



**ΑΝΟΙΚΤΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΥΠΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ**

«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ

ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΚΑΙ Η ΕΞ' ΑΥΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑ

ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

ΓΑΪΤΑΝΟΥ ΚΥΡΙΑΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ.ΑΛΕΞΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2013

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΕΛ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ABSTRACT	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
<u>Α' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	
1.1. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΦΟΡΩΝ	9
1.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	15
1.3.ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΕΦΚ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	17
1.4.ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° Ο ΚΛΑΔΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	27
2.2 ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	29
2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	33
2.4 ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	35
<u>Β' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΠΑΡΑΒΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3° Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	
3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	39
3.2. ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	40
3.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ - ΜΕΘΟΔΟΙ - ΕΚΤΑΣΗ - ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	
4.1. ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	46
4.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	51
4.3. ΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	57
4.3.1. Γενική προσέγγιση	57
4.3.2. Παραβατικότητα - Ελεγκτικοί Διοικητικοί Μηχανισμοί πρόληψης και καταστολής της λαθρεμπορίας καυσίμων	61
4.3.3. Αποτελέσματα ελέγχων	65
4.4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	85
<u>Γ' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ</u>	
<u>ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο	
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ	
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	
5.1. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	87
5.1.1. Πληροφοριακά Συστήματα	87
5.1.2. Νομοθετικό πλαίσιο	89
5.1.3. Έλεγχοι στα ενδοκοινοτικά σύνορα	89
5.1.4. Μέσα Δίωξης Λαθρεμπορίου	90
5.1.5. Συστήματα Εισροών – Εκροών	91
5.1.6. Συστήματα εντοπισμού θέσης	91
5.1.7. Ομάδες εργασίας	92
5.1.8. Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής	92
5.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	95
5.2.1. Λειτουργικότητα της δημόσιας διοίκησης	95
5.2.2. Αποτελεσματικότητα ελέγχων	96
5.2.3. Άμεση εφαρμογή των ληφθέντων μέτρων	99
5.2.4. Θεσμικές αλλαγές - νομοθετικά μέτρα	100
5.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΟΦΕΛΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΜΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ	102
5.3.1. Διεθνείς πρακτικές στη Νομοπαρασκευαστική Διαδικασία	102
5.3.2. Νομοπαρασκευαστική Διαδικασία στην Ελλάδα	106
5.4. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	111
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	114

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το σύνολο των ενεργειακών προϊόντων αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων για το Δημόσιο, λόγω των υψηλών δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων. Η υψηλή όμως φορολόγηση έχει ως συνέπεια την υψηλή επικινδυνότητα για διάπραξη παραβάσεων, τη μη τήρηση των τελωνειακών διαδικασιών και την αποφυγή, με δόλο, της καταβολής των αναλογούντων φόρων. Ο κύριος όγκος απώλειας κρατικών εσόδων, εξ' αιτίας του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, οφείλεται στην παράνομη χρήση κυρίως πετρελαίου θέρμανσης, ναυτιλίας καθώς και άλλων ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται αντί του πετρελαίου κίνησης, καθώς επίσης στις εικονικές εξαγωγές και στην προσθήκη άλλων προϊόντων που δεν επιβαρύνονται ή έχουν μικρότερο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης.

Με την παρούσα 'Μελέτη Πολιτικής' επιχειρείται ο καθορισμός του μεγέθους της δασμοφοροδιαφυγής, που προέρχεται από την λαθρεμπορία υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, η διερεύνηση των βασικών εννοιών του κυκλώματος των ενεργειακών προϊόντων (παραγωγή, αποθήκευση, διακίνηση, εμπορία, διάθεση, χρήση στην κατανάλωση), η καταγραφή και ανάλυση των μορφών λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, των παραγόντων που καθορίζουν τα αίτια αυτής και τη σύνδεση μεταξύ της οικονομίας, της δασμοφοροδιαφυγής και του οικονομικού εγκλήματος. Επιπρόσθετα αναλύονται και διερευνώνται τα αίτια του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, προκειμένου να εξαχθούν τρόποι και μέθοδοι για την πάταξη αυτής. Κατά την έκβαση της παρούσας διεξάγεται μελέτη και αξιολόγηση του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και της φορολογικής πολιτικής, προκειμένου να υιοθετηθούν σύγχρονες μέθοδοι ανάλογων με αυτών που ισχύουν σε άλλες χώρες και συγκεκριμένα της Ανάλυσης Κόστους - Οφέλους (Cost – Benefit Analysis), ως χρήσιμο εργαλείο για την Ανάλυση Κανονιστικών Επιπτώσεων (Regulatory Impact Assessment) στο πλαίσιο της Κανονιστικής Μεταρρύθμισης (Regulatory Reform).

ABSTRACT

The total of energy products is one of the most important sources of revenue for the State, because of the high duties and tax charges. However, the high taxation has led to high risk of committing offences, infringements of customs procedures and avoiding, fraudulently, the payment of corresponding taxes. The buck of State revenue loss, because of the phenomenon of smuggling of liquid fuels is due to the illegal use mainly of heating oil, shipping and other energy products that are used instead of diesel, as well as in fictitious exports and addition to other products that are not charged or have less Special Consumption Tax.

With this 'Policy Study' is attempted to define the size of evasion of duties and taxes derived from the liquid fuel smuggling in Greece, exploring the basic concepts of the circuit of energy products (production, storage, distribution, marketing, sale, use of consumption) recording and analysis of the forms of liquid fuel smuggling, the factors that determine the causes of this and the link between the economy the evasion of duties and taxes and financial crime. Additionally analyzed and investigated the causes of the phenomenon of smuggling of liquid fuels in order to find ways and methods to combat this. When the outcome of this survey is carried out and an assessment of the existing institutional framework and fiscal policy, is order to adopt modern methods analogous to those applied in other counties and in particular the Cost- Benefit Analysis, as a useful tool for Regulatory Impact Analysis under the Regulatory Reform.

Ευχαριστίες

Για τη διαρκή στήριξη καθ' όλη τη διαδικασία της συγγραφής της παρούσας διατριβής, θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύζυγό μου, τα λατρευτά μας παιδιά Ισιδώρα και Μαριθέκλη, τους γονείς μου και την αδελφή μου, οι οποίοι είναι αρωγοί σε κάθε επιλογή και προσπάθειά μου.

Για τη δημιουργική συνεργασία και την καθοριστική καθοδήγηση προς ολοκλήρωση της παρούσας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Αλεξάκη Χρήστο.

Για την παροχή των γνώσεων και της εμπειρίας τους θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους μου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων αποτελεί ένα πολυδιάστατο τμήμα του συνολικού φαινομένου της φοροδιαφυγής. Η έκταση και η διαχρονικότητα της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, καθώς επίσης οι δυσμενείς συνέπειες στην οικονομία, στην κοινωνία και στο περιβάλλον, το καθιστούν ως ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα για τη Δημόσια Διοίκηση. Δεδομένης της παρατεταμένης ύφεσης στη χώρα μας εξετάζονται και αναλύονται πλέον, περισσότερο από ποτέ, μέθοδοι αντιμετώπισης της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, καθότι το σύνολο των ενεργειακών προϊόντων αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων για το Δημόσιο, λόγω των υψηλών δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων.

Η παρούσα Μελέτη αποβλέπει στη σφαιρική αλλά και ουσιαστική ενημέρωση ως προς τη διάσταση και μορφή του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων στην Ελλάδα και της εξ' αυτής απώλειας κρατικών εσόδων. Ερευνώντας τόσο το θεωρητικό υπόβαθρο όσο και την ισχύουσα νομολογία, προσβλέπει στην ανάδειξη της σημαντικότητας του θέματος για την ελληνική οικονομία, την διερεύνηση των πολλαπλών επιδράσεων που επιφέρει, καθώς και τον εντοπισμό σημείων παρέμβασης και αντιμετώπισης της συγκεκριμένης παραβατικότητας.

Η συλλογή δεδομένων και η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη λαθρεμπορία υγρών καυσίμων στην Ελλάδα καθίσταται δυσχερής, καταρχήν διότι λόγω της φύσης του αντικειμένου δεν έχουν διαμορφωθεί αξιόπιστες και αποδεκτές μέθοδοι εκτίμησης της έκτασης του φαινομένου και η καταμέτρησή του στηρίζεται σε υποκειμενικές και όχι εμπειριστατωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες προσεγγίσεις και αξιολογήσεις. Επίσης το υπηρεσιακό απόρρητο¹ δεσμεύει τις τελωνειακές αρχές και απαγορεύει τη γνωστοποίησή τους σε οποιονδήποτε τρίτο, εκτός από τη δικαστική αρχή και μόνο εφόσον έχει διαταχθεί ανάκριση προς διακρίβωση της τέλεσης αξιόποινης πράξης σε βάρος των συμφερόντων του Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η χορήγηση πληροφοριών από τα παραστατικά έγγραφα των τελωνείων, ακόμα και στις δημόσιες αρχές, επιτρέπεται

¹ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 11.

μόνο στις περιπτώσεις που ανακύπτουν θέματα προστασίας του δημόσιου συμφέροντος και διεκδίκησης πόρων. Ως εκ τούτου η συγκεκριμένη έρευνα στράφηκε σε δευτερογενείς πηγές δεδομένων όπως προκύπτουν από στοιχεία, που υποβάλλουν οι ελληνικές τελωνειακές και συναρμόδιες αρχές για την πάταξη της λαθρεμπορίας καυσίμων, στην Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία και στην Πολιτική Ηγεσία μέσω του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου στη Βουλή των Ελλήνων. Στοιχεία που εξάγονται από τους Προϋπολογισμούς του Κράτους, τις Εκθέσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου και από τις Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας. Μελέτες που έχουν εκπονηθεί από το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), κατόπιν αιτημάτων των κλαδικών φορέων για συγκεκριμένα επιμέρους ζητήματα που αφορούν τον κλάδο των πετρελαιοειδών, καθώς και στοιχεία από την Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (Ο.Τ.Υ.Ε.). Μελέτη της συναφούς ελληνικής και κοινοτικής νομοθεσίας καθώς και της διεθνούς βιβλιογραφίας. Επιπρόσθετα η προσωπική γνώση και εμπειρία, που προέρχονται από την πολυετή διοικητική πείρα στο Δικαστικό Τμήμα της καθ' ύλην αρμόδιας Τελωνειακής Υπηρεσίας στο νομό Αττικής, προσδίδει τη δυνατότητα της άμεσης και βιωματικής προσέγγισης της συγκεκριμένης παραβατικότητας και των αποτελεσμάτων αυτής.

Η δομή της παρούσας Μελέτης Πολιτικής κατανεμήθηκε στις εξής τρεις Ενότητες:

Πρώτη Ενότητα : Στη συγκεκριμένη ενότητα περιγράφεται ο κλάδος των πετρελαιοειδών και η συμμετοχή του στα έσοδα του κράτους. Αναλυτικότερα η ενότητα αυτή περιλαμβάνει το πρώτο κεφάλαιο, στο οποίο γίνεται εκτενής περιγραφή της φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και το δεύτερο κεφάλαιο όπου περιγράφεται η δομή της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών (διύλιση, εμπορία, κατανάλωση), το ύψος και η σύνθεση του κοινωνικού προϊόντος προς το δημόσιο.

Δεύτερη Ενότητα : Η ενότητα αυτή αφορά την παραβατικότητα στα πετρελαιοειδή προϊόντα και περιλαμβάνει το τρίτο κεφάλαιο, στο οποίο περιγράφεται η έννοια, τα χαρακτηριστικά, οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις του αδικήματος της λαθρεμπορίας σύμφωνα με τον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα και το τέταρτο κεφάλαιο όπου παρουσιάζονται οι παράγοντες, οι μέθοδοι, η έκταση και οι συνέπειες της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων.

Τρίτη Ενότητα : Στην τελευταία ενότητα καταγράφονται οι τρόποι πρόληψης και καταστολής της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων και περιλαμβάνει το πέμπτο

κεφάλαιο, όπου αναφέρονται αναλυτικά οι παρεμβάσεις που έχουν υλοποιηθεί ή εξαγγελθεί. Επιπρόσθετα, βάσει των παραγόντων και των χαρακτηριστικών που συνιστούν και κατατείνουν στη δασμοφοροδιαφυγή από το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων, διατυπώνονται προτάσεις για το σχεδιασμό και τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου και εξάγονται αντίστοιχα συμπεράσματα και διαπιστώσεις.

Εν κατακλείδι βάσει όσων αναλύονται στην παρούσα μελέτη προκύπτει το μείζον ζήτημα της δασμοφοροδιαφυγής, που συντελείται με την λαθρεμπορία υγρών καυσίμων και της άμεσης ανάγκης εφαρμογής ενός αυστηρά μελετημένου θεσμικού πλαισίου, που να λαμβάνει υπόψη την έννοια της αποτελεσματικότητας. Εκτενής αναφορά γίνεται στην περιγραφή της εφαρμογής της ανάλυσης κόστους - οφέλους (Cost – Benefit Analysis) σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, ως **ειδική λύση** στη λήψη αποφάσεων αντιμετώπισης της λαθρεμπορίας καυσίμων και ως βασική μέθοδο πριν τις αντίστοιχες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Α' ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

1.1.ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΦΟΡΩΝ

Ο ρόλος του κράτους, βάσει του Συντάγματος, είναι ευρύς και άπτεται όλων των τομέων της οικονομικής δραστηριότητας². Προκειμένου να διεξαχθούν οι διευρυμένες αρμοδιότητες άσκησης οικονομικής πολιτικής, συντάσσεται προϋπολογισμός, στον οποίο αναγράφονται όλα τα έσοδα και τα έξοδα του κράτους για το επόμενο έτος και εν συνεχεία κατατίθεται απολογισμός και γενικός ισολογισμός συνοδευόμενα από έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου³. Όλοι οι δείκτες των δαπανών και των εσόδων ως ποσοστά του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, δείχνουν σημαντική επέκταση της κρατικής δραστηριότητας στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα⁴. Οι δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού καλύπτονται από οικονομικούς πόρους, οι οποίοι προέρχονται από τη μεταβίβαση μέρους των εισοδημάτων των ιδιωτών προς τον δημόσιο τομέα μέσω της φορολογίας. Οι φόροι διακρίνονται σε άμεσους, όπου θεωρούνται αυτοί που επιβάλλονται στο εισόδημα φυσικών και νομικών προσώπων και στην περιουσία και σε έμμεσους, όπου θεωρούνται αυτοί που επιβάλλονται στην εγχώρια κατανάλωση των αγαθών, των υπηρεσιών και στις εισαγωγές.

Για την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς έχουν θεσπιστεί βασικοί έμμεσοι φόροι που ισχύουν στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι φόροι που επιβάλλονται στην κατανάλωση ενός αγαθού μπορούν να θεωρηθούν και ως υποκατάστατα του τέλους χρήσης του αγαθού αυτού (user fee)⁵. Η σύνθεση των φόρων κατανάλωσης (Consumption tax) έγκειται σε έναν γενικό φόρο, ήτοι τον Φόρο Προστιθέμενης

² Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Εκδόσεις Κριτική Α.Ε., Τόμος Α', Αθήνα, σ.50.

³ Στο ίδιο, σ.51.

⁴ Στο ίδιο, σ.59.

⁵ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Εκδόσεις Κριτική Α.Ε., Τόμος Β', Αθήνα, σ.363.

Αξίας (Φ.Π.Α.), ο οποίος επηρεάζει τη συνολική ενεργό ζήτηση και στους Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), οι οποίοι επιβάλλονται στην αγορά συγκεκριμένων αγαθών⁶, ήτοι οχημάτων, ενεργειακών, καπνικών και οινοπνευματωδών προϊόντων. Οι Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης διακρίνονται σε δύο μορφές, στον ανά μονάδα φόρο (unit tax), ο οποίος επιβάλλεται σε σταθερή αξία ανά μονάδα προϊόντος και στον φόρο επί της αξίας (ad valorem tax), ο οποίος υπολογίζεται ως ποσοστό της αξίας ενός προϊόντος⁷. Οι φορολογικοί συντελεστές στα αγαθά και στις υπηρεσίες εναρμονίζονται⁸ προς όφελος του διασυνοριακού ανταγωνισμού. Οι τυχόν διαφορές στους ανωτέρω φόρους μεταξύ των χωρών – μελών οριοθετούνται βάσει των πολιτιστικών και οικονομικών διαφορών και δε μπορούν να είναι μεγάλες για να μην έχουν ως επίπτωση έναν αθέμιτο φορολογικό ανταγωνισμό.

Επιπρόσθετα επί συγκεκριμένων προϊόντων, που εξάγονται προς ή εισάγονται από μία χώρα, επιβάλλονται δασμοί (Tariffs) δημιουργώντας ένα οικονομικό εμπόδιο στο ελεύθερο εμπόριο τους. Οι δασμοί ως εκ τούτου είναι οι φόροι που επιβαρύνουν μόνο τα προϊόντα που διακινούνται μέσω του διεθνούς εμπορίου και αντιπροσωπεύουν πλέον μόλις το 1% των εσόδων από έμμεσους φόρους⁹. Σκοπός και αναμενόμενο αποτέλεσμα των δασμών είναι να πληθωρίσουν τις τιμές των εισαγόμενων προϊόντων και να στρέψουν τους καταναλωτές να αυξήσουν τις δαπάνες τους για εγχώρια αγαθά και υπηρεσίες. Οι δασμοί διακρίνονται στους δασμούς ανάλογα με την αξία και στους σταθερούς δασμούς.

Στην χώρα μας ως κύρια πηγή εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού θεωρείται η έμμεση φορολογία, ακολουθεί η άμεση φορολογία και εν συνεχεία οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. Συγκεκριμένα οι έμμεσοι φόροι ως ποσοστό των συνολικών εσόδων το διάστημα από το έτος 1995 έως 2004 κατά μέσο όρο αγγίζει το 40%, ενώ το 22% προέρχεται από άμεσους φόρους και το υπόλοιπο ποσοστό των συνολικών εσόδων καλύπτεται από έσοδα που προέρχονται από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης¹⁰. Από τη σύνθεση επομένως των συνολικών εσόδων το μεγαλύτερο

⁶ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Α', ο.π., σ.573.

⁷ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Β', ο.π., σ.361.

⁸ Στο ίδιο, σ.426.

⁹ Στο ίδιο, σ.367.

¹⁰ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Α', ο.π., σ.57.

ποσοστό καλύπτεται από τα φορολογικά έσοδα και κυρίως των έμμεσων φόρων, στους οποίους περιλαμβάνονται οι φόροι κατανάλωσης καυσίμων και ως εκ τούτου είναι ωφέλιμη μία εκτενής προσέγγιση αυτών.

Από την επεξεργασία των στοιχείων (βλ.πίνακα 1.1, διαγράμματα 1.1 και 1.2) των εκθέσεων του ελεγκτικού συνεδρίου για τα έτη 2007 έως 2011, σχετικά με τη σύνθεση των φορολογικών εσόδων, παρατηρείται μεγάλη αναλογία των έμμεσων φόρων σε σχέση με τους άμεσους.

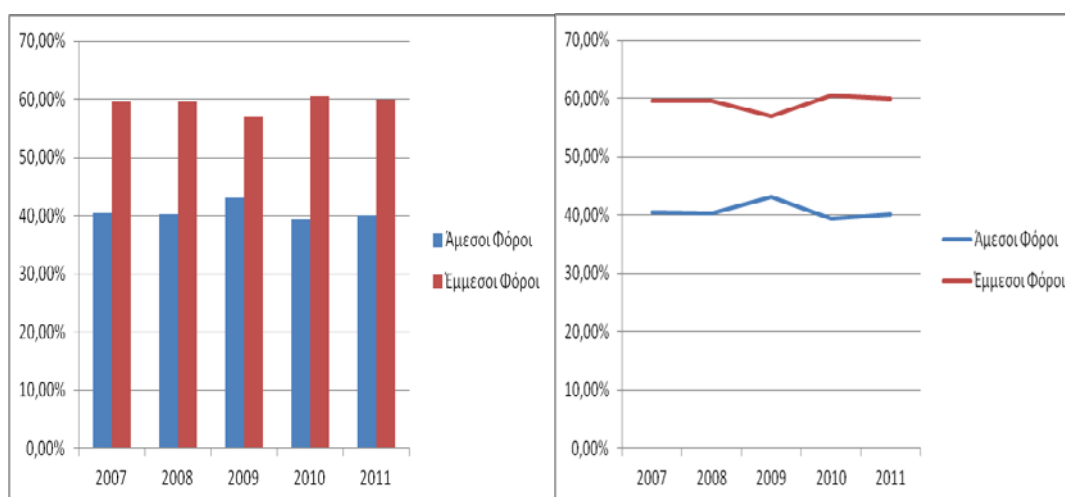
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 : ΣΥΝΘΕΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

	ΣΥΝΘΕΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΤΑ ΕΤΗ				
ΦΟΡ/ΚΑ ΕΣΟΔΑ	2007	2008	2009	2010	2011
Άμεσοι Φόροι	40,42%	40,35%	43,12%	39,43%	40,08%
Έμμεσοι Φόροι	59,58%	59,65%	56,88%	60,57%	59,92%

ΠΗΓΗ : ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ 2007-2011

Συγκεκριμένα οι έμμεσοι φόροι διαμορφώνονται κατά μέσο όρο 59,32% και οι άμεσοι σε ποσοστό 40,68%. Ο δε λόγος έμμεσων / άμεσων φόρων διαμορφώνεται σε 1,5.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 1.1 ΚΑΙ 1.2 : ΣΥΝΘΕΣΗ ΦΟΡ/ΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ



Τα ετήσια μεγέθη των άμεσων και έμμεσων φόρων για τα έτη 2006-2011, έτσι όπως αποτυπώνονται στις αντίστοιχες εκθέσεις του ελεγκτικού συνεδρίου και εκθέτονται στον πίνακα 1.2 και στα διαγράμματα 1.3 και 1.4, κάλυψαν τα έτη 2007,

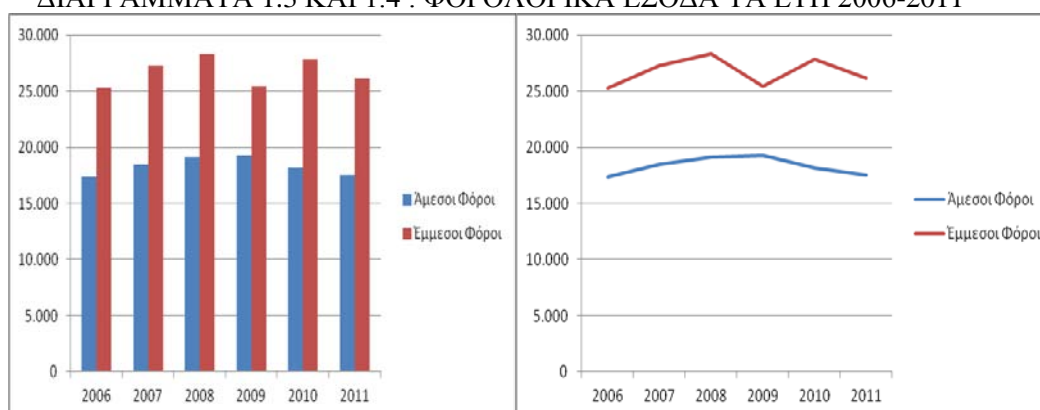
2008, 2009, 2010 και 2011 αντίστοιχα το 39,42%, 37,39%, 28,75%, 38,46% και 28,74% των συνολικών εσόδων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 : ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ (ΑΜΕΣΟΙ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ)

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΓΕΘΗ (σε εκατ.ευρώ)					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Άμεσοι Φόροι	17.364	18.512	19.148	19.315	18.127	17.526
Έμμεσοι Φόροι	25.251	27.285	28.304	25.482	27.845	26.200

ΠΗΓΗ : ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ 2006-2011

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 1.3 ΚΑΙ 1.4 : ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2011



Ως προς τις ποσοστιαίες μεταβολές (βλ.πίνακα 1.3, διαγράμματα 1.5 και 1.6) των φορολογικών εσόδων παρατηρείται το έτος 2010 μείωση ύψους 6,15% στους άμεσους φόρους σε σχέση με το έτος 2009, δεδομένης της υστέρησης κυρίως στο φόρο εισοδήματος, στο φόρο ακίνητης περιουσίας καθώς και στις προσαυξήσεις – πρόστιμα. Το έτος 2011 παρουσιάστηκε στους άμεσους φόρους και πάλι μείωση (ύψους 3,32%), μικρότερη όμως σε σχέση με το έτος 2010. Σημαντική μείωση (ύψους 5,91%) παρουσιάστηκε και στους έμμεσους φόρους μολονότι είχε προβλεφθεί οριακή αύξησή τους λόγω αλλαγής του τρόπου φορολόγησης του πετρελαίου θέρμανσης¹¹. Η υστέρηση στις εισπράξεις των έμμεσων φόρων οφείλεται κυρίως στο Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), στους φόρους συναλλαγών, στους λοιπούς έμμεσους φόρους κατανάλωσης, καθώς και στους φόρους κατανάλωσης που εισπράττονται από τα Τελωνεία¹².

¹¹ Έκθεση Ελεγκτικού Συνεδρίου για το έτος 2011, σ.10.

<http://www.minfin.gr>

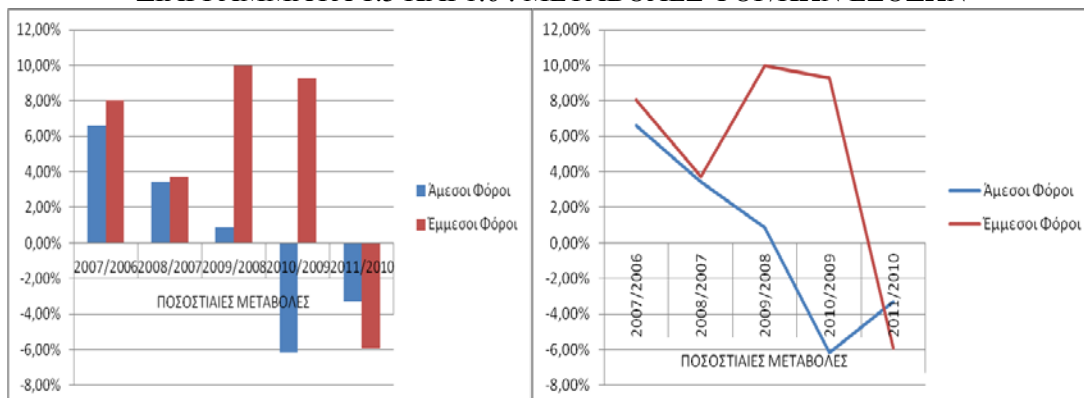
¹² Στο ίδιο, σ.12.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3 : ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ				
	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010
Άμεσοι Φόροι	6,61%	3,43%	0,87%	-6,15%	-3,32%
Έμμεσοι Φόροι	8,06%	3,73%	9,97%	9,27%	-5,91%

ΠΗΓΗ : ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ 2006-2011

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 1.5 ΚΑΙ 1.6 : ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΦΟΡ/ΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ



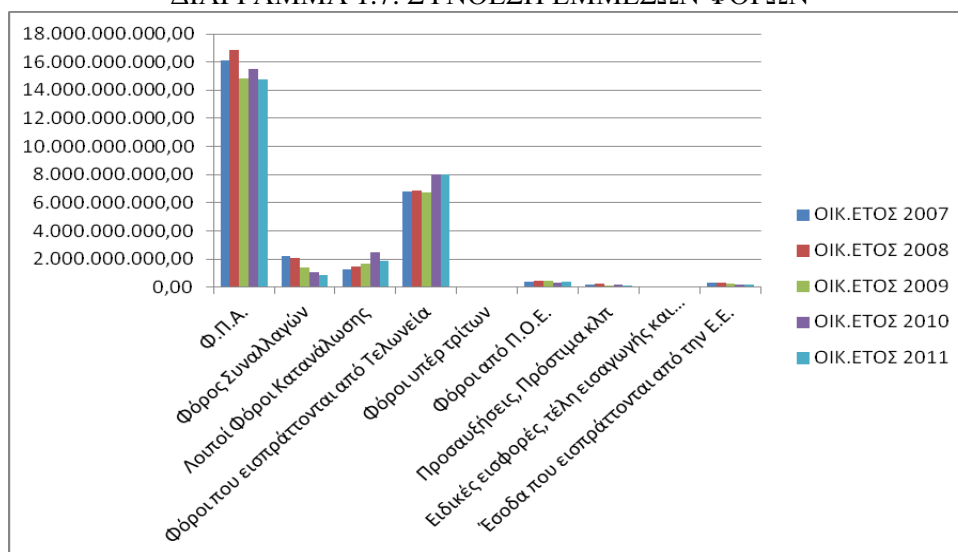
Όπως προαναφέρθηκε ένας από τους παράγοντες που συνέβαλε στην μείωση των έμμεσων εσόδων το έτος 2011, ήταν η υστέρηση στις εισπράξεις των φόρων κατανάλωσης που εισπράττονται από τα Τελωνεία. Αυτό γίνεται εμφανές εξετάζοντας τη σύνθεση των έμμεσων φόρων (βλ.πίνακα 1.4, διάγραμμα 1.7), όπου διαφαίνεται ότι κύρια πηγή των έμμεσων φόρων αποτελούν ο φόρος προστιθέμενης αξίας και οι φόροι που εισπράττονται από τα Τελωνεία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4 : ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΜΜΕΣΩΝ ΦΟΡΩΝ

ΕΜΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ	ΟΙΚ.ΕΤΟΣ 2007	ΟΙΚ.ΕΤΟΣ 2008	ΟΙΚ.ΕΤΟΣ 2009	ΟΙΚ.ΕΤΟΣ 2010	ΟΙΚ.ΕΤΟΣ 2011
Φ.Π.Α.	16.133.931.625,39	16.883.258.295,22	14.866.328.433,56	15.516.725.150,32	14.753.570.562,09
Φόρος Συναλλαγών	2.209.256.410,99	2.038.346.766,92	1.411.168.112,07	1.078.377.332,39	844.962.386,59
Λοιποί Φόροι Κατανάλωσης	1.275.482.672,11	1.432.367.304,28	1.634.376.599,98	2.491.324.381,34	1.866.163.869,15
Φόροι που εισπράττονται από Τελωνεία	6.766.472.377,35	6.846.170.502,71	6.731.919.899,72	8.040.412.113,77	8.037.804.629,97
Φόροι υπέρ τρίτων	24.842.501,47	25.357.856,99	20.356.319,71	17.675.537,63	15.777.827,17
Φόροι από Π.Ο.Ε.	380.552.370,50	480.292.399,08	427.302.547,26	337.055.975,23	363.806.787,98
Προσανξήσεις, Πρόστιμα κλπ	169.125.830,54	278.272.754,16	137.408.353,27	147.499.304,80	119.473.026,98
Ειδικές εισφορές, τέλη εισαγωγής και εξαγωγής κτλ	11.594.078,01	12.805.260,83	9.036.663,29	8.698.630,98	8.522.683,45
Έσοδα που εισπράττονται από την Ε.Ε.	314.463.527,33	307.205.463,05	244.831.856,77	207.604.501,14	190.096.315,83
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	27.285.721.393,69	28.304.076.603,24	25.482.728.785,63	27.845.372.927,60	26.200.178.089,21

ΠΗΓΗ : ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ 2007-2011

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.7: ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΜΜΕΣΩΝ ΦΟΡΩΝ



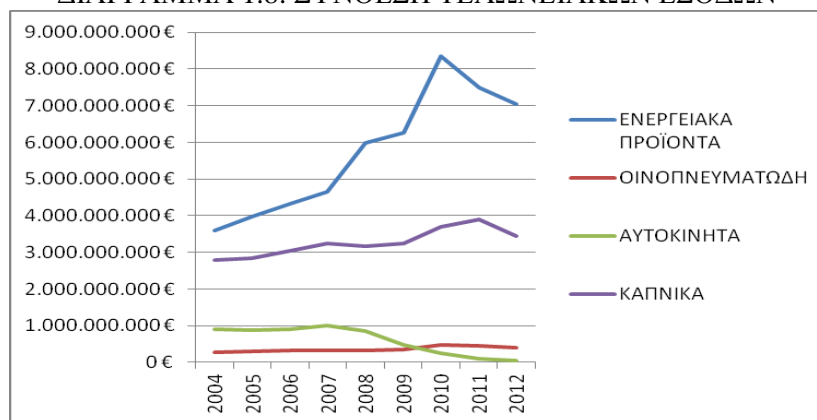
Από την καταγραφή των συνολικών εσόδων (βλ.πίνακα 1.5, διάγραμμα 1.8), που εισπράττονται από τα Τελωνεία και αφορούν αγαθά στα οποία επιβάλλονται ειδικοί φόροι κατανάλωσης, είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων προέρχεται από τα ενεργειακά προϊόντα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 : ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

	ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΚΑΠΝΙΚΑ
2004	3.602.306.722 €	281.977.877 €	907.848.180 €	2.790.804.923 €
2005	3.968.863.203 €	306.958.696 €	890.410.619 €	2.832.002.807 €
2006	4.319.045.596 €	322.869.399 €	895.064.373 €	3.037.751.799 €
2007	4.662.936.350 €	319.243.628 €	996.976.947 €	3.253.063.938 €
2008	5.987.710.107 €	318.648.278 €	842.884.434 €	3.173.029.423 €
2009	6.273.597.673 €	357.147.557 €	475.507.437 €	3.246.805.648 €
2010	8.351.083.809 €	468.394.432 €	249.247.663 €	3.691.732.884 €
2011	7.497.675.492 €	463.614.131 €	100.996.666 €	3.888.679.309 €
2012	7.031.111.364 €	406.301.235 €	52.486.691 €	3.435.694.548 €

Πηγή: Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (Ο.Τ.Υ.Ε.)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.8: ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ



Πηγή: Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (Ο.Τ.Υ.Ε.)

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα γίνεται αντιληπτό ότι οι έμμεσοι φόροι, ήτοι οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης και ο φόρος προστιθέμενης αξίας, που επιβάλλονται στα ενεργειακά προϊόντα αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

1.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων, κυρίως οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και ο φόρος προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.) που επιβάλλονται στα υγρά καύσιμα, αποτελούν θεμελιώδη πηγή δημοσίων εσόδων τόσο για την Ελλάδα όσο και για τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επιβολή ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα θεμελιώνεται θεωρητικά ως μέσο για την εξοικονόμηση της ενέργειας και την ορθή διαχείριση αυτής καθώς και των εξωτερικών επιβαρύνσεων στο περιβάλλον που προκαλούνται από την κατανάλωση καυσίμων. Επιπρόσθετα για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, οι φορολογικοί συντελεστές εναρμονίζονται για να μη στρεβλώνεται ο διασυνοριακός ανταγωνισμός¹³. Προς επίτευξη των ανωτέρω στόχων η Οδηγία 2003/96/ΕΚ (Βρυξέλλες 27/10/2003), σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, τέθηκε σε εφαρμογή την 1.1.2004 και καθορίζει το πλαίσιο φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ισχύει μέχρι και σήμερα. Στην συγκεκριμένη κοινοτική Οδηγία αναπροσαρμόστηκαν οι ελάχιστοι φορολογικοί συντελεστές στα υγρά καύσιμα και ορίστηκαν ελάχιστοι φορολογικοί συντελεστές και στα υπόλοιπα ενεργειακά προϊόντα (άνθρακα, φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια). Στην κοινοτική Οδηγία προβλέπονται συγκεκριμένες διατάξεις για μειωμένους συντελεστές ανάλογα με τη χρήση των ενεργειακών προϊόντων (π.χ. πρώτες ύλες) καθώς και για απαλλαγή από τον ειδικό φόρο στα ενεργειακά προϊόντα, που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αερομεταφορές και στην ακτοπλοΐα εντός της Κοινότητας.

¹³ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Β', ο.π., σ.426.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιλέγουν το ύψος του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ενεργειακά προϊόντα, τηρώντας τους ελάχιστους φορολογικούς συντελεστές, που ορίζονται στην Οδηγία 2003/96/ΕΚ, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις συνθήκες στην οικονομία και τους στόχους δημοσιονομικής, ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής που έχουν θέσει. Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα είναι εναρμονισμένο με το κοινοτικό και επιβάλλει στα πετρελαιοειδή προϊόντα, που διατίθενται στην εσωτερική αγορά φορολογικές επιβαρύνσεις, ήτοι Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ), Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ), ειδικό τέλος Δ.Ε.Τ.Ε. (Δικαίωμα Εκτέλεσης Τελωνειακών Εργασιών) και ειδική εισφορά για την εξασφάλιση του απρόσκοπτου εφοδιασμού προβληματικών περιοχών (Ν.1571/85). Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης και ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό των συνολικών φόρων σε σχέση με τις υπόλοιπες προαναφερθείσες φορολογικές επιβαρύνσεις.

Ο υπολογισμός των δασμοφορολογικών και λοιπών επιβαρύνσεων γίνεται ως εξής: Καταρχήν υπολογίζεται η αξία του προϊόντος, η οποία ισούται με την ποσότητα σε χιλιόλιτρα επί την τιμή μονάδος του Κρατικού Διυλιστηρίου. Επίσης υπολογίζεται το ανταποδοτικό τέλος υπέρ της Ρ.Α.Ε. (Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας), που ισούται με την ποσότητα σε χιλιόλιτρα επί το ποσοστό, το οποίο ορίζεται στις διατάξεις της εκάστοτε απόφασης για τα ανταποδοτικά τέλη και είναι για το μαζούτ και τα υγραέρια 0,1 €/m³, ενώ για τις βενζίνες, το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης τα έτη 2011 και 2012 ήταν 0,2 €/m³ και το έτος 2013 προσδιορίστηκε στα 0,21 €/m³. Επισημαίνεται ότι η αξία και το ανταποδοτικό τέλος υπέρ της Ρ.Α.Ε. χρησιμοποιούνται μόνο για τον υπολογισμό των φορολογικών επιβαρύνσεων και δεν προστίθενται σε αυτές.

Οι φορολογικές επιβαρύνσεις, ήτοι Ε.Φ.Κ., Ειδικό Τέλος Ν. 2093/92 (Δ.Ε.Τ.Ε.), Εισφορά Ν. 1571/85 (προβληματικών περιοχών) και Φ.Π.Α. υπολογίζονται ως εξής :

Ε.Φ.Κ. = Ποσότητα x Συντελεστής Ε.Φ.Κ.

ΕΙΣΦΟΡΑ Ν.1571/85 (ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ) = Αξία προϊόντος x 1,2 %

ΕΙΔΙΚΟ ΤΕΛΟΣ Ν. 2093/92 (Δ.Ε.Τ.Ε.) = (Αξία προϊόντος + Ε.Φ.Κ.) x 0,5%

Φ.Π.Α. = (Αξία προϊόντος + Ρ.Α.Ε. + Ε.Φ.Κ. + Εισφορά Ν.1571/85 + Δ.Ε.Τ.Ε.) x 23%

Στις περιπτώσεις που υπάρχουν εισαγωγικοί δασμοί υπολογίζονται στην αξία του προϊόντος επί τον συντελεστή που ισχύει για το συγκεκριμένο προϊόν και το αποτέλεσμα προστίθεται στις φορολογικές επιβαρύνσεις.

