

# 1. Ο ΕΠΑΝΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΧΑΜΕΝΟΙ

Μέσο: . . . . . ΜΕΤΟΧΟΣ

Ημ. Έκδοσης: . . . 02/06/2017 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 02/06/2017

Σελίδα: . . . . . 4



ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# Ο επανυπολογισμός των συντάξεων και οι μεγάλοι χαμένοι

**Κ**αι τόκα τριζομή. Αυτό είναι το σύνθημα στο υπουργείο Εργασίας καθώς ένα χρόνο μετά την ψηφιστή του νομού Κατρούγκαλου και ενώ έχουν ξηλώσει βίαιες διατάξεις του, δεν έχουν εκδοθεί οι υπουργικές αποφάσεις και οι εργαζόμενοι που θα ανοίξουν τον δρόμο για την έκδοση περισσότερων από 60.000 συντάξεων, που εκκρεμούν από τις 13 Μαΐου 2016 και μετά. Παράλληλα, εκκρεμεί η έκδοση χιλιάδων συντάξεων από το παρελθόν, ενώ πρέπει να ξεκινήσει και ο επανυπολογισμός όλων των ήδη καταβλημένων συντάξεων, ώστε έως το τέλος του τριμήνου είναι να βγουν οι «προσωπικές διαφορές» οι οποίες θα κοπούν, γιατί ένα μέρος η στο σύνολο τους, από το 2019.

Είναι ενδεικτικό ότι από τις αρχές του 2017 εκδίδονται με το... σταρομετρο οι νέες συντάξεις, παρότι υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την αποπλήρωση των συντάξεων που βρίσκονται «αγορή» και για χρόνια σε αναμονή, αλλά και 859 εκατ. ευρώ από το πρόγραμμα λιγέπροθεσμων οφειλών. Εκτιμάται ότι συνολικά πάνω από 315.000 συντάξεις, κτήσεις, επικουρικές και ειδικές, περιμένουν στην ουρά για πλήρωμα. Τα στοιχεία του Πίλος για τους προηγούμενους μήνες δεν είναι καθόλου ενθαρρυντικά. Ενώ το διάστημα Οκτωβρίου - Δεκεμβρίου 2016, κατά μέσο όρο, εκδίδονταν οριστικές και προσωρινές νέες συντάξεις της τάξης των 14.000, τον Ιανουάριο του 2017 εκδόθηκαν 13.299 και τον Φεβρουάριο μόλις 11.941 οριστικές και προσωρινές συντάξεις.

Κλειδί στις διαδικασίες θεωρείται η μετατροπή του λογισμικού του ΕΦΚΑ, ώστε να μπορεί να κάνει χρήση του Ακρίτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΑΣΤΑΤ, που αντικατέστησε τον Ακρίτη Μεταβολής Μισθών που θα εφαρμοστεί μετά το 2020. Μετά από συνεχείς σπατάλες και διεργασίες, αναμένεται και η έκδοση των τελευταίων, καθύστερων εργαζομένων και αποφάσεων, που αφορούν σημαντικές πτυχές του ασφαλιστικού και που η έλλειψη τους καθιστούν αδύνατη την έκδοση των συντάξεων. Μεταξύ αυτών είναι οι αποφάσεις για τον τρόπο αντανάκλασης πλασματικών χρόνων, τον υπολογισμό του ποσού σύνταξης όταν υπάρχει παράλληλη ή διαδοχική ασφάλιση, αλλά και η εργαζόμενοι για τις αναπηρικές συντάξεις. Ενδεικτικό της καθυστέρησης στην έκδοση των απαιτούμενων εργαζομένων του υ-

πουργείου Εργασίας είναι ότι ο ΕΦΚΑ εξέδωσε μόλις πριν από μια εβδομάδα την εργαζόμενοι που ξεκλειδώνει τον υπολογισμό των νέων συντάξεων. Συνολικά, εκτιμάται ότι αφορά περίπου 200.000 ασφαλισμένους που είτε κατέθεσαν αίτηση συντάξεοδοτήσης μετά την ψηφιστή του νομού Κατρούγκαλου (από 13/5/2016), είτε θα καταθέσουν αιτήσεις έως τις 31/12/2020, που θα ισχύει ο υπολογισμός των συντάξιμων αποδοχών με βάση τον Ακρίτη Τιμών Καταναλωτή.

