

# Έκθεση: Πως γίνεται το λαθρεμπόριο στα Καύσιμα

Συντάκτης της μελέτης:

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΑΡΔΑΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΟΥ ΑΠΘ

ΜΕΛΕΤΗ

ΓΙΑ ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΙΚΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΙΜΕ)

ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ, ΒΙΟΤΕΧΝΙΩΝ,  
ΕΜΠΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΓΣΕΒΕΕ)

ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ  
(Π.Ο.Π.Ε.Κ.)

ΘΕΜΑ: «ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ»

Συντάκτης της μελέτης:

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΑΡΔΑΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΟΥ ΑΠΘ

2η έκδοση Δεκέμβριος 2014

1η έκδοση Σεπτέμβριος 2012

Πιστεύω ακράδαντα ότι το μόνο που πρέπει να μας φοβίζει είναι ο ίδιος ο φόβος.

Φράνκλιν Ρούσβελτ

4 Μαρτίου 1933

Εισαγωγικό σημείωμα

Στα μέσα του Αυγούστου του 2012, ζητήθηκε από τη Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Ελλάδας (ΓΣΕΒΕΕ) σε συνεργασία με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (Π.Ο.Π.Ε.Κ.), η σύνταξη μιας μελέτης, με σκοπό την παρουσίαση μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος της νοθείας και του λαθρεμπορίου καυσίμων. Ένα πρώτο σχέδιο της μελέτης παραδόθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου

και το τελικό κείμενο κατατέθηκε πρόσφατα.

Η ομάδα που ανέλαβε τη εκπόνηση της μελέτης επιδίωξε, στον περιορισμένο χρόνο που διέθετε, να συγκεντρώσει τις υπάρχουσες προτάσεις, που εν πολλοίς δεν εφαρμόζονται και να τις διανθίσει με συγκεκριμένες βελτιώσεις εφικτές να υλοποιηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της, η μελέτη αυτή λοιπόν δεν επιδιώκει να παίξει το ρόλο ενός παντογνώστη. Έτσι, σε ένα συνεκτικό κείμενο, που απευθύνεται σε γνώστες του προβλήματος, συστηματικοποιεί τις υφιστάμενες απόψεις και προτάσεις, εισάγοντας πρόσθετα συγκεκριμένες λύσεις στα όσα προτείνονται.

Η αγορά των καυσίμων, χαρακτηρίζεται από την απουσία πολιτικής βούλησης, γεγονός που αντανakλάται στη μη υιοθέτηση έως σήμερα αυτονόητων μέτρων. Η συγκεκριμένη κατάσταση ενισχύει από την πλευρά της, έναν άλλον παράγοντα, τον φόβο. Αυτός με τη σειρά του επηρεάζει αρνητικά τις λειτουργίες της Διοίκησης.

Η έκφραση της πολιτικής βούλησης με σκοπό το δραστικό περιορισμό της νοθείας και του λαθρεμπορίου των καυσίμων, θα μπορούσε να αλλάξει άρδην όλο το κλίμα. Γι' αυτό όμως χρειάζεται ένας ευέλικτος μηχανισμός εποπτείας, ο οποίος θα υιοθετήσει τις απλές συνταγές της επιστήμης του Management, θα χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά την τεχνολογία και θα θέσει από την άλλη σε πλήρη ανάπτυξη το σύνολο διατάξεων σχετικών για το «μαύρο χρήμα» και το «πόθεν έσχες» των εμπλεκομένων τόσο από τη πλευρά της προσφοράς, όσο και από την πλευρά των εποπτευουσών αρχών –συμπεριλαμβανομένων και πολιτικών προσώπων.

Η μελέτη αρχίζει με μια συνοπτική παρουσίαση της αγοράς στο θέμα της νοθείας και του λαθρεμπορίου καυσίμων και συνεχίζει με το πρόβλημα των εικονικών εξαγωγών στα χερσαία σύνορα. Ακολούθως παρουσιάζει τις θέσεις της Π.Ο.Π.Ε.Κ και του ΣΕΕΠΕ για το υπό εξέταση θέμα της νοθείας-λαθρεμπορίας καυσίμων, απόψεις που συμπιπτουν, στοιχείο που θεωρείται ιδιαίτερα θετικό. Συνεχίζει με προσθήκες και βελτιώσεις αυτών των θέσεων. Αφιερώνει επίσης, ένα κεφάλαιο για τα ναυτιλιακά καύσιμα, συνεχίζοντας με σχόλια και προτάσεις που αφορούν στο καθεστώς των Καταστημάτων Αφορολογητών Καυσίμων (ΚΑΕ) και σε διάφορα επί μέρους θέματα. Αναφέρεται κατόπιν σε περιπτώσεις άλλων χωρών σκιαγραφώντας και εκεί το εν λόγω πρόβλημα όπως και τους τρόπους αντιμετώπισης τους. Σημειώνει ακολούθως περιπτώσεις λαθρεμπορίου καυσίμων την Ελλάδα, εξελίξεις που επιβεβαιώνουν την έκταση του προβλήματος. Τέλος, κλείνει με ένα σύνολο άλλων λύσεων που δεν ανήκουν στη σφαίρα των προτάσεων των ανωτέρω φορέων.

Από τη δημοσίευση της μελέτης έως σήμερα δεν έγινε κάτι το θεαματικό, ικανό να οδηγήσει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση αυτής της μάστιγας. Ό,τι προτείνεται από την κυβέρνηση προς εφαρμογή, χρειάζεται αδικαιολόγητα πολύ χρόνο ή μετατίθεται στις καλές αφήνοντας ανοικτά πολλά μέτωπα.

Δημήτρης Μάρδας  
Καθηγητής

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

- 1 Συνοπτική παρουσίαση της δομής της αγοράς
  - 1.1 Το λαθρεμπόριο
  - 1.2 Η νοθεία
    - 1.2.1 Καταπολέμηση λαθρεμπορίου καυσίμων
  - 1.3 Διαμόρφωση λιανικής τιμής και διαφορές με την ΕΕ
  - 1.4 Λαθρεμπόριο καυσίμων και εικονικές εξαγωγές: Μια άλλη προσέγγιση
2. Προσδιορισμός του προβλήματος
  - 2.1 Παρουσίαση των προτάσεων της Π.Ο.Π.ΕΚ
  - 2.2 Παρουσίαση των προτάσεων του ΣΕΕΠΕ
  - 2.3 Αναλυτική παρουσίαση των θέσεων της ΠΟΠΕΚ και του ΣΕΕΠΕ και προεκτάσεις τους
  - 2.4 Προσθήκες βελτιώσεις στις θέσεις ΠΟΠΕΚ/ΣΕΕΠΕ
3. Ναυτιλιακά καύσιμα
  - 3.1 Τα σλέπια
4. Καταστήματα Αφορολογήτων Καυσίμων
5. Διάφορα επιμέρους θέματα
  - 5.1 Η δομή της εγχώριας αγοράς
  - 5.2 Κρατική εποπτεία & έλεγχος κύκλου διακίνησης
  - 5.3 Ένας συνδυασμός λύσεων
  - 5.4 Αποθέματα ασφαλείας
6. Λαθρεμπόριο καυσίμων σε άλλες χώρες
  - 6.1 Ην. Βασίλειο
  - 6.2 Ιράν
  - 6.3 Αλγερία
  - 6.4 Γουινέα
  - 6.5 Μπενίν, Αλγερία και Ιράκ
  - 6.6 Λιθουανία, Λετονία, Εσθονία
  - 6.7 Ουκρανία
  - 6.8 Αμπου Ντάμπι και Ντουμπάι
  - 6.9 Βενεζουέλα
  - 6.10 Ιρλανδία
  - 6.11 Αίγυπτος
  - 6.12 Τουρκία
7. Περιπτώσεις λαθρεμπορίας στην Ελλάδα

## 8. Άλλες προτάσεις

### 1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

#### 1.1 Το λαθρεμπόριο

Το διυλιστήριο είναι ένα «κλειστό κύκλωμα». Τόσο το εισαγόμενο σε αυτό αργό πετρέλαιο, όσο και οι εξαγόμενες βενζίνες – ντίζελ περνούν από το Τελωνείο. Άρα θεωρητικά δεν μπορούμε να φανταστούμε την ύπαρξη κάποιων πλεοναζουσών ποσοτήτων βενζίνης -ντίζελ που αποθηκεύονται εντός των χώρων των διυλιστηρίων και ακολούθως εξάγονται από εκεί λαθραία, από εξόδους εκτός του ελέγχου των Τελωνείων. Αυτό όμως δε σημαίνει ότι δεν μπορεί να γίνει λαθρεμπόριο καυσίμων είτε από τις σωληνώσεις που συνδέουν τα διυλιστήρια με τις αποθήκες της οποιασδήποτε εταιρίας διύλισης είτε από τις αποθήκες των εταιριών διύλισης εκτός των χώρων των διυλιστηρίων.

#### 1.2 Η νοθεία

Σημαντική συνιστώσα της αισχροκέρδειας είναι και η νόθευση των καυσίμων, που λαμβάνει χώρα εκτός διυλιστηρίων. Ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνα του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου για το 2007, στην Αττική διατίθεται νοθευμένη βενζίνη από το 5,2% των πρατηρίων που ελέγχθηκαν. Ειδικά, όμως, στη σούπερ - αμόλυβδη (100 οκτανίων) το ποσοστό νοθείας ανέρχεται κοντά στο 10%. Υψηλότερα είναι τα ποσοστά της νοθείας στο πετρέλαιο και συγκεκριμένα η έρευνα το προσδιορίζει στο 10,3% για το Λεκανοπέδιο της Αττικής. Το ποσοστό νοθείας βενζίνης και ντίζελ στην επαρχία βρίσκεται σε ποσοστά αρκετά πολλαπλάσια σε σχέση με την Αθήνα, ίσως κοντά στο 20%, σύμφωνα με την ίδια έρευνα. Οι τρόποι νόθευσης των υγρών καυσίμων είναι οι ακόλουθοι:

- Απλή αμόλυβδη 95 οκτανίων: Νοθεύεται με προσθήκη άλλων χημικών ουσιών, όπως τολουόλιο ή αλκοόλες. Είναι το πιο επικίνδυνο είδος νοθείας. Το τολουόλιο μπορεί να προκαλέσει πολύ σημαντικές ζημιές, καθώς είναι διαβρωτικό και αποσυνθέτει όλα τα ελαστομερή του κινητήρα, όπως τσιμούχες, φλάτζες, σωληνάκια κ.λπ.
- Σούπερ LRP: Η συνήθης νοθεία είναι η προσθήκη απλής αμόλυβδης βενζίνης στη σούπερ. Η χρήση απλής αμόλυβδης από αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας φθείρει σταδιακά τα έδρανα των βαλβίδων του κινητήρα και οδηγεί τελικά στη σοβαρή φθορά του ίδιου του μπλοκ του κινητήρα. Λόγω της μικρής κατανάλωσης της εν λόγω βενζίνης και της μικρής διαφοράς τιμής με την αμόλυβδη 95 οκτανίων, η νοθεία αυτής της μορφής, υποστηρίζεται από τους βενζινοπώλες, ότι δεν αποφέρει μεγάλα κέρδη εδώ.
- Σούπερ αμόλυβδη 100 οκτανίων: Συνήθως νοθεύεται με απλή αμόλυβδη βενζίνη. Σε αυτοκίνητα που απαιτούν υψηλό αριθμό οκτανίων, η χρήση απλής αμόλυβδης μειώνει σημαντικά την απόδοση, αυξάνει τα επικίνδυνα καυσαέρια και τις επικαθήσεις στον κινητήρα, με αποτέλεσμα την πρόωρη φθορά του.
- Diesel κίνησης: Νοθεύεται με diesel θέρμανσης ή diesel ναυτιλίας και σπανιότερα με white spirit. Η νοθεία με diesel θέρμανσης ή ναυτιλίας μπορεί

να επιφέρει φθορές στους σύγχρονους κινητήρες που είναι σχεδιασμένοι να λειτουργούν με πετρέλαιο καλής ποιότητας. Το πρόβλημα είναι πολύ πιο έντονο, όταν γίνεται νοθεία με πετρέλαιο ναυτιλίας.

ΟΛΑ αυτά γίνονται είτε στους χώρους αποθήκευσης είτε μεταφοράς, είτε στα πρατήρια υγρών καυσίμων.

### 1.2.1 Καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων

Την Παρασκευή 12 Δεκεμβρίου 2014 συζητήθηκε στη Βουλή, Επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ευβοίας της ΔΗΜΑΡ κ. Δημ. Αναγνωστάκη, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων, στην οποία απάντησε εκ μέρους του Υπ. Οικονομικών, ο Υφυπουργός κ. Γεωργ. Μαυραγάνης.

Από τον διάλογο που διημέφθη και τις απαντήσεις του Υφυπουργού Οικονομικών εξάγεται δυστυχώς το συμπέρασμα ότι η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, της νοθείας, φοροδιαφυγής και κλοπής καυσίμων, βρίσκεται στον αέρα χωρίς κανένα σχέδιο και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής. Η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου κ.λπ. σήμερα (Δεκ.2014) εξελίσσεται με βάση το «βλέποντας και κάνοντας», για τους παρακάτω λόγους.

1.Ν.[3784/2009](#) (ΦΕΚ Α/137/2009) Η εγκατάσταση του συστήματος εισροών-εκροών στα πρατήρια και στις εγκαταστάσεις των πωλητών πετρελαίου θέρμανσης 5 χρόνια μετά δεν έχει ολοκληρωθεί, εξ αιτίας της εμπλοκής υπηρεσιών τριών τουλάχιστον Υπουργείων και την έκδοση διαφόρων αποφάσεων που η μία επικάλυπτε την άλλη. Επίσης οι εταιρίες εγκατάστασης του συστήματος δεν είναι εγκεκριμένες και πιστοποιημένες από την αρμόδια Διεύθυνση Μετρολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, για το λογισμικό τους και την πιστότητα των αποτελεσμάτων, με ότι αυτό συνεπάγεται, χωρίς σαφή προσδιορισμό των ευθυνών, μεταφέροντας αορίστως τις ευθύνες στους πρατηριούχους. Η εγκατάσταση του συστήματος εισροών-εκροών μόνον στα πρατήρια και στις εγκαταστάσεις των πωλητών πετρελαίου θέρμανσης ως άλλοθι καταπολέμησης του λαθρεμπορίου, αναδεικνύεται μόνον επικοινωνιακά χωρίς κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα.

2.Ν.[4072/2012](#) (ΦΕΚ 86/Α/2012) Αναφέρεται α) στην εγκατάσταση συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών στα πλωτά μέσα μεταφοράς, 2,5 χρόνια μετά παραμένει σε εκκρεμότητα, β) εγκατάσταση GPS σε βυτιοφόρα και πλωτά εφοδιαστικά μέσα παραμένει σε εκκρεμότητα, γ) η ιχνηθέτηση των καυσίμων με ραδιοϊσότοπα η μοριακής τεχνολογίας ιχνηθέτες, 2,5 χρόνια μετά παραμένει σε εκκρεμότητα, αν και διατυπώνεται σαφέστατα ότι υγρά καύσιμα που καταναλώθηκαν, διακινήθηκαν ή αποθηκεύτηκαν όλο το χρονικό διάστημα από την ψήφιση του νόμου μέχρι σήμερα θεωρούνται παράνομα. Η εκκρεμότητα αυτή μήπως επισύρει Ποινικές ευθύνες;; δ) η εγκατάσταση συστήματος εισροών-εκροών στις φορολογικές αποθήκες πετρελαιοειδών προϊόντων, προγραμματίστηκε να εφαρμοσθεί μέχρι τον Μάιο 2016 με την έκδοση σχετικής ΚΥΑ.3.Ν.[4177/2013](#) (ΦΕΚ 173/Α/2013) με προσθήκη παραγρ. 10 στο άρθρο 31 του Ν.[3784/2009](#), αναφέρεται η εγκατάσταση συστήματος εισροών-εκροών στις ελεύθερες εγκαταστάσεις των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών και διυλιστηρίων, στις παντός είδους εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων ιδιωτικών πρατηρίων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και στις εγκαταστάσεις χημικών προϊόντων (μεθανόλης, τολουόλης, διαλυτών κ.λπ.) που αποτελούν υλικά πρόσμιξης στα υγρά καύσιμα. Όλα παραμένουν σε εκκρεμότητα.