1.3.ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ Ε.Φ.Κ. ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης υγρών καυσίμων είναι ένας φόρος ανά μονάδα προϊόντος, καλύπτει πολλές κατηγορίες υγρών καυσίμων (βενζίνη διαφόρων τύπων, πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, προπάνιο υγραέριο κ.λπ.) και οι συντελεστές διαφέρουν σημαντικά ανάμεσα στα διάφορα καύσιμα¹⁴. Στην Ελλάδα οι μεταβολές του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα, που προκλήθηκαν τα έτη 2003-2009, κυμαίνονταν στα πλαίσια της μεταβατικής περιόδου για προσαρμογή στους ελάχιστους συντελεστές, όπως προέβλεπε η κοινοτική Οδηγία 2003/96/ΕΚ¹⁵. Συγκεκριμένα την χρονική περίοδο 2005-2009 το ύψος των δασμών και φόρων, που επιβλήθηκαν στην αμόλυβδη βενζίνη και του πετρελαίου κίνησης, παρέμεινε σε επίπεδο χαμηλότερο σε σχέση με το μέσο όρο των υπόλοιπων κρατών - μελών. Τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο οι δασμοί και φόροι αποτέλεσαν για την αμόλυβδη και το πετρέλαιο κίνησης αντίστοιχα το 63% και 72% περίπου του αντίστοιχου ύψους του μέσου όρου των 27 κρατών μελών¹⁶, ο οποίος ήταν ίσος με 766 €/m³ και 591€/m³. Τα κράτη – μέλη υποχρεούνται να εφαρμόζουν τους ελάχιστους συντελεστές, αλλά έχουν και την δυνατότητα επιλογής του ύψους των ειδικών φόρων κατανάλωσης ανάλογα με τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Στα πλαίσια αυτά το έτος 2010, προς επίτευξη της δημοσιονομικής εξυγίανσης, επιτεύχθηκαν διαδοχικά τρεις μεταβολές – αυξήσεις των συντελεστών ειδικών φόρων κατανάλωσης στην αμόλυβδη βενζίνη και στο πετρέλαιο κίνησης, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να απομακρύνεται από τη θέση των ελάχιστων συντελεστών και να κατατάσσεται πλέον

¹⁴ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Β', ο.π., σ.366.

¹⁵ Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη «*Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης*», Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα, σ.26.

¹⁶ Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009), Μελέτη «*Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών*», Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα, σ.48.

σε μια σημαντικά υψηλότερη θέση¹⁷ στη σχετική κατάταξη των συντελεστών που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων από τους Ε.Φ.Κ. που επιβάλλονται στα ενεργειακά προϊόντα - σε όλα τα κράτη μέλη - προέρχεται από τους Ε.Φ.Κ. της βενζίνης και του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (κίνησης, θέρμανσης, αγροτικό κ.λπ.). Τα υπόλοιπα έσοδα προέρχονται σε μικρότερα ποσοστά από τα λοιπά πετρελαιοειδή (LPG, Μαζούτ), το φυσικό αέριο, τον άνθρακα και την ηλεκτρική ενέργεια¹⁸. Ως εκ τούτου στους επόμενους πίνακες παρουσιάζονται οι συντελεστές Ε.Φ.Κ. στα βασικά πετρελαιοειδή προϊόντα, όπως βενζίνη αμόλυβδη, πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης.

ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ Ε.Φ.Κ. ΣΕ ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

ΕΙΔΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ- BENZINΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6 : ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Ε.Φ.Κ. ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ BENZINΗΣ

Συντελεστής ΕΦΚ σε €/Χιλιόλιτρο	Ημερομηνία εφαρμογής	Μεταβολή	Ποσοστιαία μεταβολή
296	1/1/2002		
313	1/7/2006	17 €	5,74 %
350	1/1/2008	37 €	11,82 %
359	1/1/2009	9 €	2,57 %
410	26/6/2009	51 €	14,21%
530	9/2/2010	120 €	29,27%
610	4/3/2010	80 €	15,09%
670	3/5/2010	60 €	9,84%

Οι συντελεστές των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης καθορίζονται στο άρθρο 73 του Ν.2960 'Περί Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα'. Παρουσιάζουν γενικά αυξητική τάση και ειδικότερα όσο αφορά τον Ε.Φ.Κ. της αμόλυβδης βενζίνης παρατηρείται ανοδική

¹⁷ Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη «Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης», ο.π., σ.26.

¹⁸ Στο ίδιο, ο.π., σ.22.

πορεία μέχρι το έτος 2010, όπου οριοθετήθηκαν τρεις διαδοχικές αυξήσεις και εν συνεχεία παραμένει σταθερός μέχρι σήμερα (βλ.πίνακα 1.6, διάγραμμα 1.9).

ΕΙΔΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ – ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7 : ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Ε.Φ.Κ. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ

Συντελεστής ΕΦΚ σε €/Χιλιόλιτρο	Ημερομηνία εφαρμογής	Μεταβολή	Ποσοστιαία μεταβολή
245	1/1/2002		
260	1/7/2006	15 €	6,12 %
265	1/1/2007	5 €	1,92 %
293	1/1/2008	28 €	10,56 %
302	1/1/2009	9 €	3,07 %
352	9/2/2010	50 €	16,56%
382	4/3/2010	30 €	8,52%
412	3/5/2010	30 €	7,85%
330	15/10/2012	-82 €	-19,90%

Στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης για το πετρέλαιο κίνησης παρατηρείται αυξητική πορεία και παρουσιάζει τρεις συνεχείς αυξήσεις το έτος 2010 και παρέμεινε σταθερός μέχρι τον Οκτώβριο του έτους 2012, όπου για πρώτη φορά μειώθηκε κατά 19,90 % (βλ.πίνακα 1.7, διάγραμμα 1.9) λόγω της εξίσωσης του πετρελαίου κίνησης και του θέρμανσης, φτάνοντας στα 330 €/1.000 λίτρα, που συνίσταται στον ελάχιστο επιτρεπτό συντελεστή Ε.Φ.Κ. για το εν λόγω προϊόν, βάσει της οδηγίας 2006/96/Ε.Κ..

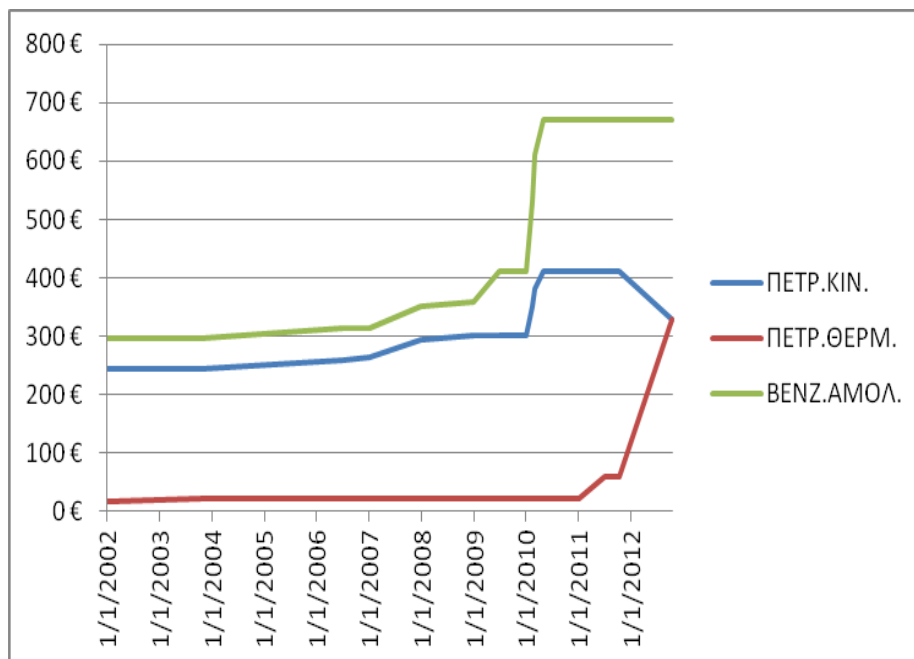
ΕΙΔΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ – ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8 : ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ Ε.Φ.Κ. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

Συντελεστής ΕΦΚ σε €/Χιλιόλιτρο	Ημερομηνία εφαρμογής	Μεταβολή	Ποσοστιαία μεταβολή
18	14/10/2002		
21	16/10/2003	3 €	16,66 %
60	14/10/2011	39 €	185,71%
330	15/10/2012	270 €	450,00 %

Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης για το πετρέλαιο θέρμανσης από 18€/1.000 λίτρα, που ίσχυε από 14/10/2002 (άρθρο 15 του Ν. 3075/02, ΦΕΚ-297 Α΄) παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 16,66% το έτος 2003 (άρθρο 21 παρ. 1 του Ν. 3193/03, ΦΕΚ-266 Α΄) και παρέμεινε σταθερός στα 21 € / 1.000 λίτρα, στο ελάχιστο επίπεδο που προβλέπει η κοινοτική οδηγία, μέχρι τον Οκτώβριο του έτους 2011, όπου δεν εξομοιώθηκε με το πετρέλαιο κίνησης, όπως προβλεπόταν στον Κρατικό Προϋπολογισμό του 2011, αλλά αυξήθηκε σε 60 €/1.000 λίτρα, παρουσιάζοντας μεγάλη αύξηση της τάξης 185,71%. Με τις διατάξεις του πέμπτου άρθρου του ν.4092/2012 (Φ.Ε.Κ.220/Α΄) με τίτλο Κύρωση της από 6 Σεπτεμβρίου 2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του νόμου 3986/2001...και άλλες διατάξεις», καθιερώθηκε από 15-10-2012 η εξίσωση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) και το φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), ανεξαρτήτως χρήσης (κίνησης, θέρμανσης, λοιπές χρήσεις), ο οποίος ορίζεται πλέον σε 330€/χιλιόλιτρο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.9: ΕΞΕΛΙΞΗ Ε.Φ.Κ. ΣΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ



Η εξίσωση του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης (βλ.πίνακα 1.8, διάγραμμα 1.9) με τον Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης, όπου προκάλεσε αύξηση κατά 450 %, αποσκοπεί στον περιορισμό του λαθρεμπορίου, στον τομέα των πετρελαιοειδών, αφού ο καταργούμενος μειωμένος Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης αποτελούσε σημαντικό κίνητρο για διάπραξη λαθρεμπορικών πράξεων.

1.4. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Ένεκα του μεγέθους της φορολογικής βάσης και των υψηλών φορολογικών συντελεστών που επιβάλλονται, τα υγρά καύσιμα αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού¹⁹. Παράγοντες διαμόρφωσης των εσόδων του κράτους από τη φορολόγηση των πετρελαιοειδών προϊόντων αποτελούν²⁰:

α) το ύψος του συντελεστή Ε.Φ.Κ. και των υπόλοιπων δασμών ανά προϊόν, β) το μέγεθος της κατανάλωσης ανά προϊόν

γ) το ύψος του συντελεστή Φ.Π.Α.

δ) την εξέλιξη των τιμών διυλιστηρίου και των περιθωρίων εμπορίας ανά προϊόν, καθώς σε αυτές τις τιμές επιβάλλεται αναλογικά ο Φ.Π.Α. και ε) την έκταση της φοροδιαφυγής και του παράνομου εμπορίου.

Στους παρακάτω πίνακες (1.9 και 1.10) και στα αντίστοιχα διαγράμματα (1.10 και 1.11) καταγράφονται τα έσοδα από τους Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), που επιβλήθηκαν στο σύνολο των ενεργειακών προϊόντων. Από την αναλυτική καταγραφή των Κωδικών Αριθμών Εσόδων (Κ.Α.Ε.) των Απολογισμών διαφαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων από τους Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης, που επιβάλλονται στα ενεργειακά προϊόντα, καλύπτεται από τα είδη της βενζίνης και του πετρελαίου.

¹⁹ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, σ.217.

²⁰ Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη « Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης», ο.π., σ.27.

ΕΣΟΔΑ Φ.Π.Α. ΚΑΙ Ε.Φ.Κ. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(ΜΕΤΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΩΝ)

ΕΤΗ 2005 -2007

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9

ΚΩΔΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΕΣΟΔΩΝ	ΕΤΟΣ 2005	ΕΤΟΣ 2006	ΕΤΟΣ 2007
ΚΑΕ 1117-ΦΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	1.346.065.676,06	1.512.756.220,34	1.597.621.038,93
ΚΑΕ 1157-ΦΠΑ ΠΕΤΡ/ΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΜΕΝΑ	133.656.887,30	197.379.584,83	198.600.584,14
ΣΥΝΟΛΟ ΦΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	1.479.722.563,36	1.710.135.805,17	1.796.221.623,07
ΚΑΕ 1461-Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ ΕΓΧΩΡΙΩΝ-Ε.Ε.	4.248.234,03	4.253.805,32	4.811.922,90
ΚΑΕ 1431-Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ	31.592,75	33.146,10	423.757,22
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ	4.279.826,78	4.286.951,42	5.235.680,12
ΚΑΕ 1462-Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ ΕΓΧ.-Ε.Ε.	1.509.721.577,78	1.513.432.046,05	1.699.024.109,02
ΚΑΕ 1432-Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	32.204.757,32	95.466.458,12	77.379.031,55
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ	1.541.926.335,10	1.608.898.504,17	1.776.403.140,57
ΚΑΕ 1463-Ε.Φ.Κ. DIESEL ΕΓΧ.-Ε.Ε.	847.439.957,57	895.471.258,75	995.091.361,22
ΚΑΕ 1433-Ε.Φ.Κ. DIESEL ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	38.434.116,16	54.261.163,71	48.233.410,58
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. DIESEL	885.874.073,73	949.732.422,46	1.043.324.771,80
ΚΑΕ 1464-Ε.Φ.Κ. ΜΑΖΟΥΤ ΕΓΧ.-Ε.Ε.	45.473.038,31	44.824.321,79	39.854.773,47
ΚΑΕ 1434-Ε.Φ.Κ.ΜΑΖΟΥΤ ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	1.666,50	481.800,13	1.901.808,58
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. ΜΑΖΟΥΤ	45.474.704,81	45.306.121,92	41.756.582,05
ΣΥΝΟΛΟ Φ.Π.Α.	1.479.722.563,36	1.710.135.805,17	1.796.221.623,07
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ.	2.477.554.940,42	2.608.223.999,97	2.866.720.174,54
ΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	3.957.277.503,78	4.318.359.805,14	4.662.941.797,61

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών, Απολογισμοί 2005-2007.

Αναλυτικότερα τα συνολικά έσοδα το έτος 2010 (βλ.πίνακα 1.10) σε σχέση με το έτος 2009 αυξήθηκαν λόγω των τριών διαδοχικών αυξήσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης στην αμόλυβδη βενζίνη και στο πετρέλαιο κίνησης (βλ.πίνακες 1.6 και 1.7) διαμορφώνοντας τον Ε.Φ.Κ. για την αμόλυβδη βενζίνη από 410€/χιλιόλιτρο σε 670€/χιλιόλιτρο και του πετρελαίου κίνησης από 302€/χιλιόλιτρο σε 330€/χιλιόλιτρο. Ως εκ τούτου τα συνολικά έσοδα για το έτος 2010 από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης των ενεργειακών προϊόντων ανήλθαν στα 4,409 δισ., εκ των οποίων μεγαλύτερο μέρος, ήτοι τα 3,029 δισ., προήλθαν από τις βενζίνες και το 1,263 δισ. από το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης. Το έτος 2011 τα συνολικά έσοδα από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης των ενεργειακών προϊόντων άγγιξαν τα 4,428 δισ. εκ των οποίων τα 2,936 δισ. προήλθαν από τις βενζίνες και το 1,206 δισ. πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης.

ΕΣΟΔΑ Φ.Π.Α. ΚΑΙ Ε.Φ.Κ. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

(ΜΕΤΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΩΝ)

ΕΤΗ 2008 - 2011

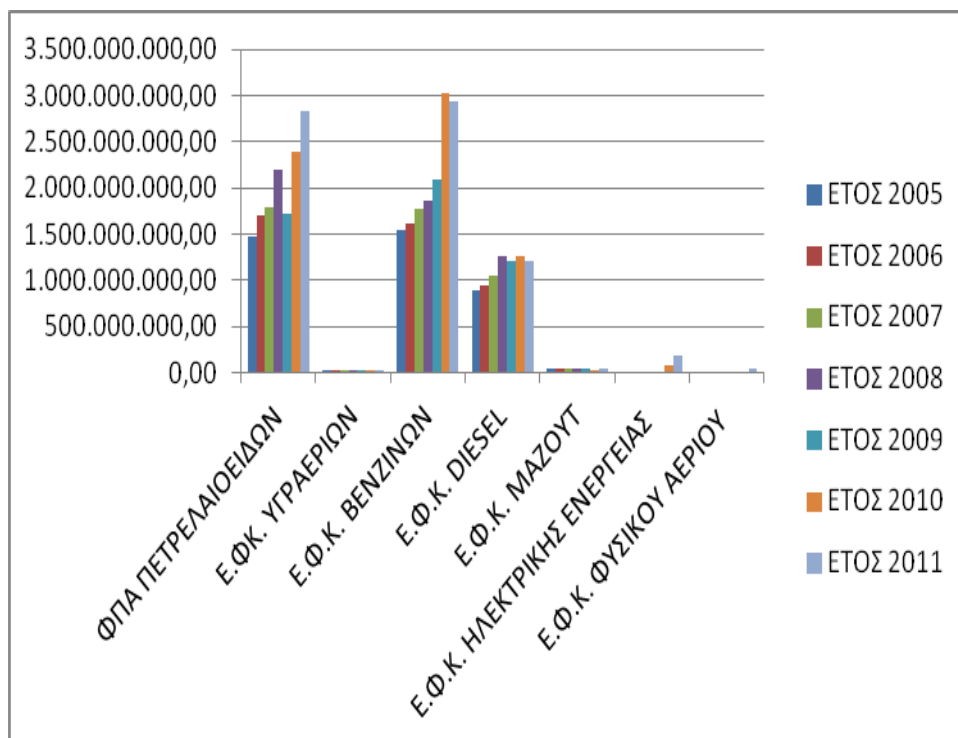
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10

ΚΩΔΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΕΣΟΔΩΝ	ΕΤΟΣ 2008	ΕΤΟΣ 2009	ΕΤΟΣ 2010	ΕΤΟΣ 2011
ΚΑΕ 1117-ΦΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	1.820.177.914,06	1.485.214.907,25	2.061.750.239,62	2.424.834.669,30
ΚΑΕ 1157-ΦΠΑ ΠΕΤΡ/ΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΜΕΝΑ	369.153.713,78	236.466.449,97	320.119.839,65	405.535.686,03
ΣΥΝΟΛΟ ΦΠΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	2.189.331.627,84	1.721.681.357,22	2.381.870.079,27	2.830.370.355,33
ΚΑΕ 1461-Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ ΕΓΧΩΡΙΩΝ-Ε.Ε.	5.204.194,94	5.083.965,61	6.054.711,71	22.893.973,56
ΚΑΕ 1431-Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ	8.685,30	17.663,71	7.216,23	517.741,42
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ	5.212.880,24	5.101.629,32	6.061.927,94	23.411.714,98
ΚΑΕ 1462 Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ ΕΓΧ.-Ε.Ε.	1.757.778.630,36	2.080.959.926,85	3.029.190.997,31	2.936.634.262,47
ΚΑΕ 1432 Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	105.667.931 ,33	1.079.008,84	419.085,21	8.109,04
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. BENZINΩΝ	1.863.446.561,69	2.082.038.935,69	3.029.610.082,52	2.936.642.371,51
ΚΑΕ 1463 Ε.Φ.Κ. DIESEL ΕΓΧ.-Ε.Ε.	1.029.362.469,10	891.741.938,96	964.716.384,07	941.374.540,21
ΚΑΕ 1433 Ε.Φ.Κ. DIESEL ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	222.400.032,21	319.639.802,81	298.781.753,14	264.711.687,21
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. DIESEL	1.251.762.501,31	1.211.381.741,77	1.263.498.137,21	1.206.086.227,42
ΚΑΕ 1464 Ε.Φ.Κ. ΜΑΖΟΥΤ ΕΓΧ.-Ε.Ε.	41.190.807,65	27.299.978,82	20.941.444,89	32.341.232,96
ΚΑΕ 1434 Ε.Φ.Κ.ΜΑΖΟΥΤ ΤΡ.ΧΩΡΩΝ	5.944.426,59	8.898.699,45	4.288.009,91	2.803.879,00
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ. ΜΑΖΟΥΤ	47.135.234,24	36.198.678,27	25.229.454,80	35.145.111,96
ΚΑΕ 1465 Ε.Φ.Κ. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ			85.019.965,37	184.181.807,50
ΚΑΕ 1466 Ε.Φ.Κ. ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ				43.456.538,81
ΣΥΝΟΛΟ Φ.Π.Α.	2.189.331.627,84	1.721.681.357,22	2.381.870.079,27	2.830.370.355,33
ΣΥΝΟΛΟ Ε.Φ.Κ.	3.167.557.177,48	3.334.720.985,05	4.409.419.567,84	4.428.923.772,18
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	5.356.888.805,32	5.056.402.342,27	6.791.289.647,11	7.259.294.127,51

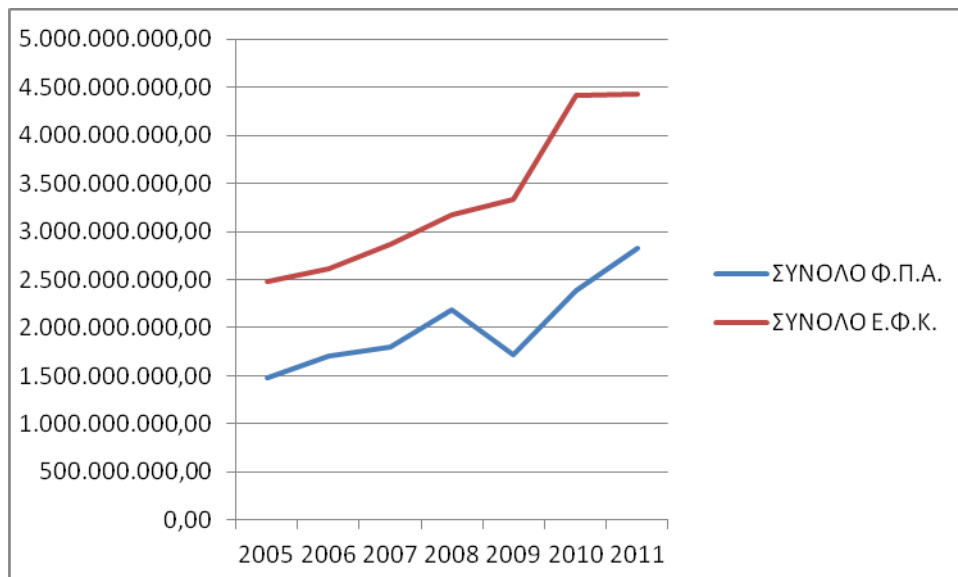
ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών, Απολογισμοί 2008-2011.

Μεγάλο επίσης είναι το ποσοστό στα συνολικά έσοδα (βλ.πίνακες 1.9 και 1.10) από το Φ.Π.Α., καταγράφοντας μία αυξητική πορεία από το έτος 2005 μέχρι το 2011, πλην της μείωσης κατά το έτος 2009. Συγκεκριμένα τα συνολικά έσοδα από το Φ.Π.Α. των πετρελαιοειδών άγγιξε το ποσό του 1,721 δισ. το έτος 2009, των 2,381 δισ. το 2010 και των 2,830 δισ. το 2011.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.10: ΕΣΟΔΑ Φ.Π.Α. ΚΑΙ Ε.Φ.Κ. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(ΜΕΤΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΩΝ) ΕΤΗ 2008 -2011



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.11: ΕΣΟΔΑ Φ.Π.Α. ΚΑΙ Ε.Φ.Κ. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(ΜΕΤΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΩΝ) ΕΤΗ 2008 -2011



Από στοιχεία των ετήσιων εκθέσεων του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 2005 έως 2012, τα έσοδα από τους φόρους κατανάλωσης εγχώριων καυσίμων

και οι εκατοστιαίες μεταβολές τους διαμορφώνονται στους παρακάτω πίνακες (1.11 και 1.12). Μέχρι το έτος 2010 παρατηρείται αυξητική πορεία των εσόδων με την μεγαλύτερη αύξηση το έτος 2010. Ο ΕΦΚ στα πετρελαιοειδή το έτος 2010 συνεισέφερε το 9,8% των συνολικών εσόδων του κράτους από φόρους, όταν τα έσοδα που συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη της Ε.Ε. από τον Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή παρουσιάζουν ένα εύρος²¹ από 2,3% έως 12,8%. Μετά την υψηλή αύξηση των εσόδων το 2010 τα επόμενα δύο έτη παρουσιάζεται πτώση αυτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11 :ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (σε εκατ.ευρώ)							
ΕΤΟΣ 2005	ΕΤΟΣ 2006	ΕΤΟΣ 2007	ΕΤΟΣ 2008	ΕΤΟΣ 2009	ΕΤΟΣ 2010	ΕΤΟΣ 2011	ΕΤΟΣ 2012
2.478	2.608	2.867	3.689	4.374	5.698	4.653	4.464

ΠΗΓΗ: Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος 2005-2012

Αναλυτικότερα το έτος 2010 οι εισπράξεις από την έμμεση φορολογία ενισχύθηκαν σημαντικά λόγω των αυξήσεων στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης (ΕΦΚ) στον καπνό, το οινόπνευμα και τα καύσιμα. Ειδικότερα τα έσοδα από τη φορολογία υγρών καυσίμων αυξήθηκαν κατά 30,3%, εξέλιξη που συνδέεται με τις τρεις αυξήσεις στον Ε.Φ.Κ. καυσίμων κατά τη διάρκεια του 2010²². Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων (67%) προήλθε από τη βενζίνη, το 31% από το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και το 4% από τα άλλα προϊόντα ενέργειας²³.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.12 : ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ						
2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010	2012/2011
5,2	9,7	28,7	18,6	30,3	-18,3	-4,1

ΠΗΓΗ: Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος 2005-2012

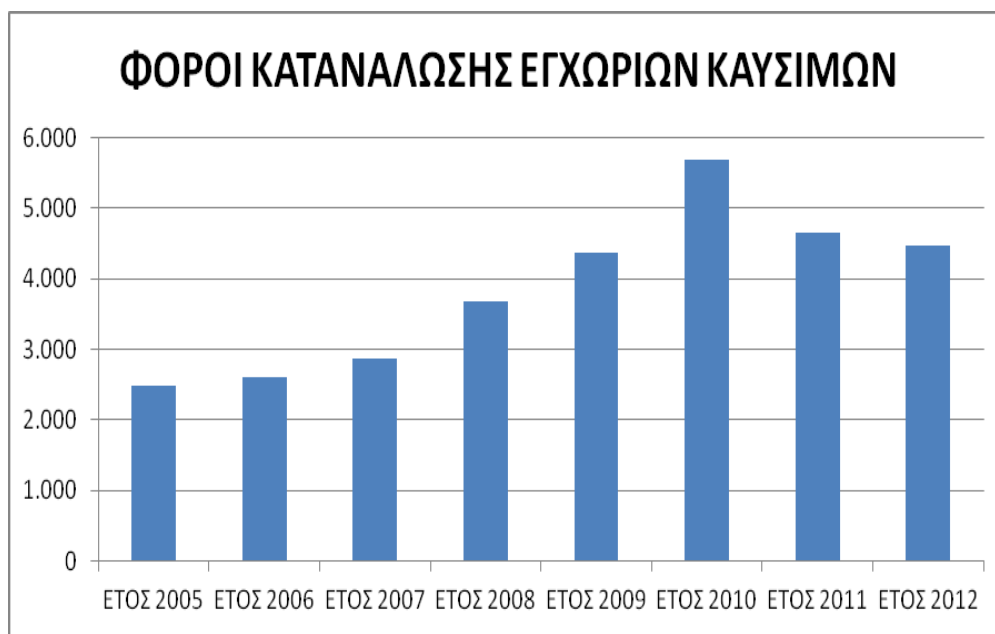
²¹ Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη « Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης», ο.π., σ.21.

²² Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2010, σ.125.

²³ Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη « Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης», ο.π., σ.22.

Για το έτος 2011 τα έσοδα από τη φορολογία υγρών καυσίμων σημείωσαν μείωση 18,3% (βλ.πίνακα 1.12). Η συγκεκριμένη μείωση εν μέρει συνδέεται²⁴ με την κάμψη της κατανάλωσης υγρών καυσίμων κατά 4,4% και την αλλαγή του τρόπου φορολόγησης του πετρελαίου θέρμανσης από την 1^η Ιανουαρίου 2011.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.12



Μειωμένα κατά 4,1% (βλ.πίνακα 1.12) ήταν τα έσοδα από τη φορολογία υγρών καυσίμων το έτος 2012, παρά τη σημαντική αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στο πετρέλαιο θέρμανσης. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με την κάμψη της κατανάλωσης υγρών καυσίμων, συνέπεια της αυξημένης τιμής στο πετρέλαιο θέρμανσης και της παρατεταμένης ύφεσης²⁵.

²⁴ Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2011, σ.116.

²⁵ Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2012, σ.149.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Η δομή της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών περιλαμβάνει το στάδιο της διύλισης, της εμπορίας και της κατανάλωσης (σχήμα 2.1). Η εξόρυξη, ήτοι το αρχικό στάδιο της διαδρομής του πετρελαίου, δεν υφίσταται στην Ελλάδα καθώς τα ελληνικά διυλιστήρια εισάγουν το σύνολο του εκμεταλλευόμενου πετρελαίου, υπό τη μορφή αργού πετρελαίου και υπό τη μορφή έτοιμων προϊόντων από διυλιστήρια της αλλοδαπής. Οι κυριότερες χώρες προέλευσης του εισαγόμενου αργού πετρελαίου στην Ελλάδα είναι το Ιράκ και η Ρωσία ²⁶. Η Ρωσία αποτελεί το βασικό προμηθευτή και για την Ευρωπαϊκή Ένωση και με την Οδηγία 2009/119/EK επιβάλλεται στα κράτη-μέλη η διατήρηση ελάχιστων αποθεμάτων αργού πετρελαίου ή και πετρελαιοειδών προϊόντων, ώστε να μπορούν να αντιδράσουν συντονισμένα και άμεσα σε πιθανές δυσκολίες στις προμήθειες²⁷.

ΣΧΗΜΑ 2.1 : ΔΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ



Το στάδιο της εμπορίας περιλαμβάνει τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες προμηθεύονται τελικά προϊόντα από τα ελληνικά διυλιστήρια ή και εισάγουν απευθείας από διυλιστήρια της αλλοδαπής. Στο στάδιο της κατανάλωσης τα ελληνικά διυλιστήρια πέραν των εταιρειών εμπορίας πωλούν και σε κοινοπραξίες, σε ανεξάρτητα πρατήρια και επιπρόσθετα πραγματοποιούν εξαγωγές. Οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών προμηθεύουν την εσωτερική αγορά (πρατήρια, μεταπωλητές, βιομηχανία), πραγματοποιούν εξαγωγές και διεθνείς πωλήσεις στην αεροπλοΐα και την ναυτιλία.

²⁶ Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009) Μελέτη «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», ο.π., σ.18.

²⁷ European figure- Eurostat yearbook 2012 Energy
<http://www.ec.europa.eu/eurostat>

Η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών ρυθμίζεται από το Νόμο 3054/2002 (όπως τροποποιήθηκε με το Ν.3335/2005) και το σχετικό Κανονισμό Αδειών. Στην αγορά δραστηριοποιούνται δύο εταιρείες διύλισης με τέσσερα διυλιστήρια. Η μία εταιρεία διύλισης είναι ο όμιλος των Ελληνικών Πετρελαίων (ΕΛ.ΠΕ.), ο οποίος έχει απορροφήσει την ΠΕΤΡΟΛΑ και διαθέτει τρία διυλιστήρια (Ασπρόπυργο, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη). Η άλλη εταιρεία διύλισης είναι η Motor Oil, της οποίας το διυλιστήριο εγκαθίσταται στους Αγ. Θεοδώρους στην Κόρινθο. Οι δύο εταιρείες διύλισης προμηθεύουν με καύσιμα περίπου σαράντα εταιρείες χονδρικής εμπορίας πετρελαιοειδών καυσίμων. Κατά την τελευταία τριετία παρατηρήθηκαν σημαντικές ανακατατάξεις στον κλάδο. Σημαντική εξέλιξη ήταν η αποχώρηση δύο πολυεθνικών εταιρειών από τον τομέα των καυσίμων εδάφους (βενζίνες, πετρέλαια θέρμανσης – κίνησης), δραστηριότητες οι οποίες εντάχθηκαν στους ομίλους των ελληνικών εταιρειών διύλισης.

Υπάρχουν είκοσι δύο εταιρείες εμπορίας με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης ανά την Ελλάδα (άδεια Α), τριάντα εταιρίες για ναυτιλιακά ή και αεροπορικά καύσιμα (άδεια Β1 ή και Β2) με ευκολίες ανεφοδιασμού πλοίων σε λιμάνια και με σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε περίπου είκοσι πέντε αεροδρόμια. Από αυτές τις εταιρίες, οι δεκατρείς διαθέτουν και άδεια τύπου Α. Επιπρόσθετα υπάρχουν είκοσι έξι εταιρίες εμπορίας Υγραερίου (άδεια Γ) με εγκαταστάσεις ή και εμφιαλωτήρια υγραερίων, από τις οποίες οι 3 διαθέτουν και άδεια τύπου Α. Επίσης δραστηριοποιούνται είκοσι πέντε εταιρίες εμπορίας Ασφάλτου (άδεια Δ), από τις οποίες οι εννέα διαθέτουν και άδεια τύπου Α. Τέλος υπάρχει μία εταιρεία με άδεια μεταφοράς με αγωγό, που δραστηριοποιείται στη μεταφορά Jet fuels από τα Διυλιστήρια στον Αερολιμένα Ε. Βενιζέλος²⁸.

Ο αριθμός των πρατηρίων, που φέρουν το σήμα των εταιρειών πετρελαιοειδών, παρουσιάζει μικρή υποχώρηση κατά 1,9%, στα 6.192 πρατήρια το 2011 έναντι 6.310 το 2010²⁹. Το πλήθος των πρατηρίων είναι υπερδιπλάσιος από το μέσο όρο του αντίστοιχου ευρωπαϊκού μέσου, γεγονός που έγκειται στην μορφολογία της χώρας καθώς και στην γενικότερη τάση αυτοαπασχόλησης, από την οποία χαρακτηρίζεται η

²⁸ Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος.
<http://www.seepe.gr>.

²⁹ Βαλαβανιώτη Ε., (2012) Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011», Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα, σ.9.

ελληνική οικονομία³⁰. Επίσης δραστηριοποιούνται περίπου χίλιοι πεντακόσιοι (1.500) πωλητές πετρελαίου θέρμανσης. Η διακίνηση των καυσίμων πραγματοποιείται μέσω δικτύου σωληναγωγών, βυτιοφόρων δημοσίας χρήσης (περίπου 1.300), βυτιοφόρων ιδιωτικής χρήσης των εταιριών εμπορίας (περίπου 390) και βυτιοφόρων (περίπου 8.600) ιδιωτικής χρήσης³¹.

2.2 ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Η πορεία της κατανάλωσης για κάθε είδος καυσίμου για τα έτη 2000-2010 καταγράφεται αναλυτικά στους παρακάτω πίνακες 2.1 και 2.2, όπου και διαφαίνεται από το έτος 2009 η φθίνουσα κατεύθυνση των καταναλώσεων των καυσίμων στην εγχώρια αγορά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: ΕΓΧΩΡΙΕΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2005						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Σούπερ	1.225.156	1.046.162	920.344	805.389	676.158	542.474
Αμόλυβδη	2.047.177	2.331.403	2.612.010	2.871.325	3.137.684	3.415.208
Ντίζελ θέρμανσης	3.312.162	3.489.118	3.585.090	4.248.403	4.044.205	4.077.264
Ντίζελ κίνησης	2.266.920	2.287.483	2.425.330	2.593.668	2.561.190	2.537.546
Μαζούτ 1500	470.477	434.945	436.031	412.133	403.884	372.922
Μαζούτ 3500	251.327	231.217	232.662	179.519	193.981	153.879
Σύνολο χώρας	9.573.219	9.820.328	10.211.467	11.110.437	11.017.102	11.099.293

ΠΗΓΗ : ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Η μεγαλύτερη κατανάλωση σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο παρατηρείται στην αμόλυβδη βενζίνη, το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνει όσα έχουν προαναφερθεί για τον χαρακτηρισμό τους ως βασικά πετρελαιοειδή προϊόντα με τη μεγαλύτερη συμμετοχή στα φορολογικά έσοδα.

³⁰ Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009) Μελέτη «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», ο.π., σ.87.

³¹ Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος.
<http://www.seepe.gr>.

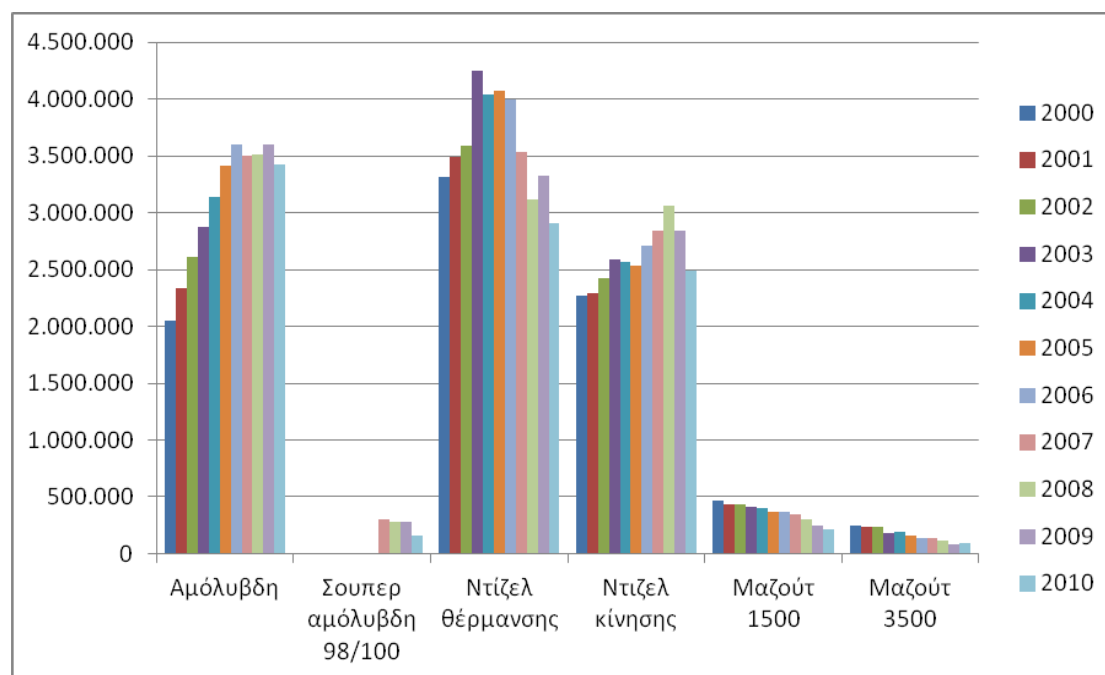
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2: ΕΓΧΩΡΙΕΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2010					
	2006	2007	2008	2009	2010
Σούπερ	428.847	333.681	253.839	187.067	112.822
Αμόλυβδη	3.597.084	3.496.340	3.512.936	3.604.538	3.422.408
Σούπερ Αμόλυβδη 98/100		297.879	279.739	279.449	162.247
Ντίζελ θέρμανσης	3.996.497	3.535.749	3.117.485	3.326.596	2.908.247
Ντίζελ κίνησης	2.714.656	2.838.156	3.065.418	2.838.406	2.488.048
Μαζούτ 1500	2.488.048	342.753	299.456	251.584	213.347
Μαζούτ 3500	140.333	133.896	120.282	82.459	88.453
Σύνολο χώρας	11.240.785	10.978.454	10.649.155	10.570.099	9.395.572

ΠΗΓΗ : ΕΛ.ΣΤΑΤ.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1: ΕΓΧΩΡΙΕΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

(ΕΤΗ 2000-2010)



ΠΗΓΗ : ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Τα στοιχεία που καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα 2.3 προέρχονται από το Σύνδεσμο Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ) και αντλήθηκαν από δώδεκα Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών, τις οποίες εκπροσωπεί και διακινούν το 90% των υγρών καυσίμων και άλλων πετρελαιοειδών προϊόντων της χώρας.

