περίοδο 2-3 ετών.

Εφόσον η πρόσφατη φορολογική αλλαγή θα επιφέρει απώλειες στα δημόσια έσοδα, θα ήταν προτιμότερο οι νέες ρυθμίσεις να είχαν επικεντρωθεί στα δύο ανωτέρω μέτρα. Οι δημοσιονομικές απώλειες θα αντισταθμιζονταν πιθανώς από οφέλη στην κατανάλωση ενέργειας, την αέρια ρύπανση και την οδική ασφάλεια. Τώρα, αντιθέτως, ταυτόχρονα με τις απώλειες δημόσιων εσόδων, αναμένεται ταχύτερη αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων.

Τέλος, δεν είναι επιτρεπτό σε μια σύγχρονη χώρα να αφιερώνεται τόσος κόπος και δημόσιοι πόροι για τον «εξορθολογισμό» της αγοράς αυτοκινήτου και να αγνοείται η πολύ πιο επείγουσα ανάγκη σχεδιασμού και υλοποίησης ενός σύγχρονου συστήματος δημόσιων μεταφορών, ένα θέμα με το οποίο θα καταπιαστούμε στο μέλλον.

Το Κέντρο Οικονομικών Ερευνών (ΚΟΕ) του Πανεπιστημίου Κύπρου είναι ένας ανεξάρτητος, μη κερδοσκοπικός οργανισμός με στόχο την προαγωγή της επιστημονικής γνώσης στα οικονομικά, κυρίως σε θέματα που ενδιαφέρουν την Κύπρο.

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Γιώργος Χατζηαναστασίου, πρώην Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Εμπορικών Τραπεζών Κύπρου

Μέλη: Γεώργιος Θωμάς, **Κεντρική Τράπεζα Κύπρου** (Ανώτερος Διευθυντής Οικ. Ερευνών και Στατιστικής)

Μιχάλης Καμμάς, **Σύνδεσμος Εμπορικών Τραπεζών Κύπρου** (Γενικός Διευθυντής)

Ελπίδα Κεραυνού-Παπαηλιού, **Πανεπιστήμιο Κύπρου** (Αντιπρύτανης Ακαδημαϊκών Υποθέσεων)

Ελπινίκη Κουτουρούση, **Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων** (Γενική Διευθύντρια)

Μιχάλης Σ. Μιχαήλ, **Τμήμα Οικονομικών** (Πρόεδρος)

Ανδρέας Μολέσκης, **Γραφείο Προγραμματισμού** (Γενικός Διευθυντής)

Πάνος Πασιαρδής, **Κέντρο Οικονομικών Ερευνών** (Διευθυντής)

Αντρέας Χαραλάμπους, **Υπουργείο Οικονομικών** (Διευθυντής Οικονομικών Μελετών και ΕΕ)

Οι απόψεις που εκφράζονται στα 'Σχόλια Οικονομικής Πολιτικής' είναι των συγγραφέων μόνο και δεν αντιπροσωπεύουν αναγκαστικά το ΚΟΕ. Επιτρέπεται η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή ή η μετάδοση, από οποιοδήποτε οπτικοακουστικό μέσο, όλο ή μέρος του Σχολίου, με αναφορά στο παρόν άρθρο και τους συγγραφείς του.