4.Επίσης δεν προβλέπεται και δεν αναφέρεται πουθενά η εγκατάσταση συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών α) στα καύσιμα που εξάγονται σε άλλες χώρες, β) στη διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων, γ) στις εγκαταστάσεις μεγάλων καταναλωτών ΔΕΗ, Αλουμίνιον της Ελλάδος κ.λπ. δ) στις εγκαταστάσεις των Ενόπλων Δυνάμεων, ε) στα πρατήρια αφορολόγητων καυσίμων και στ) στις εγκαταστάσεις μεταφορικών εταιρειών.

5.Επίσης παραμένει σε εκκρεμότητα η αξιολόγηση των υποβληθέντων αιτήσεων στην Κοινωνία της Πληροφορίας (Αριθμ. Πρωτ. 19207/17.11.2014), για την επιδότηση των πρατηριούχων που εγκατέστησαν το σύστημα εισροών-εκροών.

Επιβεβαίωση όλων των παραπάνω εκκρεμοτήτων-παραλείψεων που επισημαίνονται ένα προς ένα, είναι η σύσταση και συγκρότηση Διυπουργικής Επιτροπής από 7 Γενικούς Γραμματείς Υπουργείων (Υ.Α. Δ6Α 1096805/27.6.2014) και 12μελή Ομάδα Εργασίας (Υ.Α. Δ6Α 1096894/27.6.2014) με Εξαιρετικώς Επείγουσες Αποφάσεις, προκειμένου να παρακολουθούν ανά δεκαπενθήμερο τις εξελίξεις ολοκλήρωσης της εγκατάστασης των συστημάτων καταπολέμησης του λαθρεμπορίου και της νοθείας των καυσίμων. Άγνωστο προς το παρόν το έργο της Ομάδας και της Επιτροπής. Πόσες συνεδριάσεις έχουν πραγματοποιήσει και ποιές αποφάσεις έχουν πάρει ;

Κλείνοντας την απάντηση του ο κ. Γ. Μαυραγάνης προς τον Βουλευτή κ Δημ. Αναγνωστάκη ισχυρίζεται ότι, «Τέλος, με δική μου απόφαση και για τον καλύτερο συντονισμό φέτος το καλοκαίρι συστήθηκε διαγραμματειακό όργανο μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων έτσι ώστε το έργο να συντονίζεται καλύτερα, αποτελεσματικότερα και να έχουμε πιο γρήγορα αποτελέσματα στην καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου καυσίμων, καθώς επίσης να ληφθούν κι όλα τα αναγκαία μέτρα που απομένουν για την ολοκλήρωση της πολιτικής αυτής που είναι πολιτική την οποία η Κυβέρνηση θα εφαρμόσει»!!!

Να ζητηθεί από το ΥΠΕΚΑ αν εφαρμόζεται η Υ.Α [Δ1/Β/7364/30.3.2012](#) (ΦΕΚ 1116/Β/2012) βάση του Ν.3054/2002 άρθρο 3, «Δημιουργία Συστήματος Διαχείρισης Στοιχείων και Πληροφοριών για την αναλυτική παρακολούθηση της παραγωγής, διύλισης, αποθήκευσης, εισαγωγής, εξαγωγής και διακίνησης αργού πετρελαίου, ημικατεργασμένων και πετρελαιοειδών προϊόντων».

### **1.3 Διαμόρφωση λιανικής τιμής & διαφορές από την ΕΕ**

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 64% περίπου της συνολικής λιανικής τιμής της βενζίνης αφορά φόρους και τέλη (του Νόμου 3335/5, τέλος ΡΑΕ, Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης ΦΠΑ και ΔΕΤΕ). Οπότε εύκολα γίνεται αντιληπτό το εύρος των επιπτώσεων του λαθρεμπορίου των καυσίμων στα έσοδα του κράτους. Στο σύνολο της τιμής (100%,) η τιμή του διυλιστηρίου αντιπροσωπεύει το 28,2% και το κέρδος του χονδρεμπορίου-λιανεμπορίου αντιπροσωπεύει το 7,8%.

Σύμφωνα με σχετικά πρόσφατα στοιχεία της Eurostat (με τιμές 14 Απριλίου 2012), η Ελλάδα έχει τις υψηλότερες τιμές βενζίνης ακολουθούμενη από την Ιταλία και την Ολλανδία. Αυτές είναι οι τρεις χώρες με τιμή άνω του 1,80 ευρώ

ανά λίτρο (τιμή βενζίνης αμόλυβδη 95 οκτανίων). Με βάση τα ίδια στοιχεία, η χώρα μας ήταν στην 8η θέση στις αρχές του 2008. Τέλος σημειώνεται και ένα άλλο πρόβλημα, που αναφέρεται στην επιβάρυνση των Ελλήνων καταναλωτών στην περιφέρεια, όπου η διαφορά τιμής εκεί είναι υψηλότερη, της τάξης του 10%. Στο παραπάνω αν προσθέσουμε το πρόβλημα της νοθείας, που είναι και η χειρότερη μορφή αισχροκέρδειας, που ανενόχλητη δρα κατά κόρον στην ελληνική αγορά, τότε η περιφέρεια αντιμετωπίζει δύο προβλήματα σε σχέση με το κέντρο.

#### **1.4 Λαθρεμπόριο καυσίμων και εικονικές εξαγωγές: Μια άλλη προσέγγιση**

Δισεκατομμύρια ευρώ χάνονται από φόρους (ΦΠΑ, Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης κ.ά) λόγω του εκτεταμένου λαθρεμπορίου καυσίμων στη χώρα μας. (Βλέπε σχετική έκθεση του Γ.Γ. Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων κ. Γ. Σούρλα Οκτώβριος 2014)

Καθώς δεν 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. Η παρουσίαση που έπεται επικεντρώνει την προσοχή της μόνο στις βενζίνες-ντίζελ (SITC 334) και εξετάζει τη ροή του εμπορίου ανάμεσα στην Ελλάδα και τους βόρειους γείτονές της, όπως και την Τουρκία. Πιο συγκεκριμένα, όλα τα κράτη δηλώνουν στις σχετικές υπηρεσίες του ΟΗΕ αναλυτικά στοιχεία για το εμπόριο τους με τον υπόλοιπο κόσμο. Οπότε για τη διακίνηση του ίδιου προϊόντος ανάμεσα σε δυο χώρες, έχουμε δύο πηγές: Τις δηλώσεις της χώρας εξαγωγής και τις αντίστοιχες δηλώσεις της χώρας εισαγωγής.

Όταν λοιπόν η Ελλάδα, δηλώνει στον ΟΗΕ ότι εξάγει βενζίνες στην FYROM, τότε εύλογα όλοι περιμένουμε να δούμε ένα όμοιο ποσό (ή ποσότητα) ως δηλωθείσα εισαγωγή και εκ μέρους των αρχών της γειτονικής χώρας.

Αν όμως η FYROM ανακοινώνει ότι εισάγει πολύ μικρότερες ποσότητες, απ' ό,τι εμείς υποστηρίζουμε ότι εξάγουμε προς αυτήν, τότε ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά εκτίθενται κάποια σενάρια που απαντούν στο ζήτημα αυτό:

1- Ο Έλληνας οδηγός του βυτιοφόρου βενζινών δηλώνει το προς εξαγωγή ποσό στα σύνορα και κατόπιν αντί να βρεθεί στα απέναντι φυλάκια της γειτονικής χώρας, κάνει μια στροφή 180ο και επιστρέφει στη βάση του στην Ελλάδα με ένα φορτίο που δήθεν εξήχθηκε. Αρχέγονη προσέγγιση...

2- Ένα απλό επιβατικό αυτοκίνητο σταματά στα σύνορα, σφραγίζει τα τιμολόγια του εικονικού φορτίου των καυσίμων που δήθεν εξάγονται και αφού ο οδηγός κεράσει ένα καφέ (ολίγον ακριβό φυσικά) στις εκεί εμποπτικές, αρχές επιστρέφει στο σπίτι του.

3- Το βυτιοφόρο δηλώνει στα ελληνικά σύνορα την αξία των καυσίμων προς εξαγωγή που αντιστοιχούν σε ένα πλήρες φορτίο, ενώ μεταφέρει τη μισή

ποσότητα, η οποία δηλώνεται ακολούθως στο απέναντι φυλάκιο. (Συνήθης πολιτική των διπλών τιμολογίων στο διακοινοτικό εμπόριο κυρίως).

4- Το βυτιοφόρο δηλώνει την αξία των καυσίμων προς εξαγωγή που πράγματι φέρει και κατόπιν ο οδηγός κατευθύνεται στο γειτονικό τελωνείο. Στο ενδιάμεσο το βυτιοφόρο...εξαφανίζεται, όπως εξαφανίζονται διάφορα πλοία στο τρίγωνο των Βερμούδων και ουδείς ενδιαφέρεται για το συμβάν!!!

5- Βέβαια δεν πρέπει να υποβαθμίζεται και η μεταφορά καυσίμων transit από την Ελλάδα προς άλλες χώρες (π.χ Μαυροβούνιο), που ερμηνεύει μέρος μιας τέτοιας διαφοράς. Πράγματι μια μεταφορά transit καυσίμων προς το Μαυροβούνιο δηλώνεται σε εμάς ως «εξαγωγή» ενώ στη FYROM δηλώνεται ως «transit» και όχι ως εισαγωγή. Η μεγάλη όμως διαφορά στα δυο υπό εξέταση νούμερα, τόσο σε αξία όσο και σε ποσότητα δεν μπορεί να ερμηνευθεί επαρκώς μόνο από τις ποσότητες transit.

Πρώτο συμπέρασμα: Δηλώνουμε ότι εξάγουμε σε πολλές περιπτώσεις, πολλαπλάσιες ποσότητες από ό,τι δηλώνουν οι πελάτες μας ότι εισάγουν. Έτσι η διαφορά που στην ουσία δεν εξάγεται, κάπου 'χάνεται' στην ελληνική αγορά χωρίς παραστατικά ή οτιδήποτε άλλο.

Από τις ίδιες στατιστικές προκύπτει και ένα άλλο ενδιαφέρον θέμα με όμοια αποτελέσματα. Πιο συγκεκριμένα, δηλώσαμε το 2010 ότι εξαγάγαμε στην Τουρκία 116 εκ. δολάρια βενζίνες ενώ οι τουρκικές αρχές δήλωσαν ότι εισήγαγαν 573 εκ. δολάρια βενζίνες από εμάς!!!.

Δεύτερο συμπέρασμα: Ο Έλληνας επιχειρηματίας δηλώνει στα δικά μας σύνορα ότι εξάγει με τα βυτιοφόρα του ένα άλλο παράγωγο του πετρελαίου (π.χ. τολουένη, ξυλένη, ΒΤΧ) ή οτιδήποτε άλλο προϊόν σε υγρή όμως μορφή, ενώ στα τουρκικά σύνορα δηλώνει ότι εισάγει τις βενζίνες που πράγματι μεταφέρει. Έτσι ξεφορτώνεται τα χωρίς παραστατικά καύσιμα που διαθέτει στη χώρα μας και τα οποία δεν προωθεί στην εδώ αγορά, όταν αισθάνεται ότι τείνει να διαβεί τον Ρουβίκωνα!. Η ροή αυτή του εμπορίου καυσίμων εξυπηρετεί επίσης και τους Τούρκους λαθρεμπόρους, που καλύπτουν έτσι τα δικά τους εσωτερικά ελλείμματα με 'μαύρες' βενζίνες. Για πολλούς, η δεύτερη εκδοχή είναι και η κυρίαρχη στη συγκεκριμένη μορφή του λαθρεμπορίου καυσίμων.

Αναλυτικότερα, ως προς το εμπόριο βενζινών-ντίζελ της Ελλάδας από το 2001 έως το 2013:

Με τη FYROM, δηλώνουμε πολλαπλάσιες εξαγωγές από ότι οι ίδιοι δηλώνουν ως εισαγωγές από εμάς. Παρά το γεγονός ότι στην πρώτη έκδοση της μελέτης κάποια στοιχεία του έτους 2010 δεν ήταν πλήρη, λόγω ευθύνης της FYROM, τα νέα στοιχεία που δίνονται εδώ, δεν αλλάζουν ούτε στο ελάχιστο τα συμπεράσματα που διατυπώθηκαν τότε και τα οποία εξακολουθούν να ισχύουν (Βλ. Πίνακα 1)

Ως προς τη Βουλγαρία, από το 2001-2009 οι δηλωθείσες εξαγωγές από εμάς ήταν –πλην ενός έτους– υψηλότερες από ότι οι δηλωθείσες εισαγωγές από αυτούς. Μόνο το 2006 και το 2010 καταγράφηκε η αντίθετη εξέλιξη. Στο



πλαίσιο του ενδοκοινοτικού εμπορίου, τη διακίνηση κάθε προϊόντος συνοδεύει το έντυπο VIES, που συμπληρώνει τόσο ο εξαγωγέας όσο και ο εισαγωγέας μια φορά τον μήνα και στέλλεται στις Βρυξέλλες με ηλεκτρονικό τρόπο, εκ των υστέρων όμως!. Όταν, μετά τις προβλεπόμενες διασταυρώσεις, οι δηλωθείσες αξίες στα δυο VIES δεν συμφωνούν τότε κινητοποιούνται οι σχετικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί. Αν όμως συμφωνούν οι αξίες των δύο εντύπων των δυο χωρών στο εμπόριο των βενζινών, πώς ερμηνεύεται πάλι η όποια απόκλιση διαπιστώνεται από τις στατιστικές του διεθνούς εμπορίου του ΟΗΕ; (βλ. Πίνακα 2).

Ως προς την Τουρκία, εκεί παρουσιάζεται η ακόλουθη ενδιαφέρουσα εξέλιξη. Ενώ κατά τα έτη 2000-6 οι δηλωθείσες εξαγωγές από την πλευρά της Ελλάδας ήταν περίπου διπλάσιες από τις εκεί δηλωθείσες εισαγωγές, μετά το 2007 παρατηρείται το αντίστροφο φαινόμενο, κάτι που το ερμηνεύσαμε προηγουμένως. Η έξαρση των εισαγωγών καυσίμων στην Τουρκία δικαιολογείται και από τον υψηλό ρυθμό ανάπτυξης της μετά το 2008. Η διαχρονική εξέλιξη του φαινομένου μας οδηγεί σε ένα άλλο συμπέρασμα: Οι Τούρκοι αποδεικνύονται οι καλύτεροι μαθητές μας! (βλ. Πίνακα 3).

Παρατηρείται ότι τα δεδομένα εξαγωγών εισαγωγών προς Τουρκία – Βουλγαρία, μετά το 2010 δε διαφέρουν πολύ. Ως προς τη Βουλγαρία, η σύμπτωση των αξιών των τιμολογίων οφείλεται στην ένταξη της Βουλγαρίας στην ΕΕ και στην ηλεκτρονικοποίηση του συστήματος (ηλ. Επικοινωνία μεταξύ των δυο φορολογικών αποθηκών). Αυτό όμως δε σημαίνει ότι δεν γίνεται λαθρεμπόριο καυσίμων. Το γεγονός λοιπόν ότι ο Βούλγαρος εισαγωγέας δηλώνει τα πάντα και πληρώνει εκεί όλους τους φόρους αυτό δε σημαίνει ότι μεταφέρει καύσιμα στη Βουλγαρία. Σε παλαιότερη μελέτη δικής μας υπηρεσίας των τελωνείων, διαπιστώθηκε ότι ένας Βούλγαρος που δηλώνει κανονικά την εισαγωγή, εξαγόμενων ελληνικών καυσίμων, στη χώρα του και πληρώνει εκεί όλους τους φόρους, αν ξεφορτώσει το καύσιμο κάπου στην Ελλάδα και περάσει τα σύνορα με άδειο βυτιοφόρο ή γεμάτο με νερό, κερδίζει 16.000 ευρώ ανά βυτιοφόρο. Από τη στιγμή που δεν γίνονται έλεγχοι στο ελληνικό έδαφος, η κατάσταση θα είναι ανεξέλεγκτη. Ουδείς απαγορεύει αυτούς τους ελέγχους, φορολογικού χαρακτήρα.

Η Αλβανία, δίνει μια όμοια της Τουρκίας εικόνα μετά το 2002.(βλ Πίνακα 4).

Πρόταση: Να δοθεί ένα γενναίο πριμ στα μέλη του ΣΔΟΕ ή του οποιουδήποτε ελεγκτικού μηχανισμού, που θα συλλαμβάνουν κάθε λαθραία ποσότητα. Το πριμ αυτό ως ποσοστό των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στα λαθραία καύσιμα, δε θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό. Αν εφαρμοστεί αυτή η πολιτική ενδεχομένως να εκπλαγούμε από τις δεκάδες παράνομες δεξαμενές και βυτιοφόρα που όλως τυχαίως θα ανακαλυφθούν.