Οι συνολικές πωλήσεις καυσίμων για τα έτη 2007-2011 μειώθηκαν κατά 20,50%. Ειδικότερα οι πωλήσεις στην Εσωτερική Αγορά μειώθηκαν κατά 21,87% και όσο αφορά τις βενζίνες η μείωση έφθασε στο 19,46 %. Το πετρέλαιο θέρμανσης μειώθηκε κατά 18,47% και το πετρέλαιο κίνησης κινήθηκε με πτώση της τάξης του 22,38%. Οι πωλήσεις μαζούτ μειώθηκαν κατά 46,33% και μικρή αύξηση της τάξης του 2,97% παρατηρείται στις πωλήσεις του υγραερίου³².

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3: ΕΓΧΩΡΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ (ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ) ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ					
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ					
	2007	2008	2009	2010	2011
Βενζίνη αμόλυβδη	3.794.219	3.792.677	3.869.117	3.600.750	3.258.255
Βενζίνη LRP	333.681	253.837	186.858	113.611	66.170
ΣΥΝΟΛΟ	4.127.900	4.046.514	4.055.975	3.714.361	3.324.425
Πετρ. Θέρμανσης	3.535.749	3.065.777	2.837.350	2.932.033	2.882.583
Πετρ. Κίνησης	2.838.156	3.117.486	3.353.442	2.517.995	2.203.036
ΣΥΝΟΛΟ	6.373.905	6.183.263	6.190.792	5.450.028	5.085.619
Μαζούτ 1500	342.205	299.458	246.480	212.920	176.183
Μαζούτ 3500	133.896	120.281	88.876	88.170	79.326
ΣΥΝΟΛΟ	476.101	419.739	335.356	301.090	255.509
Υγραέριο	334.736	324.980	307.912	294.253	344.682
Κηροζίνη	10.388	8.851	7.110	5.327	6.287
Άσφαλτος	364.507	404.502	371.770	269.012	114.733
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	11.687.537	11.387.849	11.268.915	10.034.071	9.131.255
ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ					
	2007	2008	2009	2010	2011
JET-A1	1.127.871	1.121.282	986.139	882.581	918.548
Marine Gasoil	662.578	623.326	606.576	593.937	527.158
Ναυτιλιακό Μαζούτ	3.336.225	3.322.040	2.983.819	2.824.085	2.789.659
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ	5.126.674	5.066.648	4.576.534	4.300.873	4.235.365
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ					
	2007	2008	2009	2010	2011
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ	16.814.211	16.454.497	15.845.449	14.334.944	13.366.620

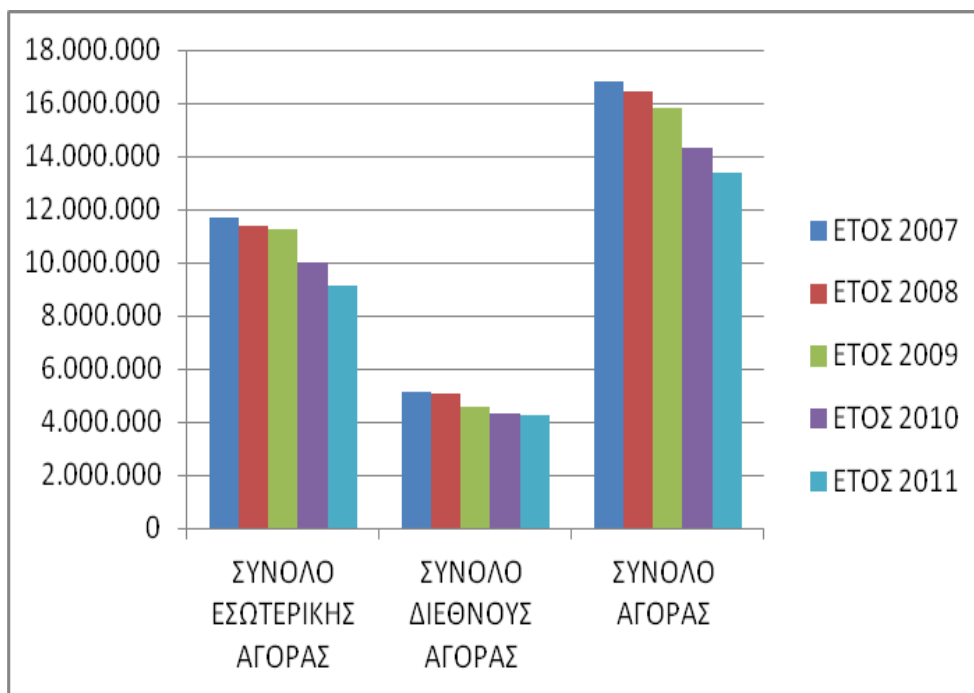
ΠΗΓΗ : Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ)

Στη Διεθνή Αγορά οι πωλήσεις μειώθηκαν κατά 17,39%. Αναλυτικότερα τα αεροπορικά καύσιμα (Jet Fuel) παρουσίασαν μικρή αύξηση και τα ναυτιλιακά

³² Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος.
<http://www.seepe.gr>.

καύσιμα παρουσίασαν συνολική πτώση 17,05%. Συγκεκριμένα το πετρέλαιο ναυτιλίας μειώθηκε κατά 20,44% και το μαζούτ ναυτιλίας μειώθηκε³³ κατά 16,38%.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2: ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ 2007-2011



ΠΗΓΗ : Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ)

Η σημαντική πτώση στις βενζίνες και το πετρέλαιο οφείλεται στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, στην αύξηση των διεθνών τιμών αλλά κυρίως στην μεγάλη αύξηση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και του Φ.Π.Α.. Όσο αφορά το πετρέλαιο ανεπιβεβαίωτη είναι ποσότητα του θέρμανσης από την παράνομη χρήση του ως κίνησης για το διάστημα πριν την εξίσωσή του με το κίνησης. Η ανάπτυξη της υγραεριοκίνησης είχε ως αποτέλεσμα την μικρή αύξηση του υγραερίου και ως προς τα αεροπορικά καύσιμα (Jet Fuel) ενώ παρουσιάζουν μικρή αύξηση το 2011 σε σχέση με το 2010, συνολικά την πενταετία μειώθηκαν κατά 18,56%. Τέλος στο μαζούτ ναυτιλίας η πτώση οφείλεται κυρίως στις ανταγωνιστικότερες τιμές που προσφέρουν γειτονικά λιμάνια³⁴.

³³Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος.
<http://www.seepe.gr>.

³⁴ Στο ίδιο.

2.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία και οι αριθμοδείκτες του κλάδου των πετρελαιοειδών για το έτος 2011 από το Τμήμα Μικροοικονομικής Ανάλυσης και Πολιτικής του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) καταδεικνύουν ότι ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών καταγράφει ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά στην οικονομία της χώρας μας. Αναλυτικότερα το έτος 2011 οι πωλήσεις των επιχειρήσεων του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών διαμορφώθηκαν σε €13.531 εκατ. έναντι €12.892 εκατ. του προηγούμενου έτους, καταγράφοντας άνοδο κατά 5% περίπου, παρά το γεγονός ότι ο όγκος των πωλήσεων παρουσίασε μείωση της τάξης του 5,1% έναντι της μείωσης της τάξης του 12,6% που είχε σημειωθεί την περίοδο 2009/2010. Η εν λόγω μείωση του όγκου των πωλήσεων οφείλεται τόσο στην αύξηση των διεθνών τιμών και του ειδικού φόρου κατανάλωσης όσο και στην ύφεση της ελληνικής οικονομίας. Τα μικτά κέρδη το 2011 περιορίστηκαν στα €489 εκατ., έναντι €552 εκατ. την προηγούμενη χρονιά. Το συνολικό κόστος πωληθέντων αυξήθηκε κατά 5,7%. Το 67,1% του συνολικού κόστους πωληθέντων αφορά στο κόστος εισαγωγής CIF, το οποίο – δεδομένου ότι αποτελεί συνάρτηση της τιμής εισαγωγής πετρελαίου – καταγράφει αύξηση κατά 21,4% έναντι του 2010, απορροφώντας το μεγαλύτερο μερίδιο της μεταβολής του κόστους πωληθέντων. Οι **δασμοί και φόροι με ποσοστό 32,5%** αποτελούν το δεύτερο σημαντικότερο παράγοντα διαμόρφωσης του κόστους πωληθέντων, ενώ τα άμεσα έξοδα αγορών που αποτελούν τον τρίτο παράγοντα του κόστους πωληθέντων συμμετέχουν με ποσοστό μικρότερο του 1%. Οι υπόλοιπες δαπάνες των επιχειρήσεων του κλάδου μειώθηκαν το 2011 κατά 10% περίπου σε σχέση με το 2010 και διαμορφώθηκαν στα €567 εκατ. έναντι €624 εκατ. του προηγούμενου έτους. Το 2011 ο κλάδος παρέμεινε σε ζημιογόνα καθαρά αποτελέσματα, το ύψος των οποίων διαμορφώθηκε στα €46 εκατ. στα επίπεδα δηλαδή της προηγούμενης περιόδου³⁵.

³⁵ Βαλαβανιώτη Ε., (2012), Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011», ο.π., σ.5.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4:ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΕΤΟΣ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ-ΖΗΜΙΕΣ (σε εκατ.ευρώ)
2000	29.181
2001	20.121
2002	58.370
2003	83.237
2004	67.941
2005	122.635
2006	49.989
2007	100.216
2008	-2.530
2009	52.244
2010	-46.186
2011	-46.374

Στον παραπάνω πίνακα (2.4) και στο αντίστοιχο διάγραμμα (2.3) παρουσιάζονται τα καθαρά αποτελέσματα του κλάδου από το έτος 2000 έως το έτος 2011. Μεγάλη μείωση της τάξης του ποσοστού 188,40 % παρουσιάζεται στα καθαρά αποτελέσματα με ζημιές ύψους €46.186 εκατ. έναντι κερδών €52.244 εκατ. το έτος 2009, ενώ μικρή πτώση της τάξης 0,4% παρατηρείται το έτος 2011.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.3:ΠΟΡΕΙΑ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 2000-2011



2.4. ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Οι εταιρείες του κλάδου διαθέτουν το κοινωνικό προϊόν τους στο Δημόσιο μέσω των (α) δασμών και φόρων αγορών, (β) του φόρου εισοδήματος και (γ) άλλων φόρων και εισφορών. Στους παρακάτω πίνακες καταγράφονται τα ποσά του κοινωνικού προϊόντος προς το Δημόσιο για τα έτη 2000 έως 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5: ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ (σε χιλ.€) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ-ΕΤΗ 2000-2005						
ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΔΑΣΜΟΙ & ΦΟΡΟΙ ΑΓΟΡΩΝ	1.358.207	1.833.044	1.877.933	2.140.055	2.188.671	2.159.778
ΦΟΡΟΙ & ΕΙΣΦΟΡΕΣ	6.181	5.922	7.164	7.766	9.488	13.562
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	27.717	40.506	61.399	87.298	77.421	70.921
ΣΥΝΟΛΟ	1.392.105	1.879.472	1.946.496	2.235.119	2.275.580	2.244.261

ΠΗΓΗ : Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), *Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011.*

Οι φόροι και οι έκτακτες εισφορές δεν σημείωσαν ουσιαστική μεταβολή το 2011 ενώ οι φόροι εισοδήματος χρήσεως καθώς και οι δασμοί και φόροι αγορών παρουσίασαν μεγάλη πτώση σε σχέση με την προηγούμενη χρήση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6: ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ (σε χιλ.€) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ-ΕΤΗ 2006-2011						
ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΔΑΣΜΟΙ & ΦΟΡΟΙ ΑΓΟΡΩΝ	2.509.552	2.527.809	3.433.767	3.908.993	5.075.726	4.234.497
ΦΟΡΟΙ & ΕΙΣΦΟΡΕΣ	13.350	13.621	16.916	14.546	13.575	13.871
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	32.991	35.154	18.646	45.605	34.234	10.504
ΣΥΝΟΛΟ	2.555.892	2.576.584	3.469.328	3.969.144	5.123.534	4.256.884

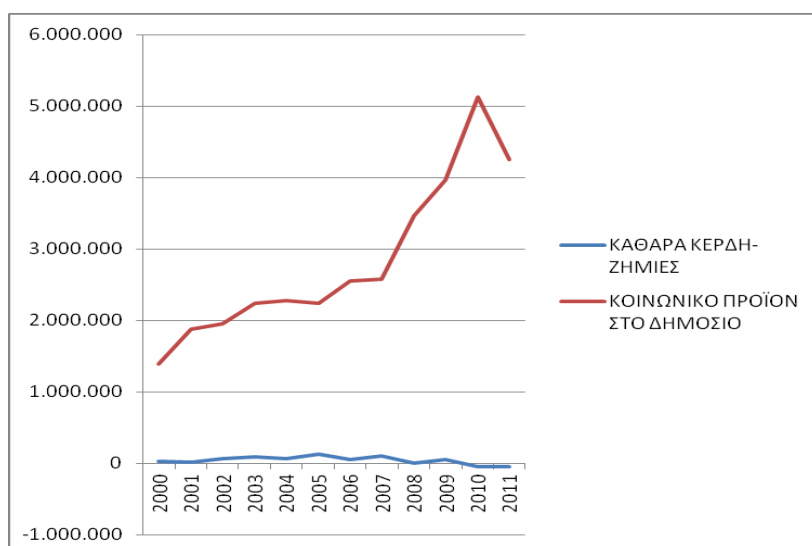
ΠΗΓΗ : Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), *Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011.*

Το ποσοστό που αφορά στη διανομή του συνολικού κοινωνικού προϊόντος στο Δημόσιο μειώθηκε στο 96,6% το 2011 από 97,3% το 2010³⁶, μετά από μακρά περίοδο συνεχούς αύξησης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.4.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.5: ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ & ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

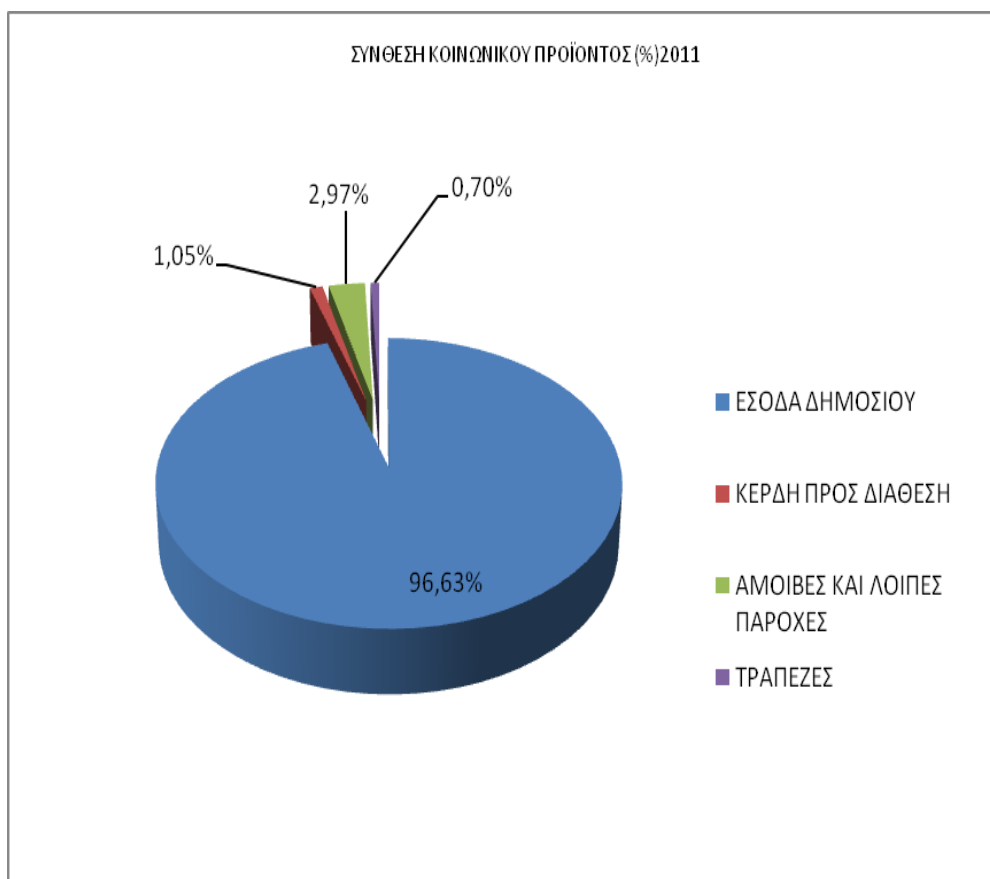


³⁶ Βαλαβανιώτη Ε., (2012), Μελέτη, *Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011*, ο.π., σ.14.

Η μεγάλη συμβολή του κλάδου στην οικονομία του κράτους διαφαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα (2.5), όπου γίνεται σύγκριση του κοινωνικού προϊόντος προς το δημόσιο και των καθαρών αποτελεσμάτων του κλάδου για τη χρονική περίοδο 2000-2011.

Πάρα την ανωτέρω μείωση η συνεισφορά του κλάδου πετρελαιοειδών στο κοινωνικό προϊόν και κατ' επέκταση στην οικονομία της χώρας μας, είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς το 2011 ο κλάδος πετρελαιοειδών δημιούργησε για τον κρατικό προϋπολογισμό έσοδα από φόρους και άλλες εισφορές που ξεπερνούν τα €4.256 εκατ. και κατέβαλε περίπου €131 εκατ. στο εν ενεργεία προσωπικό, υπό μορφή καθαρών αμοιβών και άλλων παροχών³⁷.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.5: ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ



ΠΗΓΗ : Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), *Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011*.

³⁷ Βαλαβανιώτη Ε., (2012), Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011», ο.π., σ.10.

Το ύψος και η σύνθεση του κοινωνικού προϊόντος που παράγουν οι επιχειρήσεις του κλάδου πετρελαιοειδών καταδεικνύουν ότι η ανάπτυξη και η επιτυχημένη επιχειρηματική δραστηριότητα του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών είναι αναγκαία, καθότι επιφέρει σημαντικά έσοδα για το κράτος από φόρους και εισφορές καθώς και τη δημιουργία θέσεων εργασίας³⁸.

³⁸ Βαλαβανιώτη Ε., (2012), Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011», ο.π., σ.11.

Β' ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΒΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Το αδίκημα της λαθρεμπορίας κατ' εξοχήν υποκειμένων σε υψηλούς δασμούς ή φόρους κατανάλωσης εμπορευμάτων στοιχειοθετείται με την απόπειρα διαφυγής, ή αποφυγής της υποχρέωσης καταβολής αυτών και διενεργείται με παράνομες ενέργειες ή και παραλείψεις, τόσο των υπόχρεων, όσο και των παραγόντων του τελωνισμού καθώς και των αρμοδίων οργάνων καταστολής.

Ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (Ν.2960/2001) ρυθμίζει τη διαδικασία ώστε ένα εισαγόμενο ή εξαγόμενο εμπόρευμα να υπαχθεί σε κάποιο τελωνειακό καθεστώς (ανάλωση, εξαγωγή, διαμετακόμιση, αποταμίευση κ.α.). Τα ενεργειακά προϊόντα χαρακτηρίζονται από εξέχουσα επικινδυνότητα για διάπραξη παραβάσεων και μη τήρηση των διαδικασιών, λόγω των υψηλών δασμών, ειδικών φόρων κατανάλωσης και λοιπών φορολογικών επιβαρύνσεων καθώς επίσης και λόγω της διττής χρήσης τους.

Η βασική έννοια της λαθρεμπορίας³⁹ συνίσταται :

α) Στην εντός του τελωνειακού εδάφους εισαγωγή ή εξ αυτού εξαγωγή εμπορευμάτων υποκειμένων σε δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις που εισπράττονται στα Τελωνεία, χωρίς τη γραπτή άδεια της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής ή σε άλλο από τον ορισμένο παρ' αυτής τόπο ή χρόνο.

β) Στην οποιαδήποτε ενέργεια, που αποσκοπεί να στερήσει το Ελληνικό Δημόσιο ή την Ευρωπαϊκή Ένωση των υπ' αυτών εισπρακτέων δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων από τα εισαγόμενα ή εξαγόμενα εμπορεύματα, και αν ακόμη αυτά εισπράχθηκαν κατά χρόνο και τρόπο διάφορο εκείνου που ορίζει ο νόμος. Οι παραβάσεις αυτές επισύρουν κατά των υπευθύνων πολλαπλό τέλος σύμφωνα με τις

³⁹ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 155 παρ.1.

διατάξεις του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα και αν ακόμη ήθελε κριθεί αρμοδίως ότι δεν συντρέχουν τα στοιχεία αξιοποιήσιμου λαθρεμπορίας.

Η έννοια της λαθρεμπορίας διευρύνεται και θεωρείται⁴⁰, μεταξύ άλλων, η διάθεση στην κατανάλωση χωρίς έγγραφη άδεια της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής και πληρωμή του εισαγωγικού δασμού, φόρου και λοιπών επιβαρύνσεων, εμπορευμάτων, τα οποία έχουν εισαχθεί δυνάμει νόμου ή σύμβασης, ατελώς ή με μειωμένες επιβαρύνσεις για ορισμένες ειδικές χρήσεις ή η χρησιμοποίηση αυτών των εμπορευμάτων σε άλλες χρήσεις εκτός των ορισμένων ειδικών τοιούτων, καθώς επίσης και η αγορά, πώληση και κατοχή εμπορευμάτων που έχουν εισαχθεί ή τεθεί στην κατανάλωση κατά τρόπο που συνιστά το αδίκημα της λαθρεμπορίας.

3.2. ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Όπως προαναφέρθηκε λαθρεμπορία συνιστούν οι περιπτώσεις του άρθρου 155 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, με τις οποίες επιδιώκεται η διαφυγή ή απόπειρα διαφυγής της πληρωμής των δικαιωμάτων του δημοσίου καθώς και η μη τήρηση των διατυπώσεων του άρθρου αυτού. Τα κύρια χαρακτηριστικά⁴¹ της τελωνειακής παράβασης της λαθρεμπορίας είναι τα εξής :

- ❖ Θεωρείται διοικητικό και ποινικό αδίκημα.
- ❖ Τιμωρείται μόνο αν τελέσθηκε υπαίτια.
- ❖ Είναι ταυτόχρονα και τελωνειακή παράβαση, ενώ δεν ισχύει το αντίθετο.
- ❖ Υπόκειται σε επταετή παραγραφή.
- ❖ Το προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι η ισότητα των φορολογικών βαρών.
- ❖ Δεν προβλέπεται συμβιβασμός.
- ❖ Για τη θεμελίωση της λαθρεμπορίας αρκεί οποιαδήποτε προσπάθεια κατατείνουσα κύρια στο να στερήσει το Δημόσιο από τη δυνατότητα είσπραξης των δικαιωμάτων του, ανεξάρτητα από το αν επιτεύχθηκε ή όχι ο επιδιωκόμενος σκοπός, καθώς επίσης και αν ο υπαίτιος αθώωθηκε. Επίσης ως λαθρεμπορία χαρακτηρίζονται και όλες οι προπαρασκευαστικές πράξεις αυτής και μάλιστα ασχέτως της

⁴⁰ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 155 παρ.2.

⁴¹ Σκοδράς Γ., (2004), «Δίκαιο των Τελωνειακών Παραβάσεων», Εκδόσεις Βιβλιονομική, Θεσσαλονίκη, σ.13.

ματαιώσεως του επιδιωχθέντος σκοπού. Στην περίπτωση αυτή οι ενέργειες των υπαιτίων συνιστούν πάντοτε ολοκληρωμένη λαθρεμπορία (όχι απόπειρα λαθρεμπορίας), αφού δεν είναι νοητή απόπειρα επί προπαρασκευαστικών πράξεων (Α.Π.725/84). Εξάλλου προπαρασκευαστικές πράξεις είναι εκείνες που προηγούνται της πράξεως, οι οποίες περιέχουν αρχή εκτελέσεως ορισμένου αδικήματος και χρησιμεύουν απλώς στο να καταστήσουν δυνατή ή να διευκολύνουν την πραγμάτωση της αντικειμενικής υπόστασης του αδικήματος.

❖ Τα στοιχεία της λαθρεμπορίας είναι υποκειμενικά και αντικειμενικά. Ως υποκειμενικό στοιχείο της παράβασης θεωρείται η υπαιτιότητα από δόλο ή αμέλεια, επειδή ανάγεται στη βούληση του προσώπου. Το αντικειμενικό στοιχείο ανάγεται στην επέλευση γεγονότος ή το ενδεχόμενο αυτού από μια συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη και αναφέρεται στην παραγωγή γεγονότος από την πράξη ή παράλειψη ή την απόπειρα τέτοιας πράξης. Τα προαναφερθέντα στοιχεία της λαθρεμπορίας απαιτείται να είναι στενά δεμένα μεταξύ τους, για να μπορέσουν να στοιχειοθετήσουν την έννοια της παράβασης, καθώς πρέπει το γεγονός να είναι αυτό που θέλησε ο υπαίτιος ή αυτό την επέλευση του οποίου δεν απέτρεψε, ενώ μπορούσε, εάν κατέβαλε την προσήκουσα προσοχή. Θα πρέπει δηλαδή η πρόθεση του δράστη να στερήσει από το Δημόσιο τα νόμιμα δικαιώματά του (υποκειμενικό στοιχείο της λαθρεμπορίας) να οδηγήσει και στην έμπρακτη εκδήλωση της παραπάνω πρόθεσης (αντικειμενικό στοιχείο της λαθρεμπορίας).

3.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας εκτός από τον καθορισμό της διαδικασίας, ώστε ένα εισαγόμενο ή εξαγόμενο εμπόρευμα να υπαχθεί σε κάποιο τελωνειακό καθεστώς, περιέχει διατάξεις που επισύρουν διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για όσους δεν τηρούν την προβλεπόμενη διαδικασία.

Όταν τελείται η τελωνειακή παράβαση της λαθρεμπορίας⁴², ήτοι η με οιονδήποτε τρόπο διαφυγή ή απόπειρα διαφυγής της πληρωμής των δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων, καθώς και η μη τήρηση των καθοριζόμενων διατυπώσεων,

⁴² Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 142 παρ.2.

επιβάλλεται⁴³ κατά των με οποιονδήποτε τρόπο συμμετεχόντων στην τελωνειακή παράβαση και ανάλογα με το βαθμό συμμετοχής εκάστου, ιδιαίτερα στον καθένα και αλληλέγγυα, **πολλαπλό τέλος από το τριπλάσιο μέχρι το πενταπλάσιο** των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, που αναλογούν στο αντικείμενο αυτής, συνολικά για όλους τους συνυπαίτιους. Για προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης όταν το τριπλάσιο των δασμών και λοιπών φόρων, που αντιστοιχούν στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας, είναι μικρότερο των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ, το πρόστιμο καθορίζεται στο ποσό αυτό.

Οι παραβάσεις των τελωνειακών διατάξεων⁴⁴ επισύρουν ποινικές κυρώσεις εφόσον ο υπαίτιος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει τα πραγματικά περιστατικά που συγκροτούν την αξιόποινη πράξη. Επομένως ο δόλος είναι απαραίτητος⁴⁵ να αποδειχθεί μόνο στην ποινική διαδικασία, ενώ για το διοικητικό κολασμό των ίδιων πράξεων αρκεί να αποδεικνύεται η υπαιτιότητα του δράστη, η οποία συνίσταται στο δόλο ή στην αμέλεια.

Η διοικητική διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής των πολλαπλών τελών είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη της ποινικής διαδικασίας. Η εκδοθείσα καταλογιστική πράξη είναι ανεξάρτητη από την παράλληλη κατά νόμο άσκηση ποινικής δίωξης και η οποιαδήποτε απόφαση του Ποινικού Δικαστηρίου δεν δεσμεύει το Τελωνείο και το Διοικητικό Δικαστήριο και το πολλαπλό τέλος επιβάλλεται και αν ακόμη κριθεί αρμοδίως ότι δεν συντρέχουν τα στοιχεία αξιοποίνου λαθρεμπορίας⁴⁶. Τα επιβληθέντα - με καταλογιστική πράξη της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής - πολλαπλά τέλη συνιστούν διοικητικές ποινές με αποζημιωτικό περιεχόμενο και δεν ταυτίζονται με τις χρηματικές ποινές⁴⁷ που επιβάλλουν τα Ποινικά Δικαστήρια για ποινικά αδικήματα.

Προϋπόθεση για τον υπολογισμό και τη νόμιμη επιβολή των πολλαπλών τελών αποτελεί⁴⁸ ο ακριβής προσδιορισμός των δασμών και λοιπών φορολογικών

⁴³ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 150 παρ.1.

⁴⁴ Στο ίδιο, Άρθρο 10 παρ.1

⁴⁵ Σκοδράς Γ., (2004), «Δίκαιο των Τελωνειακών Παραβάσεων», ο.π., σ.29.

⁴⁶ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρα 119^Α παρ.2, 142 παρ.2, 150 παρ.1,2,5 και 155 παρ.1.

⁴⁷ Σκοδράς Γ., (2004), «Δίκαιο των Τελωνειακών Παραβάσεων», ο.π., σ.30.

⁴⁸ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρα 142 παρ.2, 150 παρ.1,3 και 158 παρ.1.

επιβαρύνσεων, που αναλογούν στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας και υπολογίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα και τις συναφείς Εθνικές Διατάξεις περί γένεσης της τελωνειακής οφειλής. Ο καταλογισμός των οφειλόμενων δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων κατά των υπαιτίων μπορεί να γίνει παράλληλα, ήτοι με την ίδια καταλογιστική πράξη επιβολής του πολλαπλού τέλους, ή με αυτοτελή πράξη καταλογισμού.

Η πληρωμή των πολλαπλών τελών δεν επάγεται απαλλαγή από την καταβολή των αναλογουσών στο λαθρεμπόρευμα δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και αντιστρόφως η καταβολή των αναλογουσών στο λαθρεμπόρευμα δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων ουδόλως επηρεάζει την υποχρέωση καταβολής των πολλαπλών τελών. Όπως επίσης η τυχόν εγκατάλειψη των λαθρεμπορευμάτων υπέρ του δημοσίου ή απόδοση αυτών με αμετάκλητη ποινική απόφαση δεν επάγεται⁴⁹ τη μη επιβολή πολλαπλών τελών.

Όταν οι αντιστοιχούντες στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις δεν υπερβαίνουν στο σύνολο τα εβδομήντα χιλιάδες (70.000) ευρώ δεν ασκείται ποινική δίωξη ή η αρξάμενη, εφόσον δεν εξεδόθη οριστική απόφαση καταργείται⁵⁰, εφόσον οι υπόχρεοι, παραιτούμενοι των καθοριζομένων ενδίκων μέσων, καταβάλλουν άμεσα το καταλογιζόμενο σ' αυτούς πολλαπλό τέλος, το οποίο καθορίζεται στο διπλάσιο των δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων με την επιφύλαξη των ελαχίστων ορίων, ήτοι των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ. Η προαναφερθείσα ευνοϊκή διάταξη δεν εφαρμόζεται⁵¹ όταν η λαθρεμπορία διεπράχθη από πρατηριούχους ενεργειακών προϊόντων, εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, οδηγούς και ιδιοκτήτες οχημάτων μεταφοράς υγρών καυσίμων, κατέχοντες αποθηκευτικούς χώρους (δεξαμενές), πλοiάρχους και ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοiών (σλεπίων), επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας ενεργειακών προϊόντων δημόσιους υπαλλήλους ή ασκούντες στο τελωνείο εκτελωνιστικό ή κομιστικό επάγγελμα ή άλλο συναφές προς την τελωνειακή υπηρεσία έργο, ή εάν το αντικείμενο της λαθρεμπορίας ελήφθη στην κατοχή του διαπράξαντος τη λαθρεμπορία δια κλοπής ή άλλου αδικήματος.

⁴⁹ Σκοδράς Γ., (2004), *«Δίκαιο των Τελωνειακών Παραβάσεων»*, ο.π., σ.45.

⁵⁰ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), *«Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας»*, Άρθρο 158 παρ.1.

⁵¹ Στο ίδιο, Άρθρο 158 παρ.3.

Όταν η Τελωνειακή Αρχή διαπιστώνει λαθρεμπορίες ή απάτες από τις οποίες, βάσει Ειδικής Έκθεσης Ελέγχου, προκύπτει ότι διέφυγε και δεν αποδόθηκε στο Δημόσιο ή την Ευρωπαϊκή Ένωση ποσό πάνω από εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ από δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις⁵² και προκειμένου να διασφαλιστούν τα συμφέροντα του Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαγορεύεται στις αρμόδιες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες να παραλαμβάνουν δηλώσεις ή να χορηγούν βεβαιώσεις ή πιστοποιητικά που απαιτούνται κατά τις κείμενες διατάξεις και ζητούνται από τον παραβάτη, για την κατάρτιση συμβολαιογραφικών πράξεων μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων. Επιπρόσθετα στην περίπτωση αυτή αναστέλλεται έναντι του Δημοσίου το απόρρητο των καταθέσεων, των λογαριασμών, των κοινών λογαριασμών, των συμβάσεων και πράξεων επί παραγώγων χρηματοοικονομικών προϊόντων και του περιεχομένου θυρίδων του παραβάτη σε Τράπεζες ή άλλα Πιστωτικά Ιδρύματα και δεσμεύεται το πενήντα τοις εκατό (50%) αυτών.

Οι ποινές που προβλέπονται από τον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα⁵³ σε βάρος του υπαίτιου του αδικήματος της λαθρεμπορίας και επιβάλλονται από το Ποινικό Δικαστήριο είναι :

α) Φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Εάν όμως το αντικείμενο της λαθρεμπορίας δεν έχει σημαντική αξία και προορίζεται για ατομική χρήση ή ανάλωση του υπαίτιου, το ελάχιστο όριο της ποινής μειώνεται στο ένα έκτο.

β) Φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους εάν διαπράχθηκε καθ' υποτροπήν, εάν διαπράχθηκε ενόπλως ή υπό τριών ή περισσότερων μαζί, εάν οι δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις που στερήθηκε το Δημόσιο ή η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχονται τουλάχιστον στο ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ και άνω και εάν ο υπαίτιος μεταχειρίσθηκε ιδιαίτερα τεχνάσματα.

γ) Κάθειρξη, εάν οι δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις που στερήθηκε το Δημόσιο ή η Ευρωπαϊκή Ένωση υπερβαίνουν το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ.

⁵² Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 153.

⁵³ Στο ίδιο, Άρθρο 157 παρ.1.

Σε περίπτωση υποτροπής⁵⁴ δεν επιβάλλεται ποινή ελαφρότερη αυτής που έχει προηγουμένως επιβληθεί και σε περίπτωση απόπειρας⁵⁵ επιβάλλεται η ποινή που επιβάλλεται στην τετελεσμένη λαθρεμπορία και στους συνεργούς δύναται να επιβληθεί η ποινή που επιβάλλεται κατά στους αυτουργούς.

⁵⁴ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 157 παρ.2.

⁵⁵ Στο ίδιο, Άρθρο 157 παρ.1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ-ΜΕΘΟΔΟΙ-ΕΚΤΑΣΗ-ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

4.1. ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Κατά την διεθνή πρακτική οι τάσεις απάτης κυριαρχούν στην κατηγορία εμπορευμάτων με υψηλή φορολογική επιβάρυνση και σε χώρες που το νομοθετικό πλαίσιο και η λειτουργία των αρμόδιων υπηρεσιών το επιτρέπει⁵⁶. Τα βασικά αίτια του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων στην χώρα μας ταυτίζονται απόλυτα με τα ανωτέρω, ήτοι έγκεινται στην υψηλή φορολόγησή τους, στο ελλιπές θεσμικό πλαίσιο, στη δυσλειτουργία της δημόσιας διοίκησης και στην αναποτελεσματικότητα των ελεγκτικών μηχανισμών.

Αναλυτικότερα οι βασικοί παράγοντες, που συνεπικουρούν στη διάπραξη του αδικήματος της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων και την εξ αυτήν απώλεια των εισπρακτέων δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων των υποκείμενων προϊόντων, είναι οι παρακάτω:

❖ **Οι υψηλοί φορολογικοί συντελεστές.** Οι **Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης και ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας**, που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή προϊόντα, πέραν του ότι αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, συνάδουν στην προς αποφυγή καταβολή των αναλογούντων φόρων από τους υπόχρεους, με συνέπεια τη διεύρυνση της παραβατικότητας, την καταστρατήγηση των νόμων και τις συνεχώς διευρυνόμενες και αποτελεσματικότερες μεθόδους δασμοφοροδιαφυγής.

❖ **Η διττή χρήση του συνόλου των ενεργειακών προϊόντων.** Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης υγρών καυσίμων επιβάλλεται στα ενεργειακά προϊόντα και οι συντελεστές, εκτός του ότι διαφέρουν σημαντικά ανάμεσα στα διάφορα καύσιμα⁵⁷

⁵⁶ Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (Ο.Τ.Υ.Ε.), Καταπολέμηση της φοροδιαφυγής.
http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAFYGHS.ppt, (22-09-2012).

⁵⁷ Rosen S.H., Gayer T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), «Δημόσια Οικονομική», Τόμος Β', ο.π., σ.366.

φέρουν διττή χρήση, η οποία έγκειται στη διάθεση στην κατανάλωση χωρίς φόρους (ατελώς) και στη διάθεση στην κατανάλωση με φόρους (υποκείμενα). Σημαίνουσα δασμοφοροδιαφυγή παρατηρείται στο σύνολο των υγρών καυσίμων εξ αιτίας αυτής της αντιμετώπισης όσον αφορά την επιβολή των φόρων κατανάλωσης. Συγκεκριμένα το πετρέλαιο κίνησης διατίθεται ατελώς στα αλιευτικά σκάφη μέσης και παράκτιας αλιείας, στα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη καθώς και στα εμπορικά επιβατικά σκάφη που εκτελούν πλόες εσωτερικού και εξωτερικού. Στην κατηγορία αυτή επίσης περιλαμβάνονται οι κηροζίνες, που προορίζονται για χρήση των αεροσκαφών της πολιτικής και της πολεμικής αεροπορίας, καθώς επίσης το πετρέλαιο ναυτιλίας (diesel marine), το οποίο προορίζεται αποκλειστικά για εφοδιασμούς πλοίων που εκτελούν πλόες εξωτερικού ή μικτούς. Το πετρέλαιο, η κατανάλωση του οποίου υπόκειται σε φορολογία, διακρίνεται περαιτέρω σε πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (θέρμανσης) όπου κάθε μια από αυτές τις κατηγορίες, μέχρι το περασμένο έτος, υπόκειντο σε διαφορετικό φορολογικό συντελεστή⁵⁸. Ο κύριος όγκος απώλειας εσόδων οφείλεται στην παράνομη χρήση των ανωτέρω προϊόντων και κυρίως του πετρελαίου θέρμανσης και του ναυτιλίας, που χρησιμοποιούνται αντί του πετρελαίου κίνησης, καθώς και στην νόθευση του πετρελαίου κίνησης και των βενζινών με άλλα ενεργειακά προϊόντα ή χημικές ουσίες, που απαλλάσσονται ή έχουν μειωμένο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και προορίζονται για άλλη χρήση.

❖ **Το επίπεδο φορολογικής επιβάρυνσης και ο τρόπος κατανομής του φορολογικού βάρους.** Όσο μεγαλύτερο είναι το επίπεδο φορολογικής επιβάρυνσης και ανισομερή τα φορολογικά βάρη, βάσει της επικρατούσας αντίληψης περί κοινωνικής δικαιοσύνης, τόσο μεγαλύτερη είναι η τάση για φοροδιαφυγή. Η γενικότερη υψηλή φορολογική επιβάρυνση, που παρατηρείται τόσο στα εισοδήματα φυσικών όσο και νομικών προσώπων, επενεργεί και στη φορολόγηση των συμμετεχόντων (δωλιστήρια, εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, πρατήρια, μεταπωλητές) στον κλάδο των πετρελαιοειδών. Όσον αφορά τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, όπως ήδη έχει προαναφερθεί, το κοινωνικό προϊόν που διέθεσαν για το έτος 2011 προς το Δημόσιο, μέσω των δασμών και φόρων αγορών, του φόρου εισοδήματος και άλλων φόρων και εισφορών, άγγιξε το 96,63%, όταν τα κέρδη προς

⁵⁸ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ.21.