Οι πρώτες συντάξεις με τον νέο αυτό τρόπο υπολογισμό αναμένεται να εκδοθούν τον προσεχή Ιούνιο. Οι απώλειες σε σχέση με τα ποσά που θα επιταχύνουν πριν από το νομο Κατρούγκαλου ενδέχεται να φθάσουν και το 30%, χωρίς για δημοσίους υπαλλήλους που έχουν πάνω από 30 χρόνια υπηρεσίας και ανήκουν στις κατηγορίες ΙΙΕ και ΤΕ, ασφαλισμένους στο πρώην ΤΕΒΕ οι μισές και υψηλές ασφαλιστικές κατηγορίες, ασφαλισμένους του Ταμείου Νομικών και του ΤΣΑΥ, ανεξαρτήτως χρόνου ασφάλισης, καθώς και ασφαλισμένους του ΙΚΑ με υψηλές, άνω των 1.500 ευρώ, αποδοχές.

Ειδικά για όσους συντάξεοδοτηθούν έως το τέλος του 2018, ο νομος Κατρούγκαλου προβλέπει μεταβατικό στάδιο στις μειώσεις. Ότι κερδίζουν όμως στο μεσοδιάστημα, θα χάσουν το 2019, όταν τείλει σε εφαρμογή ο νομος Αζαπογιάννη. Συγκεκριμένα, βάσει του νομού του 2016, όσοι θα είχαν πάνω από 20% θα είχαν σημαντικές βελτιώσεις. Δηλαδή, όσοι κατέθεσαν αίτηση το β' εξάμηνο του 2016 δικαιούνται το 50% της διαφοράς αυτής, όσοι καταθέσουν αίτηση εντός του 2017 θα χάσουν το 33% και όσοι αποχωρήσουν τον χρόνο, το 25%. Ο νέος νομος ξεκαθαρίζει ότι τελικά οι προσωπικές διαφορές θα κοπούν την 1η/1/2019 σε όλους. ❏



# Με την τιμή αγοράς η διαμόρφωση των τελών κυκλοφορίας

Του ΠΩΡΟΥ Κ. ΑΝΔΡΗ

**Μ**ε τέσσερα νέα δεδομένα θα υπολογίζονται τα τέλη κυκλοφορίας 2018, σύμφωνα με όσα ανέφερε η υφυπουργός Οικονομικών **Κατερίνα Παπανατάσιου**, μιλώντας στην κρατική τηλεόραση. Σύμφωνα με την κ. Παπανατάσιου, ο τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας 2018 θα περιλαμβάνει τον κυβισμό, την παλαιότητα, την τιμή αγοράς, αλλά και τις εκπομπές ρύπων.

Σήμερα τα τέλη κυκλοφορίας υπολογίζονται με βάση τον κυβισμό του κινητήρα, την παλαιότητα και τις εκπομπές ρύπων. Επομένως το νέο δεδομένο στον υπολογισμό τους αφορά στην τιμή αγοράς.

Ο νέος τρόπος υπολογισμού αναμένεται να οδηγήσει σε αυξήσεις των ποσών σε περίπου 1,8 εκατ. ιδιοκτήτες αυτοκινήτων, ενώ αντίθετα θα οδηγήσει σε μειώσεις των ποσών καταβολής σε περίπου 1,7 εκατ. οχήματα.

## Λάθη

Ωστόσο, εγκυμονεί ο κίνδυνος να καταγραφούν πάρα πολλά λάθη στον τρόπο υπολογισμού, καθώς, από τη μία μεριά, έχουμε τα παλιά αυτοκίνητα που θεωρητικά ο συντελεστής παλαιότητας θα μειώνει το ύψος των τελών κυκλοφορίας, αλλά, από την άλλη, οι εκπομπές ρύπων που μπορεί να αυξάνουν το τελικό ποσό πληρωμής δεν υπάρχουν.

Αν πάλι στα πολύ παλιά οχήματα, που δεν υπάρχουν οι εκπομπές ρύπων, διατηρηθεί το ισχύον καθεστώς, αλλά μειωθούν τα ποσά λόγω παλαιότητας, τότε από κάπου θα πρέπει να καλυφθούν οι απώλειες που θα δημιουργηθούν στα έσοδα του Προϋπολογισμού.

Σύμφωνα με στελέχη της αγοράς, το έλλειμμα που είναι πιθανό να δημιουργήσουν τα παλιά οχήματα είναι πολύ πιθανό να καλυ-

φθεί από τα νεότερα, πιο καθαρά και ακριβά αυτοκίνητα.

Ειδικότερα, πάνω από 1,7 εκατ. αυτοκίνητα έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 13 έτη, δηλαδή η πρώτη άδεια κυκλοφορίας τους έχει εκδοθεί πριν από το 2004. Αντίστοιχα πάνω από 1,8 εκατ. οχήματα έχουν πρώτη άδεια κυκλοφορίας μετά την 1/1/2005, εκ των οποίων μόλις 500.000 έχουν κυκλοφορήσει την τελευταία πενταετία.