Πίνακας 1 Εξαγωγές Ελλάδας προς FYROM βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας <sup>1</sup>	Εισαγωγές από την Ελλάδα <sup>2</sup>
2001	80.078.958	52.793.587
2002	92.489.016	71.850.860
2003	22.845.123	12.012.433

2004	13.626.146	2.217.912
2005	22.600.932	8.640.396
2006	23.071.680	9.625.968
2007	31.065.990	6.112.069 <sup>3</sup>
2008	54.895.198	19.182.818
2009	134.460.100	10.005.015
2010	62.561.951	96.842.704
2011	361.415.531	230.663.912
2012	673.400.416	527.401.070
2013 <sup>4</sup>	612.361.818	418.867.508

#### Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.
4. Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade ([www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org))

#### Πίνακας 2 Εξαγωγές Ελλάδας προς Βουλγαρία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας <sup>1</sup>	Εισαγωγές από την Ελλάδα <sup>2</sup>
2001	27.448.191	17.880.740
2002	30.069.510	24.774.336
2003	39.175.531	35.539.604
2004	50.554.724	28.862.569
2005	64.611.123	39.709.277
2006	169.962.594	174.442.266
2007	52.371.442	13.332.797 <sup>3</sup>
2008	159.059.033	147.944.281
2009	189.868.731	183.145.780
2010	136.790.786	159.321.368
2011	173.905.366	186.075.899
2012	461.285.052	464.150.181
2013 <sup>4</sup>	348.303.663	369.333.422

#### Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.
4. Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade

Πίνακας 3. Εξαγωγές Ελλάδας προς Τουρκία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας <sup>1</sup>	Εισαγωγές από την Ελλάδα <sup>2</sup>
2001	116.008.343	51.902.353
2002	53.616.872	29.193.249
2003	134.692.070	65.751.343
2004	203.355.053	113.419.996
2005	382.002.473	177.823.692
2006	414.460.180	376.776.762
2007	199.575.062	305.538.993
2008	76.472.290 <sup>3</sup>	354.833.607
2009	93.174.388	403.859.748
2010	116.027.335	573.779.151
2011	1.526.578.346	1.650.594.239
2012	2.711.506.160	2.437.320.064
2013 <sup>4</sup>	2.988.616.019	2.952.048.277

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.
4. Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade

Πίνακας 4 - Εξαγωγές Ελλάδας προς Αλβανία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας <sup>1</sup>	Εισαγωγές από την Ελλάδα <sup>2</sup>
2001	43.244.247	36.556.545
2002	32.385.835	24.654.388
2003	25.844.028	37.678.938
2004	41.358.917	60.756.922
2005	51.285.290	65.632.563
2006	91.795.238	101.457.894
2007	158.311.757	167.116.231
2008	36.204.259 <sup>3</sup>	251.858.740
2009	35.181.281	186.948.438
2010	56.304.860	119.025.389
2011	92.850.033	70.738.663
2012	82.659.706	36.679.070
2013 <sup>4</sup>	73.493.465	52.570.198

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες

μεταβολές σε ποσότητες.

4 Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade

#### 1.4.1 Ερμηνεία διαφορών εξαγωγών-εισαγωγών από τον ΟΗΕ

Ερωτήθηκε η στατιστική υπηρεσία του ΟΗΕ και ζητήθηκε να δοθεί η ερμηνεία που δίνει η ίδια για τις προαναφερθείσες διαφορές. Ο ΟΗΕ έδωσε την ακόλουθη απάντηση, που την σχολιάζουμε μετά το περμάς του κειμένου της απάντησης που έπεται, που δίνεται όπως μας δόθηκε στα αγγλικά:

There are many valid reasons why the reported exports of one country may not coincide with the reported imports of its partner country. This is especially true if one looks at the detailed commodity level. The data are reported independently by administrations of two different countries.

Reasons for the differences found relate to the very nature of the trading process, such as:

- 1 Imports are CIF and exports are FOB;
- 2 Time lag between exports and imports, goods leaving country A in 2002 might only reach country B in 2003;
- 3 Goods going via third countries;
- 4 Goods entering Customs warehousing for several months;
- 5 Goods being classified differently;
- 6 Use of country of consignment instead of country of origin or final destination;
- 7 Countries having different trade systems (General versus Special Trade System);
- 8 Goods passing through industrial processing zones may or may not be recorded by the exporting country

The international recommendations with respect to Partner country attribution are: "Country of Origin" for imports and "Country of Final Destination" for exports. If all goes well these should match. As mentioned before, there are many reasons why imports and exports end up being different. In general, one could state that import data are usually closer to the international recommendation (Country of Origin ) than export data (Country of Final Destination) because (1) Final destination may not be known at time of export, and (2) Country of Origin is more closely verified due to Tariff regulations.

**Το σχόλιό μας:**

**Ως προς της ανωτέρω απαντήσεις, που ισχύουν για όλα τα εμπορεύσιμα προϊόντα, στην περίπτωση του εμπορίου βενζινών-ντίζελ, θεωρούμε ότι η προσήκουσα ερμηνεία (εν μέρει) είναι:**

- α) η νούμερο 3 (δηλ. το transit) για τις περιπτώσεις όπου οι εξαγωγές φαίνονται μεγαλύτερες από τις εισαγωγές και,**
- β) η νούμερο 5 για τις περιπτώσεις όπου οι εξαγωγές είναι χαμηλότερες από τις εισαγωγές. Η ερμηνεία αυτή τονίζει με εμφανή τρόπο την ύπαρξη λαθρεμπορίου, όταν η λάθος ταξινόμηση των προϊόντων των καυσίμων πραγματοποιείται σκόπιμα.**

## 2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

### 2.1 Παρουσίαση των προτάσεων της ΠΟΠΕΚ

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (Π.Ο.Π.Ε.Κ), στο πλαίσιο της προσπάθειάς της με σκοπό τη λήψη μέτρων για τον έλεγχο της παράνομης διακίνησης των καυσίμων προτείνει τα ακόλουθα μέτρα:

1. Εφαρμογή εγκατάστασης ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών όγκου καυσίμων σε όλα τα στάδια διακίνησης. Φορολογικές και Ελεύθερες Αποθήκες Καυσίμων, Διυλιστηρίων και Εταιριών Εμπορίας, Δημόσια και παντός είδους Ιδιωτικά Πρατήρια, Αποθηκευτικές Εγκαταστάσεις Μεγάλων Καταναλωτών, Αποθηκευτικές Εγκαταστάσεις Ενόπλων Δυνάμεων, Ιχνηθέτηση Καυσίμων (Ν. [3784/2009](#), [4072/2012](#), [4177/2013](#)).

2. Συνεχείς εντατικούς ελέγχους στα πρατήρια, για τον εντοπισμό μηχανισμών καταδολίευσης των αντλιών (τσιπ που ενεργοποιούνται κατά βούληση), για ελλειμματικές παραδόσεις στους καταναλωτές (Ν. [3908/2011](#)). Διαπιστώνεται μεγάλη καθυστέρηση στους ελέγχους.

3. Ηλεκτρονικός έλεγχος παρακολούθησης με GPS ή οτιδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο, της διαδρομής των μέσων μεταφοράς (βυτιοφόρων, τραίνων) καυσίμων προς την εσωτερική αγορά ή την εξαγωγή, μέχρι του τελικού προορισμού.

4. Διασταύρωση των στοιχείων ηλεκτρονικού ελέγχου της διαδρομής των μέσων μεταφοράς, με την ημερομηνία και την ώρα εξόδου των καυσίμων εξαγωγής από τα αρμόδια τελωνεία της χώρας.

5. Ηλεκτρονικός έλεγχος του σημείου φόρτωσης της διαδρομής του μέσου μεταφοράς και του σημείου παράδοσης των ναυτιλιακών καυσίμων, παράλληλα με την διασταύρωση των τελωνειακών συνοδευτικών εγγράφων.

6. Κατάργηση και κλείσιμο όλων των πρατηρίων αφορολογητών καυσίμων της ΚΑΕ ΑΕ, που βρίσκονται στ χερσαία σύνορα της χώρας (βλ. ακολούθως σχετική ανάλυση στο κεφάλαιο 4).

7. Εφαρμογή του Ν. 3054/2002 με τον οποίο απαγορεύεται η φόρτωση και η μεταφορά καυσίμων με βυτιοφόρα οχήματα που δεν φέρουν το εμπορικό σήμα της εταιρίας για λογαριασμό της οποίας γίνεται η μεταφορά.

8. Εφαρμογή απαγόρευσης της ταυτόχρονης μεταφοράς από βυτιοφόρα οχήματα, ελεύθερων (για την εσωτερική αγορά) και transit καυσίμων.

9. Έλεγχος των σημείων διάθεσης, όλων των εισαγομένων και παραγομένων ποσοτήτων υποκατάστατων βενζινών, όπως μεθανόλης, τουλουόλης κ.λπ

10. Δημιουργία βάσης δεδομένων όλων των αδειών που προβλέπονται από το Ν. 3054/2002 των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων (εταιριών εμπορίας, πωλητών θέρμανσης, πρατηρίων υγρών καυσίμων), ως προς τον αριθμό και την χωρητικότητα των δεξαμενών τους.

11. Απογραφή με χαρτογράφηση του υπεδάφους για να καταγραφούν ο αριθμός των εγκατεστημένων δεξαμενών και η χωρητικότητά τους στα πρατήρια υγρών καυσίμων και σε εγκαταστάσεις πωλητών θέρμανσης.

12. Έλεγχος συνοδευτικών παραστατικών (τιμολογίων, Δελτίων αποστολής), για να διαπιστωθεί αν αναφέρεται, πλην όλων των άλλων στοιχείων του παραλήπτη, και ο αριθμός αδείας λειτουργίας.

13. Προγραμματισμός ελέγχων μεταφορών καθ' οδόν σε όλα τα μέσα μεταφοράς, στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και στα σημεία λιανικής πώλησης καυσίμων από τα Κλιμάκια Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΚΕΔΑΚ) και το Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) σε όλη την Επικράτεια.

14. Αιφνιδιαστικοί έλεγχοι από ΣΔΟΕ, σε ύποπτες επιχειρήσεις που βρίσκονται εγκατεστημένες στην ευρύτερη περιοχή γύρω από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

15. Να ελέγχεται η πολύ χαμηλή τιμή λιανικής πώλησης των καυσίμων που διαθέτουν τα πρατήρια αν δικαιολογείται σε σχέση με την τιμή κτήσης και τα λειτουργικά τους έξοδα.

Στο τμήμα αυτό δεν ασχολούμαστε με τη διαφορά των τιμών του πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης καθώς αποφασίσθηκε η εξίσωσή τους. Στην περίπτωση της μη εξίσωσης η σχετική μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) δίνει τις απαραίτητες απαντήσεις . Ποια είναι η Π.Ο.Π.Ε.Κ: Είναι μια από τις δυο ομοσπονδίες του κλάδου, που ιδρύθηκε το 2009 και με μέλη ενώσεις Πρατηριούχων και Εμπόρων Πετρελαίου Θέρμανσης..

## **2.2 Παρουσίαση των προτάσεων του ΣΕΕΠΕ**

Εκτός από την εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στο ντίζελ θέρμανσης και κίνησης, (που, όπως προαναφέρθηκε, έχει ήδη τροχοδρομηθεί γι' αυτό δεν αναφερόμαστε καθόλου) ο Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ) προτείνει μια σειρά μέτρων για την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας, όμοιων σε πολλά σημεία με τις προτάσεις της ΠΟΠΕΚ. Η σύμπτωση απόψεων θεωρείται καταρχάς θετική εξέλιξη. Οι προτάσεις τους δίνουν έμφαση: Στον αυστηρότερο έλεγχο των

- ναυτιλιακών καυσίμων,
- των εικονικών εξαγωγών,
- της νοθείας της βενζίνης,

- η άμεση εφαρμογή του συστήματος εισροών-εκροών παντού και ιδίως στα πρατήρια υγρών καυσίμων και αυστηρές ποινές.

Ο ΣΕΕΠΕ ζητά να γίνουν ακόμη πιο αυστηρές οι ποινές για τις παραβάσεις που εντοπίζουν τα Κλιμάκια Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΚΕΔΑΚ) και να κωδικοποιηθεί η διάσπαρτη σήμερα νομοθεσία για τον κλάδο. Πρωτίστως, όμως, προτείνει να δημιουργηθεί μία κεντρική αρχή, η οποία θα αναλάβει την παρακολούθηση της αγοράς καυσίμων (και με ηλεκτρονικό τρόπο), η αρμοδιότητα της οποίας διαμοιράζεται σήμερα σε τέσσερα υπουργεία.

Εντύπωση προκάλεσαν τα στοιχεία που παρουσίασε στην εκδήλωση ο διευθυντής του ΚΕΔΑΚ Μιχάλης Αρτόπουλος, ο οποίος τόνισε ότι από τους 4.334 ελέγχους πρατηρίων που έγιναν το 2011 μόνον στην Αττική, βρέθηκαν μόνον 43 δείγματα νοθευμένων καυσίμων, ενώ το Γενικό Χημείο του κράτους εντόπισε ακόμη λιγότερα, δηλαδή, 23 δείγματα. Τα περισσότερα από αυτά ήταν νοθεία πετρελαίου κίνησης με θέρμανσης. Ο κ. Αρτόπουλος αποκάλυψε ότι είναι πολύ δύσκολη η σφράγιση ενός πρατηρίου που πιάστηκε να παρανομεί, γιατί μέχρι να σταλούν από το Γενικό Χημείο τα αποτελέσματα έχει προλάβει να αλλάξει ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Σήμερα αν τα (ΚΕΔΑΚ) πάρουν ένα δείγμα βενζίνης από πρατήριο, θα το στείλουν στο Γενικό Χημείο του Κράτους. Εκεί θα μείνει τουλάχιστον έξι και επτά μήνες. Στο μεταξύ θα πάει ο μηχανικός του πρατηρίου και θα τα βρει με την υπηρεσία. Αν αποφασιστεί το κλείσιμο του πρατηρίου για έξι μήνες, θα βγει η άδεια στο όνομα της συζύγου του βενζινοπώλη και θα λειτουργήσει κανονικά.

Θα είναι σκόπιμο να δίνεται από τα ΚΕΔΑΚ περιοδικά, αναλυτικός Πίνακας ελέγχων ανά Νομό, στα πρατήρια, σε βυτιοφόρα, σε εγκαταστάσεις μεταπωλητών, εταιριών εμπορίας κ.λπ

Τέλος, αν ειδοποιούνται εκ των προτέρων οι ελεγχόμενοι ή είναι γνωστό εκ των προτέρων ο χρόνος ή η ημέρα κατά την οποία θα γίνουν έλεγχοι χερσαίοι ή σε θαλάσσιες περιοχές, αυτό δεν είναι δυνατόν να οδηγήσει σε σύλληψη παρανομούμενων.

2.2.1 Οι προτάσεις του ΣΕΕΠΕ για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου καυσίμων σε τίτλους:

Αν και υπάρχει σύμπτωση απόψεων σε μεγάλο βαθμό των θέσεων της ΠΟΠΕΚ με του ΣΕΕΠΕ, γεγονός που έχει ιδιαίτερη βαρύτητα, ακολουθώντας καταγράφονται οι απόψεις του ΣΕΕΠΕ υπό μορφή τίτλων:

1. Αυστηρός έλεγχος της διακίνησης ναυτιλιακών καυσίμων για καταπολέμηση του λαθρεμπορίου.
2. Αυστηρός έλεγχος για καταπολέμηση των εικονικών εξαγωγών καυσίμων.
3. Αυστηρός έλεγχος για καταπολέμηση της νέας μορφής λαθρεμπορίου και

νοθείας της βενζίνης με άλλες ουσίες (π.χ. μεθανόλη, τολουόλη, κ.ά.).

4. Αφαίρεση άδειας λειτουργίας από τα πρατήρια στα οποία διαπιστώνεται «παρέμβαση» (π.χ. με ηλεκτρονικούς μηχανισμούς) στη λειτουργία των αντλιών.

5. Άμεση εφαρμογή συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων. (Ν. 3054/2002)

6. Έλεγχος τιμολογίων αγορών σε πρατήρια, από ΚΕΔΑΚ και ΣΔΟΕ και εφαρμογή του νόμου στις περιπτώσεις παραεμπορίου και πειρατείας.