διάθεση⁵⁹ έφτασαν μόλις στο 1,05%. Γενικότερα ο κλάδος των πετρελαιοειδών αποτελείται από μεγάλες αλλά και μικρές επιχειρήσεις και πλήθος ελεύθερων επαγγελματιών, όπου παρατηρείται μεγάλη τάση δασμοφοροδιαφυγής.

❖ **Η πολυπλοκότητα της αγοράς πετρελαιοειδών.** Η αγορά πετρελαιοειδών (διύλιση, εμπορία, κατανάλωση) είναι με τέτοιο τρόπο δομημένη ώστε από την διαδικασία εισαγωγής μέχρι τη διακίνηση και τη διάθεση των προϊόντων στην κατανάλωση μεσολαβεί ένα μεγάλο και πολύπλοκο κύκλωμα (εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, πρατήρια υγρών καυσίμων, μεταπωλητές, πλοιοκτήτριες εταιρείες δεξαμενοπλοίων και το πλήρωμα αυτών, ιδιοκτήτες και οδηγοί βυτιοφόρων). Επίσης το πλήθος των αποδεκτών – πελατών είναι μεγάλο και ξεκινούν από εξαγωγές και διεθνείς πωλήσεις στην αεροπλοΐα και την ναυτιλία, στις βιομηχανίες, στους επιτηδευματίες έως τους καταναλωτές. Στο τεράστιο αυτό κύκλωμα διακίνησης και αποδοχής καυσίμων είναι προφανές ότι θα υπάρχουν παράνομοι διακινητές και πωλητές, αλλά και πελάτες που είναι διατεθειμένοι να αποκομίσουν κέρδος από παράνομες προμήθειες καυσίμων. Από τα ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι είναι ο έλεγχος είναι δυσχερής λόγω της δομής της συγκεκριμένης αγοράς, η οποία απαρτίζεται κυρίως από μικρές επιχειρήσεις και πλήθος ελεύθερων επαγγελματιών, όπου παρατηρείται μεγάλη τάση δασμοφοροδιαφυγής⁶⁰, αλλά και εκ των διευρυμένων δραστηριοτήτων των μεγάλων επιχειρήσεων (πλοιοκτήτριες εφοδιαστικών δεξαμενοπλοίων, ιδιοκτήτριες βυτιοφόρων κ.α.) και των εργαζόμενων σ' αυτές.

❖ **Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας** στην διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα στην περιοχή των Βαλκανίων, ευνοεί την απάτη⁶¹ όσον αφορά τον τομέα των Ε.Φ.Κ. και του Φ.Π.Α. στο έδαφος της Ελλάδας.

⁵⁹ Βαλαβανιώτη Ε., (2012), Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011», ο.π., σ.11.

⁶⁰ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ.22.

⁶¹ Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας Ανακοίνωση, «Πρόταση για την καταπολέμηση και πρόληψη της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου στους τομείς του ΦΠΑ και των ΕΦΚ στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές», αρ.πρωτ.147/18-07-2012.
<http://www.otye.gr>.

❖ **Το νομοθετικό πλαίσιο και διάρθρωση του φορολογικού συστήματος.** Το θεσμικό πλαίσιο στη χώρα μας χαρακτηρίζεται από την πολυνομία, την αντιφατικότητα των διατάξεων, την ασάφειά τους και την έλλειψη κωδικοποιήσεων⁶². Επιπρόσθετα η διάρθρωση του φορολογικού συστήματος συντελεί στην έκταση της φοροδιαφυγής, καθώς δεν παρουσιάζουν όλοι οι φόροι τις ίδιες δυνατότητες για φοροδιαφυγή. Οι μερικές απαλλαγές από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης σε διάφορες κατηγορίες επιτηδευματιών (αγρότες, αρτοποιία, βιομηχανίες, ξενοδοχεία, νοσηλευτικά ιδρύματα κ.α.), πέραν του ότι αυξάνουν το διοικητικό κόστος και καταστούν χρονοβόρες τις διαδικασίες ελέγχου των όρων για την απαλλαγή από τον Ε.Φ.Κ., συντελούν στη δυνατότητα εξαπάτησης (με εικονικά τιμολόγια κ.α.) του συστήματος από τους δικαιούχους την απαλλαγή.

❖ **Ο υπέρμετρος ανταγωνισμός στον κλάδο των πετρελαιοειδών.** Η συγκεκριμένη αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, κυρίως όσον αφορά τις πωλήσεις προς τα πρατήρια λιανικής⁶³ και δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη εύρυθμη λειτουργία της. Οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί δεν επαρκούν για την ενίσχυση ενός υγιούς ανταγωνισμού, της ομαλής λειτουργίας της αγοράς, και κατά συνέπεια της προστασίας των καταναλωτών ως προς την ποιότητα των προϊόντων, την τιμή αυτών και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

❖ **Ο βαθμός ανάπτυξης της οργάνωσης της οικονομίας και η δυσλειτουργία της δημόσιας διοίκησης.** Σε άρτια οργανωμένες οικονομίες με τη χρήση σύγχρονων ηλεκτρονικών εργαλείων καταγράφεται κάθε συναλλαγή μεταξύ των φορολογούμενων μονάδων⁶⁴ και μειώνεται έτσι η τάση για φοροδιαφυγή, αφού είναι δεδομένο ότι θα ελεγχθεί κάθε συναλλαγή. Η δυσλειτουργία της δημόσιας διοίκησης στη χώρα μας είναι αποδεδειγμένη, όπως άλλωστε και ο μικρός βαθμός ανάπτυξης της οικονομίας, όπου δεν υπάρχουν μηχανογραφικά συστήματα, από τα οποία να διασταυρώνονται οι συναλλαγές και να είναι ευχερής ο έλεγχος από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ειδικότερα οι τελωνειακές διαδικασίες χαρακτηρίζονται από την πολυπλοκότητα και τη γραφειοκρατία και απασχολούν σημαντικό αριθμό τελωνειακών υπαλλήλων, οι

⁶² Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 263.

⁶³ Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009), Μελέτη «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», ο.π., σ.78.

⁶⁴ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 23.

οποίοι εναλλακτικά θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν σε αποδοτικότερα για το δημόσιο συμφέρον ελεγκτικά καθήκοντα.

❖ **Χρονοβόρα τελεσιδικία.** Σημαίνοντα λόγο για την έκταση της λαθρεμπορίας στον κλάδο των πετρελαιοειδών κατέχει η χρονοβόρα εκδίκαση των προσφυγών από τα Διοικητικά Δικαστήρια.

❖ **Η αναποτελεσματικότητα των ελέγχων.** Η αδυναμία ουσιαστικής παρέμβασης μέσω των ελεγκτικών υπηρεσιών έγκειται - εκτός από την αναποτελεσματική διοίκηση και οργάνωση - και στο μεγάλο πεδίο εφαρμογής της αγοράς των πετρελαιοειδών. Αναλυτικότερα η δυσκολία για την πάταξη του λαθρεμπορίου και της φοροδιαφυγής, αφενός συνίσταται στην τήρηση γραφειοκρατικών διαδικασιών στο σύνολο των παρεμβάσεων και αφετέρου στην έλλειψη στελέχωσης των υπηρεσιών, καθώς επίσης και στις συναρμοδιότητες πολλών υπουργείων. Πέραν των ανωτέρω η αλυσίδα της αγοράς των πετρελαιοειδών είναι μεγάλη και τα ενεργειακά προϊόντα με χαμηλό ή χωρίς Ε.Φ.Κ., είτε άλλων χημικών ουσιών που προορίζονται για βιομηχανική χρήση, διακινούνται σε όλα τα μέρη της ελληνικής επικράτειας με αποτέλεσμα να είναι αδύνατος ο έλεγχός τους. Επιπρόσθετα ο δυσχερής έλεγχος συνίσταται και στη γεωγραφική διασπορά των κέντρων κατανάλωσης στην Ελλάδα και ιδιαίτερα την ύπαρξη του νησιωτικού συμπλέγματος στο Αιγαίο, που έχει ως αποτέλεσμα τον εφοδιασμό των παράκτιων εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων, που λειτουργούν ως κόμβοι στο δίκτυο διαμονής αυτών των προϊόντων, διά θαλάσσης, ενώ ο αντίστοιχος εφοδιασμός του δικτύου των πρατηρίων στην επαρχία, αλλά και σε μεγάλες πόλεις, πραγματοποιείται από περίπου χίλια οκτακόσια μεγάλα βυτιοφόρα, στα οποία πρέπει να προστεθεί και σημαντικός αριθμός μικρότερων βυτιοφόρων διανομής κυρίως πετρελαίου θέρμανσης⁶⁵. Σε ένα τέτοιο μεγάλο κύκλωμα η απουσία της σύγχρονης τεχνολογίας, όπως ηλεκτρονικά συστήματα εντοπισμού θέσης (GPS), είναι καταλυτικά για την έξαρση της παραβατικότητας.

❖ **Η μικρή πιθανότητα εντοπισμού⁶⁶.** Η πιθανότητα εντοπισμού από τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο όσων δεν δραστηριοποιούνται σύμφωνα

⁶⁵ Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009), Μελέτη «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», ο.π., σ.78.

⁶⁶ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ.345.

με τους όρους και τις προϋποθέσεις του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ενισχύει την και την δασμοφοροδιαφυγή. Η έλλειψη ικανοποιητικού ελεγκτικού μηχανισμού και η αναποτελεσματικότητά του επιτρέπει ή τουλάχιστον αφήνει περιθώρια για παραβατικότητα.

❖ **Το μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο του πληθυσμού.** Το χαμηλό μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο οδηγεί σε μεγαλύτερη τάση για φοροδιαφυγή⁶⁷, διότι δεν γίνεται εύκολα αντιληπτή η χρησιμότητα των φορολογικών εσόδων σχετικά με την κάλυψη του κόστους παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών προς ικανοποίηση συλλογικών αναγκών.

❖ **Το επίπεδο φορολογικής ηθικής.** Η έλλειψη φορολογικής συνείδησης⁶⁸ συνάδει με την αίσθηση των φορολογούμενων ότι η ανταπόδοση από την πλευρά του κράτους είναι μικρή σε σχέση με όσα προσφέρουν από το εισόδημά τους.

❖ **Η έκταση της διαφθοράς.** Το γενικότερο διοικητικό και οργανωτικό πλαίσιο καθώς και το πλήθος των κείμενων διατάξεων προσδίδουν περιθώρια διακριτικής ευχέρειας στους κρατικούς λειτουργούς και υπαλλήλους για υποκειμενικές εκτιμήσεις⁶⁹ και επιλογή του τρόπου με τον οποίο θα εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

4.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Τα πετρελαιοειδή προϊόντα λόγω του μεγέθους της φορολογικής βάσης και των υψηλών φορολογικών συντελεστών αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Η υψηλή όμως φορολόγηση συνεπάγεται υψηλή επικινδυνότητα για διάπραξη παραβάσεων, μη τήρηση των διαδικασιών και αποφυγή της καταβολής των αναλογούντων φόρων χρησιμοποιώντας δόλια μέσα. Επιπρόσθετα η διαφοροποίηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά κατηγορία προϊόντος και η διττή χρήση του συνόλου των ενεργειακών προϊόντων ενισχύουν την παραβατικότητα, όσον αφορά την δασμοφοροδιαφυγή, η οποία συντελείται κατά κανόνα με τη λαθρεμπορία. Οι συνηθέστερες περιπτώσεις παράνομης διακίνησης και λαθρεμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων είναι οι εξής:

⁶⁷ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 263.

⁶⁸ Στο ίδιο, σ.438

⁶⁹ Στο ίδιο, σ.263.

❖ **Παράνομες εισαγωγές ετοιμών πετρελαιοειδών προϊόντων.** Παράνομες εισαγωγές διενεργούνται κατά τη διαδικασία εισαγωγής υγρών καυσίμων με πλοία από τις εταιρείες διύλισης και εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων, με την καταγραφή στα βιβλία της αποθήκης της εταιρείας μικρότερης ποσότητας υγρών καυσίμων από την πραγματικά εισαχθείσα ή με την παρακράτηση ποσότητας κατά την παράδοση, οι οποίες στη συνέχεια διακινούνται παράνομα. Άλλη μέθοδος λαθρεμπορίας αποτελεί η παράνομη εισαγωγή υγρών καυσίμων που πραγματοποιείται με μεγάλα δεξαμενόπλοια, τα οποία ενώ παραμένουν εκτός χωρικών υδάτων, εκφορτώνουν τα έτοιμα προϊόντα σε μικρότερα στέπια και αυτά εν συνεχεία τα διοχετεύουν στην ξηρά μέσω βυτιοφόρων οχημάτων με τελικό προορισμό τα πρατήρια υγρών καυσίμων και ως εκ τούτου την εσωτερική κατανάλωση.

❖ **Εικονικές εξαγωγές.** Έχουν διαπιστωθεί εικονικές εξαγωγές με διάθεση του καυσίμου στην εσωτερική κατανάλωση και αντικατάστασή του με νερό ή νόθευσή του με αντίστοιχη ποσότητα άλλων παραγώγων πετρελαίου (white spirit, τολουόλη). Στις περιπτώσεις εξαγωγών καυσίμων με βυτιοφόρο οι οδηγοί έχουν την δυνατότητα πριν φτάσουν στα σύνορα να εκφορτώσουν και να αντικαταστήσουν ή να νοθεύσουν την ποσότητα του προς εξαγωγή καυσίμου.

❖ **Εικονικοί εφοδιασμοί πλοίων ή παράνομη παρακράτηση ποσότητας κατά την προμήθεια πετρελαίου ναυτιλίας.** Οι εταιρείες εμπορίας καυσίμων μέσω των φορολογικών αποθηκών, που κατέχουν και οι οποίες υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο, νομιμοποιούνται να διακινούν με δεξαμενόπλοια ατελώς - χωρίς να καταβάλλουν τις δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις - πετρέλαιο ναυτιλίας προοριζόμενο για δικαιούχα ποντοπόρα και άλλα πλοία.

Κατά την διακίνηση όμως του συγκεκριμένου 'ατελούς' καυσίμου παρατηρείται η παράνομη - λαθραία παρακράτηση ποσότητας κατά την προμήθεια πετρελαίου ναυτιλίας ή εικονικοί εφοδιασμοί πλοίων. Για την τέλεση της συγκεκριμένης μορφής λαθρεμπορίας απαιτείται η συνεργασία πολλών παραγόντων⁷⁰ (εφοδιάστρια εταιρεία, πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία, πλήρωμα εφοδιαζόμενου πλοίου, βυτιοφόρα,

⁷⁰ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 219.

πρατήρια υγρών καυσίμων κ.α.) με την αντίστοιχη αποκόμιση και καταμερισμό του παράνομου κέρδους από τις μη καταβαλλόμενες δασμοφορολογικές και λοιπές επιβαρύνσεις.

Στις περιπτώσεις της εικονικής τροφοδοσίας των πλοίων, ήτοι στη μη παράδοση της παραγγελλόμενης ποσότητας, λόγω εικονικής εμφάνισης του εφοδιαζόμενου πλοίου, η εφοδιάστρια εταιρεία τηρεί όλες τις τυπικές διαδικασίες της φόρτωσης του καυσίμου στο δεξαμενόπλοιο-σλέπι, πλην όμως το καύσιμο παραμένει εξ ολοκλήρου στην εφοδιάστρια εταιρεία και σε συνεννόηση με την πλοιοκτήτρια εταιρεία του εφοδιαζόμενου πλοίου υπογράφονται τα συνοδευτικά τελωνειακά παραστατικά σχετικά με την παράδοση – παραλαβή του καυσίμου.

Παρατηρείται επίσης η τροφοδοσία των εφοδιαζόμενων πλοίων με ποσότητα μικρότερη αυτής που αναγράφεται στα συνοδευτικά τελωνειακά παραστατικά. Το πετρέλαιο, που παραμένει στα δεξαμενόπλοια είτε κατά τον εικονικό εφοδιασμό είτε από την παρακράτηση μέρους της ποσότητας, διοχετεύεται στη συνέχεια με βυτιοφόρα σε παράνομες αποθήκες ή απευθείας σε πρατήρια καυσίμων και μέσω αυτών στην αγορά.

Αναλυτικότερα από το δεξαμενόπλοιο κατά τον εφοδιασμό, μέρος από την παραδοθείσα ποσότητα καυσίμου διοχετεύεται σε ειδικά διασκευασμένες – κρυφές δεξαμενές ή σε συνεννόηση με το πλήρωμα του εφοδιαζόμενου πλοίου, παρακρατείται στις δεξαμενές του μέρους από την προς παράδοση συνολική ποσότητα, που αναγράφεται στα συνοδευτικά τελωνειακά έγγραφα, η οποία μεταφορτώνεται σε παροπλισμένα πλοία στη ράδα - σε μεγάλη απόσταση από το κεντρικό λιμάνι - μέχρι να καθοριστεί η παραπέρα παράνομη διοχέτευσή του στα ίδια ή σε άλλα δεξαμενόπλοια (σλέπια). Εν συνεχεία το παράνομο καύσιμο μεταφέρεται σε απόμακρες περιοχές, όπου με υποθαλάσσιες σωληνώσεις παραδίδεται σε βυτιοφόρα στην ξηρά ή αγκυροβολούν σε απόμερους κολπίσκους με πρόσβαση βυτιοφόρων, όπου δεν υπάρχει ουσιαστικός ή καθόλου έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές (Τελωνεία – Λιμεναρχεία). Στη συνέχεια το παράνομο καύσιμο δίδεται σε παράνομες εγκαταστάσεις αποχρωματισμού προς παραπέρα διοχέτευσή του στην εσωτερική αγορά. Εάν τα προαναφερόμενα δεν επιλεγούν εναλλακτικά το παράνομο καύσιμο

παραμένει στο δεξαμενόπλοιο⁷¹, όπου για τον επόμενο εφοδιασμό παραλαμβάνει μειωμένη ποσότητα πετρελαίου από αυτή που εμφανίζεται επίσημα και η διαφορά καυσίμου παραμένει στην εφοδιάστρια εταιρεία, η οποία με κάποιον τρόπο το διοχετεύει παράνομα στην αγορά. Επιπρόσθετα το παράνομο καύσιμο διοχετεύεται ευχερώς σε άλλα πλωτά μέσα⁷², όπως ρυμουλκά, καταδυτικά ή πλωτές γερανογέφυρες, τα οποία δεν δικαιούνται να κάνουν χρήση καυσίμων με ατέλεια. Είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με ελεύθερα καύσιμα και με αυτό τον τρόπο προμηθεύονται το παράνομο καύσιμο με τιμή πώλησης μειωμένης της ισχύουσας στην αγορά. Ακόμη μέρος του ναυτιλιακού καυσίμου μπορεί να διοχετευτεί εν πλω σε μεταφορικά δεξαμενόπλοια, τα οποία μεταφέρουν καύσιμα στα νησιά.

Για την εικονική παράδοση ή την παράδοση μικρότερης ποσότητας από την εμφανιζόμενη ως παραληφθείσα από το εφοδιαζόμενο πλοίο και διάθεσή της ποσότητας παράνομα στην εσωτερική κατανάλωση, ως μεταφορικά μέσα - πέραν των σλεπίων - χρησιμοποιούνται και τα βυτιοφόρα οχήματα. Η λαθρεμπορία πετρελαίου που προορίζεται για τη ναυτιλία και διακινείται με βυτιοφόρα πραγματοποιείται με παρέμβαση των οδηγών των βυτιοφόρων, είτε προς τον μετρητή και το γενικότερο σύστημα παροχής⁷³ δείχνοντας ποσότητα μεγαλύτερη από την παραδοθείσα, είτε με ειδικά διασκευασμένες επιμέρους δεξαμενές στα βυτιοφόρα, οι οποίες συνδέονται παρανόμως μεταξύ τους ή με το ρεζερβουάρ και μέρος τους πετρελαίου, αντί να διοχετευθεί προς τα πλοία (τουριστικά επαγγελματικά, αλιευτικά) διοχετεύεται προς αυτές. Επίσης παρατηρείται το φαινόμενο το σύνολο ή μέρος του φορτίου του βυτιοφόρου πριν τον εφοδιασμό να διοχετεύεται σε παράνομες αποθήκες ή πρατήρια καυσίμων, ενώ στα παραστατικά εμφανίζεται ότι παραδόθηκε κανονικά.

❖ **Αποχρωματισμός και αποϊχνηθέτηση πετρελαίου ναυτιλίας και θέρμανσης.** Το πετρέλαιο ναυτιλίας διατίθεται 'TRANSIT' αφορολόγητο σε δικαιούχα 'ατελείας' πλοία και το πετρέλαιο και η κηροζίνη θέρμανσης μέχρι το περασμένο έτος διατίθεντο με μειωμένο ειδικό φόρο κατανάλωσης τη χειμερινή περίοδο. Τα εν λόγω καύσιμα πριν από τη θέση σε ανάλωση χρωματίζονται προκειμένου να αναγνωρίζονται και ιχνηθετούνται για να κατηγοριοποιούνται κατά

⁷¹ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 218.

⁷² Στο ίδιο, σ. 218.

⁷³ Στο ίδιο, σ. 219.

τη χημική ανάλυση των δειγμάτων. Προκειμένου να αφαιρεθεί το χρώμα και ο ιχνηθέτης από τα λαθραία καύσιμα διοχετεύονται σε παράνομες εγκαταστάσεις, οι οποίες βρίσκονται σε εγκαταλελειμμένους χώρους με ανυποψίαστα κτίρια, σε επαγγελματικούς χώρους άλλων δραστηριοτήτων και σε απομακρυσμένες περιοχές, που έχουν φυσική κάλυψη από τον περιβάλλοντα χώρο. Για το αυτό χρησιμοποιούνται ειδικά διαμορφωμένες εγκαταστάσεις με κρυφές δεξαμενές, αντλίες, κομπρεσέρ, φίλτρα καθαρισμού καυσίμων, φιλτροπρέσες υψηλής πίεσεως και κυλινδρικά περιστροφικά φίλτρα, υπέργειες και υπόγειες σωληνώσεις παροχέτευσης των καυσίμων, χημικά παρασκευάσματα (π.χ. θειικό οξύ, υδράσβεστο, θηραϊκή γη κ.α.). Εν συνεχεία με βυτιοφόρα οχήματα, συνήθως με πλαστές πινακίδες κυκλοφορίας, διοχετεύονται στην εσωτερική κατανάλωση με πλαστά φορολογικά στοιχεία ως πετρέλαιο κίνησης.

❖ **Διακίνηση πετρελαίου θέρμανσης και διάθεση σε άλλες χρήσεις.** Το πετρέλαιο θέρμανσης, μέχρι το περασμένο έτος, διατίθετο με μειωμένο συντελεστή Ε.Φ.Κ. τους χειμερινούς μήνες (15η Οκτωβρίου μέχρι και την 30ή Απριλίου κάθε έτους. Η σημαίνουσα διαφορά του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης με το θέρμανσης διαμόρφωνε μεγάλη απόκλιση στις τελικές τιμές των δύο προϊόντων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την παράνομη χρήση⁷⁴ του πετρελαίου θέρμανσης, το οποίο θεωρείται το προοριζόμενο να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά και μόνο για τη λειτουργία κεντρικών συστημάτων θέρμανσης (καλοριφέρ) ή άλλων μέσων για τη θέρμανση ανθρώπων στους χώρους κατοικίας, διαμονής ή εργασίας τους και απαγορεύεται⁷⁵ η καθ' οιονδήποτε τρόπο νόθευση, διάθεση χρησιμοποίηση ή μεταφορά του πετρελαίου θέρμανσης για άλλες εκτός από θέρμανση χρήσεις. Την μορφή αυτή της λαθρεμπορίας χρησιμοποιούσαν επιτηδευματίες, που διέθεταν μηχανές εσωτερικής καύσεως για την λειτουργία της δραστηριότητάς τους, όπως αρτοποιία για τη λειτουργία του φούρνου, ξενοδοχεία για ζέσταμα νερού πισίνας και μαγειρείων, όπως επίσης επαγγελματικά οχήματα δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης (φορτηγά, ταξί, βυτιοφόρα, τουριστικά λεωφορεία) για την κίνησή τους. Μη επιτρεπόμενη χρήση παρατηρήθηκε σε εργοτάξια κατασκευής οδικών έργων, νταμάρια, ασβεστοποιεία, για την κίνηση των μηχανημάτων έργων, των καυστήρων και μηχανών αλλά και σε

⁷⁴ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 73 παρ.2.

⁷⁵ Ν.2093/92 (ΦΕΚ Α 181/25-11-92), «Διαρρυθμίσεις έμμεσης φορολογίας και άλλες διατάξεις», Άρθρο 35 παρ.2.

φορείς του Δημοσίου⁷⁶ όπως κλινικές, νοσοκομεία, δήμοι, κολυμβητήρια. Αντίστοιχα παραδείγματα υπάρχουν και στην περίπτωση του υγραερίου το οποίο όταν χρησιμοποιείται για θέρμανσης έχει μειωμένο ειδικό φόρο κατανάλωσης με συνέπεια η χρήση του να γίνεται συχνά και για κίνηση⁷⁷.

❖ **Νοθεία καυσίμων.** Η επιβολή διαφορετικών συντελεστών Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) ανά κατηγορία προϊόντος έχει ως αποτέλεσμα τη νόθευση των πετρελαιοειδών προϊόντων με στόχο τη φοροδιαφυγή. Η μη κανονικότητα - νοθεία πραγματοποιείται με την προσθήκη, είτε χημικών ουσιών που προορίζονται για βιομηχανική χρήση, είτε άλλων ενεργειακών προϊόντων, που δεν επιβαρύνονται ή επιβαρύνονται με μικρότερο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης. Τα νοθευμένα προϊόντα πωλούνται στην τιμή του ακριβότερου προϊόντος. Συνηθέστερες μορφές νοθείας⁷⁸ οφείλονται σε προσμίξεις πετρελαίου ναυτιλίας σε θέρμανσης ή κίνησης, πετρελαίου θέρμανσης σε πετρέλαιο κίνησης, πετρελαίου παράνομης διακίνησης - που έχει υποστεί επεξεργασία του χρώματος και του ιχνηθέτη - σε πετρέλαιο κίνησης, αμόλυβδη βενζίνη σε βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου ή σε αμόλυβδη 100 οκτανίων, νερό σε αμόλυβδη βενζίνη, χημικές ενώσεις όπως τολουόλιο, ξυλόλιο, μεθανόλη - που προορίζονταν για βιομηχανική χρήση - σε υγρά καύσιμα, ελαφρύ πετρέλαιο (white spirit) σε βενζίνες και πετρέλαιο με βενζίνες.

❖ **Παράνομη διάθεση καυσίμων από φορείς Δημοσίου και Ιδιωτικού φορέα.** Έχει παρατηρηθεί η διάθεση στην κατανάλωση 'ατελούς' καυσίμου από φορείς που δικαιούνται απαλλαγή ή επιστροφή του Εδικού Φόρου Κατανάλωσης.

❖ **Αποστολές υγρών καυσίμων σε κοινοτικές χώρες.** Διαπιστώνεται αύξηση λαθρεμπορικών τάσεων κατά τις αποστολές υγρών καυσίμων σε κοινοτικές χώρες με μεγάλη απόκλιση στους συντελεστές Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης. Η μορφή αυτή

⁷⁶Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 218.

⁷⁷ Στο ίδιο, σ. 220.

⁷⁸Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, που συγκροτήθηκε και συστήθηκε με την Υπουργική Απόφαση του Υφ. Οικονομικών με αρ. πρωτ. Δ6Α114541ΕΞ2012-19.10.2012 για τη σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων και ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..> την 05-01-2013.

της λαθρεμπορίας γίνεται κατά την διακίνηση των καυσίμων προς αυτές τις χώρες (π.χ. Βουλγαρία), τα οποία δεν φτάνουν στον τελικό προορισμό, αλλά παραμένουν και καταναλώνονται στο εσωτερικό της χώρας ή επιστρέφουν στη χώρα αφού καταβληθεί ο Ε.Φ.Κ. στη γείτονα χώρα.

4.3. ΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

4.3.1. Γενική προσέγγιση

Το μέγεθος της παραοικονομίας και της φοροδιαφυγής στην Ελλάδα βρίσκεται συγκριτικά με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε υψηλότερα επίπεδα και έχει από ετών υπερβεί το 30% του Α.Ε.Π.⁷⁹. Η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων αποτελεί ένα από τα είδη λαθρεμπορίας υποκείμενων προϊόντων (καπνικών, οينوπνευματωδών, αυτοκινήτων) σε δασμούς, ειδικούς φόρους κατανάλωσης και λοιπούς φόρους. Ο γενικός όρος της λαθρεμπορίας αποτελεί τμήμα της φοροδιαφυγής και επιπροσθέτως της δασμοδιαφυγής. Ειδικότερα η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων αποτελεί μία από τις μεθόδους της φοροδιαφυγής και ως εκ τούτου ένα τμήμα από τη σύνθεση αυτής. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι τα περιθώρια χρησιμοποίησης ατελώς διατιθέμενου πετρελαίου σε μη επιτρεπτές από το νόμο χρήσεις ή προσμείξεις κατηγοριών πετρελαίου με σκοπό τη φοροδιαφυγή⁸⁰ μπορεί να είναι πολλά. Επίσης και το κίνητρο από πλευράς οφέλους λόγω διαφυγόντος φόρου να είναι μεγάλο, αφού όπως εκτενώς έχει αναφερθεί στην πρώτη ενότητα, τα πετρελαιοειδή φορολογούνται με υψηλούς συντελεστές και συμβάλλουν σε μεγάλο ποσοστό στα έσοδα του κράτους.

Συχνές είναι οι αναφορές σχετικά με την έκταση του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων στην Ελλάδα. Ωστόσο ο εντοπισμός και η καταμέτρηση στηρίζεται, λόγω της φύσης του αντικειμένου, σε υποκειμενικές και όχι εμπειριστατωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες προσεγγίσεις και αξιολογήσεις του φαινομένου. Τα ανωτέρω εκτεθέντα έχουν ως συνέπεια τη μη διαμόρφωση

⁷⁹Γάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 21.

⁸⁰ Στο ίδιο, σ.217.

αξιόπιστων και αποδεκτών μεθόδων εκτίμησης της έκτασης του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων.

Σύμφωνα με το Δελτίο Τύπου της 30^{ης} Σεπτεμβρίου 2011 του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ)⁸¹ αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...*Η εκτίμηση της αγοράς, είναι ότι οι απώλειες Ε.Φ.Κ και Φ.Π.Α. από το λαθρεμπόριο στα καύσιμα ανέρχονται στα 450-500 εκ. € / έτος*».

Σύμφωνα με μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), που διενεργήθηκε το 2012 για την εξίσωση του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης με τον Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης, αναφέρεται ότι⁸² : «*Το μέγεθος της διακίνησης παράνομου εμπορίου πετρελαίου θέρμανσης δεν είναι εξακριβωμένο. Ένας απλός υπολογισμός, στη βάση της διαφοράς των €433/kl του συνολικού φόρου [(ΕΦΚ+ΦΠΑ)=(412-60)×1,23] και τη διαφορά της προ φόρων τιμής μεταξύ πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης, δείχνει ότι το δημόσιο χάνει έσοδα της τάξης των €50 εκατ. για κάθε 100 χιλιάδες κL. Αυτό σημαίνει ότι αν το λαθρεμπόριο είναι της τάξης των 600.000 κL ετησίως (περίπου 20% της επίσημης ποσότητας, όπως είναι κάποιες εκτιμήσεις της αγοράς) οι διαφυγόντες φόροι ανέρχονται σε περίπου €300 εκατ....*».

Στο Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011-2013 (άρθρο 1 του Ν.3943/2011) αναφέρεται ότι το επίπεδο της φοροδιαφυγής υπολογίζεται σε πάνω από 500 εκατ. Ευρώ.

Επίσης σύμφωνα με Ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου της 25^{ης} Ιανουαρίου 2013 του Υπουργείου Οικονομικών⁸³ αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι : «*Ευρεία σύσκεψη για το λαθρεμπόριο καυσίμων πραγματοποιήθηκε σήμερα στο υπουργείο Οικονομικών με τη συμμετοχή των υπουργών Οικονομικών....., Ανάπτυξης ..., Ναυτιλίας....και των υφυπουργών Ανάπτυξηςκαι Περιβάλλοντος.....Στη σύσκεψη παρουσιάστηκαν όλα τα δεδομένα που αφορούν το λαθρεμπόριο στην αγορά των καυσίμων, το οποίο εκτιμάται στα 600 εκατομμύρια ευρώ ετησίως (συμπεριλαμβανομένου του ΕΦΚ και του*

⁸¹ Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος.

<http://www.seepe.gr>

⁸² Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), Μελέτη «*Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης*», ο.π., σ.69.

⁸³ Υπουργείο Οικονομικών, Γραφείο Τύπου, Ανακοίνωση 25-01-2013 με θέμα «*Ευρεία σύσκεψη για το λαθρεμπόριο καυσίμων*».

<http://www.minfin.gr>

ΦΠΑ) και συζητήθηκαν τρόποι αντιμετώπισής του, αν και το μεγαλύτερο μέρος της λαθρεμπορίας έχει αντιμετωπιστεί με την εξίσωση του πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης.....».

Σύμφωνα με την Μελέτη, που εκπονήθηκε το 2012 από τον κ. Μάρδα Δ., καθηγητή Οικονομικών Επιστημών στο Α.Π.Θ., για λογαριασμό της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Ελλάδας (ΓΣΕΒΕΕ) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ) αναφέρεται ότι: «... Δισεκατομμύρια ευρώ χάνονται από φόρους (ΦΠΑ, Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης κ.ά) λόγω του εκτεταμένου λαθρεμπορίου καυσίμων στη χώρα μας. Καθώς δε γίνονται εκτεταμένες συλλήψεις οδηγών βυτιοφόρων, καπετάνιων πλοίων και εμπόρων που ασχολούνται με τα παράνομα διακινούμενα καύσιμα, δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια, το μέγεθος του λαθρεμπορίου των συγκεκριμένων προϊόντων. Παρόλα αυτά μπορούμε να έχουμε εμμέσως, μια σχετικά ακριβή εικόνα τμήματος του φαινομένου, με τη βοήθεια των στατιστικών του διεθνούς εμπορίου του ΟΗΕ. ...». Για τη θεμελίωση των συμπερασμάτων της συγκεκριμένης έρευνας λήφθηκαν υπόψη στοιχεία της βάσης δεδομένων Comtrade του ΟΗΕ και συγκεκριμένα όσα αφορούν στις εξαγωγές καυσίμων (βενζίνες και πετρέλαιο – gasoil) από την Ελλάδα προς Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία και Τουρκία, καθώς και στις εισαγωγές καυσίμων των χωρών αυτών από την Ελλάδα. Τα αποτελέσματά της έγκεινται στο ότι ως προς το εμπόριο βενζινών-ντίζελ της Ελλάδας από το 2001 έως το 2010 με τη FYROM, δηλώνονται από την Ελλάδα πολλαπλάσιες εξαγωγές από ότι οι ίδιοι δηλώνουν ως εισαγωγές. Αναλυτικότερα με τη Βουλγαρία οι δηλωθείσες εξαγωγές από την Ελλάδα ήταν –πλην ενός έτους– υψηλότερες από ότι οι δηλωθείσες εισαγωγές από την Βουλγαρία, με την Τουρκία κατά τα έτη 2000-2006 οι δηλωθείσες εξαγωγές από την πλευρά της Ελλάδας ήταν περίπου διπλάσιες από τις εκεί δηλωθείσες εισαγωγές, ενώ μετά το 2007 παρατηρείται το αντίστροφο φαινόμενο και με την Αλβανία δίνεται μια όμοια της Τουρκίας εικόνα μετά το 2002.

Προς αξιολόγηση της ακρίβειας των στοιχείων εισαγωγών – εξαγωγών καυσίμων, που λήφθηκαν υπόψη στην ανωτέρω έρευνα, η Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (Ο.Τ.Υ.Ε.) τα συνέκρινε με στοιχεία, που αντλήθηκαν από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και συγκεκριμένα από το ICIS ή Ο.Π.Σ.Τ. (Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τελωνείων), στο οποίο

καταγράφονται ηλεκτρονικά και υποχρεωτικά, με πλήρη στοιχεία, όλες οι κινήσεις των εμπορευμάτων ανεξάρτητα από το είδος του παραστατικού (εξαγωγές / επανεξαγωγές, διαμετακόμιση, ΣΔΕ). Από τη σύγκριση προέκυψε, αναφορικά με τις υπό εξέταση χώρες προορισμού, ότι η αξία των εξαγωγών σύμφωνα με το ΚΕΠΥΟ υπερβαίνει την αξία των εξαγωγών σύμφωνα με την ανωτέρω έρευνα για την Αλβανία κατά 105,2%, για τη FYROM κατά 14,5%, για την Τουρκία κατά 75,3% και για τη Βουλγαρία κατά 8,4%. Οι διαφορές ανάμεσα στα στατιστικά στοιχεία της χώρας εξαγωγής, σύμφωνα με τη Γ.Γ.Π.Σ., και της χώρας εισαγωγής, δεν οδηγούν στο αυταπόδεικτο συμπέρασμα ότι έχουν τελεσθεί λαθρεμπορικές παραβάσεις στα επίπεδα της μεταξύ τους διαφοράς, αλλά οφείλονται και δικαιολογούνται από μια σειρά παράγοντες, όπως : α) Τα εμπορεύματα, τα οποία εξάγονται προς μια χώρα δεν προορίζονται κατ' ανάγκη να τεθούν προς ανάλωση στην εν λόγω χώρα, ώστε να εμφανίζονται ως εισαγωγές από τις χώρες προορισμού. Τα εμπορεύματα αυτά μπορεί να τεθούν εναλλακτικά σε αποταμίευση ή σε καθεστώς διαμετακόμισης και στη συνέχεια να επανεξαχθούν σε τρίτη χώρα ή να αποσταλούν σε κοινοτική χώρα. Επιπρόσθετα σε εμπορεύματα που διακινούνται με πλοίο, όπως τα πετρελαιοειδή, παρατηρείται συχνά το φαινόμενο να πωλούνται εν πλω. Αυτή η πρακτική έχει ως συνέπεια τα εμπορεύματα αυτά να μη φθάνουν ποτέ στη δηλωθείσα χώρα προορισμού, με αποτέλεσμα να μην καταγράφονται ως εισαγωγές από τις εν λόγω χώρες προορισμού, β) Η διαφορά της συναλλαγματικής ισοτιμίας ανάμεσα στην ημερομηνία εξαγωγής και την ημερομηνία εισαγωγής, γ) Η διαφορά ανάμεσα στην τιμή CIF και FOB, καθώς οι κοινοτικές χώρες και οι περισσότερες τρίτες χώρες εφαρμόζουν την τιμή FOB κατά την εξαγωγή και την τιμή CIF κατά την εισαγωγή και δ) Ο καθορισμός της δασμολογητέας αξίας είναι διαφορετικός από χώρα σε χώρα, καθώς στην πραγματική πληρωθείσα για τα εισαγόμενα εμπορεύματα τιμή είναι δυνατόν να προστεθούν προμήθειες, έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης, έξοδα φόρτωσης, κέρδη από μεταγενέστερη μεταπώληση ή μεταβίβαση ή εκχώρηση του εμπορεύματος⁸⁴.

