

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

14.03.2022 | 12:05

Φορολόγηση καυσίμων: μεταξύ λαϊκισμού και ανοησίας

Ο στόχος της κυβέρνησης στην παρούσα συγκυρία θα έπρεπε να ήταν άλλος από αυτόν που δημοσίως διακηρύσσει

 Αργύρης Αργυριάδης

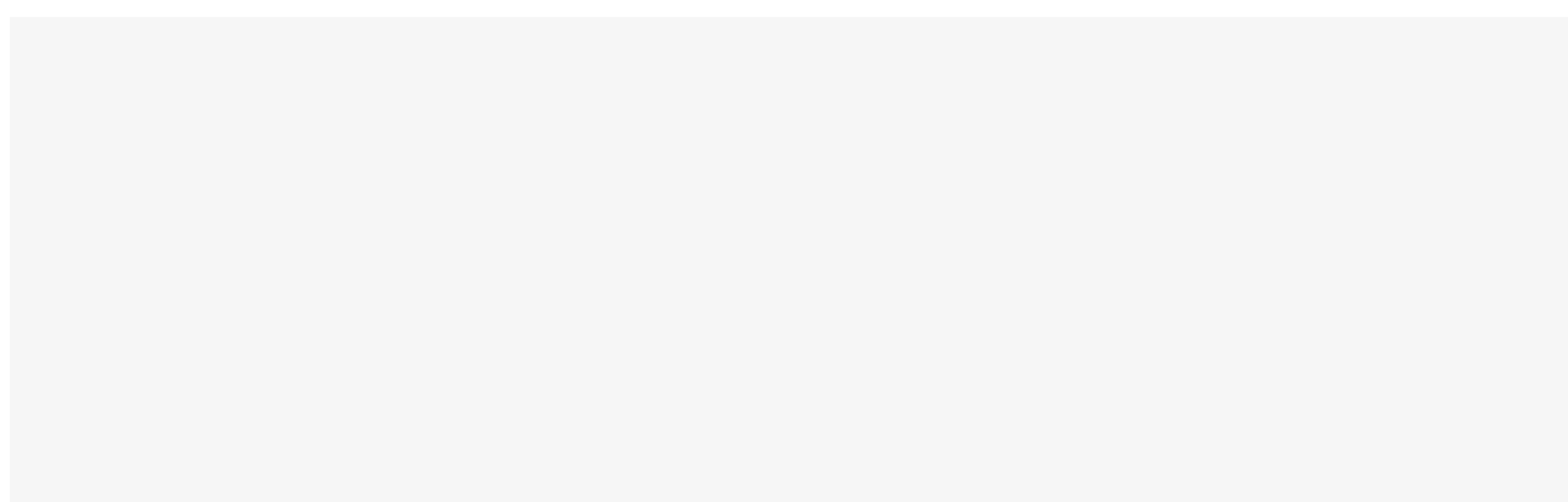


23 SHARES

A-A+

Σχόλιο για τις τιμές των καυσίμων, τη φορολογία τους και την αντιμετώπιση της ακρίβειας από την κυβέρνηση.

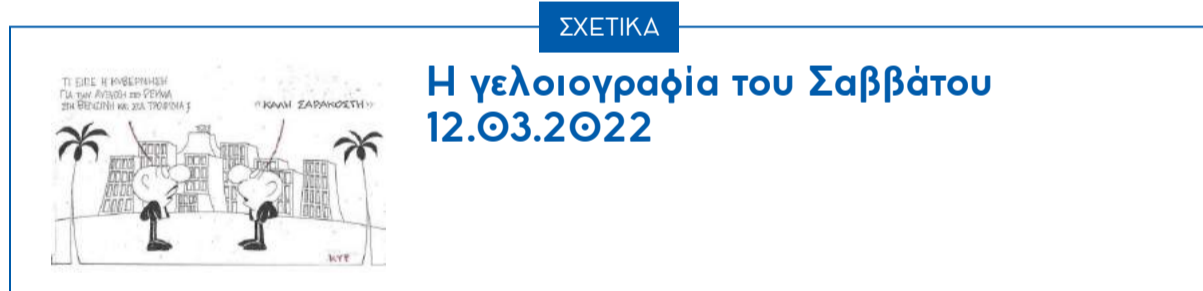
Ο ένας υπουργός δήλωσε προ ημερών ότι οι «φτωχοί δεν έχουν αυτοκίνητα» υπονοώντας ότι μια μείωση των φόρων στα καύσιμα θα ευνοούσε τους πλούσιους. Έτερος υπουργός αρθρογραφήσε Σαββατιάτικα σε οικονομικό site με το σχινοτενή τίτλο «Γιατί η μείωση της φορολογίας στα καύσιμα δεν είναι ρεαλιστική ούτε δίκαιη ως λύση». Θα επρόκειτο για απλή παράθεση απόψεων εάν δεν εμπλουτίζονταν με επιχειρήματα που προκαλούν. Εάν δεν προσπαθούσαν να βραφτίσουν το ανάληγτο ως δίκαιο και το αντιπαραγωγικό ως ενδεδειγμένο. Εάν δεν προσπαθούσαν να παρουσιάσουν μια καιροσκοπική προσέγγιση της κρίσης και της ακρίβειας ως προϊόν φιλολαϊκής πολιτικής.