7. Δειγματοληπτικός έλεγχος τιμολογίων Εταιριών Εμπορίας για τυχόν περιπτώσεις λαθρεμπορίου και πειρατείας.

8. Σήμανση όλων των βυτιοφόρων Ι.Χ. και Δ.Χ. (ως Ν. 3054/2002). Έλεγχος καθ' οδόν του νόμιμου της διακίνησης.

9. Έλεγχος (καθ' οδόν) του φορτίου και του νόμιμου της διακίνησης που γίνεται με τα μικρά βυτιοφόρα των πρατηρίων.

10. Πάταξη της παραεμπορίας και της παράνομης εμφιάλωσης στο Υγραέριο.

11. Εκσυγχρονισμός των χρονοβόρων και δαπανηρών τελωνειακών διαδικασιών.

Ποιος είναι ο ΣΕΕΠΕ. Λειτουργεί από το 1977 και εκπροσωπεί 12 Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών που διακινούν το 90% των υγρών καυσίμων και άλλων πετρελαιοειδών προϊόντων της χώρας.

Η αποστολή όλων των φορέων που ασχολούνται με την αγορά των καυσίμων είναι η εξυγίανση της αγοράς και η ομαλή λειτουργία του Κλάδου της Εμπορίας Πετρελαιοειδών. Μέσα στους βασικούς στόχους τους είναι και η απαλλαγή της αγοράς από ανώφελη γραφειοκρατία και τις στρεβλώσεις, δηλαδή:

- Θεραπεία όλων των φαινομένων / συνθηκών που ευνοούν τη παραεμπόρια και τη λαθρεμπόρια
- Μείωση της γραφειοκρατίας, του παρεμβατισμού και των περιττών δαπανών.

### **2.3 Αναλυτική παρουσίαση των θέσεων της Π.Ο.Π.Ε.Κ και του ΣΕΕΠΕ και προεκτάσεις τους**

#### **2.3.1. Αυστηρός έλεγχος της διακίνησης ναυτιλιακών καυσίμων για καταπολέμηση του λαθρεμπορίου.**

Όπως είναι γνωστό ποσότητες ναυτιλιακού πετρελαίου που προορίζονται για ανεφοδιασμό πλοίων καταλήγουν συχνά λαθρεμπορικά στη στεριά (μετά από αποχρωματισμό). Έτσι ενώ φαίνεται ότι το ειδικό πλοίο που εφοδιάζει τα πλοία (τα ονομαζόμενο «σλέπι»), παραλαμβάνει από το τελωνείο 20 χιλ. λίτρα



ντίζελ, τελικά παραδίδει εκεί τα 4 χιλιάδες λίτρα. Από την άλλη, τα παραστατικά που παίρνει από τον υπεύθυνο των προμηθειών καυσίμων του πλοίου αναφέρουν την παράδοση 20 χιλ. λίτρων. Οπότε τα 16 χιλιάδες λίτρα τα ξεφορτώνει σε κάποιες αποθήκες χωρίς αυτό να γίνει αντιληπτό, όλως τυχαίως από κανένα!

Πρόταση: Άμεση εφαρμογή της ηλεκτρονικής διαδικασίας τελωνειακών συναλλαγών, όπως άλλωστε προβλέπεται από τον Ν.2960/01, βάσει της οδηγίας 2008/118/ΕΚ και ισχύει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον να εφαρμοστεί η αντίστοιχη διαδικασία ελέγχου για τη διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων και η αυστηροποίηση των ποινών (άμεση επιβολή και είσπραξη μεγάλων διοικητικών προστίμων –χωρίς τη δυνατότητα διαπραγμάτευσης / μείωσης από οποιαδήποτε αρχή, π.χ. τον περιφερειάρχη, το ΣΔΟΕ κ.λπ, (βλ. αναλυτικότερα ακολούθως, κεφάλαιο 8, Προτάσεις), άμεση αφαίρεση της άδειας, κ.λπ.

### **2.3.2 Αυστηρός έλεγχος για καταπολέμηση των εικονικών εξαγωγών καυσίμων.**

Όπως επισημάνθηκε στο κεφάλαιο 1.4, ορισμένοι προμηθεύονται αφορολόγητα καύσιμα (βενζίνες και πετρέλαιο κίνησης) από Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών με δήθεν σκοπό την εξαγωγή τους σε γειτονικές χώρες. Φορτώνουν βυτιοφόρα ή δεξαμενόπλοια με προορισμό το εξωτερικό, αλλά στη συνέχεια δε γίνεται η πραγματική εξαγωγή των καυσίμων. Ακολούθως, οι λαθρέμποροι διαθέτουν τα αφορολόγητα καύσιμα παράνομα εντός της επικράτειας, καρπούμενοι τους προβλεπόμενους φόρους. Παρά τον όγκο της διακίνησης αυτού του προϊόντος, των μεγάλων αποθηκευτικών χώρων, και της οσμής που χαρακτηρίζει τα καύσιμα, το λαθρεμπόριο αυτό είναι ασύλληπτο!

Πρόταση: Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζεται: α) με ελέγχους χωρίς προειδοποίηση και από μια αρχή που λειτουργεί αυτόνομα, χωρίς την οποιαδήποτε χρονοβόρα έγκριση τρίτου φορέα β) με την εφαρμογή μιας πολιτικής κινήτρων υπέρ των εμπλεκόμενων εποπτικών αρχών (βλ. Αναλυτικότερα, κεφάλαιο 8, Προτάσεις). γ) Με την τοποθέτηση ηλεκτρονικών συστημάτων παρακολούθησης των δρομολογίων (τα GPS) σε όλα τα βυτιοφόρα.

### **2.3.3. Αυστηρός έλεγχος για καταπολέμηση της νέας μορφής λαθρεμπορίου και νοθείας της βενζίνης με άλλες ουσίες (π.χ. μεθανόλη, τολουόλη, κ.ά.).**

Το τελευταίο διάστημα υπάρχει έξαρση λαθρεμπορίας στα πρατήρια υγρών καυσίμων με την προσθήκη στη βενζίνη και άλλων ουσιών, όπως ενδεικτικά μεθανόλη, τολουόλη, διαλύτες και χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια. Η μεθανόλη εισάγεται ατελώς και χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη στη βιομηχανία και στη παραγωγή βιοντήζελ.

Πρόταση: Ο ΣΕΕΠΕ, όπως σημειώνεται, είναι διατιθέμενος να ενισχύσει οικονομικά την προσπάθεια του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για τον αρτιότερο εξοπλισμό και την αποτελεσματικότερη λειτουργία των συνεργείων των ΚΕΔΑΚ, με δύο βασικές προϋποθέσεις: 1)

Την άμεση τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας ώστε να προβλεφθούν αυστηρότερες και άμεσες ποινές και κυρώσεις (άμεση επιβολή και είσπραξη μεγάλων πρόστιμων, άμεση αφαίρεση της Άδειας, κλπ) και 2) την ύπαρξη ανεξάρτητης αρχής/φορέα που φροντίζει για τον συντονισμό και την εύρυθμη λειτουργία των συνεργείων των ΚΕΔΑΚ.

Επίσης, προτείνεται η πιστοποίηση των κινητών μονάδων των ΚΕΔΑΚ και η αλλαγή της σχετικής νομοθεσίας που θα επιτρέψει τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων χωρίς να απαιτείται η εξέταση του δείγματος από το Γενικό Χημείο του Κράτους (ΓΧΚ).

#### **2.3.4. Αφαίρεση άδειας λειτουργίας από τα πρατήρια στα οποία διαπιστώνεται «παρέμβαση» (π.χ. με ηλεκτρονικούς μηχανισμούς) στη λειτουργία των αντλιών.**

Πρόταση: Επειδή η συγκεκριμένη παραβατικότητα παίρνει μεγάλες διαστάσεις, προτείνεται η εντατικοποίηση των ελέγχων και η άμεση εφαρμογή του άρθρου 17 του Νόμου 3908 (ΦΕΚ 8/Α/1.2.2011 - Ενίσχυση Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη, την Επιχειρηματικότητα και την Περιφερειακή Συνοχή).

Οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον ως άνω νόμο είναι:

- Κατάσχεση οργάνων καταδολίευσης / αλλοίωσης και υποστηρικτικών μέσων.
- Επιβολή αυτοτελούς διοικητικού προστίμου για κάθε επηρεαζόμενη αντλία
- Επιβολή ποινικών κυρώσεων.
- Οριστική αφαίρεση άδειας λειτουργίας. Εδώ προστίθεται και η μη ύπαρξη δυνατότητας ίδρυσης νέας επιχείρησης με το ίδιο αντικείμενο.

Συνέπειες:

- Δεν επιτρέπεται, η λειτουργία παρόμοιας επιχείρησης στον ίδιο χώρο.
- Δεν επιτρέπεται η χορήγηση νέας άδειας λειτουργίας παρόμοιας επιχείρησης στον ίδιο χώρο σε συγγενή έως 2ου βαθμού, αν ο συγκεκριμένος χώρος-εγκαταστάσεις ανήκουν στον παραβάτη.

- Επιβολή διοικητικού προστίμου 50.000-500.000 ευρώ σε συμμετέχοντες στη διάπραξη του αδικήματος και ποινικών κυρώσεων, εάν η συμμετοχή συνιστάται στην εγκατάσταση του μηχανισμού καταδολίευσης / αλλοίωσης. Η εμπειρία μας σήμερα μετά την εφαρμογή του νέου Νομοθετικού Πλαισίου είναι ότι οι προβλεπόμενες ποινές αφ' ενός μεν δε λειτουργούν αποτρεπτικά αφ' ετέρου οι παρανομούντες «εφευρίσκουν» διαδικασίες για να ξεπεράσουν τα προβλήματα.

Αναλυτικότερα, σε ό, τι αφορά το Ν.[3908/2011](#) προτείνεται να γίνουν οι εξής τροποποιήσεις:

«(άρθρο 17) δ) ... Από την ημερομηνία έκδοσης της ανωτέρω απόφασης και για δύο έτη δεν επιτρέπεται, καθ' οιονδήποτε τρόπο, η λειτουργία παρόμοιας επιχείρησης στον ίδιο χώρο. Επίσης, δεν επιτρέπεται η χορήγηση νέας άδειας λειτουργίας παρόμοιας επιχείρησης στον ίδιο χώρο σε σύζυγο ή σε πρόσωπα έχοντα μέχρι δεύτερου βαθμού συγγένεια με τον παραβάτη δικαιούχο της άδειας ή σε νομικό πρόσωπο που ελέγχει ο παραβάτης ή σύζυγος ή πρόσωπα έχοντα μέχρι δεύτερου βαθμού συγγένεια με τον παραβάτη,

εφόσον ο χώρος ή οι εγκαταστάσεις είναι ιδιοκτησίας του παραβάτη και η ιδιοκτησία παραμένει σε αυτόν ή σε σύζυγο ή σε πρόσωπα έχοντα μέχρι δεύτερου βαθμού συγγένεια με τον παραβάτη ή σε νομικό πρόσωπο που ελέγχει ο παραβάτης ή σύζυγος ή πρόσωπα έχοντα μέχρι δεύτερου βαθμού συγγένεια με τον παραβάτη.» Σύμφωνα με το ΠΔ 118/2006 (άρθρα 14 & 15), για να πάρει κάποιος άδεια ίδρυσης ή άδεια λειτουργίας πρατηρίου πρέπει να υποβάλει δήλωση ότι δεν καταδικάστηκε κατά την τελευταία οκταετία για νοθεία καυσίμων. Προτείνεται να προστεθεί και η περίπτωση της λαθρεμπορίας.

### **2.3.5. Άμεση εφαρμογή συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων.**

Πρόταση: Άμεση υλοποίηση Υπουργικής Απόφασης για εφαρμογή του συστήματος ελέγχου εκροών (σύνδεση των φορολογικών μηχανισμών στα πρατήρια με τις ηλεκτρονικές αντλίες, ώστε να καταγράφονται αυτόματα όλες οι πωλήσεις για διασταύρωση με το σύνολο των αγορών). Με τον τρόπο αυτό ελέγχονται όλες οι αγορές / πωλήσεις των πρατηρίων και δυσχεραίνονται οι παρανομίες. Για την ορθή λειτουργία του συστήματος ελέγχου εισροών-εκροών και των αποτελεσμάτων που καταγράφονται, την αποκλειστική ευθύνη θα έχει η εγκεκριμένη και πιστοποιημένη από το Υπουργείο Ανάπτυξης εγκαταστάτρια εταιρία.

### **2.3.6. Έλεγχος τιμολογίων αγορών σε πρατήρια, από ΚΕΔΑΚ και ΣΔΟΕ και εφαρμογή του νόμου στις περιπτώσεις παραεμπορίου και πειρατείας.**

Πρόταση: Να πραγματοποιείται δειγματοληπτικός, αλλά διαρκής, έλεγχος στα πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίου από ΚΕΔΑΚ και ΣΔΟΕ για παράβαση του εδαφίου 4 του άρθρου 7 του Ν. 3054/2002 σχετικά με την προμήθεια των καυσίμων και το σήμα της Εταιρίας. Η παρεμπορία καυσίμων είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη λαθρεμπορία.

### **2.3.7. Δειγματοληπτικός έλεγχος τιμολογίων Εταιριών Εμπορίας για τυχόν περιπτώσεις λαθρεμπορίου και πειρατείας.**

Πρόταση: Να πραγματοποιείται δειγματοληπτικός, αλλά διαρκής, έλεγχος στις Εταιρίες Εμπορίας καυσίμων για το κατά πόσον οι αποδέκτες των καυσίμων που η εταιρία εμπορεύεται δικαιούνται νομίμως να τα χρησιμοποιούν ή/και να τα εμπορεύονται.

### **2.3.8. Σήμανση όλων των βυτιοφόρων Ι.Χ. και Δ.Χ. (ως Ν. 3054/2002). Έλεγχος καθ' οδόν του νόμιμου της διακίνησης.**

Πρόταση: Κάθε Ι.Χ. βυτιοφόρο να φέρει εμφανώς το εμπορικό σήμα της Εταιρίας Εμπορίας στην οποία ανήκει.

- Σε περίπτωση που η μεταφορά των καυσίμων (πλην Μαζούτ και Ασφάλτου, όπου δεν τίθεται θέμα λαθρεμπορίου) εκτελείται από βυτιοφόρο Δημόσιας

Χρήσης, το βυτιοφόρο αυτό επίσης να φέρει εμφανώς το εμπορικό σήμα της Εταιρίας Εμπορίας που το χρησιμοποιεί ή του κατόχου αγοραστή του μεταφερόμενου καυσίμου

- Σε περίπτωση που η μεταφορά των καυσίμων (πλην Μαζούτ και Ασφάλτου) εκτελείται από βυτιοφόρα Δημοσίας Χρήσης, τα τελευταία πρέπει επίσης να φέρουν εμφανώς το εμπορικό σήμα της Εταιρίας Εμπορίας (κατόχου άδειας εμπορίας) με την οποία συνεργάζεται κατ' αποκλειστικότητα. Για τυχόν παράνομη διακίνηση εμπορευμάτων με τα συγκεκριμένα Β/Φ, η Εταιρία Εμπορίας θα είναι συνυπεύθυνη.

- Όλα ανεξαιρέτως τα μεταφορικά μέσα Ιδιωτικής Χρήσης και τα μεταφορικά μέσα Δημοσίας Χρήσης που μεταφέρουν αφορολόγητα καύσιμα πρέπει να φέρουν μία επιπλέον ειδική σήμανση, προκειμένου να διακρίνονται αμέσως και να διευκολύνονται οι έλεγχοι. Ο τύπος, το μέγεθος και η θέση της, θα καθοριστεί με ΚΥΑ των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας.

### **2.3.9. Έλεγχος (καθ' οδόν) του φορτίου και του νόμιμου της διακίνησης που γίνεται με τα μικρά βυτιοφόρα των πρατηρίων.**

Πρόταση: Εκτός από τις ποσότητες, να ελέγχονται τα προϊόντα που μεταφέρονται και από πλευράς ποιότητας (χημικής σύστασης), η πηγή προμήθειάς τους και ο προορισμός τους. Στόχος του ελέγχου είναι να παταχθεί η τυχόν χρήση των μικρών βυτιοφόρων θέρμανσης για τη διακίνηση παράνομου προϊόντος.