⁸⁴ Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας, *Ανακοίνωση* αρ.πρωτ.21/18-01-2013.
<http://www.otye.gr>

4.3.2. Παραβατικότητα - Ελεγκτικοί Διοικητικοί Μηχανισμοί πρόληψης και καταστολής της λαθρεμπορίας καυσίμων

Στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας⁸⁵ εμπίπτει η εφαρμογή των διατάξεων του Ν.2960/2001 «Περί Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα», του Κοινοτικού Κώδικα, της Εθνικής και Κοινοτικής Νομοθεσίας για την παρακολούθηση των προϊόντων που υπόκεινται σε Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ). Η βεβαίωση και είσπραξη δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων επιβαλλόμενων, η διαχείριση του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Τελωνείων (Ο.Π.Σ.Τ.), καθώς και η ανταλλαγή και διαχείριση πληροφοριών που περιέχονται σε αυτή, μέσω πληροφοριακών συστημάτων ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο και αφορούν θέματα αρμοδιότητάς της. Στην αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας επίσης εμπίπτει η εφαρμογή συναφούς νομοθεσίας, που της έχει ανατεθεί, καθώς και η βεβαίωση και είσπραξη επιβαρύνσεων, που επιβάλλονται σύμφωνα με τη νομοθεσία αυτή.

Επιχειρησιακά σχέδια για την πρόληψη και την καταστολή του λαθρεμπορίου υγρών καυσίμων εκπονούνται από την 33^η Δ/ση Ελέγχων Τελωνείων του Υπουργείου Οικονομικών και από την Κεντρική Υπηρεσία του Σ.Δ.Ο.Ε., σύμφωνα και με το πλαίσιο Εθνικού Σχεδίου Δράσης κατά της φοροδιαφυγής (Αρθ.1 Ν.3943/11). Έλεγχοι διενεργούνται από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και συγκεκριμένα από τις Ομάδες Δίωξης των Τελωνείων, από Ειδικά Τμήματα Ελέγχων του ΣΔΟΕ, από τις Ελεγκτικές Υπηρεσίες Τελωνείων (ΕΛ.ΥΤ.).

Πέραν από τις ανωτέρω Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών πραγματοποιούνται δράσεις και από άλλες Υπηρεσίες σχετικά με τη διακίνηση και ποιότητα των υγρών καυσίμων. Συγκεκριμένα έλεγχοι διενεργούνται, από τη Διεύθυνση Μετρολογίας της Γ. Γ. Εμπορίου – Γ.Γ. Καταναλωτή, για την αντιμετώπιση φαινομένων λαθρεμπορίας, που οφείλονται σε ελλειπείς παραδόσεις υγρών καυσίμων, είτε μέσω αντλιών των πρατηρίων υγρών καυσίμων, είτε μέσω βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς και παράδοσης πετρελαίου θέρμανσης. Επίσης

⁸⁵ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 3 παρ.1-6.

από την Διεύθυνση Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΔΕΔΑΚ) της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής διενεργούνται έλεγχοι για την ποιότητα των καυσίμων σε εγκαταστάσεις διακίνησης και αποθήκευσης καυσίμων, ιδίως πρατήρια, με απώτερο σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς πετρελαίου, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και των καταναλωτών. Τέλος έλεγχοι διενεργούνται από τις Υπηρεσίες της Ελληνικής αστυνομίας σε όλη της επικράτεια, την Υπηρεσία Οικονομικής Αστυνομίας και Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε.) και από τις Λιμενικές αρχές, όσο αφορά τη διακίνηση υγρών καυσίμων με δεξαμενόπλοια.

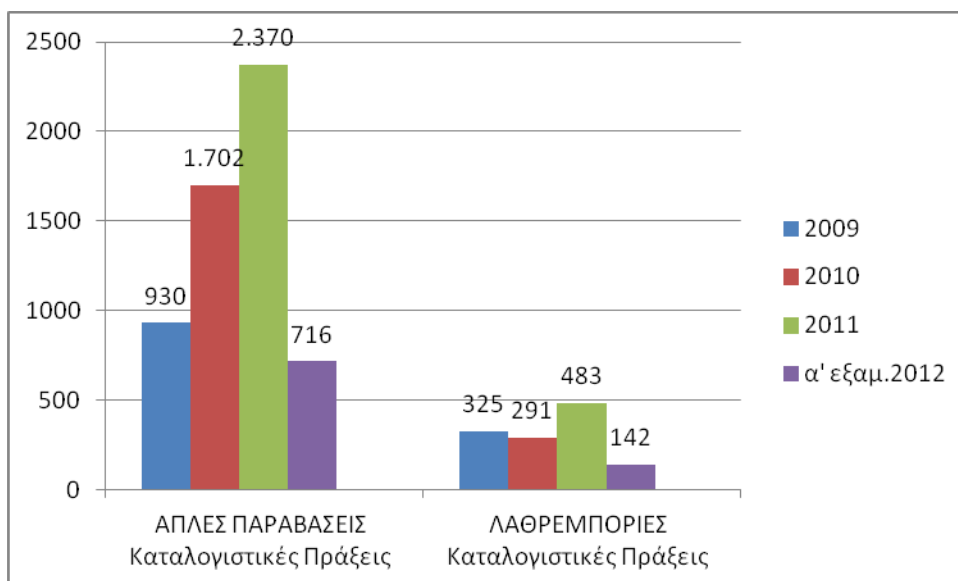
Οι ανωτέρω Ελεγκτικές Υπηρεσίες επιβάλλουν τα διοικητικά πρόστιμα της αρμοδιότητάς τους και ταυτόχρονα διαβιβάζουν στις Αρμόδιες Τελωνειακές Αρχές τις εκθέσεις ελέγχου και τα λοιπά απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου να εκδοθούν από αυτές οι οικείες καταλογιστικές πράξεις για τις διαπιστωθείσες απλές τελωνειακές παραβάσεις και τις λαθρεμπορίες. Στον πίνακα 4.1 αναλύονται κατ' έτη τα βεβαιωθέντα πρόστιμα από απλές τελωνειακές παραβάσεις και πολλαπλά τέλη από λαθρεμπορίες (διάγραμμα 4.2), καθώς και οι αντίστοιχες καταλογιστικές πράξεις (διάγραμμα 4.1), αναφορικά με τα πετρελαιοειδή προϊόντα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.

ΠΑΡΑΒΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ					
ΕΤΗ	ΑΠΛΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ Καταλογιστικές Πράξεις	ΑΠΛΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ Επιβληθέντα Πρόστιμα	ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΕΣ Καταλογιστικές Πράξεις	ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΕΣ Επιβληθέντα Πολλαπλά Τέλη	Αναλογούντες Δασμοί & Λοιποί Φόροι
2009	930	1.435.683 €	325	24.694.416 €	5.288.086 €
2010	1.702	1.117.634 €	291	3.142.313 €	16.547.087 €
2011	2.370	1.132.689 €	483	406.043.278 €	41.249.986 €
2012 (α' εξάμηνο)	716	1.374.940 €	142	5.282.910 €	6.283.724 €
ΣΥΝΟΛΟ	5.728	5.060.946 €	1.241	439.162.917 €	69.368.883 €

ΠΗΓΗ: Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (ΟΤΥΕ)

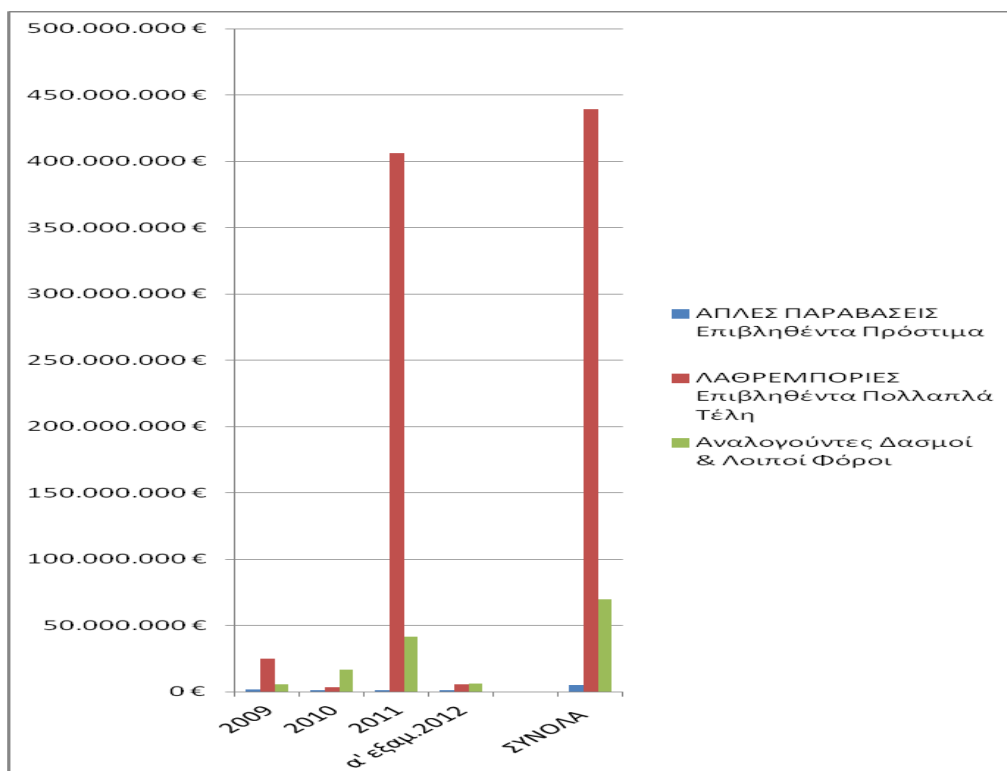
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1: ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ



ΠΗΓΗ: Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (ΟΤΥΕ)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.

ΕΠΙΒΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ - ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΤΕΛΗ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΘΕΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΟΙ



ΠΗΓΗ: Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (ΟΤΥΕ)

Το ύψος των επιβαλλόμενων πολλαπλών τελών για τις λαθρεμπορίες υπολογίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 150 παρ.1 του Ν2960/01 Περί Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, από το τριπλάσιο έως το πενταπλάσιο των αναλογουσών δασμοφορολογικών και λοιπών επιβαρύνσεων.

Οι εισπράξεις από τα πρόστιμα και τα πολλαπλά τέλη από κάθε είδους τελωνειακή παράβαση, συμπεριλαμβανομένων των απλών τελωνειακών παραβάσεων και των πολλαπλών τελών για τις λαθρεμπορίες υγρών καυσίμων, καταχωρούνται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδων (Κ.Α.Ε.) 3733 του Προϋπολογισμού. Στον πίνακα 4.2 παρουσιάζονται οι εισπράξεις από πρόστιμα, πολλαπλά τέλη από τα Τελωνεία για απλές τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπορίες και παραβάσεις του ν.δ. 2637/53 όπως ισχύει, για τα έτη 2005 έως 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ			
ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ (ΚΑΕ 3733)	Μεταβολή	Ποσοστιαία μεταβολή
2005	10.460.974,63		
2006	11.056.660,98	595.686,35	5,69
2007	12.370.073,04	1.313.412,06	11,88
2008	10.906.936,44	-1.463.136,60	-11,83
2009	9.748.675,18	-1.158.261,26	-10,62
2010	6.762.507,75	-2.986.167,43	-30,63
2011	15.043.819,89	8.281.312,14	122,46

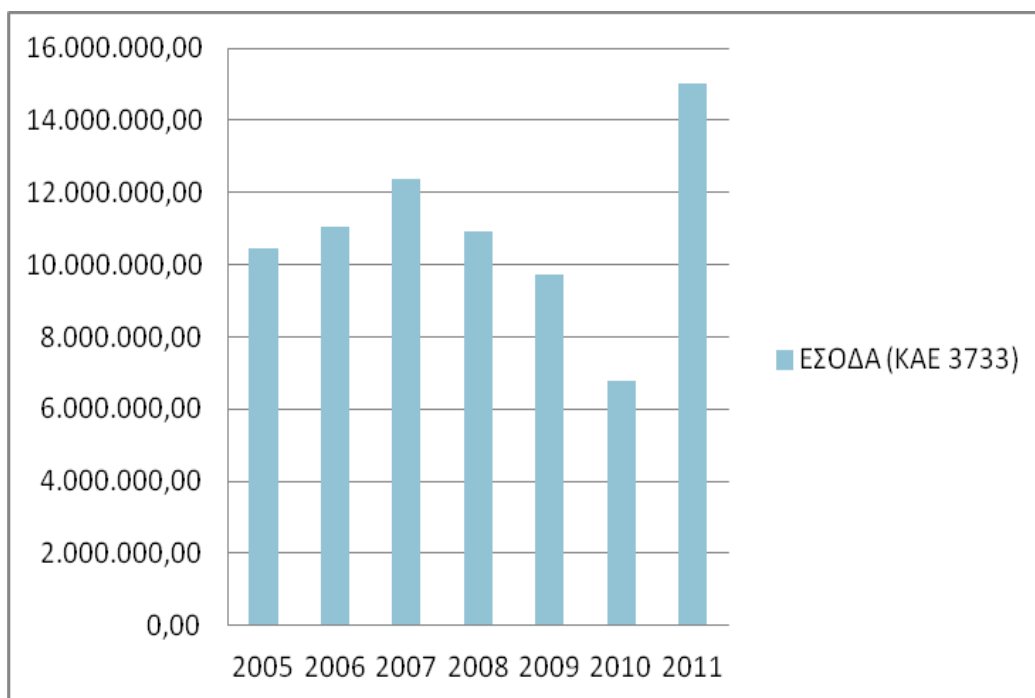
ΠΗΓΗ: Απολογισμοί Εσόδων - Ανακεφαλαίωση Εσόδων Ανά Κωδικό των οικονομικών ετών 2005 – 2011

Από τα ανωτέρω στοιχεία παρατηρείται άνοδος των εσόδων το έτος 2011, η οποία μπορεί να συσχετιστεί και με την μεγάλη άνοδο των βεβαιωθέντων πολλαπλών τελών από τις λαθρεμπορίες υγρών καυσίμων που παρουσιάζονται στον πίνακα 4.1 και σχεδιάγραμμα 4.2. Η αύξηση των εσόδων διαφαίνεται ότι συνεχίστηκε και το έτος 2012, καθότι σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, τα οποία συλλέγονται από όλα τα τελωνεία της χώρας σε τριμηνιαία βάση, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 τα εισπραχθέντα πρόστιμα⁸⁶ από παραβάσεις πετρελαιοειδών ανέρχονταν στο ποσό των

⁸⁶ Βουλή των Ελλήνων, Κοινοβουλευτικός Έλεγχος – Μέσα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, Απάντηση αρ. πρωτ. ΓΚΕ1142600ΕΞ2012/487/16-10-2012. <http://www.parliament.gr>

387.336 ευρώ και επιπρόσθετα σύμφωνα με Ανακοίνωση από το Γραφείο Τύπου του Υπουργείου Οικονομικών⁸⁷, αναφέρεται ότι για το χρονικό διάστημα από 01/01/2012 έως 30/11/2012 σε εξήντα (60) περιπτώσεις λαθρεμπορίας καυσίμων εισπράχθηκαν ποσά 62.300.000 €.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3.: ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ



4.3.3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΩΝ

Η έκταση της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων μπορεί, εν μέρει, να αποτυπωθεί από τα αποτελέσματα των διενεργούμενων ελέγχων των αρμόδιων Ελεγκτικών Υπηρεσιών για την καταστολή και πρόληψη της λαθρεμπορίας. Όλες οι αρμόδιες Ελεγκτικές Υπηρεσίες, προκειμένου να διακριβωθεί η ποιότητα υγρών καυσίμων, κατά τη διενέργεια των ελέγχων πραγματοποιούν δειγματοληψίες, τις οποίες αποστέλλουν προς χημική εξέταση στο Γενικό Χημείο του Κράτους.

⁸⁷ Υπουργείο Οικονομικών, Γραφείο Τύπου, Ανακοίνωση 16-12-2012 με θέμα «Ελεγχοί – Δράσεις Σ.Δ.Ο.Ε.»
<http://www.minfin.gr>

Τα συγκριτικά αποτελέσματα του εργαστηριακού ελέγχου⁸⁸, όσον αφορά τα δείγματα υγρών καυσίμων, διαφόρων κατηγοριών, που εξετάστηκαν την τελευταία τριετία από το Γενικό Χημείο του Κράτους αποτυπώνονται στον πίνακα 4.3. Στον συγκεκριμένο έλεγχο δειγμάτων περιλαμβάνονται και δείγματα, τα οποία υπάγονται στο Σύστημα Παρακολούθησης Ποιότητας Καυσίμων (FQMS - Fuel Quality Monitoring System)⁸⁹, σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται ο στατιστικός έλεγχος, μέσω εξέτασης αντιπροσωπευτικών δειγμάτων, των προδιαγραφών της ποιότητας των βενζινών και των πετρελαίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3

ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ, ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ ΤΑ ΕΤΗ 2009-2011 ΑΠΟ ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΧΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ	% ΝΟΘΕΙΑ
2009	3268	306	9,36
2010	1838	308	16,76
2011	2605	548	21,04

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹⁰

Αναλυτικότερα κατά το έτος 2011 εξετάστηκαν συνολικά 2.605 δείγματα υγρών καυσίμων, διαφόρων κατηγοριών. Από τα δείγματα αυτά τα 548 βρέθηκαν Μη Κανονικά (ΜΚ), δηλαδή νοθευμένα, με το μεγαλύτερο ποσοστό νοθείας να αφορά το πετρέλαιο κίνησης. Αναλυτικά τα αποτελέσματα του εργαστηριακού ελέγχου, κατά το έτος 2011, παρουσιάζονται στους πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν :

⁸⁸Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

⁸⁹ Οδηγία 98/70 Ε.Κ., η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την απόφαση Α.Χ.Σ. 316/2010.

⁹⁰Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4: ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011

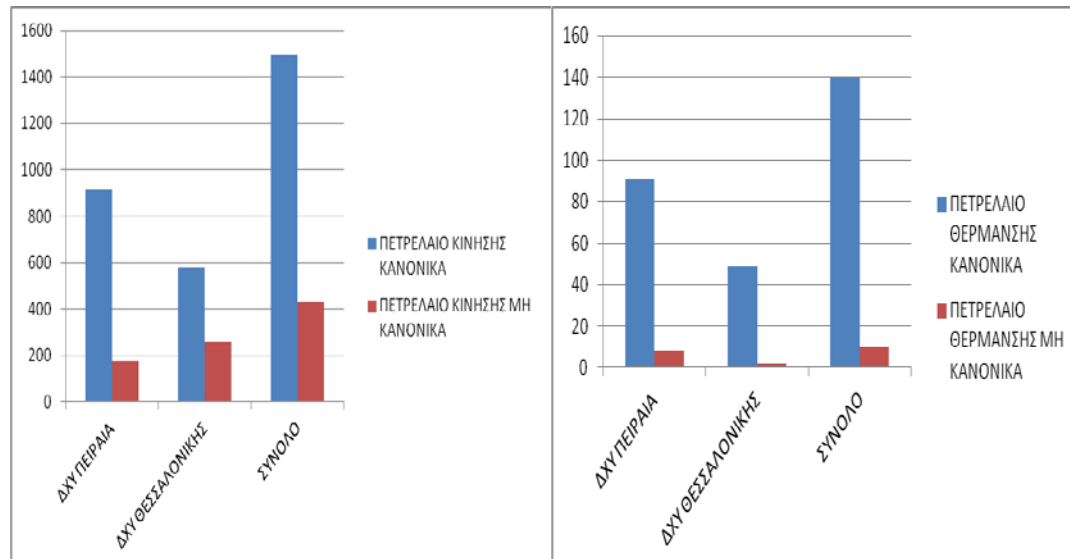
	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ		ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	
	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΔΧΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	913	173	91	8
ΔΧΥ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	579	258	49	2
ΣΥΝΟΛΟ	1492	431	140	10
% ΝΟΘΕΙΑΣ	28,89		7,14	

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹¹

Από τα αποτελέσματα του συνόλου των δειγμάτων διαφαίνεται ότι πραγματοποιείται εκτεταμένη νοθεία (28,89 %) στο πετρέλαιο κίνησης (βλ.πίνακα 4.4) σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη καυσίμων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 4.4 ΚΑΙ 4.5

ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011



⁹¹ Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

Ειδικότερα το πετρέλαιο θέρμανσης (πίνακας 4.4 και διάγραμμα 4.5) παρουσιάζει ποσοστό νοθείας ύψους 7,14%. Όσον αφορά το πετρέλαιο ναυτιλίας παρουσιάζει ποσοστό νοθείας της τάξης του 4,04% , ενώ στο μαζούτ δεν εμφανίζεται νοθεία.

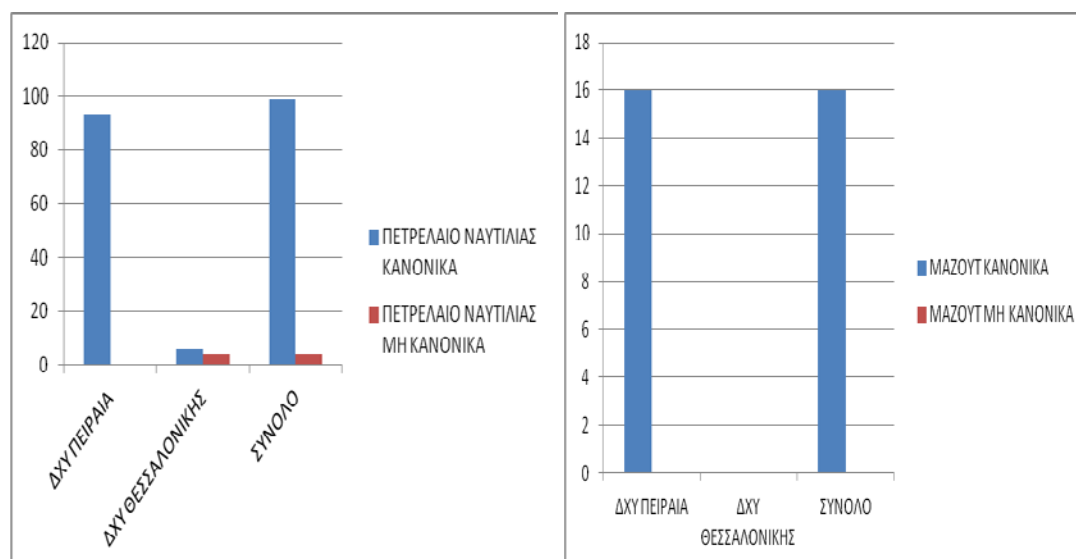
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5: ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011

	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ		ΜΑΖΟΥΤ	
	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΔΧΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	93	0	16	0
ΔΧΥ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	6	4	–	–
ΣΥΝΟΛΟ	99	4	16	0
% ΝΟΘΕΙΑΣ	4,04		0	

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹²

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 4.6 ΚΑΙ 4.7

ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011



⁹² Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

Στη βενζίνη LRP και στη βενζίνη 95 RON (βλ.πίνακα 4.6) καταγράφονται τα υψηλότερα ποσοστά - μετά τη νοθεία στο πετρέλαιο κίνησης - εμφανίζοντας ποσοστά νοθείας 17,77 % και 14,93 % αντίστοιχα.

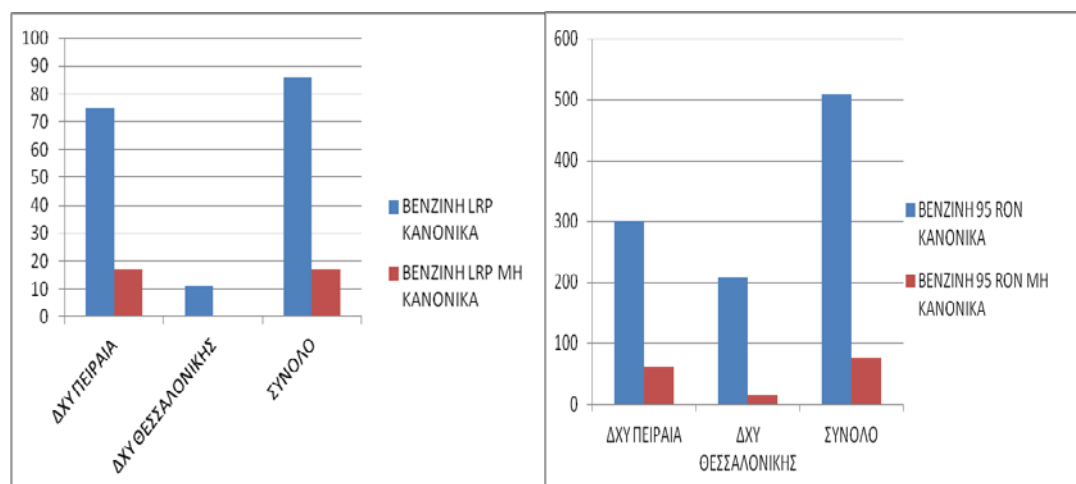
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6: ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011

	BENZINΗ LRP		BENZINΗ 95 RON	
	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΔΧΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	75	17	301	61
ΔΧΥ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	11	0	208	15
ΣΥΝΟΛΟ	86	17	509	76
% ΝΟΘΕΙΑΣ	17,77		14,93	

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹³

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 4.8 ΚΑΙ 4.9

ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011



Η βενζίνη 100 RON (βλ.πίνακα 4.7) παρουσιάζει το μικρότερο ποσοστό νοθείας (3,80%) σε σχέση με τα άλλα είδη βενζίνης, καθότι έχει υψηλότερο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης από τα υπόλοιπα είδη βενζίνης.

⁹³ Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7: ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011

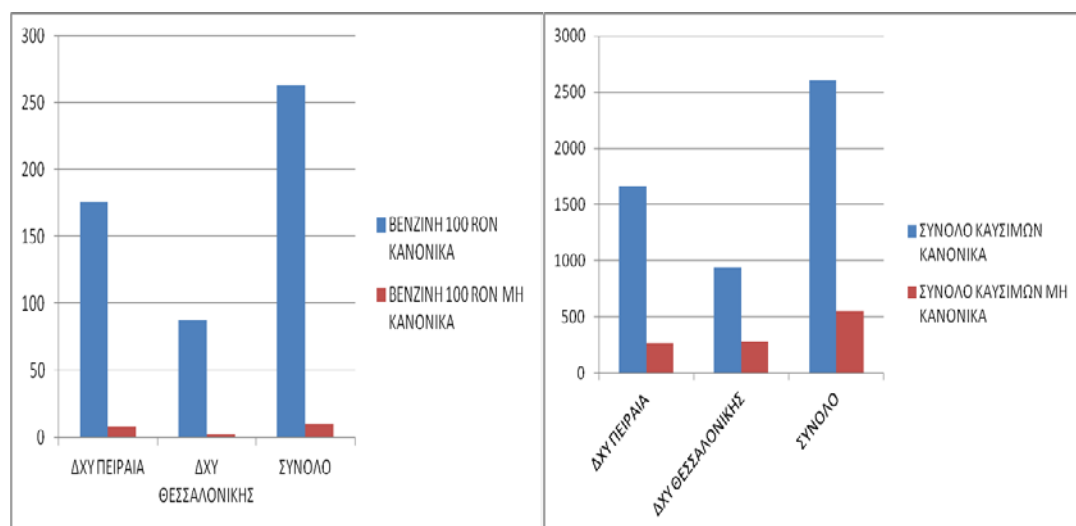
	BENZINΗ 100 RON		ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	
	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΚΑΝΟΝΙΚΑ	ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΔΧΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	176	8	1665	267
ΔΧΥ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	87	2	940	281
ΣΥΝΟΛΟ	263	10	2605	548
% ΝΟΘΕΙΑΣ	3,80		21,04	

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹⁴

Στο σύνολο των ληφθέντων δειγμάτων για το έτος 2011 όλων των ειδών καυσίμων (βλ.πίνακα 4.7 και διάγραμμα 4.11), που εξετάστηκαν από το Γενικό Χημείο του Κράτους, το ποσοστό νοθείας ανήλθε στο 21,04 %.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 4.10 ΚΑΙ 4.11

ΕΞΕΤΑΣΘΕΝΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011

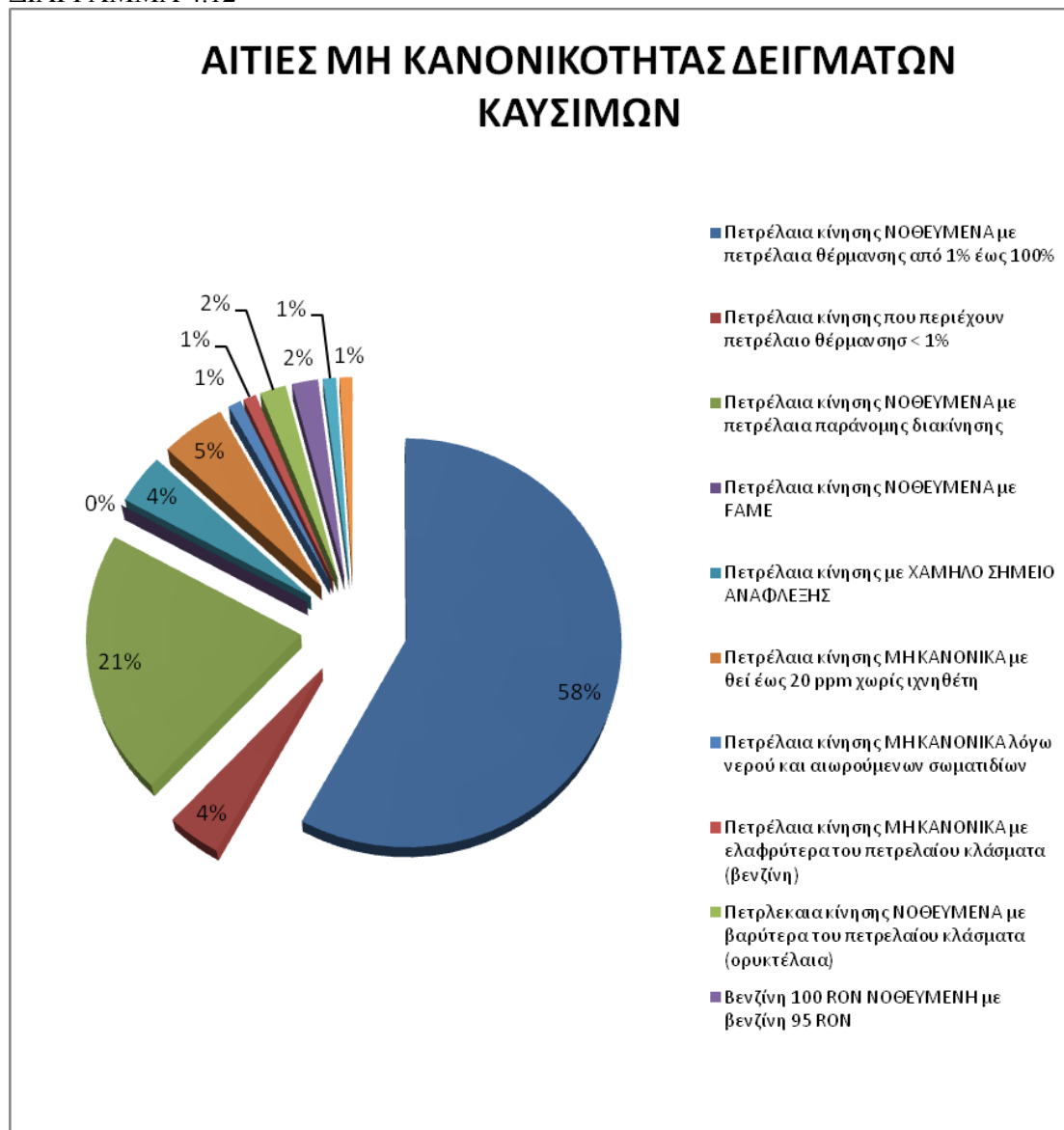


⁹⁴ Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

Το 2011 οι δειγματοληψίες ήταν περισσότερο στοχευμένες έναντι των προηγούμενων ετών και τα δείγματα, τα οποία προσκομίστηκαν προς ανάλυση στο Γενικό Χημείο του Κράτους ανήκουν στην κατηγορία των ύποπτων δειγμάτων. Η μη κανονικότητα – νοθεία των δειγμάτων καυσίμων (διάγραμμα 4.12) οφείλεται κυρίως στις εξής προσμίξεις :

<ul style="list-style-type: none"> • Πετρέλαιο ναυτιλίας σε πετρέλαιο θέρμανσης ή κίνησης
<ul style="list-style-type: none"> • Πετρέλαιο θέρμανσης σε πετρέλαιο κίνησης
<ul style="list-style-type: none"> • Πετρέλαιο αγνώστου προελεύσεως ή πετρέλαιο που έχει υποστεί παράνομη επεξεργασία αποχρωματισμού και καταστροφής του χρώματος και του ιχνηθέτη, σε πετρέλαιο κίνησης
<ul style="list-style-type: none"> • Αμόλυβδη βενζίνη σε βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου ή σε αμόλυβδη 100 οκτανίων
<ul style="list-style-type: none"> • Νερό σε αμόλυβδη βενζίνη
<ul style="list-style-type: none"> • Χημικές ενώσεις (τολουόλιο, ξυλόλιο, μεθανόλη κτλ) σε υγρά καύσιμα
<ul style="list-style-type: none"> • White spirit σε φωτιστικό πετρέλαιο
<ul style="list-style-type: none"> • Πετρέλαιο σε βενζίνες

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.12



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Οικονομικών⁹⁵

Το μεγαλύτερο ποσοστό μη κανονικότητας – νοθείας επιβεβαιώνεται στο πετρέλαιο κίνησης (96% του συνόλου των μη κανονικών δειγμάτων), το οποίο νοθεύεται κυρίως με πετρέλαιο θέρμανσης (62% του συνόλου των μη κανονικών δειγμάτων) ή με πετρέλαιο παράνομης διακίνησης-λαθραίο (21% του συνόλου των μη κανονικών δειγμάτων)⁹⁶.

⁹⁵ Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Εργασίας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, ο.π., <http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>

⁹⁶ Στο ίδιο.

➤ **Αποτελέσματα ελέγχων - δράσεων του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.).**

Το Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.) συμβάλλοντας στην καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου και γενικότερα του οικονομικού εγκλήματος, κατά το έτος 2010 διενήργησε, σύμφωνα με όσα καταγράφονται στο Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011-2013 (Ν. 3943/2011), τους κάτωθι ελέγχους σε πρατήρια υγρών καυσίμων και εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών με τα εξής αποτελέσματα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.8

ΕΛΕΓΧΟΙ Σ.Δ.Ο.Ε. ΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010					
ΕΛΕΓΧΟΙ	ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΔΕΣΜΕΥΘΕΝΤΩΝ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΩΝ	ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ/ΦΟΡΟΙ
8.284	1.010	6.786	27.950 Λίτρα	42.250 Λίτρα	2.848.518 €

Ειδικότερα κατά την προαναφερθείσα δράση του Σ.Δ.Ο.Ε. ελέγχθηκαν οι διακινηθείσες ποσότητες υγρών καυσίμων με τη μέθοδο κλειστής αποθήκης, προκειμένου να διακριβωθεί τυχόν τέλεση αδικημάτων λαθρεμπορίας ή φοροδιαφυγής. Παράλληλα ελέγχθηκε και η ποιότητα του προς εμπορία υγρού καυσίμου δια χημικής ανάλυσεως αντιπροσωπευτικών δειγματος. Σε όσες περιπτώσεις διαπιστώθηκε ότι το σύνολο των πωλήσεων ξεπερνούσε το σύνολο των αγορών ή ότι απαγορευόταν η διάθεση στην κατανάλωση του ελεγχόμενου καυσίμου, καθόσον επρόκειτο περί αγνώστου προϊόντος, μη κανονικού ή νοθευμένου, εφαρμόστηκαν οι διατάξεις του Ν. 2960/01 περί λαθρεμπορίας, ήτοι κατάσχεση της παράνομης ποσότητας υγρού καυσίμου, ανακοίνωση της αξιόποινης πράξης της λαθρεμπορίας ενώπιον του εισαγγελέως και επιβολή σε βάρος των υπευθύνων πολλαπλού τέλους από το τριπλάσιο έως το πενταπλάσιο των δασμών και λοιπών φόρων που αναλογούν στην κατασχεθείσα ποσότητα υγρού καυσίμου. Επίσης ελέγχθηκαν οι μεταφερόμενες με βυτιοφόρα οχήματα ποσότητες υγρών καυσίμων, προκειμένου να διακριβωθεί βάσει εγγράφων στοιχείων, η νόμιμη προέλευση, κατοχή και κυρίως η προηγούμενη καταβολή των δασμών και φόρων που αναλογούσαν στις μεταφερόμενες ποσότητες υγρών καυσίμων. Επιπρόσθετα διενεργήθηκαν έλεγχοι σε φορτηγά οχήματα προκειμένου να διακριβωθεί το είδος των υγρών καυσίμων που

χρησιμοποιούνταν για την κίνηση αυτών, κατόπιν χημικής αναλύσεως δειγμάτων, που ελήφθησαν από τη δεξαμενή (ρεζερβουάρ) υγρών καυσίμων του οχήματος⁹⁷.

Από την Περιφερειακή Διεύθυνση του Σ.Δ.Ο.Ε. Αττικής, όπως φαίνεται στον πίνακα 4.9, τα έτη 2005 έως 2010, στον τομέα των ενεργειακών προϊόντων πραγματοποιήθηκαν 55.308 έλεγχοι, βρέθηκαν 6.654 παραβάτες και βεβαιώθηκαν 25.963 φορολογικές και τελωνειακές παραβάσεις. Διαπιστώθηκαν **λαθρεμπορίες για 100.838.037 λίτρα**, κατασχέθηκαν περίπου 545.000 λίτρα καυσίμων, βρέθηκαν έξι(6) παράνομα αποχρωματιστήρια και 175 παράνομες δεξαμενές. Επίσης από 01/01/2011 έως 30/9/2011 διαπιστώθηκε παράνομη διακίνηση 27.135.020 λίτρων, κατασχέθηκαν 43.582 λίτρα πετρελαίου και εντοπίστηκαν 20 παράνομες δεξαμενές αποθήκευσης⁹⁸.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9

ΕΛΕΓΧΟΙ Σ.Δ.Ο.Ε. Π.Δ. ΑΤΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ			
ΕΤΟΣ	ΕΛΕΓΧΟΙ	ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ	ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΣΕΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ & ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ
2005-2010	55.308	6.654	25.963
2011	5.198	656	10.008
2012	3.661	544	5.658

Για το έτος 2012 πραγματοποιήθηκαν 3.661 έλεγχοι, βρέθηκαν 554 παραβάτες, βεβαιώθηκαν 5.658 φορολογικές και τελωνειακές παραβάσεις, **221 λαθρεμπορίες** και 33 παράνομες δεξαμενές⁹⁹.

➤ **Αποτελέσματα ελέγχων - δράσεων της Υπηρεσίας Οικονομικής Αστυνομίας και Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε.)**

Με το Π.Δ. 9/2011 ιδρύθηκε και λειτουργεί η Υπηρεσία Οικονομικής Αστυνομίας και Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε.), με τοπική αρμοδιότητα που εκτείνεται σε όλη την επικράτεια. Στην αποστολή της εν λόγω Υπηρεσίας περιλαμβάνεται η πρόληψη, έρευνα και η καταστολή οικονομικών εγκλημάτων και ιδίως, αυτών που τελέστηκαν σε βάρος των συμφερόντων του Δημοσίου και της εθνικής οικονομίας ή έχουν τα χαρακτηριστικά του οργανωμένου εγκλήματος. Η λειτουργία της εν λόγω Υπηρεσίας συμβάλλει στην επιχειρησιακή δράση και αποτελεσματικότητα της Ελληνικής Αστυνομίας στην καταπολέμηση των

⁹⁷ Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Καταπολέμησης της Φοροδιαφυγής 2011-2013.

⁹⁸ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. ΓΚΕ 1171086 ΕΞ2011/496/16-12-2011 (www.parliament.gr)

⁹⁹ Στο ίδιο, Απάντηση αρ.πρωτ. ΓΚΕ 1024780ΕΞ2013 2214/13-2-2013.