Οι Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης (ΕΦΚ) εντάσσονται στους έμμεσους - επιρριπτόμενους φόρους. Επιβάλλονται σε επιλεγμένα προϊόντα σε αντίθεση με το Φ.Π.Α. που επιβάλλεται σε όλα σχεδόν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες. Οι έμμεσοι αυτοί φόροι προβλέπονται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εναρμονίστηκαν σε κοινοτικό επίπεδο από 1.1.1993 με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την κατάργηση των ενδοκοινοτικών συνόρων. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτού του φόρου είναι ότι καταβάλλεται όταν τα εμπορεύματα διατίθενται στην κατανάλωση. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, μαζί με τον Ε.Φ.Κ. βεβαιώνεται και εισπράττειται, κατά την ίδια χρονική στιγμή, ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), καθώς και κάθε άλλη σχετική επιβάρυνση.

Η επιβάρυνση του κόστους καυσίμων και ενέργειας λόγω επιβολής ΕΦΚ ούτως ή άλλως αυξάνει το κόστος παραγωγής στην ελληνική οικονομία. Όταν, όμως, το τελευταίο αυξάνεται και από άλλους εξωγενείς παράγοντες (όπως στην παρούσα συγκυρία από τα απόνερα της πανδημικής κρίσης και τον πόλεμο στην Ουκρανία) η κατάσταση που δημιουργείται είναι εκρηκτική. Στο βαθμό που οι επιχειρήσεις δεν είναι σε θέση να απορροφήσουν τις ανατιμήσεις, το αυξημένο κόστος παραγωγής προκαλεί αύξηση των τιμών. Οι αυξημένες τιμές των ενεργειακών και των εγχωρίως παραγόμενων προϊόντων μειώνουν την αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών και συμπιέζουν την εγχώρια κατανάλωση. Ταυτόχρονα, επιβαρύνεται η ανταγωνιστικότητα της εγχώριας παραγωγής και κατ' επέκταση οι εξαγωγές.

Ο ειδικός Φόρος Κατανάλωσης καυσίμων στη χώρα μας ανέρχεται στα 70€ ευρώ ανά χίλια λίτρα βενζίνης. Δηλαδή 70 λεπτά ανά λίτρο. Άρα, λοιπόν, είναι ένας πάγιος - και όχι αναλογικός - φόρος, ο οποίος επιβάλλεται ανά μονάδα προϊόντος. Τούτο σημαίνει ότι η αύξηση των φορολογικών εσόδων είναι συνάρτηση της αύξησης της κατανάλωσης και όχι της μείωσης της τελευταίας. Συνεπώς, η διατήρηση της κατανάλωσης τουλάχιστον στα συνήθη επίπεδα θα έπρεπε να είναι εθνικός στόχος για να μην υπάρξει μείωση των φορολογικών εσόδων που θα οδηγήσει συνεπακόλουθα στην αύξηση άλλων έμμεσων φόρων. Εάν αντιληφθούμε τα ανωτέρω κατανοούμε πόσο λαϊκίστικη και ανπειστημονική είναι η προσέγγιση του υπουργού που κομπορρημονεί ότι «τυχόν μείωση του ΕΦΚ ως οριζόντιο μέτρο θα ωφέλησει περισσότερο τους πλουσιότερους που καταναλώνουν περισσότερη βενζίνη από τους φτωχότερους για τους οποίους η διαφορά θα είναι οριακή».



Πέραν, όμως, του ΕΦΚ η τιμή των καυσίμων (λ.χ. της βενζίνης) επιβαρύνεται με έναν από τους υψηλότερους συντελεστές ΦΠΑ σε επίπεδο Ε.Ε., που είναι 24%. Συνεπώς, όταν η βενζίνη πωλείται 1,85 ευρώ το λίτρο, η συμμετοχή των φόρων (ΕΦΚ και ΦΠΑ) στη διαμόρφωση της τελικής τιμής είναι σχεδόν 1,08 ευρώ!

Ο στόχος, λοιπόν, της κυβέρνησης στην παρούσα συγκυρία θα έπρεπε να ήταν άλλος από αυτόν που δημοσίως διακηρύσσει. Θα έπρεπε να διασφαλίσει τη διατήρηση της κατανάλωσης (και όχι τη συρρίκνωση αυτής) για να μην υποστούν σημαντική μείωση τα φορολογικά έσοδα. Περαιτέρω, θα έπρεπε να στοχεύσει στη σταθερότητα της τελικής τιμής των καυσίμων για να μην αυξηθούν οι τιμές των εγχωρίως παραγόμενων προϊόντων, ώστε κατ' επέκταση να μη μειωθεί η αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών, να μη συμπιεστεί η εγχώρια κατανάλωση και να μην υποστούν καίριο πλήγμα τόσο οι εξαγωγές μας όσο και σημαντικοί κλάδοι της οικονομίας (ήδη για παράδειγμα οι μεταφορικές επιχειρήσεις ανακοίνωσαν αναστολή εργασιών τους).