### **2.3.10. Πάταξη της παρεμπορίας και της παράνομης εμφιάλωσης στο Υγραέριο.**

Η παράνομη εμφιάλωση λαμβάνει χώρα:

1-Στα πρατήρια υγραεριοκίνησης, όπου διενεργείται, συστηματικά και απροκάλυπτα, εμφιάλωση υγραερίου σε κενές φιάλες που ανήκουν σε Εταιρίες Εμπορίας Υγραερίου που προσκομίζουν οι καταναλωτές, σε συνθήκες μη ασφαλείς, κατά παράβαση της σχετικής Αγορανομικής Διάταξης και των όρων της Άδειας Λειτουργίας του πρατηρίου. Σημειωτέον ότι, το μεγαλύτερο μέρος των πρατηρίων βρίσκεται στην Αττική.

2- Στα παράνομα εμφιαλωτήρια, τα οποία δε διαθέτουν τις σχετικές Άδειες (Εμφιάλωσης και Εγκατάστασης) και παρόλα αυτά πραγματοποιούν εμφιαλώσεις - με άγνωστης προέλευσης προϊόν.

3-Στα νόμιμα εμφιαλωτήρια, τα οποία διαθέτουν νόμιμη άδεια εγκατάστασης/εμφιάλωσης, δεν είναι όμως συμβεβλημένα με κάποια Εταιρία Εμπορίας Υγραερίων (κατηγορίας «Γ» του Ν. 3054/02) και έτσι πραγματοποιούν παράνομες εμφιαλώσεις με προϊόν άγνωστης προέλευσης.

4- Στη διακίνηση του χύμα υγραερίου, που διενεργείται από κατόχους Αδείας Εμπορίας Υγραερίου μόνον για χύμα και διαθέτουν αυτό εμφιαλωμένο, με διάφορους μη νόμιμους τρόπους.

Σε όλα τα παραπάνω νόμιμα και παράνομα εμφιαλωτήρια ενεργούν και δραστηριοποιούνται παράνομοι «έμποροι» υγραερίου (που δεν προβλέπεται στον Ν.3054/02).

### **2.3.11. Εκσυγχρονισμός των χρονοβόρων και δαπανηρών τελωνειακών διαδικασιών.**

Με τον εκσυγχρονισμό των τελωνειακών διαδικασιών θα είναι εφικτό να απελευθερωθούν οι απασχολούμενοι, σήμερα, στις εγκαταστάσεις Τελωνειακοί Υπάλληλοι, ώστε να αναβαθμισθούν και να αφοσιωθούν στο έργο του ελέγχου και της πάταξης της λαθρεμπορίας. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία ακολουθεί ακόμη γραφειοκρατικές τελωνειακές διαδικασίες, που εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

Στα περισσότερα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης καταβάλλεται μετά από 30 μέρες, στην Ελλάδα προκαταβάλλεται και επιπλέον οι Εταιρίες για να προκαταβάλουν τον ειδικό φόρο, χρεώνονται με χαρτόσημα και άλλα πολλά έξοδα. Η ισχύουσα διαδικασία απαιτεί παρουσία τελωνειακών, εντός των εγκαταστάσεων, για σφράγιση και αποσφράγιση των δεξαμενών και της πύλης. Αυτή η διαδικασία έχει ως συνέπεια, οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης να λειτουργούν ουσιαστικά μέσα στο περιορισμένο ωράριο εργασίας των δημοσίων υπαλλήλων (Τελωνειακών) αποστερώντας έτσι τις Εταιρίες από την ευελιξία για τις ώρες λειτουργίας και διακίνησης των καυσίμων.

### **2.3.12 Ηλεκτρονικός έλεγχος δρομολογίου**

Αποκλειστικός υπεύθυνος για τη σωστή διανομή των καυσίμων είναι και θα πρέπει πάντα να είναι οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες με την ηλεκτρονική βοήθεια (GPS) παρακολουθείται η πραγματική διαδρομή του βυτιοφόρου. Έτσι ελέγχεται αν σταματάει στα γεωγραφικά σημεία που βρίσκονται τα σημεία παράδοσης και οι νόμιμες δεξαμενές (πρατήρια, βιομηχανίες, Πολυκατοικίες κλπ) ή αν σταματάει σε άλλα σημεία με ενδεχόμενη παράνομη παράδοση.

Σε περίπτωση στάσης σε σημεία που δεν είναι καταγεγραμμένη δεξαμενή και γίνει παράδοση καυσίμου θα υπάρχει πλήρης ηλεκτρονική καταγραφή της γεωγραφικής θέσης και μπορεί να ακολουθήσει έλεγχος ή μπορεί να υπάρξει άμεσα σήμα συναγερμού και επέμβαση. Κατά την επιστροφή του βυτιοφόρου στις εγκαταστάσεις θα καταγράφεται ηλεκτρονικά, χωρίς την επέμβαση τρίτου, το ιστορικό του δρομολογίου του βυτιοφόρου, στο server του Κέντρου Ελέγχου της εταιρίας του.

### **2.3.13 Ηλεκτρονικά συστήματα ροής καυσίμου**

Στα σημεία παράδοσης (πρατήρια, βιομηχανίες, καταστήματα, πολυκατοικίες), με το άνοιγμα όποιου διαμερίσματος του βυτιοφόρου, θα ενεργοποιείται το σύστημα και θα αναφέρει στο Κέντρο Ελέγχου των εταιριών, όλες τις πληροφορίες (ακόμη και την ποσότητα που παραδίδει από το συγκεκριμένο διαμέρισμα του βυτίου) . Άξιο αναφοράς είναι πως έχουν αναφερθεί εξελιγμένοι δακτύλιοι που μετρούν ακόμη και την ποιότητα του καυσίμου

### **2.4 Προσθήκες/βελτιώσεις στις θέσεις της ΠΟΠΕΚ / ΣΕΕΠΕ**

Στο πλαίσιο προσπάθειας με σκοπό τη βελτίωση των θέσεων των δυο κεντρικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των καυσίμων, προτείνονται τα ακόλουθα:

- Έλεγχος του ιστορικού όλων των εταιριών εμπορίας (των ποινικών μητρώων των φυσικών προσώπων κ.λπ) και υιοθέτηση κριτηρίων με σκοπό τον αποκλεισμό από το σύνολο των δραστηριοτήτων του χώρου των καυσίμων, των φυσικών προσώπων εκείνων που έχουν υποπέσει σε συγκεκριμένα αδικήματα.
- Εφαρμογή των όσων ήδη προβλέπονται για την καταπολέμηση των εικονικών εξαγωγών καυσίμων.  
Η εφαρμογή της ηλεκτρονικής διαδικασίας παρακολούθησης των τελωνειακών συναλλαγών φαίνεται να υπάρχει και να λειτουργεί από τις 2 Απριλίου 2012, αλλά δεν έχουμε δει ακόμα τα απτά αποτελέσματα του.  
Ακολουθως παρατίθεται ένα δημοσίευμα που αναφέρεται στο ανωτέρω:

Στις 2 Απριλίου ξεκινά η εφαρμογή του Συστήματος Ελέγχου Εξαγωγών(ECS) στο πλαίσιο της παραγωγικής λειτουργίας του υποσυστήματος εξαγωγών του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού συστήματος Τελωνείων ICIS-net. Την έναρξη λειτουργίας της νέας αυτής υπηρεσίας καθορίζει με εγκύκλιό του ο αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κ. Παν. Οικονόμου.

Από τις 2 Απριλίου 2012, ουσιαστικά οι εξαγωγές θα διενεργούνται χωρίς έγγραφα και 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.

Συγκεκριμένα, οι σημαντικότερες αλλαγές που επέρχονται είναι οι ακόλουθες:

1. Η υποβολή εγγράφων στο Τελωνείο από τους συναλλασσόμενους, αντικαθίσταται από την επικοινωνία δια μέσου ηλεκτρονικών μηνυμάτων σε όλες τις φάσεις του καθεστώτος εξαγωγής.
2. Οι απαιτούμενες δηλώσεις των συναλλασσομένων που κατατίθενται στο τελωνείο (διασαφήσεις εξαγωγής) καθώς και αιτήματα όπως η ακύρωση ή η διόρθωση της διασάφησης εξαγωγής, θα κατατίθενται πλέον ηλεκτρονικά.
3. Οι αποφάσεις του τελωνείου (π.χ. απόφαση για έλεγχο, για άδεια παραλαβής για εξαγωγή, για έξοδο, επιβεβαίωση εξόδου), θα γνωστοποιούνται στον συναλλασσόμενο ηλεκτρονικά.
4. Η ηλεκτρονική υποβολή της διασάφησης εξαγωγής πραγματοποιείται εντός καθορισμένων από τις διατάξεις προθεσμιών, πριν την αναχώρηση του μέσου μεταφοράς ή πριν την φόρτωση των εμπορευμάτων στο μέσο μεταφοράς που διέρχεται τα σύνορα.

5. Η ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ τελωνείου και οικονομικού φορέα καταργεί την υποχρέωση της δια ζώσης επικοινωνίας μεταξύ συναλλασσόμενου και τελωνειακού υπαλλήλου. Σύμφωνα με το υπουργείο Οικονομικών, 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.  
Πηγή:<http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=448177>

- Σύστημα ελέγχου εισροών-εκροών στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων και οι διαστολές / συστολές.

Είναι καταδικαστέο το γεγονός ότι δεν εφαρμοζόταν τόσα χρόνια ένα τέτοιο μέτρο. Από τη στιγμή που «παγιδευτούν» τα πρατήρια υγρών καυσίμων με αυτόν τον τρόπο, η πώληση των λαθραίων ποσοτήτων είναι πρόβλημα. Συχνά προτάσσεται το γεγονός ότι λόγω των καιρικών συνθηκών παρουσιάζονται διαστολές και συστολές στα καύσιμα, κάτι που επηρεάζει τις ακριβείς μετρήσεις. Αυτό το πρόβλημα όμως αντιμετωπίζεται από όλα τα πρατήρια όλου του πλανήτη. Οπότε τη λύση του θα τη βρούμε από τις δεκάδες διεθνείς πρακτικές.

- Έλεγχος τιμολογίων αγορών σε πρατήρια, από ΚΕΔΑΚ και ΣΔΟΕ και εφαρμογή του νόμου στις περιπτώσεις παραεμπορίου και πειρατείας. Σε αυτή τη περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα όπως είναι το Taxinet το οποίο θα μπορεί ακόμα και σε πραγματικό χρόνο να κάνει αυτόματα και ηλεκτρονικά όλες τις απαραίτητες διασταυρώσεις στοιχείων, με σκοπό τον πλήρη έλεγχο των τιμολογίων και παραστατικών.

- Έλεγχος (καθ' οδόν) του φορτίου και του νόμιμου της διακίνησης που γίνεται με τα μικρά βυτιοφόρα των πρατηρίων. Είναι μια σωστή θέση, αλλά με αυτήν τη πρόταση μόνο και με δειγματοληπτικούς ελέγχους, μάλλον είναι αρκετά δύσκολο να βρεθούν όσοι συμμετέχουν στο λαθρεμπόριο. Παρόλα αυτά με την ηλεκτρονική μέθοδο παρακολούθησης των βυτιοφόρων (τα GPS), θα είναι σχετικά εύκολος ο εντοπισμός των ύποπτων για παράβαση βυτιοφόρων και το επί τόπου έλεγχος τους, αφού θα είναι γνωστό το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν το ύποπτο φορτηγό.

### **3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ**

#### **3.1 Σλέπια**

Με 713 χιλιάδες κυβικά, το ναυτιλιακό καύσιμο με τζίρο της τάξης των 72 εκατ. ευρώ, που αντιστοιχεί στο 20% των διακινούμενων ποσοτήτων ετησίως προκαλεί το ενδιαφέρον κάθε εμπλεκόμενου. Οι λαθρέμποροι ναυτιλιακού καυσίμου επωφελούνται του συνόλου της φορολογίας, αφού το εν λόγω καύσιμο διατίθεται στα πλοία ατελώς. Η όλη διαδικασία στηρίζεται στα περίφημα «σλέπια» ή «μπάρτζες», δηλαδή τα μικρά δεξαμενόπλοια που φορτώνουν το ναυτιλιακό καύσιμο από τα διυλιστήρια, παρουσία τελωνειακών και του ΣΔΟΕ, δηλώνοντας ότι οι ποσότητες προορίζονται για τον ανεφοδιασμό των πλοίων.

Παραγγελιοδόχοι που είναι υπεύθυνοι για τον ανεφοδιασμό των πλοίων εμφανίζουν, πολλές φορές εν αγνοία πλοιάρχου και μηχανικού, εικονική αίτηση αγοράς, την οποία καταθέτουν στο τελωνείο. Προμηθεύονται την αναγραφόμενη ποσότητα, αντί όμως αυτή να καταλήξει στο σύνολό της στο πλοίο ένα μεγάλο μέρος ξεφορτώνεται σε βυτία τα οποία τη μεταφέρουν σε παράνομες δεξαμενές του Ασπρόπυργου και της Ελευσίνας. Στο τελωνείο κατατίθεται έγγραφο που βεβαιώνει ότι η ποσότητα παραδόθηκε, χωρίς να είναι δυνατόν να ελεγχθεί από τις αρχές εάν πράγματι παραδόθηκε στον νόμιμο αποδέκτη. Στις δεξαμενές το καύσιμο αποχρωματίζεται και τη χειμερινή περίοδο διατίθεται στην αγορά ως πετρέλαιο θέρμανσης, ενώ την θερινή ως πετρέλαιο κίνησης.

Η πράξη μας δείχνει την αδυναμία της πολιτείας να ελέγξει τον ανεφοδιασμό των πλοίων, που γίνεται μέσω των συνολικά 50 πλωτών δεξαμενόπλοιων, διότι τα Τελωνεία δεν έχουν στη διάθεσή τους ταχύπλοα σκάφη κατά πολλούς. Αυτό όμως ηχεί περισσότερο πρόφαση, παρά πραγματική αιτία. Έτσι, από το Λαύριο μέχρι την Ελευσίνα, τα «σλέπια» κινούνται ανεξέλεγκτα. Για να προβούν οι τελωνειακοί σε έλεγχο, θα πρέπει να καταθέσουν αίτημα στο Λιμενικό. Αν πράγματι αυτό συμβαίνει, τότε, η πληροφορία διαρρέει, με αποτέλεσμα να χάνεται το πλεονέκτημα του αιφνιδιασμού. Επιπλέον η εμπλοκή πολλών φορέων, μπορεί να οδηγήσει σε προστριβές με αποτέλεσμα τη δημιουργία του γνωστού χάους που προκαλεί η γραφειοκρατία. Οι παράνομες δεξαμενές που είναι διάσπαρτες στο Λεκανοπέδιο και υπολογίζονται σε πάνω από 200, ανήκουν σε πρόσωπα που τις νοικιάζουν σε λαθρέμπορους, για να αποθηκεύουν το ναυτιλιακό καύσιμο που εξασφαλίζουν με τη συνεργασία ναυτιλιακής εταιρείας και τελωνειακών. Ως προς τα μέτρα που προτείνονται για τα σλέπια:

### **3.1.1 Εγκατάσταση «Μαύρου Κουτιού» στα Σλέπια**

Οι προδιαγραφές αυτής της συσκευής είναι να μπορεί να εγκαθίσταται σε μέρος όπου δεν εμποδίζει με τις φυσικές διαστάσεις της και παράλληλα να είναι σε μέρος με εύκολη πρόσβαση καθώς επίσης να έχει ορατότητα ορίζοντα κατά τουλάχιστον 120 μοίρες προς όλες τις κατευθύνσεις. Τα εσωτερικά όργανα που θα περιλαμβάνει η συσκευή είναι χαμηλού κόστους και αποτελούνται κυρίως από αισθητήρες και κυκλώματα ελέγχου. Αναλυτικά θα περιλαμβάνει τα εξής:

- Κεντρική μονάδα επεξεργασίας (Επεξεργασία και αποθήκευση δεδομένων)
- Αισθητήρας Παγκόσμιου Γεωγραφικού Προσδιορισμού Θέσης (GPS)
- Αισθητήρας βαρομετρικής πίεσης
- Αισθητήρας έντασης και κατεύθυνσης ανέμου
- Αισθητήρας κλίσης του σκάφους κατά τον κατακόρυφο άξονα του
- Γυροσκοπική πυξίδα
- Τρία επιταχυνσιόμετρα
- Σύνδεση με τις αντλίες του σκάφους
- Κεραίες για ασύρματη μεταφορά δεδομένων και επικοινωνία(WiMAX, 3G, VHF)
- Συσκευή εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
- Μπαταρία για ανεξάρτητη από το σκάφος παροχή ρεύματος σε περίπτωση απώλειας ισχύος

Εξαιτίας του μικρού μεγέθους των περισσότερων εξαρτημάτων, οι φυσικές



διαστάσεις της συσκευής είναι μικρές και το βάρος της εξίσου μικρό.