οικονομικών εγκλημάτων, εν γένει, συμπεριλαμβανομένου και του λαθρεμπορίου για το οποίο αρμόδιο τυγχάνει το Τμήμα Προστασίας Φορολογικής Αστυνόμευσης.

Η εν λόγω Υπηρεσία στο πλαίσιο της συμμετοχής της στο εθνικό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής, έχει πραγματοποιήσει συνολικά από την ίδρυσή της έως 19-10-2012, τριάντα οκτώ (38) δράσεις αναφορικά με το λαθρεμπόριο καυσίμων, από τις οποίες βεβαιώθηκαν οκτώ (8) παραβάσεις, εφαρμοζόμενης της αυτοφώρου διαδικασίας. Αξίζει να σημειωθεί δε, ότι εκ των ανωτέρω παραβάσεων λαθρεμπορίας καυσίμων – έκδοσης εικονικών τιμολογίων, μία αφορούσε συναλλαγή ύψους 1.490.134 ευρώ για διακίνηση 1.490.000 λίτρων καυσίμων, με αποτέλεσμα τη μη καταβολή δασμών ύψους 1.260.000 ευρώ και Φ.Π.Α. 460.000 ευρώ, ενώ μια άλλη περίπτωση (4-12-2012), αφορούσε διακίνηση 3.324.827 λίτρων καυσίμων συνολικά, για τα οποία οι διαφυγόντες φόροι, τέλη και εισφορές εκτιμάται ότι υπερβαίνουν τα 4.000.000 ευρώ¹⁰⁰.

➤ Αποτελέσματα ελέγχων - δράσεων της Υπηρεσίας της Ελληνικής Αστυνομίας (πλην της ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε.)

Οι Υπηρεσίες της Ελληνικής αστυνομίας σε όλη της επικράτεια (πλην της ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε.) κατά το χρονικό διάστημα από 01-01-2011 έως 16-01-2013, για την πάταξη του λαθρεμπορίου καυσίμων, επελήφθησαν συνολικά είκοσι τριών (23) υποθέσεων, κατά τις οποίες συνελήφθησαν εβδομήντα πέντε (75) άτομα και κατασχέθηκαν 198.519 λίτρα καυσίμων (πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και βενζίνη) και 47.654 κιλά υγραερίου θέρμανσης. Παράλληλα, βεβαιώθηκαν δέκα (10) παραβάσεις της Αγορανομικής Διάταξης 07/2009, ήτοι δύο (2) για παράβαση του άρθρου 285 «Περί ασυμφωνίας διακινούμενης ποσότητας θέρμανσης με τα αναγκαία παραστατικά έγγραφα», έξι (6) για παράβαση του άρθρου 282 «Περί μη αναγραφής των αναγκαίων ενδείξεων διαδρομής βυτιοφόρων μεταφοράς πετρελαίου θέρμανσης» και δύο (2) για παράβαση του άρθρου 323 «Περί μη τήρησης δελτίου διαδρομής βυτιοφόρων μεταφοράς πετρελαίου θέρμανσης»¹⁰¹.

¹⁰⁰ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ.7017/4/15733/31-01-2013.
www.parliament.gr

¹⁰¹ Στο ίδιο.

➤ **Αποτελέσματα ελέγχων - δράσεων της Διεύθυνσης Μετρολογίας της Γ.Γ. Εμπορίου – Γ.Γ. Καταναλωτή**

Η Διεύθυνση Μετρολογίας στην αντιμετώπιση φαινομένων λαθρεμπορίας που οφείλονται σε ελλειπείς παραδόσεις υγρών καυσίμων είτε μέσω αντλιών των πρατηρίων υγρών καυσίμων ή μέσω βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς και παράδοσης πετρελαίου θέρμανσης, συνίσταται σε συντονισμό, υποστήριξη και διενέργεια ελέγχων.

Κατά το χρονικό διάστημα από 01/01/2012 έως 26-10-2012 , η ανωτέρω διεύθυνση διενήργησε ελέγχους σε 108 πρατήρια και 452 αντλίες. Κατά τους ελέγχους αυτούς διαπιστώθηκαν 14 παραβάσεις, εκ των οποίων 3 αφορούσαν ελλιπή παράδοση καυσίμων (άρθρο 30 παρ.2 του Α.Κ. (άρθρ.1 παρ.1,2 Ν.3668/08)) με ποσοστά απόκλισης -1%, -5,2% και -0,8% αντίστοιχα, τρεις (3) για ασφράγιστη αντλία (άρθ. 287 παρ.1 & 3 της Α.Δ. 7/09) και οκτώ (8) για καταδολίευση αντλίας (άρθ.30 παρ.11β του Αγορανομικού Κώδικα όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 17 του ν.3908/2011). Επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 246.000 ευρώ. Η επιβολή του διοικητικού προστίμου βεβαιώνεται στη Δ.Ο.Υ. προς είσπραξη¹⁰².

➤ **Αποτελέσματα ελέγχων - δράσεων της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΔΕΔΑΚ) της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.**

Στο Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής έχουν ενταχθεί τα Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΚΕΔΑΚ) ως υπηρεσία στη Διεύθυνση Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΔΕΔΑΚ). Τα ΚΕΔΑΚ διενεργούν επιτόπου ενδεικτικές χημικές αναλύσεις των καυσίμων που διατίθενται στα σημεία ελέγχου (κυρίως πρατήρια στο Νομό Αττικής), με κατάλληλο εξοπλισμό που βρίσκεται εντός των κινητών εργαστηριακών μονάδων τους, στο πλαίσιο ενός προγράμματος τακτικών ελέγχων. Εφόσον κατά την επιτόπου ενδεικτική ανάλυση προκύψουν ενδείξεις μη κανονικότητας του καυσίμου, λαμβάνονται δείγματα για αποστολή στο Γενικό Χημείο του Κράτους, όπου πραγματοποιείται ο επίσημος φυσικοχημικός έλεγχος. Εάν κατά τον επίσημο

¹⁰² Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. Β13-141/26-10-2012
www.parliament.gr

φυσικοχημικό έλεγχο του ΓΧΚ αποδειχθεί ότι το καύσιμο είναι μη κανονικό, η ΔΕΔΑΚ επιβάλλει τις προβλεπόμενες από τη νομοθεσία διοικητικές κυρώσεις. Κατ' εξαίρεση, από το 2010 και έπειτα, η ΔΕΔΑΚ αποστέλλει για επίσημο φυσικοχημικό έλεγχο στο ΓΧΚ συγκεκριμένο αριθμό δειγμάτων στα οποία δεν έχει πραγματοποιηθεί ενδεικτική χημική ανάλυση (στο πλαίσιο του «Συστήματος Ποιότητας Παρακολούθησης Καυσίμων FQMS» για τη σύνταξη αναφοράς του ΓΧΚ προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή)¹⁰³.

Αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα (4.10) και για τη χρονική περίοδο από 01-02-2003 έως και 31-12-2012 παρουσιάζονται οι έλεγχοι από τα ΚΕΔΑΚ σε πρατήρια υγρών καυσίμων των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, ο αριθμός των ελεγχθέντων δειγμάτων και ο αριθμός μη κανονικών δειγμάτων κατ' είδος καυσίμου, βάσει των χημικών αναλύσεων του Γενικού Χημείου του Κράτους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.10

ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ			ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΒΑΣΕΙ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΓΧΚ *									
Από	Έως	Έτος		Diesel	Βενζίνες	UN95	LRP	SUN	Dk	Dθ	Σύνολο Diesel	Σύνολο Βενζίνες	Ποσοστό % Diesel	Ποσοστό % βενζίνες	Σύνολο
01.01.2003	31.12.2003	2003	1,766	1,315	1,619	1	21	8	16	0	16	30	1.22	1.85	46
01.01.2004	31.12.2004	2004	2,514	2,492	7,051	0	34	9	12	0	12	43	0.48	0.61	55
01.01.2005	31.12.2005	2005	1,226	1,340	3,465	0	5	4	19	1	20	9	1.49	0.26	29
01.01.2006	31.12.2006	2006	2,152	2,375	6,142	1	3	2	25	0	25	6	1.05	0.10	31
01.01.2007	31.12.2007	2007	2,450	2,893	6,886	0	3	4	14	0	14	7	0.48	0.10	21
01.01.2008	31.12.2008	2008	2,552	2,782	6,908	1	6	3	9	1	10	10	0.36	0.14	20
01.01.2009	31.12.2009	2009	3,539	3,773	9,300	2	1	3	61	1	62	6	1.64	0.06	68
01.01.2010	31.12.2010	2010	3,577	3,771	8,730	0	0	2	26	0	26	2	0.69	0.02	28
01.01.2011	31.12.2011	2011	4,334	4,838	10,009	7	0	3	27	0	27	10	0.56	0.10	37
01.01.2012	31.12.2012	2012	4,347	4,734	8,995	1	1	0	5	0	5	2	0.11	0.02	7

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

¹⁰³ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. ΔΕΔΑΚ/Φ7/οικ.23068/2539/21-11-2012. www.parliament.gr

Όπου: [UN95: Απλή αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων. LRP: Βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου (παλαιά super). SUN: Super αμόλυβδη βενζίνη 100 οκτανίων. Dκ: Πετρέλαιο κίνησης. Dθ: Πετρέλαιο θέρμανσης. Βενζίνες: UN95 + LRP + SUN. Diesel: Dκ + Dθ].

Στον ανωτέρω πίνακα (4.10) δεν έχουν συμπεριληφθεί τριάντα ένα (31) δείγματα απλής αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων, τρία (3) δείγματα βενζίνης με υποκατάστατο μολύβδου, έξι (6) δείγματα super αμόλυβδης βενζίνης 100 οκτανίων και είκοσι ένα (21) δείγματα πετρελαίου κίνησης, καθώς για τα συγκεκριμένα δείγματα καυσίμων αναμένονται οι απαντήσεις του Γενικού Χημείου του Κράτους.

Στον πίνακα 4.11 παρουσιάζονται οι έλεγχοι για τα έτη 2008-2011 τριών ειδών βενζίνης (95 RON, 100 RON, LRP), οι ενδείξεις μη κανονικότητας κατά τον επιτόπιο έλεγχο ανάλυσης, καθώς επίσης και τα αποτελέσματα από τον επίσημο φυσικοχημικό έλεγχο του Γενικού Χημείου του Κράτους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.11

Βενζίνες									
Έτος	Βενζίνη αμόλυβδη 95 RON			Βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου LRP			Βενζίνη σούπερ αμόλυβδη 100 RON		
	Ελέγχθησαν	Ενδείξεις μη κανονικότητας	Μη κανονικά από Γ.Χ.Κ.	Ελέγχθησαν	Ενδείξεις μη κανονικότητας	Μη κανονικά από Γ.Χ.Κ.	Ελέγχθησαν	Ενδείξεις μη κανονικότητας	Μη κανονικά από Γ.Χ.Κ.
2008	2850	4	1	1949	9	6	2109	14	3
2009	3948	14	2	2394	4	1	2958	11	3
2010	3911	0	0	1937	0	0	2882	3	2
2011	4960	17	7	1716	0	0	3333	12	3

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Επίσης στον πίνακα 4.12 αναγράφονται για τη χρονική περίοδο 2008-2011 για το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης οι έλεγχοι, οι ενδείξεις μη κανονικότητας και τα αποτελέσματα από τον επίσημο φυσικοχημικό έλεγχο του Γενικού Χημείου του Κράτους, όπου διαφαίνεται και εδώ η αύξηση της νοθείας στο πετρέλαιο κίνησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.12

Πετρέλαια						
Έτος	Πετρέλαιο Κίνησης			Πετρέλαιο Θέρμανσης		
	Ελέγχθησαν	Ενδείξεις μη κανονικότητας	Μη κανονικά από Γ.Χ.Κ.	Ελέγχθησαν	Ενδείξεις μη κανονικότητας	Μη κανονικά από Γ.Χ.Κ.
2008	2219	18	10	563	1	1
2009	3126	123	61	647	1	1
2010	3107	41	26	664	1	0
2011	3946	32	27	892	3	0

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Επιπρόσθετα στον πίνακα 4.13 παρουσιάζονται οι συνολικές εκθέσεις απόψεων για τα διοικητικά δικαστήρια, ο αριθμός των αποφάσεων με την επιβολή προστίμων για νοθεία επί των ελέγχων των υγρών καυσίμων καθώς και το συνολικό ποσό προστίμων που έχουν επιβληθεί από 01-01-2007 μέχρι την 2-10-2012 και ανέρχεται στο ποσό των 12.846.326,00 €. Αναλυτικότερα οι υπουργικές αποφάσεις για επιβολή προστίμων, καθώς και οι Εκθέσεις απόψεων που συντάχθηκαν για τα Διοικητικά Δικαστήρια (Πρωτοδικεία, ή Συμβούλιο της Επικρατείας) κατά την τελευταία πενταετία ήταν οι κατωτέρω:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.13

ΕΤΟΣ	ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΨΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩ
2007	45	26	3.537.306
2008	40	28	1.742.750
2009	25	18	1.019.984
2010	66	25	1.101.836
2011	41	57	1.907.830
1/1-2/10/12	37	40	3.535.620
ΓΕΝ.ΣΥΝΟΛΟ	254	194	12.846.326

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

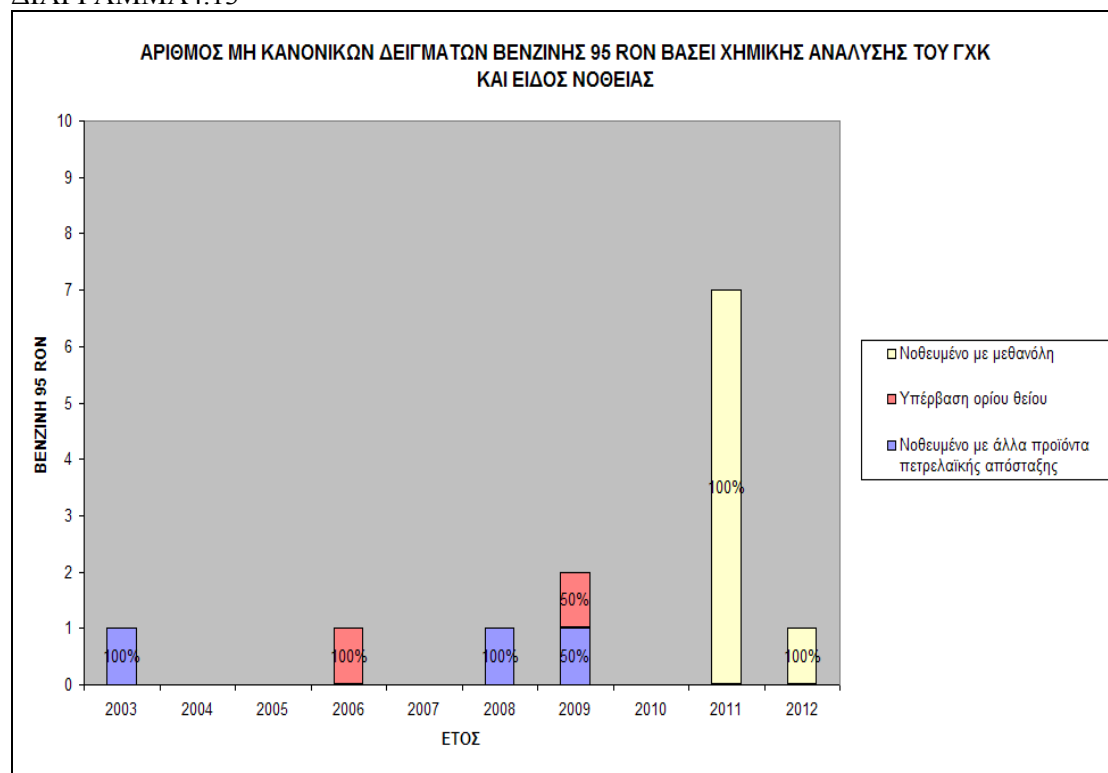
Στους παρακάτω πίνακες αναλύονται τα είδη της νοθείας για κάθε κατηγορία δείγματος καυσίμου.

ΠΙΝΑΚΑΣ:4.14

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ 95 RON ΒΑΣΕΙ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΓΧΚ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΑΠΟ 01.01.2003 ΕΩΣ ΚΑΙ 31.12.2012				
Έτος	Νοθευμένο με άλλα προϊόντα πετρελαϊκής απόσταξης	Υπέρβαση ορίου θείου	Νοθευμένο με μεθανόλη	Σύνολο
2003	1	0	0	1
2004	0	0	0	0
2005	0	0	0	0
2006	0	1	0	1
2007	0	0	0	0
2008	1	0	0	1
2009	1	1	0	2
2010	0	0	0	0
2011	0	0	7	7
2012	0	0	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	3	2	8	13
% ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ	23	15	62	100

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ4.13



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Συγκεκριμένα στον πίνακα 4.14 παρατηρείται στα είδη μη κανονικότητας καυσίμων μεγάλο ποσοστό νοθείας (62%) επί του συνόλου των της αμόλυβδης βενζίνης 95 RON με μεθανόλη. Αναλυτικότερα από την ανωτέρω ανάλυση του είδους της νοθείας της Βενζίνης 95 RON η πρόσμειξη με μεθανόλη εμφανίζεται τα έτη 2011 και 2012. Η μεθανόλη είναι απαλλαγμένη από δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις όταν χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη, αλλά θεωρείται ενεργειακό προϊόν όταν χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο θέρμανσης ή ως καύσιμο κινητήρων, οπότε καθορίζεται συντελεστής Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και φορολογείται, αναλόγως της χρήσης, με το συντελεστή του ισοδυνάμου καυσίμου κινητήρων ή καυσίμου θέρμανσης¹⁰⁴, η δε για άλλου είδους χρήση αυτού αποτελεί λαθρεμπορία διότι το Δημόσιο στερείται δασμούς και λοιπούς φόρους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.15

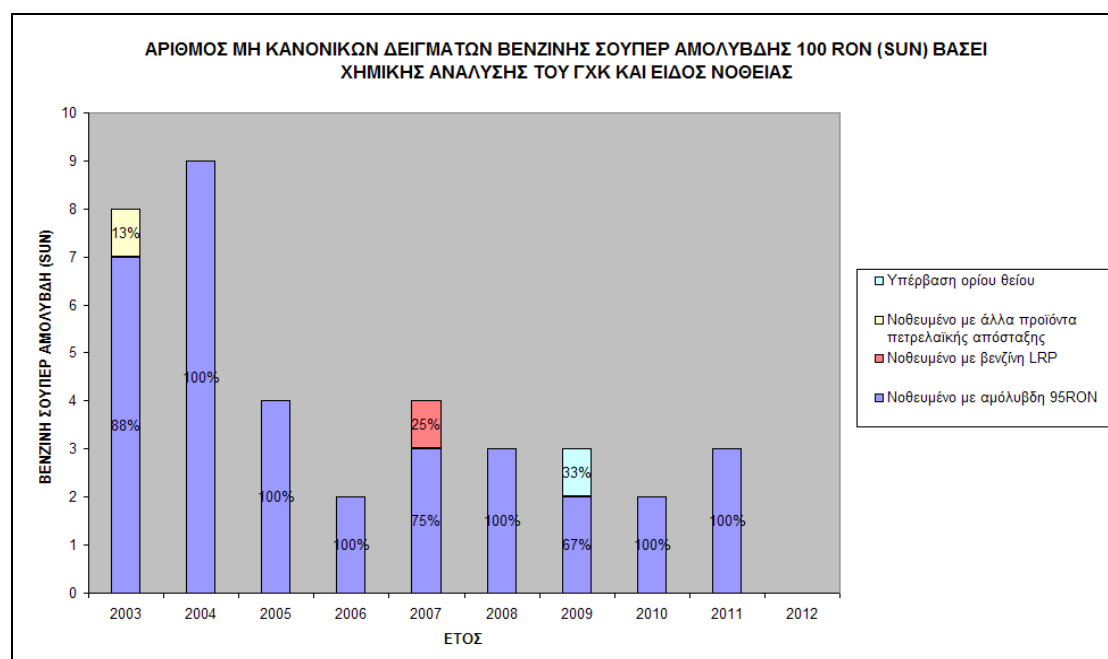
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΣΟΥΠΕΡ ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ 100 RON (SUN) ΒΑΣΕΙ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΓΧΚ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΑΠΟ 01.01.2003 ΕΩΣ ΚΑΙ 31.12.2012					
Έτος	Νοθευμένο με αμόλυβδη 95RON	Νοθευμένο με βενζίνη LRP	Νοθευμένο με άλλα προϊόντα πετρελαϊκής απόσταξης	Υπέρβαση ορίου θείου	Σύνολο
2003	7	0	1	0	8
2004	9	0	0	0	9
2005	4	0	0	0	4
2006	2	0	0	0	2
2007	3	1	0	0	4
2008	3	0	0	0	3
2009	2	0	0	1	3
2010	2	0	0	0	2
2011	3	0	0	0	3
2012	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	35	1	1	1	38
% ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ	92	3	3	3	100

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Από τα στοιχεία του πίνακα 4.15 και του αντίστοιχου διαγράμματος 4.14 προκύπτει ότι η Βενζίνη super αμόλυβδη 100 RON νοθεύεται με αμόλυβδη βενζίνη 95 RON, με ποσοστό 92% επί του συνόλου των δειγμάτων.

¹⁰⁴ Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», Άρθρο 72, παρ.1.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.14



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Επίσης από τα ανωτέρω στοιχεία του πίνακα 4.15 παρατηρείται ότι έχει υποχωρήσει η νοθεία της βενζίνης με υποκατάστατο μολύβδου (LRP).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.16

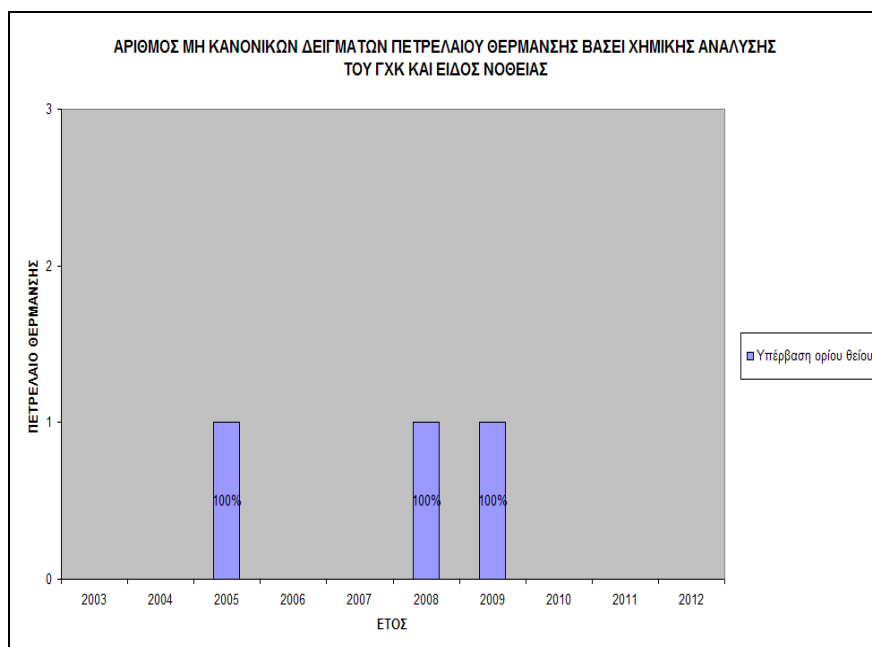
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΓΧΚ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΑΠΟ 01.01.2003 ΕΩΣ ΚΑΙ 31.12.2012		
Έτος	Υπέρβαση ορίου θείου	Σύνολο
2003	0	0
2004	0	0
2005	1	1
2006	0	0
2007	0	0
2008	1	1
2009	1	1
2010	0	0
2011	0	0
2012	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	3	3
% ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ	100	100

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Το πετρέλαιο θέρμανσης, όπως διαφαίνεται στον πίνακα 4.16 και στο διάγραμμα 4.15, δεν παρουσιάζει πλέον ούτε υπέρβαση θείου, αφού πάντα αποτελούσε μέσο

νόθευσης του πετρελαίου κίνησης, λόγω του χαμηλού Εδικού Φόρου Κατανάλωσης που επιβαλλόταν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.15



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Αντιθέτως στο πετρέλαιο κίνησης (βλ.πίνακα 4.17, διάγραμμα 4.16) παρατηρείται τόσο το μεγαλύτερο ποσοστό νοθείας όσο και τα περισσότερα είδη νοθείας.

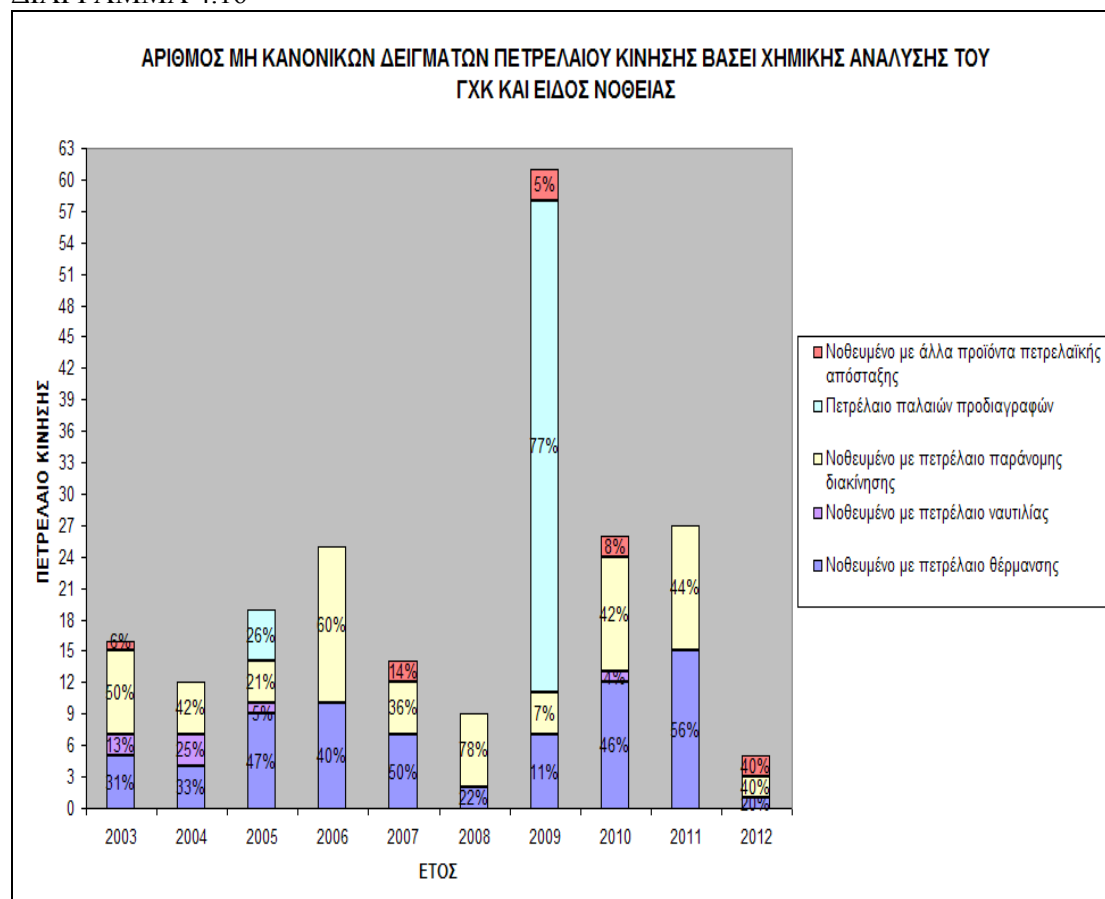
ΠΙΝΑΚΑΣ:4.17

Έτος	Νοθευμένο με πετρέλαιο θέρμανσης	Νοθευμένο με πετρέλαιο ναυτιλίας	Νοθευμένο με πετρέλαιο παράνομης διακίνησης	Πετρέλαιο παλαιών προδιαγραφών	Νοθευμένο με άλλα προϊόντα πετρελαϊκής απόσταξης	Σύνολο
2003	5	2	8	0	1	16
2004	4	3	5	0	0	12
2005	9	1	4	5	0	19
2006	10	0	15	0	0	25
2007	7	0	5	0	2	14
2008	2	0	7	0	0	9
2009	7	0	4	47	3	61
2010	12	1	11	0	2	26
2011	15	0	12	0	0	27
2012	1	0	2	0	2	5
ΣΥΝΟΛΟ	72	7	73	52	10	214
% ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ	34	3	34	24	5	100

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η διαφορά του Ε.Φ.Κ. κυρίως στα είδη του πετρελαίου αποτελεί κίνητρο νόθευσης. Αυτό διαφαίνεται στον πίνακα 4.17 και στο σχετικό διάγραμμα 4.16, όπου το πετρέλαιο κίνησης, που έχει τον υψηλότερο συντελεστή Ε.Φ.Κ., νοθεύεται με πετρέλαιο ναυτιλίας, θέρμανσης, παράνομης διακίνησης και με άλλα προϊόντα πετρελαϊκής απόσταξης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.16



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Αναλυτικότερα παρατηρείται ότι το έτος 2011 η νοθεία του πετρελαίου κίνησης προέρχεται από πετρέλαιο θέρμανσης σε ποσοστό 56% και πετρέλαιο παράνομης διακίνησης, ήτοι πετρέλαιο που έχει υποστεί κατεργασία και καταστροφή του χρώματος και του ιχνηθέτη, σε ποσοστό 44%. Το μεγάλο ποσοστό νοθείας (77%) με πετρέλαιο παλαιών προδιαγραφών, που παρατηρείται στο έτος 2009, οφείλεται στην υψηλή περιεκτικότητα σε θείο. Συγκεκριμένα από 1^η Ιανουαρίου 2009 άλλαξαν οι προδιαγραφές της περιεκτικότητας σε θείο, όπου σύμφωνα το άρθρο 4 παρ.1 της Α.Χ.Σ. 291/2003 και το άρθρο 5 της Α.Χ.Σ.514/2004 ορίζεται ότι : «...το αργότερο από την 1^η Ιανουαρίου 2005 μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2009, όλα τα καύσιμα ντίζελ που διατίθενται στην αγορά, στην ελληνική επικράτεια, πρέπει να έχουν μέγιστη

περιεκτικότητα σε θείο 10 mg/kg...». Οι ιδιοκτήτες των ελεγχθέντων πρατηρίων υγρών καυσίμων, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη διαρκή επιμέλεια των εργασιών των πρατηρίων και έχουν την αποκλειστική ευθύνη για τη λειτουργία τους, ήταν υποχρεωμένοι και είχαν αρκετό χρόνο προσαρμογής για να διαθέσουν τα τυχόν αποθέματα πετρελαίου κίνησης με τις παλαιότερες προδιαγραφές μέχρι την 31-12-2008, καθώς αυτό οριζόταν ρητά από τις προαναφερόμενες αποφάσεις, σύμφωνα με τις οποίες η Ελληνική νομοθεσία εναρμονίστηκε με την κοινοτική οδηγία 98/70 ΕΚ με έναρξη ισχύος την 1-1-2005 για διάθεση στην Ελληνική αγορά (πλέον της βενζίνης) πετρελαίου εσωτερικής καύσης με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 10 mg/kg και κατά παρέκκλιση αυτής 50 mg/kg μέχρι της οριστικής προσαρμογής της, ήτοι της 1^{ης} Ιανουαρίου 2009.

4.4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Η απώλεια δασμών και λοιπών φόρων, ως αποτέλεσμα της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, αποτελούν μέρος του συνολικού φαινομένου φοροδιαφυγής. Η φοροδιαφυγή συνίσταται ως το μεγαλύτερο δημοσιονομικό πρόβλημα στη χώρα μας λόγω των μακρο και μικρο-οικονομικών συνεπειών του¹⁰⁵. Ως εκ τούτου η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων έχει πολλαπλές δυσμενείς συνέπειες στο κράτος, στην κοινωνία, στη δημόσια υγεία και στο περιβάλλον. Ειδικότερα :

➤ **Μειώνει τη δυνατότητα άντλησης φορολογικών εσόδων από το κράτος και κατ' επέκταση περιορίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των δαπανών του**¹⁰⁶. Η απώλεια κρατικών εσόδων από το λαθρεμπόριο καυσίμων δυσχεραίνει τη λειτουργία της οικονομίας και την επίτευξη των στόχων της οικονομικής πολιτικής. Επιπρόσθετα η στέρηση των φορολογικών εσόδων έχει αρνητικές συνέπειες στην ανάπτυξη οποιασδήποτε οικονομίας, μειώνοντας σημαντικά όχι μόνο τη δυνατότητα χρηματοδότησης των δαπανών του, αλλά και το ρόλο του κοινωνικού κράτους. Σημαντικό είναι επίσης ότι η απώλεια στα φορολογικά έσοδα, δε συνίσταται μόνο από τους ειδικούς φόρους στα καύσιμα, αλλά και από τους φόρους εισοδήματος. Επομένως η συνολική απώλεια των φορολογικών εσόδων συντίθεται από την

¹⁰⁵ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», ο.π., σ. 74.

¹⁰⁶ Στο ίδιο, σ.17.

διαφυγή των ειδικών φόρων κατανάλωσης και λοιπών φορολογικών επιβαρύνσεων των λαθραίων καυσίμων, από την διαφυγή των φόρων μη δηλωθέντων εισοδημάτων από την παράνομη διακίνηση των καυσίμων, καθώς επίσης και από την απώλεια φόρων εισοδήματος από διακοπή – λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού - της δραστηριότητας υγιών επιχειρήσεων.

➤ **Προκαλεί άδικη κατανομή των φορολογικών βαρών.** Το κράτος ως αντιστάθμισμα των απωλειών των εσόδων από τη λαθρεμπορία αυξάνει τους έμμεσους φόρους (Ε.Φ.Κ., Φ.Π.Α.), οι οποίοι - εξ ορισμού - μετακυλίνουν στις τελικές τιμές των προϊόντων.

➤ **Μειώνει το εισόδημα των καταναλωτών.** Το εισόδημα των καταναλωτών, εκτός από τη φορολογική επιβάρυνση, μειώνεται περαιτέρω από το κόστος των βλαβών, που προξενούν τα νοθευμένα καύσιμα στα οχήματά τους, αλλά και από το γεγονός ότι το αντίτιμο του καυσίμου δεν αντιστοιχεί με την ποιότητά του, εφόσον δεν γνωρίζει ότι αγοράζει μη κανονικό - λαθραίο πετρέλαιο και, ως εκ τούτου, το πληρώνει σε τιμές αγοράς.

➤ **Συμβάλει στην μόλυνση του περιβάλλοντος.** Η νοθεία καυσίμων προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και κατά συνέπεια στη δημόσια υγεία. Από την καύση πετρελαίου ναυτιλίας ή θέρμανσης αυξάνεται η μάζα των εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων, η οποία είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την ήδη ρυπασμένη ατμόσφαιρα και την υγεία των κατοίκων.

➤ **Διαταράσσει τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου.** Η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων δρα ανταγωνιστικά στην υγιή παραγωγή και εμπορία. Βάλλει τον υγιή ανταγωνισμό του κλάδου των πετρελαιοειδών και δεν ευνοεί την ομαλή λειτουργία της αγοράς, εφόσον οι λαθρέμποροι αποσπούν μεγάλο τμήμα της αγοράς, λόγω των χαμηλών τιμών των προσφερόμενων προϊόντων-λαθρεμπορευμάτων. Επιπλέον η λαθρεμπορία και νοθεία στα καύσιμα έχει πολλαπλασιαστικές συνέπειες – όπως ήδη αναφέρθηκε - στην απώλεια των φορολογικών εσόδων, διότι λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού υγιείς επιχειρήσεις του κλάδου διακόπτουν την δραστηριότητά τους και κατά συνέπεια αυξάνεται η ανεργία.

Γ' ΕΝΟΤΗΤΑ

ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ

ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

5.1. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ

ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η έκταση και η διαχρονικότητα του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων έχει οδηγήσει σε παρεμβάσεις για την αντιμετώπισή του, οι οποίες κυμαίνονται σ' ένα ευρύ πλαίσιο, λόγω της πολυπλοκότητας της παραγωγής, εμπορίας και διακίνησης των υγρών καυσίμων.

5.1.1. Πληροφοριακά Συστήματα

Το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Τελωνείων (Ο.Π.Σ.Τ.) ή ICIS λειτουργεί στην Ελλάδα από τα μέσα του έτους 2001. Στο ΟΠΣΤ καταγράφονται ηλεκτρονικά και υποχρεωτικά όλες οι κινήσεις των εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από το είδος του παραστατικού (εξαγωγές / επανεξαγωγές, διαμετακόμιση, ΣΔΕ)¹⁰⁷. Σημαντική επίσης είναι η συμβολή του Ο.Π.Σ.Τ. λόγω της εφαρμογής του Συστήματος Ανάλυσης Κινδύνου (DSS).

Επιπρόσθετα λειτουργούν Πληροφοριακά Συστήματα υποστηριζόμενα από Διεθνείς και Κοινοτικές Βάσεις Δεδομένων. Από τις 2 Απριλίου 2012 λειτουργεί η εφαρμογή του Συστήματος Ελέγχου Εξαγωγών (ECS) στο πλαίσιο της παραγωγικής λειτουργίας του υποσυστήματος εξαγωγών του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού συστήματος Τελωνείων ICIS-net, όπου οι εξαγωγές διενεργούνται χωρίς έγγραφα και

¹⁰⁷ Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας (Ο.Τ.Υ.Ε.), Ανακοίνωση, αρ.πρωτ.21/18-01-2013. <http://www.otye.gr>,

ανθρώπινη μεσολάβηση. Το σύστημα (ECS) αντικαθιστά στο σύνολό του τον έως σήμερα εφαρμοζόμενο τρόπο διεξαγωγής των τελωνειακών διαδικασιών και διατυπώσεων της εξαγωγής (περιλαμβάνονται και οι εφοδιασμοί πλοίων και αεροσκαφών με κοινοτικά εφόδια), της προσωρινής εξαγωγής και επανεξαγωγής, κυρίως σε ό,τι αφορά τον τρόπο επικοινωνίας μεταξύ του τελωνείου και των εμπλεκόμενων στις διατυπώσεις εξαγωγής προσώπων. Με την εφαρμογή της νέας υπηρεσίας, διευκολύνεται το εξαγωγικό εμπόριο, μειώνονται τα περιθώρια απάτης και ενισχύονται οι δυνατότητες προγραμματισμού και στόχευσης των ελέγχων από τις αρμόδιες αρχές.

Επίσης το πληροφοριακό σύστημα «ΗΦΑΙΣΤΟΣ» σχεδιάστηκε για να υποστηρίξει την διαδικασία επιστροφής των φόρων στους δικαιούχους, στα πλαίσια του μέτρου της εξίσωσης των συντελεστών του ειδικού φόρου κατανάλωσης του πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης με την παρακολούθηση της διακίνησης του πετρελαίου θέρμανσης σε όλα τα στάδια από τον εκτελωνισμό μέχρι την παράδοση στον τελικό καταναλωτή¹⁰⁸.