Αν, λοιπόν, μειωθούν τα τέλη κυκλοφορίας σε 1,7 εκατ. οχήματα, τότε είναι δεδομένο ότι θα επιβαρυνθούν τα υπόλοιπα 1,8 εκατ. αυτοκίνητα με επιπλέον χαράτσι, ώστε ο τελικός λογαριασμός να είναι κοντά στα έσοδα που θα αναγράφει ο Προϋπολογισμός.

Γι' αυτόν τον λόγο, εκτιμούν στελέχη της αγοράς, το οικονομικό επιτελείο επιδιώκει να εισάγει τον συντελεστή της αξίας αγοράς στον τρόπο υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας, ώστε οι ιδιοκτήτες των ακριβών αυτοκινήτων να πληρώνουν πολύ υψηλά τέλη κυκλοφορίας.

Ωστόσο, κανείς δεν μπορεί με βεβαιότητα να υπολογίσει τις απώλειες που σημειώνουν οι αξίες αγοράς σε ένα αυτοκίνητο που έχει κυκλοφορήσει ακόμη και μόλις έναν μήνα ή χειρότερα μετά από 2 ή 3 χρόνια κυκλοφορίας.

Μάλιστα, τα στελέχη από τον κλάδο του αυτοκινήτου επισημαίνουν πως η περίφημη



Επιτροπή που ασχολείται με τη φορολογία στα αυτοκίνητα πραγματοποιεί το ένα λάθος μετά το άλλο και αναφέρουν χαρακτηριστικά: «Η περίφημη Επιτροπή που ασχολείται με τη φορολογία στα αυτοκίνητα κάνει το ένα λάθος μετά το άλλο και δεν ακούει τους παράγοντες της αγοράς. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί ο νέος τρόπος υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης στα τελωνεία, ο οποίος άνοιξε τον δρόμο στις εισαγωγές παλαιών και ρυπογόνων αυτοκινήτων εξαιτίας του πολύ χαμηλού τέλους ταξινόμησης και έκανε απαγορευτική την εισαγωγή νεότερων μοντέλων. Από την άλλη μεριά, στα καινούργια αυτοκίνητα, που το κόστος εκτελωνισμού υπολογίζεται με βάση την αξία λιανικής προ φόρων, παρατηρείται πως πολλές εισαγωγικές καταθέτουν καταλόγους ημέρας με χαμηλότερες αξίες λιανικής προ φόρων ώστε να πληρώνουν χαμηλότερους τελωνειακούς δασμούς στα οχήματά τους και την επόμενη ημέρα τους αλλάζουν παρουσιάζοντας αυξημένες αξίες λιανικής και πάλι! Φανταστείτε τι έχει να γίνει αν υπολογιστούν τα τέλη κυκλοφορίας 2018, τα οποία θα υπολογίζονται σύμφωνα με τον κυβισμό, την παλαιότητα, την αξία αγοράς και τις εκπομπές ρύπων. Το αποτέλεσμα θα είναι καταστροφικό για περισσότερους από 1,8 εκατ. ιδιοκτήτες αυτοκινήτων, ενώ αντίθετα θα ευνοηθούν

τα ρυπογόνα και μη ασφαλή οχήματα. Καλό θα ήταν τα τέλη κυκλοφορίας να καταργηθούν εντελώς και να μπει ένας πρόσθετος φόρος στα καύσιμα ώστε να είναι απολύτως αναλογικά, καθώς από τη μία μεριά ένα όχημα με κινητήρα υψηλού κυβισμού ρυπαίνει περισσότερο, αλλά και καταναλώνει μεγάλες ποσότητες καυσίμου. Οπότε άμεσα το κόστος χρήσης θα αυξηθεί. Αντίθετα, τα οχήματα μικρού κυβισμού δεν καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, αλλά ούτε και ρυπαίνουν. Οπότε το κόστος χρήσης θα είναι χαμηλότερο».

## Λαθρεμπόριο

Ωστόσο, το λαθρεμπόριο καυσίμων δεν επιτρέπει, σύμφωνα με πληροφορίες, την αντικατάσταση των τελών κυκλοφορίας από έναν νέο φόρο στα καύσιμα. Επίσης, τις τελευταίες ημέρες η περίφημη επιτροπή για τη φορολογία στα αυτοκίνητα πραγματοποιεί μπαράζ επαφών με τελωνειακούς και εκτελωνιστές ώστε να αποφασίσει αν θα πραγματοποιήσουν αλλαγές στο τέλος ταξινόμησης, αλλά και στη διαδικασία εκτελωνισμού των οχημάτων, ενώ, παράλληλα, εξετάζει να αλλάξει και τις παράλογες προϋποθέσεις, σύμφωνα με τις οποίες αλλάζουν τα Euro στα αυτοκίνητα - πολλά αυτοκίνητα που πληρούν την οδηγία ρύπων Euro 6, στην Ελλάδα «βαφτίζονται» Euro 5!