#### Κεντρική Μονάδα Επεξεργασίας

Αποτελεί το βασικό κορμό του εσωτερικού δικτύου αισθητήρων της συσκευής και επιτρέπει στην συσκευή να λειτουργεί τους αισθητήρες, να συλλέγει τα δεδομένα τους και κατόπιν να τα αποθηκεύει, με σκοπό την αποστολή τους στην αρμόδια υπηρεσία για μόνιμη αποθήκευση τους στο κεντρικό εξυπηρετητή. Η ασύρματη μετάδοση δεδομένων είτε επιτυγχάνεται μέσω της ασύρματης ζεύξης τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιώντας την τεχνολογία 3G, είτε όταν το σκάφος είναι κοντά στο λιμάνι και καλύπτεται από την υπηρεσία WiMAX. Για να απλοποιηθεί η διαδικασία κατασκευής της μονάδας αυτής, προτείνεται η χρήση ολοκληρωμένων λύσεων μικρών υπολογιστών, όπου θα έχει ως λειτουργικό σύστημα μια τροποποιημένη έκδοση της διανομής Linux, καθώς επίσης θα έχει εγκατεστημένα τα πρωτόκολλα επικοινωνίας με τους διάφορους αισθητήρες.

#### Αισθητήρας Παγκόσμιου Γεωγραφικού Προσδιορισμού Θέσης (G.P.S.)

Όσον αφορά στην κεραία λήψης του δορυφορικού συστήματος παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης θα πρέπει να έχει ευαισθησία λήψης τουλάχιστον -159db για εξασφάλιση της καλύτερης δυνατής λήψης ακόμα και σε άσχημες καιρικές συνθήκες. Επίσης, το σύστημα του G.P.S. θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρότυπα Galileo και Glonass, με σκοπό την μέγιστη δυνατή ακρίβεια προσδιορισμού στίγματος, με ελάχιστη απόκλιση το ένα μέτρο από την πραγματική θέση. Μέσα από αυτό το σύστημα και σε συνεργασία με την γυροσκοπική πυξίδα είναι δυνατός ο καθορισμός και η ανίχνευση της κατεύθυνσης του σκάφους. Ακόμα, μέσω αυτού του συστήματος είναι δυνατή και η καταγραφή της ταχύτητας του σκάφους, χωρίς να απαιτείται η χρήση επιπρόσθετου αισθητήρα για την καταγραφή της ταχύτητας.

#### Αισθητήρας βαρομετρικής πίεσης

Με αυτό τον αισθητήρα γίνεται η συνεχής καταγραφή της βαρομετρικής πίεσης της περιοχής όπου βρίσκεται το σκάφος. Αυτός ο αισθητήρας έχει σκοπό την επισήμανση του καιρού ως ήπιο ή άστατο, ανάλογα με τις τιμές που παίρνει και σε συνδυασμό με τους υπόλοιπους αισθητήρες της συσκευής, συμβάλει στην αποθήκευση των καιρικών συνθηκών που επικρατούν ανά πάσα στιγμή στην περιοχή που πλέει το σκάφος.

#### Αισθητήρας έντασης και κατεύθυνσης ανέμου

Αυτός ο αισθητήρας σε συνδυασμό με τον προηγούμενο αισθητήρα βαρομετρικής πίεσης δίνει μια σαφή εικόνα των ανέμων που πνέουν ανά πάσα στιγμή στην περιοχή που πλέει το σκάφος, με σκοπό την αξιοποίηση των δεδομένων αυτών για την ταυτοποίηση της ακρίβειας των μαρτυριών που ενδεχομένως να υπάρξουν κατόπιν αποδεδειγμένης καταγραφής παράβασης από το πλήρωμα του σκάφους.

#### Αισθητήρας κλίσης του σκάφους κατά τον κατακόρυφο άξονα του

Βασικός αισθητήρας για την καταγραφή της κλίσης του σκάφους κατά τον κατακόρυφο άξονα του. Είναι η βασική πηγή πληροφορίας για την κλίση που παίρνει το σκάφος κατά την πλεύση καθώς επίσης και για τις συνθήκες που

επικρατούν στην περιοχή που δραστηριοποιείται το σκάφος.

#### Γυροσκοπική πυξίδα

Η γυροσκοπική πυξίδα έχει σκοπό την συνεχή καταγραφή της κατεύθυνσης πλεύσης του σκάφους. Σε συνδυασμό με το G.P.S. αυξάνει την ακρίβεια υπολογισμού της τροχιάς που ακολούθησε το σκάφος.

#### Τρία επιταχυνσιόμετρα

Τα τρία επιταχυνσιόμετρα έχουν ως σκοπό την καταγραφή των επιταχύνσεων του σκάφους και στους τρεις άξονες κίνησης του. Αυτό έχει σκοπό την μέτρηση της μηχανικής καταπόνησης που δέχεται το σκάφος κατά τον ελλιμενισμό του. Έτσι είναι ένα επιπλέον σύστημα για την ανίχνευση παράνομων ελλιμενισμών.

#### Σύνδεση με τις αντλίες του σκάφους

Είναι η πιο νευραλγική σύνδεση της συσκευής με το σκάφος. Μέσω αυτής της σύνδεσης θα τηρείται ένα πλήρως ενημερωμένο ημερολόγιο της χρήσης των αντλιών του σκάφους, τόσο για ανεφοδιασμό του ίδιου του σκάφους, όσο και για τον ανεφοδιασμό άλλων σκαφών. Θα υπάρχει ακρίβεια μέτρησης σε επίπεδο χιλιοστόμετρου καθώς επίσης και το πόσες φορές μπήκαν σε λειτουργία οι αντλίες και για πόση ώρα.

#### Κεραίες για ασύρματη μεταφορά δεδομένων και επικοινωνίας (WiMAX, 3G, VHF)

Η συστοιχία κεραιών θα είναι υπεύθυνη για την ασύρματη μεταφορά των καταγεγραμμένων δεδομένων, τόσο σε πραγματικό χρόνο, εάν αυτό είναι εφικτό ή η εκπομπή δεδομένων όταν θα βρίσκεται εντός εμβέλειας του οικείου δικτύου του λιμανιού πρόσδεσης του σκάφους. Επίσης η ζεύξη VHF θα χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό της συσκευής μέσω τριγωνισμού, σε περίπτωση που χαθεί προσωρινά από τα ραντάρ.

#### Συσκευή εντοπισμού έκτακτης ανάγκης

Αυτή η συσκευή έχει ως σκοπό τον εντοπισμό της συσκευής ακόμα και μετά από ατύχημα που περιλαμβάνει ακόμα και την βύθιση του σκάφους. Αυτή η συσκευή αρχίζει να εκπέμπει ένα πολύ ισχυρό σήμα εντοπισμού σε ειδικά πάντα συχνοτήτων με σκοπό τον εντοπισμό της συσκευής ακόμα και σε πολύ βαθιά νερά. Ο μηχανισμός αυτός ενεργοποιείται αυτόματα με την επαφή του με το νερό.

#### Μπαταρία για ανεξάρτητη από το σκάφος παροχή ρεύματος σε περίπτωση απώλειας ισχύος

Η συσκευή θα έχει την δυνατότητα να παραμένει ενεργή και να καταγράφει δεδομένα ακόμα κι αν κοπεί η παροχή ρεύματος από το σκάφος. Αυτό έχει ως σκοπό να αποτραπεί η ηθελημένη παύση λειτουργίας της συσκευής από κακόβουλες επιθέσεις στο πλοίο ή στη συσκευή.

### 3.1.2 Τρόπος λειτουργίας συστήματος παρακολούθησης

Όλα τα παραπάνω θα συλλέγονται από αυτή τη συσκευή και θα αποστέλλονται στα κεντρικά γραφεία της αρμόδιας υπηρεσίας με σκοπό όχι

την σε πραγματικό χρόνο παρακολούθησή τους, αλλά για τον εντοπισμό τυχόν παράνομων δραστηριοτήτων. Αυτό θα επιτυγχάνεται μέσω του σκαναρίσματος της βάσης δεδομένων για ύποπτες συμπεριφορές. Για να παράδειγμα, εάν ένα σκάφος έχει 2 πτώσεις τάσεις, σε ύποπτο μέρος και αυτό επαναλαμβάνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα μέσα σε μία εβδομάδα, τότε θα υπάρχει η σχετική ειδοποίηση στην αρμόδια υπηρεσία για ύποπτη συμπεριφορά και έλεγχος και παρακολούθηση του ύποπτου σκάφους. Ενδεικτικά παρουσιάζονται δύο απόψεις μίας τέτοιας συσκευής για παρουσίαση του μεγέθους της.

### 3.1.3 Εγκατάσταση «Μαύρου Κουτιού» και στα Βυτιοφόρα

Παρόμοιας λογικής με τα παραπάνω είναι και η εγκατάσταση αυτής της συσκευής στο στόλο βυτιοφόρων μιας μεταφορικής εταιρίας καυσίμων. Η κατασκευή είναι περίπου η ίδια αλλά παραλείπονται σε αυτή τη περίπτωση οι εξής αισθητήρες:

- Αισθητήρας βαρομετρικής πίεσης
- Αισθητήρας έντασης και κατεύθυνσης ανέμου
- Αισθητήρας κλίσης
- Συσκευή εντοπισμού έκτακτης ανάγκης

Παρόλα αυτά η συσκευή θα αποτελείται από τα εξής:

- Κεντρική μονάδα επεξεργασίας (Επεξεργασία και αποθήκευση δεδομένων)
- Αισθητήρας Παγκόσμιου Γεωγραφικού Προσδιορισμού Θέσης (G.P.S.)
- Γυροσκοπική πυξίδα
- Τρία επιταχυνσιόμετρα
- Σύνδεση με τις αντλίες του οχήματος
- Κεραίες για ασύρματη μεταφορά δεδομένων και επικοινωνία (WiMAX, 3G, VHF)
- Μπαταρία για ανεξάρτητη από το όχημα παροχή ρεύματος σε περίπτωση απώλειας ισχύος

Η λογική της χρήσης των αισθητήρων είναι όπως και στην περίπτωση της συσκευής για εγκατάσταση σε σλέπι. Στην περίπτωση του οχήματος όμως μπορεί να γίνει η προσθήκη ενός ακόμα αισθητήρα που να έχει την δυνατότητα μέσω των αναρτήσεων του οχήματος να μετράει σε πραγματικό χρόνο το βάρος του οχήματος. Με αυτό τον τρόπο θα υπάρχει ακόμα ένα μέτρο για την εύρεση παράνομης ή ύποπτης συμπεριφοράς.

Με τις παραπάνω συσκευές μπορεί να μη γίνεται απευθείας καταγραφή της παράνομης συμπεριφοράς, αλλά δρα ανασταλτικά σε εν δυνάμει παράνομες συμπεριφορές. Ακόμα, θα είναι σε θέση η αρμόδια υπηρεσία που θα έχει υπό την εποπτεία της αυτές τις συσκευές και θα έχει την ευθύνη για την ασφάλεια των δεδομένων, να εντοπίζει πιθανές παράνομες ή ύποπτες συμπεριφορές. Επίσης με αυτή τη τεχνολογία μπορεί να γίνει η επαλήθευση των συνθηκών κάτω από τις οποίες συνέβη κάποιο ατύχημα. Τέλος, δεν μπορούμε να παραλείψουμε την δυνατότητα για παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο τόσο του στόλου βυτιοφόρων και πλοίων ανεφοδιασμού σε όλη την ελληνική επικράτεια.

### 3.2 Μέτρα - προτάσεις

Α) Το Σλέπι θα καταθέτει τους φόρους που αντιστοιχούν στο καύσιμο που φορτώνει με ισόποση επιταγή. Θα την παίρνει πίσω με την παράδοση των παραστατικών στο τελωνείο. Αυτή θα γίνεται αμέσως μετά την παράδοση των καυσίμων στο πλοίο. Ως εκ τούτου το δρομολόγιο του σλεπτιού, είναι απόλυτα καθορισμένο από την στιγμή της παραλαβής του καυσίμου. Από την άλλη, ο χρόνος που χρειάζεται για να προμηθεύσει ένα πλοίο με καύσιμα είναι εν πολλοίς προδιαγεγραμμένος. Πιο συγκεκριμένα, με τη διασταύρωση στοιχείων που αφορούν στο χρόνο κατά τον οποίο φορτώνει το σλέπι καύσιμα προς ανεφοδιασμό πλοίων (χώρος Τελωνείου) και του παραστατικού εφοδιασμού του πλοίου, όπως και του χρόνου επιστροφής του σλεπτιού για να πάρει πίσω την επιταγή του από το Τελωνείο, είναι δυνατός ο προσδιορισμός του εικονικού εφοδιασμού. Στην περίπτωση λαθρεμπορίας η επιταγή θα εισπράττεται άμεσα, ανεξάρτητα του ύψους του λαθραίου καυσίμου και του διοικητικού προστίμου που θα επιβληθεί.

Β) Στην περίπτωση λαθρεμπορίας θα επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο (μη διαπραγματεύσιμο/μειούμενο) που θα είναι συνάρτηση του ύψους του λαθραίου καυσίμου. Το πρόστιμο θα βαρύνει ισόποσα τόσο από το σλέπι, όσο και από τον έμπορο που διαθέτει την παράνομη δεξαμενή όπως και το πλοίο που συμμετέχει στην εικονική παραλαβή καυσίμων (βλ. αναλυτικότερα Προτάσεις 8).

Γ) Η άμεση κατάσχεση του σλεπτιού (με την πρώτη παράβαση), σε συνδυασμό με την αφαίρεση αδειάς για άσκηση αυτής της δραστηριότητας.

Δ) Δέσμευση των περιουσιακών στοιχείων τόσο του ιδιοκτήτη του σλεπτιού όσο και του εμπόρου που δέχεται το κλεμμένο καύσιμο στις δεξαμενές του και ένταξή τους στις διατάξεις περί «διακίνησης μαύρου χρήματος» (εφαρμογή του πόθεν έσχες κ.λπ).

Ε) Δημιουργία υπηρεσίας Τελωνείου (πλην του Λιμενικού) με ταχύπλοα, που θα κάνει ελέγχους κατά βούληση, χωρίς απαραίτητα να υπάρχει εντολή από κεντρικές υπηρεσίες του Τελωνείου, χωρίς προειδοποίηση τρίτης αρχής και όχι σε προκαθορισμένους χρόνους.

ΣΤ) Η ευρύτατη χρήση της τεχνολογίας και ο τρόπος οργάνωσης και δράσης (χωρίς προειδοποίηση ή προγραμματισμό καθιερωμένων ελέγχων) των Τελωνείων με ταχύπλοα, περιορίζουν τις γραφειοκρατικές διαδικασίες που σχετίζονται με την εποπτεία της εν λόγω αγοράς και αφορούν λόγου χάρη στην: α) ενημέρωση των Λιμενικών αρχών για τον κατάπλου-απόπλου κάθε πλοίου την περιοχή τους β) στα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων (ημερολόγια γέφυρας-μηχανής), βιβλία πετρελαίου, από όπου μπορούν να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα για την κίνηση του πλοίου και κατά συνέπεια για τα καύσιμα που καταναλώθηκαν, γ) στην ενημέρωση από τις εταιρίες το ΣΔΟΕ για όλες τις προς εκτέλεση παραγγελίες καθημερινά, αναφέροντας την ποσότητα, το είδος του προϊόντος, το μέσο μεταφοράς, κ.ά.

#### **4. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ Α.Ε**

Στις 21 Οκτωβρίου 2010 με μια υπουργική απόφαση, υπογραφής Γ. Παπακωνσταντίνου, επαναλειτούργησαν τα πρατήρια πώλησης πετρελαιοειδών προϊόντων της εταιρίας «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών» Α.Ε, στους μεθοριακούς σταθμούς Κήπων, Έβρου, Προμαχώνα, Ευζώνων, Ορμενίου και Κακαβιάς.