Επιπρόσθετα όλοι οι έλεγχοι τελούνται πλέον βάσει του πληροφοριακού συστήματος ELENXIS, σύμφωνα με το οποίο πραγματοποιείται η διασύνδεση ελεγκτικών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών (Τελωνειακές, Φορολογικές, Σ.Δ.Ο.Ε., ΕΛ.ΥΤ., Οικονομική Επιθεώρηση)¹⁰⁹. Η εισαγωγή και χρήση του συστήματος ELENXIS από τις Ελεγκτικές Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών αναβαθμίζει σημαντικά τις επιχειρησιακές δυνατότητες της Τελωνειακής Υπηρεσίας, δεδομένου ότι συγκεντρώνει τις πληροφορίες και τα δεδομένα από τα Πληροφοριακά Συστήματα του Υπουργείου Οικονομικών, που υποστηρίζει η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων, καθώς και τα δεδομένα άλλων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων και τα επεξεργάζεται με **σύγχρονες μεθόδους ανάλυσης κινδύνου**. Η νέα αυτή εφαρμογή συμβάλλει: α) στην επιτάχυνση του ελεγκτικού έργου, στην αύξηση της παραγωγικότητας και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων, β) στην αρχική στόχευση υποθέσεων ελέγχου και την υποστήριξη του ελεγκτή κατά τη διενέργεια του ελέγχου στην επιχείρηση, γ) στην

¹⁰⁸ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. ΓΚΕ 1056558 ΕΞ 2012 2244/4-4-2012.

<http://www.parliament.gr>

¹⁰⁹ Ο.Τ.Υ.Ε. (http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAF%20YGH5.ppt, 22-09-2012).

αύξηση των εσόδων μέσω της διασταύρωσης και επαλήθευσης στοιχείων και παραστατικών σε πραγματικό χρόνο και δ) στον υπολογισμό **κόστους (εργατοώρες) – ωφέλειας (αποτελέσματα ελέγχων)**¹¹⁰.

5.1.2. Νομοθετικό πλαίσιο

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου 3943/2011 κάθε τρία χρόνια εκπονείται εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής, στο οποίο όσον αφορά την πάταξη της λαθρεμπορίας καυσίμων καθορίζονται λεπτομερώς στοχευμένες δράσεις – έλεγχοι από συγκεκριμένες υπηρεσίες και σε συγκεκριμένους τομείς επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επίσης ο νόμος 4072/2012 στο άρθρο 320, καθώς και ο νόμος 4093/2012, προσβλέπουν στη βελτίωση των συνθηκών διακίνησης και αποθήκευσης καυσίμων, μέσω συστημάτων εισροών – εκροών σε όλα τα στάδια διακίνησης των καυσίμων, της αναγραφής σημάτων εμπορίας καυσίμων στα βυτιοφόρα και της τοποθέτησης μοριακών ιχνηθετών στα καύσιμα.

5.1.3. Έλεγχοι στα ενδοκοινοτικά σύνορα

Στα πλαίσια της καταπολέμησης του διασυνοριακού ενδοκοινοτικού λαθρεμπορίου καυσίμων, η Τελωνειακή Υπηρεσία πραγματοποιεί εντατικούς ελέγχους. Στο Τελωνείο Σερρών με την συνδρομή του Σ.Δ.Ο.Ε. Κεντρικής Μακεδονίας και της Αστυνομικής Διεύθυνσης Σερρών, με μεικτά κλιμάκια, διεξάγονται στοχευμένοι έλεγχοι, καθώς επίσης και έλεγχοι προγραμματισμένοι ανά τρίμηνο από την Κεντρική Υπηρεσία, σε εικοσιτετράωρη βάση επί επτά ημέρες. Τα Τελωνεία Ορεστιάδας και Δράμας πέραν των ελέγχων, που διενεργούν στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, διενεργούν και στοχευμένους ελέγχους που προβλέπονται από τον τριμηνιαίο προγραμματισμό ελέγχων της Κεντρικής Υπηρεσίας. Στον Προμαχώνα Σερρών λειτουργεί από 23-06-2010 ‘Κέντρο Επαφής’ μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, που έχει συσταθεί με τον Ν.3779/2009 (ΦΕΚ 132) με σκοπό την συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών για την ασφάλεια των συνόρων και στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι της Τελωνειακής Υπηρεσίας, της Αστυνομίας και των Υπηρεσιών Διοικητικού Ελέγχου Αλλοδαπών και των δύο χωρών, διώκοντας το

¹¹⁰ Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011-2013

διασυνοριακό έγκλημα¹¹¹. Πέραν του κοινού κέντρου επαφής των ανωτέρω δύο χωρών έχουν πραγματοποιηθεί νέες διαβουλεύσεις για σύσταση τριμερούς κέντρου επαφής μεταξύ Ελλάδας – Βουλγαρίας – Τουρκίας¹¹². Επιπρόσθετα τα αρμόδια για τη διακίνηση καυσίμων Τελωνεία αποστέλλουν στο Υπουργείο Οικονομικών μηνιαίες καταστάσεις για τις εξαγωγές καυσίμων, που πραγματοποιήθηκαν από τα τελωνεία αυτά, προς τις όμορες χώρες, δηλαδή στην Αλβανία, την FYROM, την Βουλγαρία και την Τουρκία. Στη συνέχεια μέσω της Αμοιβαίας Διοικητικής Συνδρομής διαβιβάζονται τα ληφθέντα στοιχεία στις τελωνειακές διοικήσεις των όμορων χωρών, προκειμένου να επαληθευθεί από τις χώρες αυτές η είσοδος των συγκεκριμένων ποσοτήτων καυσίμων¹¹³.

Όσον αφορά τις εικονικές εξαγωγές και την διακίνηση των ναυτιλιακών καυσίμων, η Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της έχει εκπονήσει και προγραμματίσει τριμηνιαίους τελωνειακούς ελέγχους, οι οποίοι εντάσσονται στο Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής (Ν.3943/2011) και αποστέλλονται και υλοποιούνται από όλες τις Τελωνειακές Αρχές της χώρας, με έμφαση και προτεραιότητα στη διακίνηση, κατοχή και διάθεση των καυσίμων (ενδοκοινοτική κυκλοφορία, κυκλοφορία από και προς τρίτες χώρες)¹¹⁴.

5.1.4. Μέσα Δίωξης Λαθρεμπορίου

Όσον αφορά τα χερσαία σύνορα έχει δρομολογηθεί από την Τελωνειακή Υπηρεσία η ενίσχυση των μέσων δίωξης με εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των βυτιοφόρων αυτοκινήτων αρχικά στους μεθοριακούς σταθμούς και ακολούθως στα Τελωνεία Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κακαβιάς, Ευζώνων και Κήπων καθώς και με εγκατάσταση και λειτουργία γεφυροπλαστιγγών για την

¹¹¹ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ.ΓΚΕ1142600ΕΞ2012/487/16-10-2012.
<http://www.parliament.gr>

¹¹² Ο.Τ.Υ.Ε. (http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAFYGHHS.ppt, 22-09-2012).

¹¹³ Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας, Ανακοίνωση, αρ.πρωτ.21/18-01-2013.
<http://www.otye.gr>

¹¹⁴ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ.ΓΚΕ1142600ΕΞ2012/487/16-10-2012.
<http://www.parliament.gr>

επαλήθευση των δηλωθέντων στοιχείων στα παραστατικά εισαγωγών – εξαγωγών¹¹⁵. Ενεργοποίηση των δύο αντιλαθρευπορικών πλοίων από το Σ.Δ.Ο.Ε. Αττικής στον κόλπο του Σαρωνικού για την πάταξη, κυρίως, της παράνομης διακίνησης καυσίμων¹¹⁶. Για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων και τον έγκαιρο εντοπισμό των νοθευμένων καυσίμων, η υπηρεσία του Σ.Δ.Ο.Ε., πέρα από τη χρήση ειδικών tests ανίχνευσης, προμηθεύτηκε ειδικές αυτοκινούμενες μονάδες (van) για άμεση χημική ανάλυση των καυσίμων, οι οποίες και χρησιμοποιούνται ήδη από το 2006 στους σχετικούς ελέγχους¹¹⁷.

5.1.5. Συστήματα Εισροών – Εκροών

Έχει υπογραφεί Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) για τα συστήματα εισροών – εκροών, σύμφωνα με την οποία καθορίζεται το χρονοδιάγραμμα εγκατάστασης των εν λόγω συστημάτων καταρχήν στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, μετά στις μεγάλες πόλεις και μέχρι το 2014 σε ολόκληρη τη χώρα¹¹⁸. Έχει δρομολογηθεί τροποποίηση του άρθρου 320 του Ν.4072/12 και επεκτείνεται σύστημα εισροών – εκροών, πέραν των πρατηρίων υγρών καυσίμων και στα υπόλοιπα στάδια διακίνησης καυσίμων, όπως αποθήκες πετρελαίου θέρμανσης, άλλες αποθήκες καυσίμων και αποθήκες υποκατάστατων βενζινών (μεθανόλης, τολουόλης κ.α.), με σκοπό την καλύτερη παρακολούθηση σε όλα τα στάδια διακίνησης πετρελαιοειδών¹¹⁹.

5.1.6. Συστήματα εντοπισμού θέσης

Έχει υπογραφεί Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) για την εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων εντοπισμού θέσης (GPS) στα βυτιοφόρα και συστημάτων εντοπισμού ελέγχου και διαχείρισης σκαφών (AIS) στα πλωτά εφοδιαστικά. Με την

¹¹⁵Ο.Τ.Υ.Ε.(http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAFYGHSH.ppt, 22-09-2012).

¹¹⁶ Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011-2013.

¹¹⁷ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. ΓΚΕ 1171086 ΕΞ 2011/496/16-12-2011.

<http://www.parliament.gr>

¹¹⁸Υπουργείο Οικονομικών, Γραφείο Τύπου, Ανακοινώσεις την 21-11-2012 «Σχετικά με τη διακίνηση πετρελαίου και τις πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει η Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της λαθρευπορίας» και την 25-01-2013 «Ευρεία σύσκεψη για το λαθρευπορικό καυσίμων».

<http://www.minfin.gr>,

¹¹⁹ Βουλή των Ελλήνων, ο.π., Απάντηση αρ.πρωτ. Β13-87/8-3-13.

<http://www.parliament.gr>

υλοποίηση του συστήματος θα αντλούνται και θα αξιοποιούνται οι πληροφορίες από τα εγκατεστημένα ηλεκτρονικά συστήματα γεωγραφικού προσδιορισμού¹²⁰.

5.1.7. Ομάδες εργασίας

Έχουν συσταθεί, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, οι παρακάτω ομάδες εργασίας¹²¹:

- Ομάδα εργασίας με συντονιστή την Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων (ΓΓΠΣ), η οποία θα έχει αποκλειστικό αντικείμενο την σύνταξη των Κ.Υ.Α., που απαιτούνται για την πλήρη εφαρμογή των προβλεπόμενων στο άρθρο 320 ν.4072/2012 για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου στα καύσιμα.
- Ομάδα εργασίας, για την μελέτη των ποιοτικών χαρακτηριστικών των πετρελαίων μετά από την εξίσωση του Ε.Φ.Κ πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης και με την συμμετοχή των συναρμόδιων υπηρεσιών, η οποία υπέβαλε το πόρισμά της, το οποίο θα εκτιμηθεί από τα συναρμόδια Υπουργεία για την λήψη σχετικής απόφασης.
- Ομάδα εργασίας, που συγκροτήθηκε με απόφαση του αρμόδιου Υφυπουργού Οικονομικών¹²² για τη «σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων», προκειμένου να ανιχνεύεται το 'μη νόμιμο', αλλά με παραστατικά διακινούμενο καύσιμο. Η ομάδα εργασίας συντάσσει τεχνικές προδιαγραφές και προβαίνει στην εκτίμηση του κόστους – οφέλους του συστήματος ιχνηθέτησης. Το πόρισμα της ομάδας θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση στις αρχές Δεκεμβρίου 2013 και με βάση αυτό θα συνταχθεί η αντίστοιχη Κ.Υ.Α των απαιτήσεων του Νόμου 4072/2012 και θα ακολουθήσει ο διαγωνισμός.

¹²⁰ Υπουργείο Οικονομικών, Γραφείο Τύπου, Ανακοίνωση 21-11-2012 'Σχετικά με τη διακίνηση πετρελαίου και τις πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει η Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας'.

<http://www.minfin.gr>

¹²¹ Στο ίδιο.

¹²² Αριθ. πρωτ. Δ6Α1145541ΕΞ2012 – 19.10.2012 Α.Υ.Ο. Απόφαση του αρμόδιου Υφυπουργού Οικονομικών «Για τη σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων»

5.1.8. Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής

Όπως προαναφέρθηκε βάσει του άρθρου 1 του νόμου 3943/2011 κάθε τρία χρόνια εκπονείται εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει σχέδιο δράσεων κατά της φοροδιαφυγής, εισηγήσεις για θεσμικές αλλαγές και μέτρα για την αποτελεσματική και συντονισμένη λειτουργία των φορολογικών, δικαστικών και διωκτικών αρχών. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ελέγχων εφαρμόζεται από τις αρχές του 2011, όπου μέσω στοχευμένων ελέγχων σε τομείς σημαντικού φορολογικού ενδιαφέροντος επιδιώκει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των ελέγχων, την αύξηση των εσόδων, την πάταξη της δασμοφοροδιαφυγής, της απάτης και του λαθρεμπορίου. Όσον αφορά την λαθρεμπορία υγρών καυσίμων το πρόγραμμα προβλέπει τις εξής δράσεις¹²³:

➤ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ

Έχει εκπονηθεί σε κεντρικό επίπεδο και υλοποιείται από τις Τελωνειακές Αρχές επιχειρησιακό σχέδιο με το οποίο, παρά από τους έως τώρα προβλεπόμενους ελέγχους, επιχειρείται: α) στοχοποίηση ελέγχων βάσει των αντικειμένων, που εμπίπτουν τις αρμοδιότητες κάθε τελωνειακής αρχής (π.χ. προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ.), β) παροχή κατευθυντήριων οδηγιών ως προς τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων, γ) συστηματοποίηση της διαδικασίας συγκέντρωσης και αξιοποίησης των αποτελεσμάτων των διενεργούμενων ελέγχων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η άντληση χρήσιμων συμπερασμάτων (όπως νέες τάσεις και μέθοδοι διάπραξης λαθρεμπορικών πράξεων), προκειμένου να προστατευτούν τα οικονομικά συμφέροντα, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο και δ) επικαιροποίηση των ελέγχων ανά τρίμηνο και ποσοτικοποίηση αυτών, προκειμένου κάθε τελωνειακή αρχή να διενεργεί το μέγιστο δυνατό αριθμό ελέγχων. Επίσης έχουν συγκροτηθεί τελωνειακά κλιμάκια για διενέργεια ελέγχων στην εγχώρια αγορά, καθώς και διασυνοριακών ελέγχων (ενδοκοινοτική και μη διακίνηση), κυρίως σε διακινούμενα προϊόντα, που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. (ενεργειακά, αλκοολούχα, καπνικά).

¹²³ Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011-2013

Στα πλαίσια του ανωτέρω επιχειρησιακού σχεδίου έχει συμπεριληφθεί ως μετρίσιμος στόχος ο έλεγχος σε επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται σε τομείς με υψηλό κίνδυνο δασμοφοροδιαφυγής. Εν συνεχεία πραγματοποιείται ανάλυση των αποτελεσμάτων, εξαγωγή συμπερασμάτων και επικαιροποίηση στόχων βάσει πλήθους ελέγχων, είδος έλεγχου, παραβατικότητας ανά είδος έλεγχου και διαφυγόντες δασμοί και φόροι. Η διενέργεια εκ των υστέρων ελέγχων από τις Ελεγκτικές Υπηρεσίες Τελωνείων (ΕΛ.Υ.Τ.) στις επιχειρήσεις στηρίζεται στον συσχετισμό, στη διασταύρωση και στην επαλήθευση στοιχείων για την επιβεβαίωση της νομιμότητας των διαδικασιών που έχουν εφαρμοστεί (όπως εικονικά ή μη τιμολόγια, ορθή δασμολογική κατάταξη εμπορευμάτων κ.α.) και αποσκοπούν στην αύξηση εσόδων μέσω του εντοπισμού περιπτώσεων αποφυγής καταβολής των αναλογούντων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και στον εντοπισμό τελωνειακών παραβάσεων, στην καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και στην προστασία του κοινωνικού συνόλου.

➤ **ΔΡΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ**

Η δράση των ελεγκτικών μηχανισμών για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής είναι αποτέλεσμα σύνθετης διαδικασίας και απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία στη λειτουργία ζωτικών χώρων άσκησης οικονομικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), λόγω του αντικειμένου και του χώρου δράσης του, η συνεισφορά του στην επίτευξη του κοινού στόχου για την πάταξη του φαινομένου επικεντρώνεται στην καταπολέμηση της παραβατικότητας που εκδηλώνεται εντός του χώρου ευθύνης του. Στο πλαίσιο αυτό, και όσον αφορά το λαθρεμπόριο καυσίμων, η συμβολή του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. είναι απαραίτητη καθώς αδασμολόγητα καύσιμα που προορίζονται για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων και σκαφών (κυρίως πλόων εξωτερικού) διοχετεύονται και διατίθενται παράνομα στην εσωτερική αγορά.

➤ **ΔΡΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ & ΔΙΩΞΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ (ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε)**

Η φοροδιαφυγή περιλαμβάνει πλήθος πεδίων ανάπτυξης της δράσης των ελεγκτικών μηχανισμών, για τον περιορισμό του φαινομένου και την αύξηση των εσόδων του Κράτους. Στην περίπτωση της ΥΠ.Ο.Α.Δ.Η.Ε., ένεκα της, εξ ορισμού, διωκτικής - ποινικής φύσης της Υπηρεσίας, η δράση της, στο πλαίσιο της ανωτέρω

στοχοποίησης, εστιάζεται σε τομείς εκνόμου δραστηριότητας ποινικού ενδιαφέροντος και κυρίως στα οικονομικά εγκλήματα που εμφανίζουν χαρακτηριστικά του οργανωμένου εγκλήματος. Όσον αφορά το λαθρεμπόριο καυσίμων οι έλεγχοι περιλαμβάνουν τους παρακάτω τομείς παράνομης δραστηριοποίησης : α) καύσιμα που προορίζονται για τη ναυτιλία πωλούνται στην εσωτερική κατανάλωση για οικιακή χρήση ή κίνηση οχημάτων και β) καύσιμα που φέρονται να προορίζονται για εξαγωγή διοχετεύονται στην εσωτερική αγορά δίχως τις νόμιμες διατυπώσεις.

➤ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Οι άξονες που εντάσσονται στο Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και αφορούν τις παρεμβάσεις του Υπουργείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας σχετίζονται με τη φοροδιαφυγή και το λαθρεμπόριο καυσίμων και συγκεκριμένα με το σύστημα εισροών - εκροών. Έχει προβλεφτεί στον προϋπολογισμό του 2011 ότι **μετά την εγκατάσταση του συστήματος θα επιτευχθεί αύξηση των εσόδων κατά 190 εκατ. ευρώ.** Έχει υπογραφεί σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) για τις προδιαγραφές του συστήματος και αναμένεται ότι με την εγκατάσταση του συστήματος θα καταπολεμηθεί το λαθρεμπόριο και η φοροδιαφυγή.

5.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ο προσδιορισμός των παραγόντων και των χαρακτηριστικών, που θεωρείται ότι επηρεάζουν τη δασμοφοροδιαφυγή από το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων, αποτελούν προϋπόθεση για το σχεδιασμό και τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου κατά τρόπο αποτελεσματικό. Επιβάλλεται λοιπόν η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων των διωκτικών αρχών προκειμένου να προσδιοριστεί το μέγεθος, οι πηγές, οι τρόποι, τα μέσα και οι τελικοί αποδέκτες του λαθρεμπορίου, ώστε να παρθούν τα απαραίτητα μέτρα για τον περιορισμό του φαινομένου της λαθρεμπορίας στη διακίνηση καυσίμων.

5.2.1. Λειτουργικότητα της δημόσιας διοίκησης

Επιτακτική ανάγκη αποτελεί η οργάνωση της Ελληνικής Διοίκησης, καθότι από την έξαρση του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, διαφαίνεται η αδυναμία του διοικητικού μηχανισμού να πατάξει το φαινόμενο αυτό. Η διάρθρωση και η λειτουργία του φορολογικού συστήματος δίδει βαρύτητα στην ταμειευτική λειτουργία των φόρων¹²⁴. Δεδομένου ότι το διαχειριστικό κόστος στην έμμεση φορολογία είναι κατά πολύ μικρότερο¹²⁵, σε σχέση με της άμεσης φορολογίας, η διοίκηση του φοροεισπρακτικού μηχανισμού επιβάλλει ευκολότερα τις φορολογικές προσαρμογές στην έμμεση φορολογία. Επιπρόσθετα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι οι **Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) επιβάλλονται κατά μονάδα προϊόντος** και ο **Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) επιβάλλεται κατ' αξία προϊόντος**, οπότε οι φόροι στα καύσιμα εντάσσονται στους εισοδηματικά αντιστρόφως προοδευτικούς φόρους, που επιβαρύνουν περισσότερο τις φτωχότερες οικογένειες.

Η συνεχής αύξηση μόνο των συντελεστών Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης, χωρίς παράλληλη διασφάλιση της σωστής και έγκαιρης είσπραξης των φόρων, δεν συνεπάγεται ανάλογη αύξηση των εσόδων¹²⁶. Αντιθέτως η υψηλή φορολόγηση και η ελλιπής νομοθετική 'οχύρωση' οδηγούν στην επέκταση της λαθρεμπορίας και στην αδυναμία συγκέντρωσης οικονομικών πόρων.

5.2.2. Αποτελεσματικότητα ελέγχων

Η αναποτελεσματικότητα του ελεγκτικού μηχανισμού έγκειται σε μεγάλο βαθμό στην ελλιπή οργάνωση και στελέχωσή του, αλλά και στο τεράστιο εύρος της αγοράς των υποκείμενων - σε δασμούς και λοιπούς φόρους - καυσίμων. Η πολυπλοκότητα της αγοράς πετρελαιοειδών καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή τον έλεγχο και την πρόληψη του λαθρεμπορίου, καθόσον οι έλεγχοι πρέπει να καλύπτουν όλο το κύκλωμα των

¹²⁴ Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, σ.401

¹²⁵ Στο ίδιο, σ.495.

¹²⁶ Ανακοίνωση Ομοσπονδίας Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας, αρ.πρωτ.142/17-07-2012.

<http://www.otye.gr>

ενεργειακών προϊόντων (παραγωγή, αποθήκευση, διακίνηση, εμπορία, διάθεση και χρήση στην κατανάλωση).

Η αύξηση της αποτελεσματικότητας του ελεγκτικού μηχανισμού συνίσταται σε μεγάλο βαθμό από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων και την εξαγωγή συμπερασμάτων, ως βάση, για μελλοντικούς στοχευμένους ελέγχους. Επίσης το υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και ηθικής των ελεγκτικών μηχανισμών συμβάλλει αποφασιστικά στον περιορισμό της φοροδιαφυγής. Επιβάλλεται επομένως η σωστή οργάνωση των ελεγκτικών υπηρεσιών με άμεση και σαφή ενημέρωση σχετικά με τις ισχύουσες διατάξεις, με τη χρήση σύγχρονων ηλεκτρονικών εργαλείων καθώς επίσης με άμεση στελέχωση εξειδικευμένων υπαλλήλων καθότι το αντικείμενο ελέγχου είναι ευρύ και πολύπλοκο.

Το ανθρώπινο δυναμικό όσον αφορά την Τελωνειακή Υπηρεσία, την καθ' ύλην αρμόδια για την περιστολή του λαθρεμπορίου καυσίμων, έχει μειωθεί από το 2000 μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 2012 κατά 41,19%, φτάνοντας τους 2.312 υπαλλήλους πανελλαδικά¹²⁷. Την ίδια στιγμή σε άλλες χώρες η στελέχωση των Υπηρεσιών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Συγκεκριμένα στη Βρετανία για την αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής, της απάτης και της λαθρεμπορίας αποφασίστηκε να αυξηθεί το προσωπικό, περίπου με 2.500 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης από το 2014 έως το 2015, καθώς επίσης και τη στελέχωση των σχετικών υπηρεσιών με 200 ανακριτές και 40 υπαλλήλους υπηρεσιών πληροφοριών, έτσι ώστε να υπάρξει μια σημαντική αύξηση του αριθμού των ποινικών διερευνήσεων των υποθέσεων φοροδιαφυγής-λαθρεμπορίας, ενώ στην Ιρλανδία δημιουργήθηκε ένα νέο σώμα για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων¹²⁸.

➤ Έλεγχοι στη διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων

Η εντατικοποίηση των ελέγχων όσον αφορά τη διακίνηση των ναυτιλιακών καυσίμων είναι απαραίτητη, καθότι πέραν της μέχρι τώρα έκτασης αυτής της μορφής λαθρεμπορίας, έχει εξακριβωθεί - μετά την εξίσωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης

¹²⁷Ο.Τ.Υ.Ε.(http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAFYGHHS.ppt, 22-09-2012).

¹²⁸ Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Μελέτη καθ.κ.Μάρδα Δ. «Η αλήθεια για το λαθρεμπόριο καυσίμων» www.popek.gr/news/397-2012-10-04-19-49-07.html

- περαιτέρω έξαρση σε αυτό τον τομέα. Αναλυτικότερα σύμφωνα με μελέτη του Υπουργείου Ναυτιλίας¹²⁹, επιβεβαιώνονται οι εκτιμήσεις της αγοράς για τη **μεταφορά του λαθρεμπορίου από το πετρέλαιο θέρμανσης στο ναυτιλίας**. Οι όγκοι του ναυτιλιακού καυσίμου εμφανίζονται αδικαιολόγητα υψηλοί, γεγονός που ερμηνεύει τη διόγκωση της λαθρεμπορίας στο συγκεκριμένο καύσιμο. Μεγάλη σημασία, για την αντιμετώπιση του φαινομένου, κατέχει τόσο η άμεση εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων παρακολούθησης (AIS) στα πλωτά εφοδιαστικά μέσα, όσο και η στελέχωση και χρήση των δύο αντιλαθρεμπορικών πλοίων, τα οποία παραμένουν σχεδόν ανεκμετάλλευτα.

➤ Έλεγχοι στις εξαγωγές καυσίμων

Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην καταπολέμηση των εικονικών εξαγωγών καυσίμων. Ο συστηματικός έλεγχος με ηλεκτρονικά συστήματα των εξαγωγών καυσίμων καθίσταται απαραίτητος, καθώς υπάρχει μεγάλο κίνητρο για λαθρεμπορικές πράξεις στα προς εξαγωγή σε άλλες χώρες (αφορολόγητα) καύσιμα, μέρος των οποίων καταλήγουν να διακινούνται παράνομα εντός της ελληνικής επικράτειας χωρίς να έχουν καταβληθεί οι νόμιμες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις. Επίσης η οργανωμένη διασταύρωση στοιχείων από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών μέσω της Αμοιβαίας Διοικητικής Συνδρομής, μπορούν να περιορίσουν την έκταση του φαινομένου.

➤ Έλεγχοι για καταπολέμηση της νοθείας

Η λαθρεμπορία υγρών καυσίμων έγκειται και στη νόθευση προϊόντων με υψηλές δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις με προϊόντα χαμηλότερων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων. Τα μεγαλύτερα ποσοστά νοθείας παρουσιάζονται στο πετρέλαιο κίνησης με πετρέλαιο θέρμανσης ή ναυτιλίας. Μία νέα μορφή λαθρεμπορίου αποτελεί η νοθεία της βενζίνης με άλλες χημικές ουσίες, όπως τολουόλη ή μεθανόλη. Συγκεκριμένα η μεθανόλη εισάγεται ατελώς και χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη στη βιομηχανία και στην παραγωγή βιοντίζελ. Η διττή χρήση των συγκεκριμένων προϊόντων, καθιστά απαραίτητο την αποδεδειγμένη νόμιμη κατοχή τους. Επομένως

¹²⁹ Νάνου Σ., (2013), Διόγκωση λαθρεμπορίας στο ναυτιλιακό καύσιμο.
<http://www.energyin.gr/tag/λαθρεμπόριο-καυσίμων>, 28-1-2013

συνίσταται απαραίτητος ο έλεγχος των σημείων διάθεσης όλων των εισαγομένων και παραγομένων ποσοτήτων των συγκεκριμένων ουσιών.

➤ **Αδιάλειπτοι έλεγχοι στα πρατήρια υγρών καυσίμων και στα βυτιοφόρα οχήματα**

Ο έλεγχος στα πρατήρια υγρών καυσίμων και στα βυτιοφόρα οχήματα επιβάλλεται να είναι ενδελεχής και διεξοδικός, εξετάζοντας τόσο τη νομιμότητα των προς εμπορία καυσίμων όσο και των εγκαταστάσεων, προκειμένου να εξακριβώνονται τυχόν περιπτώσεις παραεμπορίου - λαθρεμπορίας και εντοπισμός μηχανισμών καταδολιεύσης των αντλιών για ελλειμματικές παραδόσεις¹³⁰. Σημαντικό στην καταπολέμηση του λαθρεμπορίου είναι οι στοχευμένοι και αιφνιδιαστικοί έλεγχοι σε ύποπτες επιχειρήσεις, που βρίσκονται εγκατεστημένες στην ευρύτερη περιοχή γύρω από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων και λειτουργούν ως αποθήκες αποχρωματισμού καυσίμων. Προς επίτευξη των ανωτέρω σημαντική είναι η εξειδικευμένη στελέχωση των κλιμακίων ελέγχου.

5.2.3. Άμεση εφαρμογή των ληφθέντων μέτρων

Συχνό φαινόμενο αποτελεί η μη εφαρμογή, μέτρων που έχουν κατά καιρούς εξαγγελθεί από την Δημόσια Διοίκηση, αλλά και μέτρων που ενώ έχουν θεσμοθετηθεί, δεν εκδίδονται Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις για την εφαρμογή τους ή στην πορεία εμφανίζουν κενά, τα οποία αν γίνουν αντιληπτά, καλύπτονται με μεταγενέστερες συμπληρωματικές διατάξεις. Αναλυτικότερα επιβάλλεται:

- Επίσπευση έκδοσης των Κ.Υ.Α. που προβλέπονται στο άρθρο 320 του ν. 4072/2012, με σκοπό την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, καθώς και των σχετικών τροποποιήσεων, έτσι ώστε να εφαρμοστεί άμεσα το σύστημα εισροών – εκροών στα πρατήρια υγρών καυσίμων, αλλά να επεκταθεί και στα υπόλοιπα στάδια διακίνησης καυσίμων.
- Άμεση πρέπει να είναι η σήμανση όλων των βυτιοφόρων Ι.Χ. και Δ.Χ., καθώς και ο συστηματικός έλεγχος του εμπορικού σήματος της εταιρείας για λογαριασμό της οποίας γίνεται η μεταφορά των καυσίμων, όπως προβλέπεται από τον Ν. 3054/2002,

¹³⁰ Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος, Δελτία Τύπου - Μελέτες - Στοιχεία Κλάδου.
<http://www.seepe.gr>

καθώς επίσης και δημιουργία βάσης δεδομένων όλων των αδειών των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων (εταιριών εμπορίας, πωλητών θέρμανσης, πρατηρίων υγρών καυσίμων), ως προς τον αριθμό και την χωρητικότητα των δεξαμενών τους¹³¹.

- Άμεση εγκατάσταση του ηλεκτρονικού ελέγχου παρακολούθησης με GPS της διαδρομής των μέσων μεταφοράς καυσίμων προς την εσωτερική αγορά ή την εξαγωγή, μέχρι του τελικού προορισμού.

- Άμεση εγκατάσταση του ηλεκτρονικού ελέγχου του σημείου φόρτωσης της διαδρομής του μέσου μεταφοράς και του σημείου παράδοσης των ναυτιλιακών καυσίμων, ώστε να εντοπίζεται η θέση τους σε πραγματικό χρόνο, μέσω σήματος που θα εκπέμπει από τον πομπό του συστήματος προς το κέντρο ελέγχου της αρμόδιας ελεγκτικής αρχής παράλληλα με την διασταύρωση των τελωνειακών συνοδευτικών εγγράφων.

5.2.4. Θεσμικές αλλαγές - νομοθετικά μέτρα

Απαραίτητη για το νομοθετικό πλαίσιο και τη διάρθρωση του φορολογικού συστήματος είναι η κωδικοποίηση των νόμων και ο εκσυγχρονισμός των χρονοβόρων και δαπανηρών τελωνειακών διαδικασιών. Ειδικότερα θεσμικά μέτρα, τα οποία πρέπει να ληφθούν, είναι τα ακόλουθα¹³²:

- Θέσπιση τριών διαφορετικών συντελεστών Ε.Φ.Κ. για τα τρία είδη πετρελαίου: α) μηδενικός συντελεστής για το πετρέλαιο ναυτιλίας, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, β) νέος - ενιαίος συντελεστής 60 έως 100 € /χιλτρο σε συνάρτηση με τις διεθνείς τιμές πετρελαίου για την θέρμανση και όλες τις παραγωγικές χρήσεις (γεωργία, βιομηχανία, βιοτεχνία, λατομεία, νοσηλευτικά ιδρύματα, ξενοδοχεία κλπ), γ) υψηλός συντελεστής, σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα για το πετρέλαιο κίνησης (επιβατικά ΙΧ & ΔΧ, φορτηγά για την μεταφορά εμπορευμάτων, σκάφη αναψυχής).

¹³¹ Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Μελέτη καθ.κ.Μάρδα «Η αλήθεια για το λαθρεμπόριο καυσίμων» www.popek.gr/news/397-2012-10-04-19-49-07.html

¹³² Ο.Τ.Υ.Ε. (http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAF%20YGHSH.ppt, 22-09-2012).

- Κατάργηση όλων των προβλεπόμενων επιστροφών Ε.Φ.Κ., εκτός αυτών που αφορούν στη ναυτιλία και επανεξέταση όλων των χορηγούμενων ατελειών Ε.Φ.Κ.. Οι ατέλειες πρέπει να είναι εξειδικευμένες, να λαμβάνονται υπόψη κοινωνικά δεδομένα, να προϋποθέτουν καθορισμένο ποσοστό δηλωθέντος εισοδήματος και ο έλεγχος να είναι εκτενής ώστε να περιορίζεται η κατάχρηση.
- Αλλαγή των προβλεπόμενων διοικητικών προστίμων και προσαυξήσεων.
- Η επιβολή προστίμων θα πρέπει να είναι διαβαθμισμένη, προκαθορισμένη και ανάλογη με το είδος και την συχνότητα της παραβατικότητας και η καταβολή αυτών πρέπει υπό προϋποθέσεις να είναι άμεση.
- Επείγουσα εκδίκαση των προσφυγών στα Διοικητικά Δικαστήρια, καθότι παρατηρείται χρονοβόρα τελεσιδικία.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι απαραίτητα για την πρόληψη και καταστολή της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων ώστε να επιτευχθεί αύξηση των εσόδων του Δημοσίου και η ενίσχυση των παραγωγικών δυνάμεων της χώρας ως συνέπεια του χαμηλού κόστους παραγωγής. Με την ηλεκτρονική παρακολούθηση του συνόλου της παραγωγής των διυλιστηρίων ο έλεγχος της διακίνησης των υγρών καυσίμων θα είναι ευχερής και αποδοτικός. Επίσης πέραν του ότι οι έλεγχοι θα επικεντρωθούν αποκλειστικά στην παρακολούθηση της διακίνησης του πετρελαίου κίνησης θα είναι και περισσότερο αποτελεσματικοί καθώς το πετρέλαιο κίνησης θα χρησιμοποιείται μόνο από τα μέσα μεταφοράς (οδικοί άξονες).

Από την κατάργηση των χρονοβόρων διαδικασιών για τον έλεγχο των όρων που επιβάλλουν οι μερικές απαλλαγές από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (αγρότες, βιομηχανίες, ξενοδοχεία, νοσηλευτικά ιδρύματα κ.λ.π) θα μειωθεί το Διοικητικό Κόστος και δεν θα υπάρχει η δυνατότητα εξαπάτησης του συστήματος από τις ίδιες ομάδες με εικονικά τιμολόγια. Επίσης θα επιτευχθεί η αποδέσμευση σημαντικού αριθμού τελωνειακών υπαλλήλων, οι οποίοι θα αξιοποιηθούν σε αποδοτικότερα για το δημόσιο συμφέρον ελεγκτικά καθήκοντα¹³³.

¹³³O.T.Y.E.(http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAF%20YGHS.ppt, 22-09-2012).

Τέλος θα επιτευχθεί αποτελεσματικότερη είσπραξη του φόρου σε κάθε περίπτωση παρατυπίας και θα εξασφαλιστούν κανόνες υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά πετρελαιοειδών.

5.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΡΜΟΓΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΟΦΕΛΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΜΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Επιτακτική ανάγκη αποτελεί η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού και αυστηρά μελετημένου θεσμικού πλαισίου για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου καυσίμων, καθώς έχει δυσμενείς συνέπειες προς την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Το φορολογικό σύστημα στη χώρα μας χαρακτηρίζεται από πλήθος νόμων, ειδικών ρυθμίσεων, υπουργικών αποφάσεων, εγκυκλίων και λοιπών νομοθετημάτων, που τίθενται σε εφαρμογή χωρίς να στηρίζονται σε **ειδικές αναλύσεις επιπτώσεων** και ως εκ τούτου χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η έννοια της **αποτελεσματικότητας**.

Η ανάλυση κανονιστικών επιπτώσεων αποτελεί για τις περισσότερες χώρες ένα χρήσιμο και αναγκαίο εργαλείο διαμόρφωσης πολιτικής στο πλαίσιο της κανονιστικής μεταρρύθμισης, με σκοπό να διασφαλίσει ότι οι αποφάσεις για την υλοποίηση μιας νομοθετικής πρωτοβουλίας στηρίχτηκαν σε **εμπειρικά στοιχεία** και σε **εμπεριστατωμένη ανάλυση επιλογών**. Επίσης βάσει της οικονομικής ανάλυσης του δικαίου συνδράμει στη λήψη αποφάσεων, παρέχοντας πληροφορίες στους κατέχοντες τη νομοθετική πρωτοβουλία, με τον **υπολογισμό του αναμενόμενου οφέλους και κόστους σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο**¹³⁴.

5.3.1. Διεθνείς πρακτικές στη νομοπαρασκευαστική διαδικασία

Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής από το 1969-1981 είχαν αναπτυχθεί άτυπες διαδικασίες ένταξης της οικονομικής ανάλυσης στη νομοπαρασκευαστική διαδικασία, δημιουργώντας έτσι τις βάσεις, για να την ανάλυση κανονιστικών επιπτώσεων και τη θεσμοθέτηση πρωτοποριακών αλλαγών στο μηχανισμό

¹³⁴ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.
http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

νομοθετικής ανάλυσης¹³⁵. Αναλυτικότερα θεσμοθετήθηκαν πρωτοποριακές αλλαγές καταρχήν στο μηχανισμό νομοθετικής ανάλυσης, μεταφέροντας τις αρμοδιότητες του 'Συμβουλίου για τη Σταθερότητα των Αμοιβών και των Τιμών' στην OIRA (Office of Information and Regulatory Affairs – Υπηρεσία Πληροφόρησης και Ρυθμιστικών Υποθέσεων). Οι διευρυμένες αρμοδιότητες της OIRA συνέτειναν ακόμα και στην αναστολή της έναρξης ισχύος των νόμων, μέχρι να κατατεθεί μία εμπειριστατωμένη ανάλυση κόστους – οφέλους (cost – benefit analysis) από την αρμόδια υπηρεσία. Η δεύτερη σημαντική αλλαγή επήλθε με την έκδοση διατάγματος, όπου για πρώτη φορά θεσμοθετήθηκε ο έλεγχος κόστους – οφέλους στη νομοπαρασκευαστική διαδικασία. Μετά το 1992 δόθηκε έμφαση στην ανάλυση κόστους οφέλους και στην καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, υπογραμμίζοντας την ύπαρξη ποιοτικών αποτελεσμάτων πέραν των ποσοτικών. Για το λόγο αυτό περιορίστηκε η ανάλυση μόνο στα πιο πολυδάπανα νομοθετήματα, ορίζοντας ως κατώφλι για τις σχετικές κανονιστικές αναλύσεις τα 100 εκατ. Δολάρια. Το 2003 με σχετικό διάταγμα ο αντιπρόεδρος των Η.Π.Α. απομακρύνθηκε από την αναθεωρητική νομοθετική διαδικασία, κατόπιν αντιδράσεων, ενώ ενισχύθηκαν οι αρμοδιότητες του OIRA¹³⁶. Η ανάλυση επιπτώσεων στις Η.Π.Α. προσανατολίζεται πλέον στη μείωση του διοικητικού άχθους, στην απλοποίηση των νομοθετημάτων, αλλά και στη θέση σε ισχύ νόμων που δεν επιφέρουν μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις, αντίστοιχα με την τάση που κυριαρχεί και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το σύστημα αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων των Η.Π.Α. είναι γενικά αποδεκτό, διαδεδομένο σε όλο το φάσμα της διοίκησης και υποστηρίζεται από όλες τις αμερικανικές κυβερνήσεις, ανεξάρτητα από το κόμμα που κυβερνά¹³⁷.