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, αρχικά η κυβέρνηση θα έπρεπε να μειώσει τον ΦΠΑ στα καύσιμα. Λόγω της αναλογικότητας του συγκεκριμένου φόρου τα δημόσια έσοδα δεν θα είχαν καμία απώλεια. Αντιθέτως, το κράτος σήμερα κερδοσκοπεί όταν εισπράττει ΦΠΑ στις ήδη αυξημένες τιμές των καυσίμων, καθώς όσο οι τελευταίες αυξάνονται τόσο αυξάνονται και τα έσοδα του κράτους από ΦΠΑ.



Περαιτέρω, θα μπορούσε για ένα τετράμηνο να προχωρήσει στη μείωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης. Και αν όχι να τον μειώσει στα 36€ ευρώ ανά χιλιόλιτρο, που είναι το κατώτατο όριο που επιτρέπει η Ε.Ε., να τον κρατήσει στον μέσο όρο της Ε.Ε., που είναι τα 56€ ευρώ ανά χιλιόλιτρο. Αν γινόταν αυτό, η άμεση μείωση της τιμής στη βενζίνη θα ήταν μεγαλύτερη των 20 λεπτών το λίτρο.

Τις ανωτέρω ενέργειες δεν τις επιτάσσει μόνον η κοινή λογική και η οικονομική επιστήμη. Τις απαιτεί και ο νόμος. Πράγματι, στο άρθρο 1 του Πρώτου Προσθέτου Πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών (Ε.Σ.Δ.Α.), που κυρώθηκε μαζί με τη Σύμβαση με το άρθρο πρώτο του ν.δ. 53/1974 (ΦΕΚ Α' 256) κατοχυρώνεται ο σεβασμός της περιουσίας του ατόμου. Ταυτόχρονα αναγνωρίζεται η εξουσία των Κρατών προς επιβολή φόρων και θέσπιση μέτρων προς εξασφάλιση της καταβολής τους. Όμως, εφ' όσον η επιβολή φορολογίας αποτελεί επέμβαση στην περιουσία του προσώπου, πρέπει η σχετική ρύθμιση να αποτελεί μια δίκαιη ισορροπία μεταξύ των απαιτήσεων του δημοσίου συμφέροντος και των επιταγών προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων υπό την έννοια της υπάρξεως αναλογίας μεταξύ χρησιμοποιούμενων μέσων και επιδιωκόμενων σκοπών. Ως εκ τούτου, επιβολή φορολογικής υποχρέωσης που συνιστά υπερβολικό βάρος για τα πρόσωπα που βαρύνονται με αυτήν ή κλονίζει ριζικά την οικονομική τους κατάσταση αντίκειται στην διάταξη του άρθρου 1 του Πρώτου Προσθέτου Πρωτοκόλλου (βλ ΕΔΔΑ απόφαση της 2.12.1985, Svenska κατά Σουηδίας, αριθμ. 11036/84, απόφαση της 14.12.1988, Wasa κατά Σουηδίας, αριθμ. 13013/87, απόφαση της 16.1.1995, Ricardo Travers κατά Ιταλίας, αριθμ.15117/89).

Εστω και τούτη την έσχατη ώρα, η κυβέρνηση πρέπει να αναλογιστεί ότι «το σφάλλιν ανθρωπίνον, το εμμένει εωσφορικόν, το μετανοείν θείον».



ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΒΕΝΖΙΝΗ


NEWSLETTER

Κάντε εγγραφή για το ημερήσιο newsletter

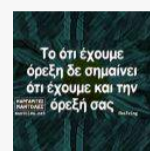
Διεύθυνση Email

**ΔΗΜΟΦΙΛΗ**

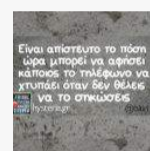
Ελλάδα 21:25

Καφετζόπουλος κατά Μπόφιλιου για την Ουκρανία: «Έλα με κοπελιά»

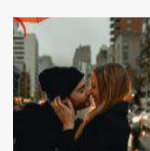

Viral Now 07:11

Τα YOLO του Σαββάτου 12.03.2022


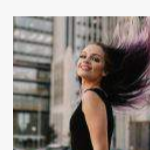
Viral Now 07:15

Τα YOLO της Κυριακής 13.03.2022


Cosmic Telegram 22:27

Τα Ζώδια του Σαββάτου 12.03.2022


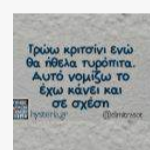
Cosmic Telegram 21:46

Τα Ζώδια της Κυριακής 13.03.2022


Cosmic Telegram 21:56

Τα Ζώδια της Δευτέρας 14.03.2022


Viral Now 06:35

Τα YOLO της Δευτέρας 14.03.2022


Ελλάδα 07:50

Κυριακή της Ορθοδοξίας 2022: Τι γιορτάζουμε σήμερα - Τα έθιμα


Πολιτική 21:51

Ο Έλληνας «πουτινιστής»