Τα ανωτέρω πρατήρια που ανήκουν λοιπόν σε μια μόνο ιδιωτική εταιρία διαθέτουν αφορολόγητο πετρέλαιο κίνησης σε φορτηγά Δημόσιας Χρήσης, που φέρουν ξένες πινακίδες χωρών εκτός ΕΕ και μόνο. Αποδεχόμαστε αλλά με επιφυλάξεις (βλ. ακολούθως) τη θέση των ιδιοκτητών, κατά την οποία τα εν λόγω πρατήρια δεν είναι μέρος του λαθρεμπορίου καυσίμων της χώρας.

Πώς μπορεί να αναπτυχθεί όμως το λαθρεμπόριο στα ΚΑΕ. Η ακόλουθη περιγραφή θέτει υπό αμφισβήτηση τη θέση των ιδιοκτητών των ΚΑΕ. Αναλυτικότερα, βυτιοφόρο με πινακίδες της FYROM γεμίζει με 1000 λίτρα το ντεπόζιτό του με ντίζελ με την αποχώρησή του από την Ελλάδα από τα ΚΑΕ των Ευζώνων. Ξεφορτώνει τις βενζίνες που εμπορεύεται και μεταφέρει στο βυτίο του σε περιοχή κοντά στα Σκόπια και επανέρχεται στην Ελλάδα την επόμενη ημέρα με τα 900 λίτρα που του απομένουν. Πουλά κάπου στην Ελλάδα, κοντά στα σύνορα τα 800 λίτρα και κατόπιν αφού ξαναφορτώσει βενζίνες προς εξαγωγή φεύγει πάλι από τη χώρα. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, δεν μπορεί να προμηθευτεί ντίζελ από τα ΚΑΕ των συνόρων αν δεν περάσουν 72 από το τελευταίο φουλάρισμα του ντεπόζιτο του βυτιοφόρου από εκεί. Υποτίθεται από την άλλη, ότι πρέπει να εισέλθει στην Ελλάδα, βάσει νομοθεσίας, μόνο με 200 λίτρα στο ντεπόζιτό του.

Ερωτήσεις: Ποιος τελωνειακός κάνει το σχετικό έλεγχο για τα 200 λίτρα; Επίσης, γίνεται πράγματι έλεγχος με σκοπό την εφαρμογή του χρονικού περιορισμού των 72 ωρών και από ποιόν; Μόνο ο υπάλληλος του πρατηρίου καυσίμων των ΚΑΕ κάνει ελέγχους κατά την έξοδο του βυτιοφόρου και ουδείς άλλος!.

Τι εξυπηρετεί η συγκεκριμένη ρύθμιση εκτός από τα συμφέροντα μιας μόνο εταιρίας; Το δημόσιο χάνει έσοδα (ΦΠΑ και Ειδικό Φόρο), που θα εισέπραττε (έστω και μέρος τους) αν οι οδηγοί εφοδιάζονταν πετρέλαιο από τα υφιστάμενα πρατήρια των ευρύτερων περιοχών πλησίον των συνόρων. Επιπλέον τα πρατήρια υγρών καυσίμων κοντά στα σύνορα χάνουν πελάτες υπέρ μιας εταιρίας, η οποία λίγα χιλιόμετρα μετά, πουλά σχεδόν μισοτιμή το πετρέλαιο κίνησης. Βέβαια ο αντίλογος εδώ είναι ο εξής: Αν δεν υπήρχαν τα ΚΑΕ οι ξένοι οδηγοί βυτιοφόρων θα αγόραζαν ντίζελ από πρατήρια καυσίμων της FYROM. Ας τα αγόραζαν από εκεί! Στο όνομα λοιπόν της είσπραξης κάποιων φόρων εισοδήματος που θα πληρώσουν τα ΚΑΕ στο κράτος, αφήνεται με τα όσα αναφέρθηκαν, η πιθανή ανάπτυξη του λαθρεμπορίου καυσίμων με απώλειες άλλα έσοδα για τη χώρα και με στρεβλώσεις, που προκαλούν ζημίες στην τοπική αγορά.

Επανερχόμαστε στο επιχείρημα κατά το οποίο τα εν λόγω πρατήρια εφοδιάζουν με φθινό πετρέλαιο τα ξένα φορτηγά, οπότε ανταγωνίζονται τα πρατήρια καυσίμων μετά τα σύνορα, οπότε, μένουν χρήματα στη χώρα (στον

επιχειρηματία) και φόροι εισοδήματος για το κράτος. Αν δεχθούμε λοιπόν αυτό το επιχείρημα τότε θέτουμε την επόμενη ερώτηση: Γιατί συγκεντρώθηκαν όλα τα πρατήρια στα σύνορα στα χέρια μιας μόνο επιχείρησης; Υπάρχουν δεκάδες άλλοι τρόποι διαχείρισης αυτού του προβλήματος με άλλες επιπτώσεις πολύ θετικότερες, τόσο για την τοπική οικονομία όσο και τον προϋπολογισμό του κράτους.

Τέτοιες ρυθμίσεις που ευνοούν δακτυλοδεικτούμενους επιχειρηματίες, θέτουν εύλογα ερωτήματα αναφορικά με τον σκοπό που καλούνται να εξυπηρετήσουν.

Προς τι λοιπόν τόση ζέση για την εξυπηρέτηση μιας και μοναδικής εταιρίας όταν ή όποια απόφασή: α) δεν έχει αναπτυξιακό χαρακτήρα, β) δεν αναφέρεται σε έναν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, γ) στερεί από έσοδα (ΦΠΑ και Ειδικό φόρο) το κράτος και γ) προκαλεί στρεβλώσεις στην αγορά της περιοχής;. Το τελευταίο μπορούσε να αποφευχθεί με μια άλλη ρύθμιση, που θα έβαζε στο 'παιγνίδι' τους τοπικούς πωλητές καυσίμων και όχι μια εταιρία. Όποιος υποστηρίζει ότι η σχετική νομοθεσία της ΕΕ εμποδίζει ρυθμίσεις αυτής της μορφής, τότε σφάλει ή δεν ξέρει να χειρίζεται τέτοιες καταστάσεις.

Θα ήταν υπερβολή τέλος να υποστηριχθεί ότι τέτοιας υφής αποφάσεις, θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τη 80η θέση της χώρας ως πιο διεφθαρμένης σε ένα σύνολο 182 χωρών; Από τη «Θεωρία της Προσόδου» της οικονομικής επιστήμης συνάγεται το εξής: Νομικές ρυθμίσεις υπέρ μιας εταιρίας ή ενός κλάδου, που μειώνουν τον ανταγωνισμό και ευνοούν λίγους ή έναν, μπορούν να προκαλέσουν, εκτός των άλλων, και τον χρηματισμό των ατόμων (γραφειοκρατών, πολιτικών κ.λπ) που συνέβαλαν στην δημιουργία της ευνοϊκής θέσης που χαίρει η εταιρία ή ο κλάδος.

## **5. ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΘΕΜΑΤΑ**

### **5.1 Η δομή της αγοράς**

Συνοψίζοντας τα όσα συμβαίνουν στην αγορά των καυσίμων και όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια επισημαίνονται τα εξής: Το εκτεταμένο λαθρεμπόριο καυσίμων παρουσιάζεται κυρίως στο πετρέλαιο και προερχόταν εκτός των άλλων, από τη διαφορά του Ενιαίου Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) που επιβαλλόταν στους διαφορετικούς τύπους πετρελαίου (κίνησης/ θέρμανσης). Επίσης, η νοθεία στα καύσιμα, παρατηρείται σχεδόν σε όλους τους τύπους (βενζίνες, πετρέλαιο κ.ά.), λόγω της πρόσμιξης που πραγματοποιείται (π.χ. φτηνότερης βενζίνης με ακριβότερη, νερό στα καύσιμα, κ.ά.). Η περίπτωση κλοπής πετρελαίων παρατηρείται κυρίως στο πετρέλαιο θέρμανσης, όπου στις παραδόσεις σε πολυκατοικίες, εμπόρους, βιομηχανίες και εμπόρους δεν παραδίδεται όλη η ποσότητα. Επίσης, όπως τονίστηκε, κλοπή παρατηρείται στο πετρέλαιο ναυτιλίας, όπου γίνονται μειωμένες ή και μηδενικές παραδόσεις. Η καύση πετρελαίου θέρμανσης και ναυτιλίας, από τα επιβατικά και φορτηγά οχήματα, έχει καταστρεπτικές συνέπειες στην ατμόσφαιρα των πόλεων με την εκπομπή ρύπων, αφού που έχουν πολύ υψηλή περιεκτικότητα σε θείο σε

σύγκριση με το πετρέλαιο κίνησης, το οποίο σύμφωνα με οδηγία της Ε.Ε. είναι πλέον καθαρό (πολύ αισθητά χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο). Ακόμη, η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή/και ναυτιλίας για την κίνηση οχημάτων έχει σημαντική επίπτωση στο πορτοφόλι του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου, αφού προκαλεί σημαντικές βλάβες και ζημιές στον κινητήρα.

Το κύριο πρόβλημα που δημιουργεί η λαθρεμπορία καυσίμων στο κράτος είναι η απώλεια τεράστιων πόρων. Ο προσδιορισμός της απώλειας αυτής είναι δύσκολος καθώς δεν έχουμε εκτεταμένες συλλήψεις εμπλεκομένων με το λαθρεμπόριο. Το σοβαρό πρόβλημα της νοθείας εντοπίζεται στο τρόπο διακίνησης των καυσίμων και στην ανάγκη επέμβασης του Κράτους σε όλον τον Κύκλο της Διανομής (Εταιρίες Καυσίμων – Εταιρίες ή ιδιοκτήτες Βυτίων Διανομής Καυσίμων – Σημεία Παράδοσης Καυσίμων). Ο Κύκλος Διανομής Καυσίμων ξεκινά και ολοκληρώνεται στις εγκαταστάσεις όπου φορτώνουν τα Φορτηγά Καυσίμων (Βυτιοφόρα) και τα Σλέπια (Πλωτές Δεξαμενές).

Ένας άλλος σημαντικός Φορέας Διακίνησης Καυσίμων είναι επίσης οι Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας που παραλαμβάνουν καύσιμα από τα Διυλιστήρια και τα διακινούν με στρατιωτικά βυτιοφόρα σε Μονάδες Καυσίμων και στη συνέχεια για τις ανάγκες μετακίνησης του στόλου μεταφορών του Στρατού.

Διακρίνουμε διάφορες κατηγορίες κλοπής ή νόθευσης καυσίμων, ανάλογα με τον διακινητή και τον παραλήπτη :

- Νόθευση καυσίμων στους χώρους αποθήκευσης των εταιριών εμπορίας.
- Νόθευση καυσίμων από τον διακινητή (βυτιοφόρο) και τον πρατηριούχο.
- Κλοπές ή παραδόσεις νοθευμένου καύσιμου σε Πρατήρια Καυσίμων, που είναι δύσκολο με την εμπειρία των πρατηριούχων καυσίμων, αλλά όχι αδύνατο. Στις περιπτώσεις αυτές οι πρατηριούχοι ζητούσαν να παραδίνονται σφραγισμένα διαμερίσματα των βυτίων από τις εταιρίες καυσίμων.
- Κλοπές σε παραδόσεις καυσίμων σε πολυκατοικίες, που με έντεχνο τρόπο επιτυγχάνουν κάποιοι οδηγοί βυτίων
- Κλοπές ή παραδόσεις νοθευμένου καυσίμου σε Βιομηχανίες και καταστήματα (φούρνοι κλπ).
- Κλοπές σε παραδόσεις πετρελαίου ναυτιλίας σε πλοία με την συνεργασία ή μη των αρμοδίων εφοδιασμού.

Για κάθε κλοπή ή διαθέσιμο καύσιμο που προέρχεται από παράνομη παρακράτηση και μη παράδοση, είναι βέβαιο ότι υπάρχει συνέργια με κλεπταποδόχο, που διαθέτει ανάλογη δεξαμενή, είτε νόμιμη σε Πρατήρια Καυσίμων είτε παράνομη σε αποθήκες αποχρωματισμού της ιχνηθεσίας του καυσίμου. Σε αυτές τις δεξαμενές μπαίνει το καύσιμο με πλήρη γνώση της παρανομίας και με στόχο τον παράνομο πλουτισμό. Οι παράνομες δεξαμενές έχουν συνήθως πετρέλαιο ναυτιλίας (ή/και παλαιότερα θέρμανσης) που σε άλλες περιπτώσεις μπαίνει σε διαδικασία αποχρωματισμού και προώθησης για μεταπώληση στην Αγορά, ενώ σε άλλες περιπτώσεις διατίθεται απευθείας για χρήση.

Υπάρχουν προτάσεις κατά τις οποίες το σύστημα ελέγχου της διακίνησης καυσίμων πρέπει να γίνεται με ευθύνη των εταιριών καυσίμων και των

επαγγελματιών μεταφορέων καυσίμων. Όλο το έργο δε θα πρέπει να επιβαρύνει το Κράτος, αλλά τους ιδιοκτήτες οχημάτων/βυτία και τις εταιρίες πετρελαιοειδών, με την ηλεκτρονική εφαρμογή, ακολουθώντας το επιτυχημένο παράδειγμα των εφαρμογών που έχουν γίνει σε όλες τις ελληνικές επιχειρήσεις για τον ηλεκτρονικό έλεγχο τιμολογίων και οικονομικών τους.

Οι απαιτήσεις εκτιμάται ότι καλύπτονται σε διάστημα περίπου δύο μηνών από τη στιγμή της απόφαση να εφαρμοστούν τα παρακάτω βήματα :

### **5.1.1 Μητρώο δεξαμενών καυσίμων, φορηγών, βυτίων και & Σλεπιών**

Σε συνέχεια των όσων επισημάνθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια, τονίζεται το εξής: Η καταγραφή των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά των Πετρελαιοειδών (εταιρίες εμπορίας, πρατήρια και διανομείς) που οφείλει να εμπλουτίζεται και από την πιστοποίηση τους οφείλει να περιλαμβάνει πλην των δεξαμενών καυσίμων των πρατηρίων καυσίμων:

- Καταγραφή στοιχείων ιδιοκτήτου δεξαμενής καυσίμων, γεωγραφικός προσδιορισμός και χωρητικότητα όλων των δεξαμενών κάθε εμπλεκόμενου φορέα. Δηλαδή πλην των πρατηρίων καυσίμων στα οποία αναφερθήκαμε, η καταγραφή αυτή πρέπει να γίνει σε εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, βιομηχανίες, καταστήματα και σε άλλους χρήστες.
- Προδιαγραφές τις οποίες οφείλει να τηρεί η εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών αναφορικά με τις δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων (ανώτατη χωρητικότητα, πυρόσβεση, χώροι μακριά από κατοικίες κλπ)
- Καταγραφή όλων των Φορηγών/Βυτίων μεταφοράς καυσίμων και δημιουργία Μητρώου Βυτίων με αναλυτική χωρητικότητα ανά διαμέρισμα καυσίμων. Κάθε βυτιοφόρο θα φέρει υποχρεωτικά μόνιμη μη προσθαφαιρούμενη πινακίδα στο μπαρμπρίζ όπου θα σημειώνεται το σήμα της εταιρία εμπορίας.

### **5.1.2 Δημιουργία Κέντρου Ελέγχου πετρελαιοειδών**

Κάθε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών έχει Κέντρο Ελέγχου που παρακολουθεί όλα τα βυτιοφόρα που έχουν τα σήματά της ή συνεργάζονται μαζί της. Αυτός ο στόλος βυτιοφόρων κάνει παραδόσεις σε πρατήρια με το σήμα της εταιρίας, σε πολυκατοικίες, σε βιομηχανίες και γενικώς στους πελάτες της εταιρίας.

Τα Κέντρα Ελέγχου κάθε εταιρίας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα που θα περιλαμβάνει εξειδικευμένο λογισμικό που θα επιτρέπει σε πραγματικό χρόνο την εμφάνιση του δρομολογίου των οχημάτων, τις παραδόσεις και σημαντικών άλλων στοιχείων (Ηλεκτρονικός χάρτης θέσης βυτιοφόρων, έλεγχος διαδικασίας φόρτωσης και εκφόρτωσης σε σχέση με γεωγραφική θέση, αναφορές, συναγερμοί κ.ά.)