Στον Καναδά το 1995 δημοσιεύθηκε 'Οδηγία' που απεικόνιζε τις αλλαγές στην οικονομία, τις νέες ρυθμιστικές πολιτικές και τις προόδους στις αναλυτικές μεθόδους. Ειδικότερα περιγράφονταν οι αναλυτικές μεθοδολογίες, οι εμπειρικές τεχνικές, και οι πρακτικές προσεγγίσεις στην εκτέλεση των αναλύσεων των ρυθμιστικών πολιτικών και απευθυνόταν στους αρμόδιους, για τις ρυθμιστικές αλλαγές, ανώτερους υπαλλήλους προς υιοθέτηση των τεχνικών που μπορούσαν να αναπτυχθούν για την

¹³⁵ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹³⁶ Στο ίδιο.

¹³⁷ Στο ίδιο.

εκπόνηση αναλύσεων ποιοτικού κόστους-οφέλους. Η αποδοτικότητα δεν αποτελεί μοναδικό κριτήριο για τη λήψη αποφάσεων μιας ρυθμιστικής πολιτικής, αλλά πραγματοποιείται μία ενδεδειγμένη ανάλυση των αποτελεσμάτων του κανονισμού προς όλους τους αποδέκτες. Το Νοέμβριο του 1999 ενσωματώνοντας σε νέα 'Οδηγία' τις εξελίξεις των αναλύσεων των επιδράσεων των κανονισμών κατά την τελευταία δεκαετία, καθιερώθηκε από την κυβέρνηση του Καναδά η πολιτική ότι η ανάλυση κόστους – οφέλους πρέπει να πραγματοποιείται για όλες τις σημαντικές ρυθμιστικές προτάσεις, να αξιολογούνται οι πιθανές επιδράσεις τους στο περιβάλλον, στους εργαζόμενους, στις επιχειρήσεις και στους καταναλωτές. Τον Απρίλιο του 2007 αντικαταστάθηκε η προηγούμενη Οδηγία με νέα πιο βελτιωμένη 'Οδηγία', σύμφωνα με την οποία βασικό στοιχείο αποτελεί η αξιολόγηση των ρυθμιστικών και μη-ρυθμιστικών επιλογών από όλους τους συμμετέχοντες, ώστε να μεγιστοποιούνται τα καθαρά οφέλη για την κοινωνία συνολικά και με την κοινή επιλογή να διασφαλίζονται οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές παροχές σε Καναδούς, σε επιχειρήσεις και στην κυβέρνηση¹³⁸.

Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι πρωτοπόρο σε θέματα οικονομικής ανάλυσης νομοθετημάτων και έχει εφαρμόσει σχετικές νομοθετικές μεταρρυθμιστικές πολιτικές τις τελευταίες δεκαετίες. Το 1998 – και ενώ είχαν προηγηθεί απόπειρες ένταξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος ανάλυσης των επιπτώσεων των ρυθμίσεων με απλοποιημένη όμως διαδικασία πολλές παρόμοιες κανονιστικές πρωτοβουλίες - εισήχθη ένα ολοκληρωμένο σύστημα ανάλυσης συνεπειών ρυθμίσεων, το οποίο περιελάμβανε αξιολογήσεις όλων των ειδών κόστους και οφέλους που αναγνωρίζονται, των διαφόρων εναλλακτικών επιλογών, καθώς και της επιλογής της μη παρέμβασης. Έτσι πλέον, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου εφαρμόζει οριζόντια πολιτική για την προώθηση του προγράμματος καλύτερης νομοθέτησης, με αρμόδιο όργανο το Τμήμα Κανονιστικού Αντίκτυπου (Regulatory Impact Unit), που μετονομάστηκε σε Τμήμα Καλύτερης Νομοθέτησης (Better Regulation Executive – BRE), το οποίο υπάγεται στο Υπουργικό Συμβούλιο. Η επιτυχημένη πολυετής εμπειρία έχει συντελέσει στην αποτελεσματικότητα του συστήματος και στη δημιουργία ενός εργαλείου για τη διαμόρφωση πολιτικής, καθιστώντας έτσι το

¹³⁸ Glenn P.Jenkins, Chun-Yan Kuo, 2007, Canadian Regulatory Cost-Benefit Analysis Guide, Queen's University, Canada.

Ηνωμένο Βασίλειο πρωτοπόρο χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα κανονιστικής μεταρρύθμισης¹³⁹.

Ο Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και την Ανάπτυξη (Ο.Ο.Σ.Α.) υπήρξε ο πρώτος διεθνής οργανισμός που συνέδεσε άμεσα την ανάπτυξη με την καλή νομοθέτηση-ρύθμιση (better regulation). Η κατάρτιση του προγράμματος με τον τίτλο 'Κανονιστική Ρύθμιση' (regulatory reform) έθεσε ως στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των νομοθετημάτων των κρατών – μελών του Ο.Ο.Σ.Α., βάσει του κοινωνικού διαλόγου, της διαφάνειας και της Ανάλυσης Κανονιστικών Επιπτώσεων (Regulatory Impact Assessment). Ο Ο.Ο.Σ.Α. προωθεί την κανονιστική μεταρρύθμιση, πέρα από την ανάλυση των επιπτώσεων των νομοθετημάτων, μέσω συστάσεων διαμόρφωσης πολιτικής, επιθεωρήσεων κρατών – μελών, θεματικών συζητήσεων (συμπεριλαμβανομένων θεματικών ενοτήτων, της δημιουργίας μιας διεθνούς νομοθετικής βάσης δεδομένων, κυβερνητικές υποδομές και εργαλεία για βελτίωση της ποιότητας των νομοθετημάτων) και συνεργασίας με μη κράτη – μέλη¹⁴⁰.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το 2001 έχουν ξεκινήσει οι βάσεις για την εδραίωση της κανονιστικής μεταρρύθμισης ως βασικό στοιχείο για τη βελτίωση της ποιότητας της νομοθεσίας και κατ' επέκταση την τόνωση της ευρωπαϊκής οικονομίας. Βασικό στοιχείο του προγράμματος καλύτερης νομοθέτησης αποτελεί η ανάλυση των επιπτώσεων των προτεινόμενων ρυθμίσεων, όπου υπό το ευρωπαϊκό πρίσμα, βοηθά στη λήψη πολιτικών αποφάσεων, προσφέροντας πληροφορίες σε όσους λαμβάνουν τις αποφάσεις, με την καταμέτρηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους των προτεινόμενων μέτρων. Η προαναφερθείσα διαδικασία όμως σε κάθε περίπτωση τους αφήνει την πρωτοβουλία να αποφασίσουν αν και πως θα νομοθετήσουν. Η Επιτροπή το 2003 αντικατέστησε την προηγούμενη μεμονωμένη και ανά τομέα ανάλυση και εξέτασε τον αντίκτυπο κάθε μελλοντικής νομοθεσίας σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο¹⁴¹. Το 2005 το Σύστημα Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων αναθεωρήθηκε και το 2006 ενσωματώθηκε ένα πρότυπο μετρήσεως του διοικητικού

¹³⁹ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁴⁰ Στο ίδιο.

¹⁴¹ Στο ίδιο.

βάρους στις αναλύσεις επιπτώσεων¹⁴². Τον Ιανουάριο του 2008, με τη 2^η στρατηγική επισκόπηση για την καλύτερη νομοθέτηση στην Ε.Ε. (Second Strategic Review of Better Regulation in the European Union) ανακοινώθηκαν οι ακόλουθες βελτιώσεις: α) ενίσχυση της ανάλυσης επιπτώσεων στη διαδικασία εκπόνησης πολιτικών, β) συγκέντρωση των πόρων στα θέματα που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία, γ) μεγαλύτερη στήριξη της διαδικασίας και δ) διασφάλιση αυστηρού ελέγχου ποιότητας. Η κανονιστική μεταρρύθμιση και ειδικότερα η ανάλυση των συνεπειών των ρυθμίσεων εξακολουθεί να αποτελεί προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο μέλλον αναμένονται περαιτέρω βήματα μέσω μιας κοινής δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του κοινοβουλίου, του Συμβουλίου, αλλά και των κρατών – μελών.

5.3.2. Νομοπαρασκευαστική Διαδικασία στην Ελλάδα

Σύμφωνα με την ισχύουσα πρακτική στη χώρα μας όλοι οι νόμοι, καθώς και οι τροπολογίες, πρέπει να συνοδεύονται από Αιτιολογική Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους περί κόστους¹⁴³. Η επεξεργασία των κανονιστικών διαταγμάτων ανήκει στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου της Επικρατείας και αφορά αποκλειστικά την συνταγματικότητα των διατάξεων και δεν ασχολείται με κανένα ερώτημα οικονομικής φύσης, ούτε εκπονεί ανάλυση κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων¹⁴⁴. Ο Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και την Ανάπτυξη (Ο.Ο.Σ.Α.) εξέδωσε το 2001 Έκθεση για την κανονιστική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα, όπου περιείχε μεταξύ άλλων αρκετές προτάσεις για την προώθηση της κανονιστικής μεταρρύθμισης και την καλύτερη νομοθέτηση στη χώρα μας. Ωστόσο η ανάλυση κανονιστικών επιπτώσεων στην Ελλάδα βρίσκεται σε πρόωμη φάση. Μέχρι το 2006, δεν υφίστατο καμία θεσμοθετημένη διαδικασία εφαρμογής αυτού του εργαλείου κατά τη νομοπαραγωγική διαδικασία, παρά μόνο

¹⁴² Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁴³ Άρθρο 75 παρ.1 του Συντάγματος «Κάθε νομοσχέδιο και κάθε πρόταση νόμου που συνεπάγονται επιβάρυνση του προϋπολογισμούδεν εισάγεται για συζήτηση, αν δεν συνοδεύεται από έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους που καθορίζει τη δαπάνη».

¹⁴⁴ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

ανεπίσημες και μεμονωμένες απόπειρες. Προς βελτίωση της ποιότητας των κανονιστικών ρυθμίσεων, την ασφάλεια δικαίου, προκειμένου ο πολίτης να γνωρίζει με σαφήνεια τα δικαιώματά και τις υποχρεώσεις του και η διοίκηση τις ευθύνες και τις αρμοδιότητές της, την 18^η Ιουλίου 2006 εκδόθηκε εγκύκλιος¹⁴⁵ Πρωθυπουργού με θέμα την αξιολόγηση ποιότητας και αποτελεσματικότητας νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων. Με την εν λόγω εγκύκλιο τέθηκε ως στόχος ο περιορισμός της πολυνομίας και η βελτίωση της ποιότητας των νομοθετημάτων¹⁴⁶, προτείνοντας τη δημιουργία ενός μηχανισμού «καλής νομοθέτησης». Συγκεκριμένα προτάθηκε: α) η εκπόνηση έκθεσης αξιολόγησης για κάθε νέα αλλά και παλαιότερη νομοθετική και κανονιστική ρύθμιση, ώστε κάθε υπουργείο όταν προτείνει μία νέα ρύθμιση να συντάσσει υποχρεωτικά «Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων», β) η αξιολόγηση αποτελεσμάτων εφαρμογής διατάξεων και γ) η κωδικοποίηση των διατάξεων που ήδη ισχύουν¹⁴⁷.

Η Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων αφορά μόνο στα σχέδια νόμου, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι κώδικες και τα σχέδια τροπολογιών. Δεν συντάσσεται έκθεση σε σχέδια νόμων που κυρώνουν διεθνείς συμβάσεις, προεδρικά διατάγματα ή άλλες κανονιστικές πράξεις διοίκησης. Η εν λόγω Έκθεση συντάσσεται κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας και αποστέλλεται στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης μαζί με το σχέδιο νόμου που αφορά και υποδιαιρείται σε τρία μέρη, στο τυπικό, στο ουσιαστικό και στο κεντρικό. Μεγάλη σημασία κατέχει το κεντρικό μέρος καθώς γίνεται η αξιολόγηση των συνεπειών που θα επιφέρουν οι προτεινόμενες ρυθμίσεις. Οι συνέπειες που μία ρύθμιση μπορεί να επιφέρει διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες: α)ως προς την **οικονομία**, όπως τον ανταγωνισμό, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, την επιχειρηματικότητα, τις επενδύσεις και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, β)ως προς την **κοινωνία**, όπως την απασχόληση, την ποιότητα θέσεων εργασίας, την ισότητα των φύλων, τα δικαιώματα του καταναλωτή, γ)ως προς το **περιβάλλον**, όπως τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων, δ)ως προς τον **πολίτη**, για την πάταξη της γραφειοκρατίας. Η έναρξη της διαδικασίας

¹⁴⁵ Εγκύκλιος Πρωθυπουργού με αρ.Υ 190/18-07-2006.

¹⁴⁶ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁴⁷ Στο ίδιο.

αυτής ξεκίνησε την 1^η Μαρτίου 2007, χωρίς όμως καμία έκθεση να έχει δει έως σήμερα το φως της δημοσιότητας¹⁴⁸. Η Επιτροπή εκτιμώντας τα δεδομένα των δύο σχεδόν πρώτων ετών πιλοτικής εφαρμογής και συμπλήρωσης της Έκθεσης Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων, προχώρησε το 2009 στη διαμόρφωση ενός νέου υποδείγματος¹⁴⁹, το οποίο έλαβε υπ' όψιν την εμπειρία όλων των εκθέσεων αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων που έχουν συμπληρωθεί.

Το νέο σύστημα για την αξιολόγηση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας των νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων αποτέλεσε μία θετική προσπάθεια, η οποία όμως δεν είχε αναγκαστικό χαρακτήρα εφόσον εισήχθη στην ελληνική έννομη τάξη με εγκύκλιο (soft law) και όχι με νόμο. Η αποδοτικότητα του συστήματος αμφισβητείται καθώς οι εκθέσεις αξιολόγησης δεν εκπονούνται πριν από τη λήψη της απόφασης, αλλά **προσανατολίζονται αποκλειστικά στη δικαιολόγηση μιας ήδη ειλημμένης απόφασης**¹⁵⁰.

Με τον Ν.4048/23-02-2012 περί «Ρυθμιστικής Διακυβέρνησης: Αρχές, Διαδικασίες και Μέσα Καλής Νομοθέτησης» επιχειρείται η βελτίωση της ρυθμιστικής διακυβέρνησης μέσω της τήρησης των αρχών και την εφαρμογή των μέσων της καλής νομοθέτησης. Επίσης κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς και κανονιστική απόφαση μείζονος οικονομικής ή κοινωνικής σημασίας, συνοδεύεται από ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων¹⁵¹ καθώς και από αιτιολογική έκθεση κατά την κατάθεσή τους στη Βουλή. Στην αιτιολογική έκθεση επεξηγούνται αναλυτικά η αναγκαιότητα και ο σκοπός της ρύθμισης, τεκμηριώνεται δε αναλυτικά η τήρηση των αρχών της καλής νομοθέτησης¹⁵². Επιπρόσθετα με τον ίδιο νόμο καθορίζεται η διαδικασία παρακολούθησης της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής των ισχυόντων νόμων (ex post impact analysis). Συγκεκριμένα προβλέπεται¹⁵³ η

¹⁴⁸ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁴⁹ Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, Κανονιστική Μεταρρύθμιση – Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων – Οδηγός Συμπλήρωσης Υποδείγματος.

http://www.ggk.gov.gr/wp.../02/odigos_symplirosis_ypodeigmatos_2009.pdf

¹⁵⁰ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁵¹ Άρθρο 7 του Ν.4048/23-02-2012 (ΦΕΚ 34/Α)

¹⁵² Άρθρο 8 του Ν.4048/23-02-2012 (ΦΕΚ 34/Α)

¹⁵³ Άρθρο 9 του Ν.4048/23-02-2012 (ΦΕΚ 34/Α)

‘Αξιολόγηση αποτελεσμάτων Εφαρμογής’, όπου μετά την πάροδο τριών ετών και πριν από την παρέλευση πενταετίας από τη θέση του νόμου σε ισχύ, αξιολογείται η ρύθμιση με βάση τα δεδομένα που ανακύπτουν από την εφαρμογή της. Επίσης αποτιμώνται το κόστος που απαίτησε η εφαρμογή της ρύθμισης, οι επιπτώσεις, το όφελος και τα εν γένει θετικά αποτελέσματα που προήλθαν από την εφαρμογή της, καθώς και τα πορίσματα της νομολογίας.

Η μέθοδος της Ανάλυσης Κανονιστικών Επιπτώσεων αποτελεί μέσο υποβοήθησης των φορέων παραγωγής πολιτικής στο στάδιο προετοιμασίας των ρυθμίσεων και βασίζεται στην οικονομική ανάλυση του δικαίου¹⁵⁴ με σκοπό να διασφαλίσει ότι οι αποφάσεις για την υλοποίηση μιας νομοθετικής πρωτοβουλίας βασίζονται σε εμπειρικά στοιχεία και σε εμπειριστατωμένη ανάλυση επιλογών. Διενεργείται πριν τη λήψη απόφασης για την υιοθέτηση μίας νομοθετικής, είτε κανονιστικής ρύθμισης, λαμβάνοντας υπόψη - στο μέγιστο δυνατό βαθμό - τις ενδεχόμενες επιπτώσεις της απόφασης στην οικονομία, στο περιβάλλον και στην κοινωνία¹⁵⁵. Επομένως η αποτελεσματικότητα της καλής νομοθέτησης έγκειται σε μεγάλο βαθμό στην εμπειριστατωμένη ανάλυση μελέτης κόστους – ο φλό φ πριν τη λήψη των αποφάσεων. Τις προϋποθέσεις αυτές δεν πληροί ο ανωτέρω νόμος καθιστώντας αναγκαία την πλήρη προσαρμογή της χώρας μας στα διεθνή δεδομένα σχετικά με την ανάλυση επιπτώσεων, ώστε να αξιολογούνται οι διακινδυνεύσεις που αναλαμβάνονται με την υπό εξέταση ρύθμιση, τα οφέλη που θα προκύψουν, και τα κόστη που η ρύθμιση συνεπάγεται εκ των προτέρων, και όχι εκ των υστέρων όπως ορίζεται στον ανωτέρω νόμο.

Η ανάλυση κόστους – οφέλους αποτελεί για πολλές χώρες βασικό εργαλείο της ρυθμιστικής ανάλυσης πριν την έγκριση ενός νέου σημαντικού κανονισμού, καθώς δίδει έμφαση στα οικονομικά κέρδη και στις δαπάνες των σχεδίων των ρυθμιστικών ενεργειών¹⁵⁶. Συγκρίνοντας τις εφαρμοζόμενες, από άλλες χώρες, πολιτικές της καλής νομοθέτησης γίνεται αντιληπτό ότι τα κράτη δεν ακολουθούν μία ενιαία

¹⁵⁴ Viscusi, W.Kip, Harrington, Joseph E. & Vernon, John M., *Economics of Regulation and Antitrust* (Cambridge, M.A.:MIT Press, 4th ed., 2005)

¹⁵⁵ Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου, *Μελέτη και Εφαρμογή Ανασχεδιασμού Διαδικασιών για τη Μείωση των διοικητικών Επιβαρύνσεων και του Διοικητικού Κόστους*, www.administrativeburdens.gr/index.php?option=com_docman...4...2.

¹⁵⁶ Glenn P.Jenkins, Chun-Yan Kuo, 2007, *Canadian Regulatory Cost-Benefit Analysis Guide*, Queen’s University, Canada.

μέθοδο, καθώς το αυξανόμενο συμφέρον των κυβερνήσεων από τις συνέπειες της ρύθμισης έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη των διάφορων μεθόδων αναλύσεων κόστους-οφέλους¹⁵⁷. Επίσης για την επιτυχή έκβαση της μεταρρύθμισης είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη τα ιστορικά, κοινωνικοπολιτικά και οικονομικά δεδομένα, η διοικητική δομή και νομική παράδοση της κάθε χώρας¹⁵⁸.

Σύμφωνα με τους στόχους της μεταρρύθμισης στην Ελλάδα, κάθε ρύθμιση πρέπει να εξετάζεται σε σχέση με την αναγκαιότητα που την επιβάλλει, να αξιολογείται ως προς τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις και να προωθείται με διαφάνεια και με διαδικασίες συνεννόησης¹⁵⁹. Επίσης λόγω της έλλειψης αντίστοιχης εμπειρίας στη χώρα μας το νέο σύστημα θα πρέπει να περιοριστεί σε νομοθετήματα που ενδέχεται να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία, στην κοινωνία ή και στο περιβάλλον¹⁶⁰. Το φαινόμενο της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων διακατέχεται από τα παραπάνω χαρακτηριστικά καθώς το μέγεθος, οι δυσμενείς κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες καθιστούν αναγκαία την υιοθέτηση ρυθμιστικών πολιτικών για την αντιμετώπισή της. Για παράδειγμα η νομοθετική ρύθμιση για την εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης με τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης του πετρελαίου κίνησης δε βασίστηκε σε μία ανάλυση κόστους – οφέλους, παρότι αποτελούσε μία σημαντική και πολυσυζητημένη ρύθμιση, από την οποία πέραν της μείωσης της λαθρεμπορίας προβλεπόταν και η αύξηση των κρατικών εσόδων. Σύμφωνα όμως με την «Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος» το έτος 2012 παρουσιάστηκε μείωση των εσόδων κατά 4,1%, παρά τη σημαντική αύξηση του Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης. Επιπρόσθετα δεν πρέπει να αγνοούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις σχετικά με ‘Κλίμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ενεργειακής πολιτικής πέρα από το 2020’, που έχουν διατυπωθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Διεθνή Ένωση των παραγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου (OGP-International Association of

¹⁵⁷ Glenn P.Jenkins, Chun-Yan Kuo, 2007, Canadian Regulatory Cost-Benefit Analysis Guide, Queen’s University, Canada.

¹⁵⁸ Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου, Μελέτη και Εφαρμογή Ανασχεδιασμού Διαδικασιών για τη Μείωση των διοικητικών Επιβαρύνσεων και του Διοικητικού Κόστους. www.administrativeburdens.gr/index.php?option=com_docman...4...2.

¹⁵⁹ Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων.

http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

¹⁶⁰ Στο ίδιο.

Oil and Gas Producers), με τις οποίες τίθενται οι στόχοι της ενεργειακής πολιτικής για την επίτευξη της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας και της κοινωνικής ποιότητας ζωής¹⁶¹.

Το γεγονός ότι η πολιτική καλής νομοθέτησης στην Ελλάδα βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί ως ευκαιρία, προκειμένου να υιοθετηθούν δοκιμασμένες μέθοδοι και τεχνικές από άλλες χώρες. Οι μέθοδοι αυτές αποτυπώνονται πλέον υπό την βέλτιστη μορφή, εφόσον οι χώρες στην προσπάθειά τους να εφαρμόσουν ανάλογες πολιτικές, διήρθαν από διάφορα στάδια και αλλαγές μέχρι να καταρτιστούν στη σύγχρονη μορφή τους.

Η θεσμοθέτηση της ανάλυσης κόστους – οφέλους κατά τη νομοπαρασκευαστική διαδικασία καθίσταται αναγκαία, καθότι η συγκεκριμένη ανάλυση βασίζεται στην αρχή της αναλογικότητας¹⁶² και αποτελεί μια αναλυτική διαδικασία, βάσει της οποίας θα υπολογιστεί η καθαρή οικονομική αξία¹⁶³ της πολιτικής για την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων. Ως εκ τούτου οι αποφάσεις για την υλοποίηση της σχετικής νομοθετικής ρύθμισης – πρωτοβουλίας θα στηριχθούν σε εμπειρικά στοιχεία, βάσει εμπειριστατωμένης ανάλυσης και υπολογισμού του αναμενόμενου κόστους – οφέλους σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.

¹⁶¹ Europaia, European Petroleum Industry, <http://www.europia.com>

¹⁶² Glenn P.Jenkins, Chun-Yan Kuo, 2007, Canadian Regulatory Cost-Benefit Analysis Guide, Queen's University, Canada.

¹⁶³ Chapter prepared by Tyler Cowen, Department of Economics, George Mason University, Fairfax, VA 22030, Draft January 15, 1998.

5.4. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η **δομή της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών** περιλαμβάνει το στάδιο της διύλισης, της εμπορίας και της κατανάλωσης. Το ύψος και η σύνθεση του κοινωνικού προϊόντος προς το Δημόσιο, που παράγουν οι επιχειρήσεις του κλάδου πετρελαιοειδών, καταδεικνύουν ότι η ανάπτυξη και η επιτυχημένη επιχειρηματική δραστηριότητα του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών είναι αναγκαία, καθότι επιφέρει σημαντικά έσοδα για το κράτος από φόρους και δημιουργία θέσεων εργασίας.

Η **φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων** και ειδικότερα οι Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) που επιβάλλονται στα υγρά καύσιμα, αποτελούν μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και ως εκ τούτου η απώλεια δασμών και λοιπών φόρων, ως αποτέλεσμα της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων επηρεάζει τους πόρους και την οικονομική βιωσιμότητα του κρατικού μηχανισμού.

Η **έννοια της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων** συνίσταται στη χρησιμοποίηση ατελώς διατιθέμενου πετρελαίου σε μη επιτρεπτές από το νόμο χρήσεις ή προσμείξεις κατηγοριών πετρελαίου με σκοπό τη δασμοφοροδιαφυγή. Αποτελεί ένα πολυδιάστατο φαινόμενο και μέρος - τμήμα του συνολικού φαινομένου φοροδιαφυγής. Επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες και η έκτασή της έχει πολλαπλές δυσμενείς συνέπειες στο κράτος, στην κοινωνία, στη δημόσια υγεία και στο περιβάλλον.

Η **έκταση του φαινομένου της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων** στην Ελλάδα είναι δύσκολο να προσμετρηθεί. Ο εντοπισμός και η καταμέτρηση στηρίζεται, λόγω της φύσης του αντικειμένου, σε υποκειμενικές και όχι εμπειριστατωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες προσεγγίσεις και αξιολογήσεις και ως εκ τούτου τη μη διαμόρφωση αξιόπιστων και αποδεκτών μεθόδων εκτίμησης της έκτασης του φαινομένου.

Η **αύξηση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. δεν συνεπάγεται αύξηση εσόδων**. Τα έσοδα από τη φορολογία καυσίμων βαίνουν μειούμενα, ενώ οι συντελεστές των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης παρουσιάζουν γενικά αυξητική τάση. Συγκεκριμένα παρ' ότι κατά το έτος 2010 οριοθετήθηκαν τρεις διαδοχικές αυξήσεις - στις βενζίνες

και στο πετρέλαιο κίνησης - και το έτος 2012 η αύξηση του ΕΦΚ του πετρελαίου θέρμανσης άγγιξε το 450 %, τα έσοδα από τη φορολογία καυσίμων ήταν μειωμένα¹⁶⁴ κατά 4,1%.

Η αύξηση των φόρων μειώνει την κατανάλωση ένεκα της μεγάλης συμμετοχής των φόρων στη διαμόρφωση της λιανικής τιμής πώλησης του τελικού προϊόντος. Οι συνολικές πωλήσεις καυσίμων για τα έτη 2007-2011 μειώθηκαν κατά 20,50%. Σύμφωνα με την «Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος» για το έτος 2012 η εξέλιξη – μείωση των εσόδων συνδέεται με την κάμψη της κατανάλωσης υγρών καυσίμων, συνέπεια της αυξημένης τιμής στο πετρέλαιο θέρμανσης και της παρατεταμένης ύφεσης.

Η αύξηση των φόρων αυξάνει την παραβατικότητα. Οι υψηλοί φορολογικοί συντελεστές συνάδουν στην προς αποφυγή καταβολή των αναλογούντων φόρων από τους υπόχρεους, με συνέπεια τη διεύρυνση της παραβατικότητας, την καταστρατήγηση των νόμων και τις συνεχώς διευρυνόμενες, αποτελεσματικότερες και δόλιες μεθόδους δασμοφοροδιαφυγής.

Το ελλιπές νομοθετικό πλαίσιο και η δυσλειτουργία της δημόσιας διοίκησης αυξάνει την παραβατικότητα. Η πολυνομία σε συνάρτηση με την πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων μεταξύ πολλών επιπέδων διοίκησης και υπηρεσιών έχουν ως επακόλουθο την ανομία. Τα ανωτέρω σε συνάρτηση με το εκτενές πεδίο εφαρμογής και την πολυπλοκότητα της αγοράς των πετρελαιοειδών καθιστούν δυσχερές το έργο των ελεγκτικών μηχανισμών.

Η διττή χρήση του συνόλου των ενεργειακών προϊόντων και η διαφοροποίηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά κατηγορία προϊόντος ενισχύουν την παραβατικότητα, όσον αφορά την δασμοφοροδιαφυγή, η οποία συντελείται κατά κανόνα με τη λαθρεμπορία.

Η πρόληψη και καταστολή της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων λόγω της έκτασης και της διαχρονικότητάς της, καθίσταται αναγκαία παρά τις παρεμβάσεις, οι οποίες έχουν κατά καιρούς υιοθετηθεί. Ο καθορισμός του ύψους των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης άπτεται της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Όμως η αύξηση των

¹⁶⁴ Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2012

εσόδων δεν ενδείκνυται να βασίζεται μόνο στην τακτική της αύξησης των φορολογικών συντελεστών και να υποεκτιμούνται οι κοινωνικές προεκτάσεις των αυξήσεων αυτών. Επιτακτική ανάγκη αποτελεί η διαμόρφωση μιας **νέας φορολογικής πολιτικής στο σύνολο των ενεργειακών προϊόντων λόγω και της διττής χρήσης τους.**

Η **θεσμοθέτηση της ανάλυσης κόστους – οφέλους κατά τη νομοπαρασκευαστική διαδικασία** καθίσταται αναγκαία, λόγω του ότι η αποδοτικότητα της ισχύουσας νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας αμφισβητείται, καθότι οι Εκθέσεις Αξιολόγησης δεν εκπονούνται πριν από τη λήψη της απόφασης, αλλά προσανατολίζονται αποκλειστικά στη **δικαιολόγηση μιας ήδη ειλημμένης απόφασης.** Η αποτελεσματικότητα της καλής νομοθέτησης έγκειται σε μεγάλο βαθμό στην εμπεριστατωμένη ανάλυση **μελέτης κόστους – οφέλους** πριν τη λήψη των αποφάσεων για την υιοθέτηση νομοθετικών ρυθμίσεων, προς αντιμετώπιση και την καταστολή της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, λαμβάνοντας υπόψη την καθαρή οικονομική αξία της συγκεκριμένης πολιτικής και τις επιπτώσεις των αποφάσεων αυτών στην οικονομία, στην κοινωνία και στο περιβάλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μακρυδημήτρης Α., Μαρούδας Λ., Πραβίτα Μ., (2009), *Σύγχρονες Τάσεις στη Διοικητική Επιστήμη: "Νέα Δημόσια Διοίκηση", Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και Κοινωνία των Πολιτών*, Πρακτικά Συνεδρίου, Χίος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 11-13 Οκτωβρίου 2007, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα.
- Σκοδράς Γ., (2004), *«Δίκαιο των Τελωνειακών Παραβάσεων»*, Εκδόσεις Βιβλιονομική, Θεσσαλονίκη.
- Τάτσος Ν., Χριστοπούλου Δ., Τραγάκη Αλ., Μανίκα Β., Γκάνου Ι., (2001), *Μελέτη «Παραοικονομία και Φοροδιαφυγή στην Ελλάδα»*, Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Rosen S.H., Gayet T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), *«Δημόσια Οικονομική»*, Εκδόσεις Κριτική Α.Ε., Τόμος Α', Αθήνα.
- Rosen S.H., Gayet T., Ράπανος Β., Καπλάνογλου. Γ., (2009), *«Δημόσια Οικονομική»*, Εκδόσεις Κριτική Α.Ε., Τόμος Β', Αθήνα.

ΜΕΛΕΤΕΣ

- Βαλαβανιώτη Ε., (2012) *Μελέτη «Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου πετρελαιοειδών για το έτος 2011»*, Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα.
- Καραβίτης Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2012), *Μελέτη « Η Εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στο Πετρέλαιο Θέρμανσης και Κίνησης»*, Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα.
- Κορρέ Α. Ν., Μανιάτης Γ., Ντάντσεβ Σ., (2009), *Μελέτη «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών»*, Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Αθήνα.
- Μάρδα Δ., (2012), *«Λαθρεμπόριο καυσίμων – μια άλλη προσέγγιση»*, Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Ελλάδας (ΓΣΕΒΕΕ), Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ).

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ

- Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου, *Μελέτη και Εφαρμογή Ανασχεδιασμού Διαδικασιών για τη Μείωση των διοικητικών Επιβαρύνσεων και του Διοικητικού Κόστους*
www.administrativeburdens.gr/index.php?option=com_docman...4...2
Ναλπαντίδου Σ., Χατζής Α., (2009), *Η Ανάλυση Επιπτώσεων των Κανονιστικών Ρυθμίσεων*.
http://old.phs.uoa.gr/~ahatzis/Nalpantidou_Hatzis_FE38.pdf

Chapter prepared by Tyler Cowen, Department of Economics, George Mason University,
Fairfax, VA 22030, Draft January 15, 1998.

Glenn P.Jenkins, Chun-Yan Kuo, 2007, Canadian Regulatory Cost-Benefit Analysis Guide,
Queen's University, Canada.

Viscusi, W.Kip, Harrington, Joseph E. & Vernon, John M., Economics of Regulation and
Antitrust (Cambridge, M.A.:MIT Press, 4th ed., 2005)

NΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ν.2093/92 (ΦΕΚ Α 181/25-11-92), «Διαρρυθμίσεις έμμεσης φορολογίας και άλλες διατάξεις»
- Ν.3779/2009 (ΦΕΚ Α 132/07-08-2009), «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία Κέντρου Επαφής για τη συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών για την ασφάλεια των συνόρων, της Αστυνομίας, των Τελωνείων και των Υπηρεσιών Διοικητικού Ελέγχου Αλλοδαπών.
- Ν. 2960/01 (ΦΕΚ Α 265/22-11-01), «Περί Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα», όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει.
- Ν.3054/2002 (ΦΕΚ 230/02-10-2002), όπως τροποποιήθηκε με το Ν.3335/2005, «Οργάνωση της Αγοράς Πετρελαιοειδών και άλλες Διατάξεις».
- Ν. 3943/2011, άρθρο 1 «Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Καταπολέμησης της Φοροδιαφυγής 2011-2013»
- Ν.4048/23-02-2012 (ΦΕΚ 34/Α'), «Περί Ρυθμιστικής Διακυβέρνησης: Αρχές, Διαδικασίες και Μέσα Καλής Νομοθέτησης»
- Ν. 4072/11-04-2012 (ΦΕΚ 86/Α'). Λοιπές ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Οικονομικών. Άρθρο 320 «Τροποποιήσεις των Νόμων 3054/2002, 3784/2009, 2960/2001 και του άρθρου 187 Π.Κ.»
- Ν. 4093/12-11-2012 (ΦΕΚ 222). «Έγκριση μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2013-2016 - Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του ν. 4046/2012 και του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2013-2016».
- Σύνταγμα της Ελλάδος: Άρθρο 75 «Νομοσχέδια και προτάσεις νόμων που συνεπάγονται επιβάρυνση του Προϋπολογισμού»
- Ευρωπαϊκή Κοινοτική Οδηγία 97/70

- Ευρωπαϊκή Κοινοτική Οδηγία 98/70, η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την Απόφαση Ανώτατου Χημικού Συμβουλίου (Α.Χ.Σ.) 316/2010.
- Ευρωπαϊκή Κοινοτική Οδηγία 2009/119/ΕΚ, Διατήρηση ελάχιστων αποθεμάτων αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων
- Αριθ. πρωτ. Δ6Α1145541ΕΞ2012 – 19.10.2012 Α.Υ.Ο. Απόφαση του αρμόδιου Υφυπουργού Οικονομικών «Για τη σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων»
- Εγκύκλιος Πρωθυπουργού με αρ.Υ 190/18-07-2006.
- Απόφαση Υπουργείου Οικονομικών (αριθ. πρωτ. Δ6Α1145541ΕΞ2012/19.10.2012) «Για τη σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων»

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Υπουργείο Οικονομικών, Εκθέσεις Ελεγκτικού Συνεδρίου, Προϋπολογισμοί και Απολογισμοί του Κράτους, Ανακοινώσεις Υπουργείου Οικονομικών.
<http://www.minfin.gr>

Υπουργείο Οικονομικών, Πρώτο Παραδοτέο Ομάδας Ιχνηθέτησης Καυσίμων, που συγκροτήθηκε και συστήθηκε με την Υπουργική Απόφαση του Υφ. Οικονομικών με αρ. πρωτ. Δ6Α114541ΕΞ2012-19.10.2012 για τη σχεδίαση, υλοποίηση και παρακολούθηση ολοκληρωμένου συστήματος ιχνηθέτησης καυσίμων και ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα (<http://www.opengov.gr/minfin/wp-content/plugins/download../download.php?..>) την 05-01-2013.

Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, Κανονιστική Μεταρρύθμιση – Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων – Οδηγός Συμπλήρωσης Υποδείγματος.
http://www.ggk.gov.gr/wp.../02/odigos_sympliroisis_ypodeigmatos_2009.pdf

Τράπεζας της Ελλάδας, Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας.
<http://www.bankofgreece.gr>

Στατιστική Υπηρεσία, ‘Στοιχεία για Ενεργειακά Προϊόντα’
<http://www.statistics.gr>

Βουλή των Ελλήνων, Ερωτήσεις Βουλευτών και Απαντήσεις, Κοινοβουλευτικός Έλεγχος – Μέσα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.
<http://www.parliament.gr>

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Έλεγχοι ΚΕΔΑΚ.
<http://www.ypeka.gr>

Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (Ο.Τ.Υ.Ε.). Ανακοινώσεις.
<http://www.otye.gr>

Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (Ο.Τ.Υ.Ε.). Καταπολέμηση της φοροδιαφυγής
http://omospondia.otye.gr/includedocs/N0120922_KATAPOLEMHSH%20FORODIAFYGHS.ppt, 22-09-2012.

Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος, Δελτία Τύπου - Μελέτες - Στοιχεία Κλάδου.
<http://www.seepe.gr>

Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Μελέτη καθ.κ.Μάρδα «Η αλήθεια για το λαθρεμπόριο καυσίμων»
www.popek.gr/news/397-2012-10-04-19-49-07.html

Νάνου Σ., (2013), Διόγκωση λαθρεμπορίας στο ναυτιλιακό καύσιμο.
<http://www.energyin.gr/tag/λαθρεμπόριο-καυσίμων>, 28-1-2013

Οικονομική Εφημερίδα, Άρθρο με θέμα «Διευκρινήσεις από Υπουργείο Οικονομικών για την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας πετρελαίου», 21-11-2012.
<http://www.capital.gr/news.asp?id=1672276>

Europia, European Petroleum Industry
<http://www.europia.com>

Eurostat, European figure-Eurostat yearbook 2012 Energy
<http://www.ec.europa.eu/eurostat>