### **5.1.3. Παραδόσεις πετρελαίου θέρμανσης – Έλεγχος ποιότητας**

Ο τρόπος παραδόσεων πετρελαίου θέρμανσης ασφαρίζεται και ελέγχεται σε όλο της το εύρος, εμποδίζοντας πλέον την κλοπή και κυρίως τη δυνατότητα του δικαιώματος θέρμανσης του πολίτη, σε χαμηλό κόστος. Υποθέτουμε ότι εξομοιώνεται ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στο πετρέλαιο θέρμανσης



και κίνησης, οπότε δεν προτείνουμε μέτρα που αφορούν στις δύο ανωτέρω κατηγορίες, πλην ενός της εκππωτικής πολιτικής για τους πολίτες (πολυκατοικίες – μονοκατοικίες) που θα εφαρμόσει το κράτος λόγω αύξησης της τιμής του πετρελαίου θέρμανσης και εξίσωσής του με το πετρέλαιο κίνησης.

Οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ακολουθήσουν την τακτική που υπήρχε μέχρι σήμερα με την κωδικοποίηση ανά πελάτη τους, όπου καταγράφεται κάθε έκπτωση είτε αυτή επιβάλλεται από το Κράτος (θέρμανση) είτε την επιλέγουν οι εταιρίες (πελάτες τους). Η διαδικασία θα περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

1. Τιμολόγηση ηλεκτρονικά με κωδικό που θα έχει κάθε διαχειριστής ή ιδιοκτήτης μονοκατοικίας
2. Παροχή έκπτωσης που αναγράφεται στο τιμολόγιο, σύμφωνα με τη πολιτική του Κράτους
3. Ο κωδικός της έκπτωσης ορίζει τη συνθήκη σχέσης (πρατήριο, πολυκατοικία, αγροτικό, βιομηχανίας κ.λ.π.)
4. Το Υπουργείο Οικονομικών θα έχει την δυνατότητα να γνωρίζει άμεσα τις παροχές εκπτώσεων και τους παραλήπτες (έλεγχος – επιβεβαίωση – επέμβαση)
5. Ο κωδικός του βυτίου και του οδηγού θα υπάρχει σε κάθε τιμολόγιο με ευθύνη των εταιριών για τη σωστή χρήση κωδικών.
6. Μέσω των κωδικών των παραληπτών, θα υπάρχουν άμεσα στατιστικά στοιχεία, σε κάθε εταιρία εμπορίας καυσίμων (και στην ελεγκτική υπηρεσία του Υπουργείου), που θα εμφανίζονται όλες οι παραλαβές σε πολυκατοικίες και σε μονοκατοικίες. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δύσκολη η συνεργασία διαχειριστών και οδηγών βυτιοφόρων, αφού με έλεγχο ποσοτήτων ετήσια παραλαβής πετρελαίου, εύκολα βγαίνουν συμπεράσματα συνέργειας. Είναι φανερό πλέον, αφού «μπλοκάρεται» μέσω των GPS κ.λπ η πορεία του δρομολογίου και οι παραδόσεις των βυτιοφόρων, ότι θα δυσκολευθούν όσοι οδηγοί βυτιοφόρων επιλέξουν την οδό κλοπής ποσοτήτων από τις παραδόσεις. Επίσης για μεγαλύτερη ασφάλεια, κάθε διαχειριστής ή παραλήπτης μονοκατοικίας θα έχει την δυνατότητα, είτε με δαπάνη του, είτε με προσφορά των εταιριών καυσίμων, να εφοδιάζεται με ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου της παραλαμβανόμενης ποσότητας πετρελαίου. Το κόστος εκτιμάται ότι είναι πολύ χαμηλό (250-300 ευρώ) και θα μπορούν εύκολα να το καλύψουν από τα κοινόχρηστα οι κάτοικοι των πολυκατοικιών.

## **5.2 Κρατική εποπτεία & έλεγχος κύκλου διακίνησης**

Η εφαρμογή του ηλεκτρονικού ελέγχου παρέχει σημαντικά στοιχεία και προσφέρει τη δυνατότητα στοχευόμενης επέμβασης. Ο έλεγχος πλέον περιορίζεται στην εποπτεία των εταιριών εμπορίας καυσίμων, οι οποίες θα πρέπει να τηρούν σωστά τις διαδικασίες και προδιαγραφές της ηλεκτρονικής παρακολούθησης των παραδόσεων. Επιπλέον η καλή συνεργασία των Υπηρεσιών του Κράτους με τα Κέντρα Ελέγχου των εταιριών καυσίμων, εκτιμάται ότι θα μειώσει αισθητά τις ανάγκες εκτενούς ελέγχου και θα παρέχεται αξιόλογος χρόνος για άμεση επέμβαση και διενέργεια ποιοτικών ελέγχων σε όλο το Κύκλο της Διακίνησης.

## **5.3 Ένας συνδυασμός λύσεων**

Πολλά προβλήματα θα λυθούν με την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της Διακίνησης Καυσίμων σε:

- Σημεία Φόρτωσης Καυσίμων
- Δρομολόγια (Γεωγραφική πορεία) βυτιοφόρων και σλεπιών
- Σημεία Παραδόσεων καθώς και σημεία στάσεων (στίγμα γεωγραφικό)
- Έλεγχο κενών οχημάτων κατά την επιστροφή στις εγκαταστάσεις
- Ηλεκτρονική καταγραφή ιστορικού δρομολογίου
- Τιμολόγηση με κωδικοποίηση παραληπτών
- Καταγεγραμμένες δεξαμενές καυσίμων και επιβεβαίωση παραδόσεων ανάλογα με τα γεωγραφικά σημεία είναι βέβαιο ότι κάθε παράνομος θα ρισκάρει πλέον την περιουσία, ενώ οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ρισκάρουν επιπλέον και τη φήμη τους.

#### **5.4 Αποθέματα ασφαλείας**

Πρόταση: Δημιουργία ανεξάρτητου οργανισμού τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, σύμφωνα με το παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος αδιαφάνειας του κόστους τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας. Ο οποιοσδήποτε αποθηκευτικός χώρος για αποθέματα ασφαλείας θα έχει ηλεκτρονικό μετρητή εισροών-εκροών που θα επικοινωνεί με μια βάση δεδομένων στο αρμόδιο υπουργείο.

### **6. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ**

Αν και όπως επισημάνθηκε, είναι πολύ δύσκολος ο προσδιορισμός των διαφυγόντων φόρων και των ζημιών που προκαλούν τόσο η νοθεία όσο και το λαθρεμπόριο καυσίμων, στην Ελλάδα ο Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ) εκτιμά τις οικονομικές απώλειες από το λαθρεμπόριο καυσίμων στα 300-500 εκατ. ευρώ, τη στιγμή που υπάρχουν ποικίλες εκτιμήσεις για το ύψος του στην αγορά. Ο σύνδεσμος θεωρεί ότι ένα ποσοστό γύρω στο 20% του πετρελαίου κίνησης είναι άλλου είδους πετρέλαιο, όπως θέρμανσης ή ναυτιλίας. Αντίστοιχα, το 1-2% της βενζίνης που καταναλώνουμε είναι νοθευμένη. Χαρακτηριστικά ο πρώην πρωθυπουργός, Λουκάς Παπαδήμος, σημείωσε σε απάντηση σχετικής επερώτησης στη Βουλή ότι εάν αντιμετωπιζόταν το πρόβλημα της λαθρεμπορίας καυσίμων, η χώρα θα μπορούσε να εξοικονομήσει 2,5 δισ. το χρόνο και δε θα χρειαζόταν να καταφύγει σε περικοπές μισθών και συντάξεων.

Ο Γενικός Γραμματέας Διαφάνειας ο κος Γ. Σούρλας, εξειδικεύοντας το όλο πρόβλημα, σε έκθεσή του που κατατέθηκε στον οικονομικό εισαγγελέα Γρηγόρη Πεπόνη, τονίζει εκτός των άλλων, ότι περίπου 500 εκατομμύρια κοστίζει στο Δημόσιο μόνο το λαθρεμπόριο καυσίμων στον στρατό. Επίσης σημειώνει ότι παραμένουν ακινητοποιημένα επί τέσσερα χρόνια τα δυο σκάφη δίωξης λαθρεμπορίου, που παραλήφθηκαν το 2008 με κόστος αγοράς δυο εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Τα παραπάνω είναι ενδεικτικά μιας κατάστασης η οποία είναι έκτος ελέγχου, αν και τα μετρά αντιμετώπισης είναι προφανή γνωστά και πολλές φορές απλά, ειδικότερα όταν ακολουθείται η πεπατημένη ξένων χωρών μιας και το λαθρεμπόριο καυσίμων δεν αποτελεί μόνο ελληνικό πρόβλημα αλλά

παγκόσμιο.

Ένα πρόβλημα που δεν έχει διερευνηθεί επαρκώς στη χώρας μας είναι το λαθρεμπόριο καυσίμων προς την Ελλάδα, από γειτονικές χώρες με χαμηλότερες τιμές, κάτι που το αντιμετωπίζουν πολλές χώρες στον πλανήτη. Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, κάθε όχημα δεν μπορεί να μεταφέρει άνω των 200 λίτρων κατά τη διέλευση του από τα σύνορα. Σύμφωνα με δημοσιεύματα 13.000 αυτοκίνητα καθημερινά γεμίζουν τα ρεζερβουάρ τους από τη FYROM, εξοικονομώντας καθημερινά 390 χιλ. ευρώ, δηλ. 12 εκ ευρώ το μήνα και 140 εκ ευρώ το έτος. Η διαφορά τιμής στο ντίζελ-βενζίνη είναι της τάξης των 0.40 ευρώ ανά λίτρο ανάμεσα στη FYROM, Βουλγαρία και Ελλάδα. Πώς λοιπόν αντιμετωπίζεται το λαθρεμπόριο, όπως και το προαναφερθέν φαινόμενο σε άλλα κράτη:

## 6.1 Ηνωμένο Βασίλειο

Η Βρετανική υπηρεσία εισοδημάτων και δασμών (Her Majesty's Revenue and Customs - HMRC) είναι η κατ' εξοχήν υπεύθυνη υπηρεσία που της έχει ανατεθεί το έργο της αντιμετώπισης της λαθρεμπορίας και νόθευσης καυσίμων στο Ηνωμένο Βασίλειο κάνοντας χρήση των εξουσιών που της ανατίθενται από τις Τελωνιακές και Ειδικές Αρχές Φόρων Κατανάλωσης. Η HMRC στις περιπτώσεις καταπολέμησης της απάτης εσόδων και δίωξης οικονομικών εγκλημάτων έχει τις αρμοδιότητες ενός οργανισμού επιβολής του νόμου. Φέρει στο δυναμικό της, τις δεξιότητες και τις τεχνικές που εφαρμόζονται και από τις αστυνομικές δυνάμεις για την πρόληψη, την διερεύνηση τον εντοπισμό της εγκληματικότητας, και τη σύλληψη των υπόπτων. Η εκπαίδευση των Αξιωματικών είναι στο ίδιο επίπεδο με αυτή των αξιωματικών της αστυνομίας.

Παρά τα μέτρα της λιτότητας αποφασίστηκε να αυξηθεί το προσωπικό αντιμετώπισης της φοροδιαφυγής και της απάτης και της λαθρεμπορίας, περίπου με 2.500 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης από 2014-15. Με περίπου 200 ανακριτές και 40 υπαλλήλους υπηρεσιών πληροφοριών έτσι ώστε να υπάρξει μια σημαντική αύξηση του αριθμού των ποινικών διερευνήσεων των υποθέσεων φοροδιαφυγής-λαθρεμπορίας, θα στελεχωθούν οι σχετικές υπηρεσίες. Ενδεικτικά για το πόσο σοβαρό θέμα αποτελεί η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων στο Ηνωμένο Βασίλειο στην υπηρεσία καταπολέμησης του, είναι ενταγμένες και οι παρακάτω υπηρεσίες, οι οποίες προσφέρουν γνώση, τεχνολογία και προσωπικό η κάθε μια με την δική της τεχνογνωσία: Organised Crime Task Force (OCTF), Serious Organised Crime Agency, HM Revenue and Customs, Home Office. The Confederation of British Industry και Federation of Small Businesses .

Επιπρόσθετα μετρά: Ως μέρος του προγράμματος ανίχνευσης η HMRS διεξάγει τυχαίους δειγματοληπτικούς ελέγχους σε διερχόμενα βυτία και πρατήρια καθώς και χώρους αποθήκευσης καυσίμων. Αναγνωρίστηκε από τους αρμόδιους η αναγκαιότητα εφαρμογής ενός συστήματος μαρκαρίσματος των καυσίμων το οποίο θα αποτελούσε αποτελεσματικότερο μετρώ για την αποτροπή και σύλληψη της απάτης του λαθρεμπορίου καυσίμων. Βλ. αναλυτικότερα

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmniaf/1504/1504.pdf>

## 6.2 Ιράν

Το ένα τρίτο των εισαγόμενων προϊόντων στο Ιράν είναι αφορολόγητα και πωλούνται μέσω της μαύρης αγοράς. Το πετρέλαιο είναι το τρίτο κατά σειρά λαθραίο εισαγόμενο προϊόν στο Ιράν και ο τζίρος από την αγοραπωλησία του στην μαύρη αγορά υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 1,3 δισεκατομμύρια δολάρια ανά έτος και η εισαγωγή του γίνεται από μυστικά λιμάνια και περάσματα στον περσικό κόλπο και προέρχονται από άλλες γειτονικές χώρες όπως το Ντουμπάι και το Κασάμπ. Για την καταπολέμηση των παραπάνω το Ιράν έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των τελωνείων και της συνοριακής γραμμής του για να εξασφαλίσει ότι δε θα εισέρχονται πλέον αδήλωτα φορτία καυσίμων και άλλων λαθραίων προϊόντων. Πέραν αυτού για την περαιτέρω ομαλοποίηση του επιπέδου του σε σχέση με τις άλλες γείτονες χώρες εγκαθιστά το σύστημα Automated System for Customs Data ASYCUDA WORLD το οποίο έχει σχεδιαστεί από το United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) και το οποίο εκτιμάται ότι θωρακίζει τα σύνορα του.

## 6.3 Αλγερία

Στην Αλγερία τα καύσιμα κοστίζουν τέσσερις φορές λιγότερο από ότι στο γειτονικό Μαρόκο. Το λαθρεμπόριο από την Αλγερία προς το Μαρόκο και άλλες χώρες εκτιμάται κάπου στα 150.000 λίτρα ανά μηνά και αποτελεί πλέον μεγάλη πληγή για την εκεί οικονομία μιας και υπάρχει έλλειψη πετρελαίου πλέον στις περιοχές κοντά στα σύνορα. Πολλά από τα συμβατικά οχήματα έχουν τροποποιημένες δεξαμενές (διπλές και τριπλές) με τις οποίες διέρχονται τα σύνορα και πωλούν το λαθραίο καύσιμο. Χαρακτηριστικά οι περιοχές κοντά στα σύνορα καταναλώνουν μέχρι και 140 φορές επιπλέον καύσιμο σε σχέση με παρόμοιες περιοχές μακριά των συνόρων.

Αυτήν την περίοδο βρισκόμαστε εν αναμονή της έναρξης λειτουργίας των 48 νέων σταθμών παρακολούθησης στα σύνορα της Αλγερίας, οι οποίοι θα είναι εξοπλισμένοι με σύγχρονα μέσα ελέγχου. Το προσωπικό στα τελωνεία αναμένεται να ενισχυθεί και να φτάσει τις 30.000 το 2014. Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι στα σύνορα αναμένεται "πόλεμος" μεταξύ των λαθρεμπόρων και των τελωνειακών. Επιπλέον, η περιφερειακή τελωνειακή αρχή έχει κατ'επανάληψη τονίσει ότι οι τελωνειακοί υπάλληλοι δέχονται συχνά επιθέσεις με μαχαίρια ή πέτρες. Η λύση παραμένει στην ενίσχυση της εποπτείας. Αναμένεται η ολοκλήρωση των 25 πρώτων φυλακών για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και του οργανωμένου εγκλήματος. Ταυτόχρονα με τα παραπάνω, στις 31-7-2012 ο κυβερνήτης και των 48 επαρχιών της Αλγερίας (Wali) Boukarabila Djelloul Khenchela σε δήλωσή του προς την εταιρεία ενεργείας και καυσίμων Naftal Khenchela, στην οποία παρευρίσκονταν οι επικεφαλές των πρατηρίων πώλησης καυσίμων, των υπηρεσιών μεταφοράς εμπορίου και γεωργίας και των υπηρεσιών ασφαλείας, για την απαγόρευση της παράνομης διακίνησης καυσίμων δήλωσε τα εξής :

Η πρώτη απόφαση είναι να καθορισθεί το ανώτατο όριο για την ημερήσια αναλογία που παρέχεται από τα βενζινάδικα σε 2500 αλγεριανά δηνάρια για βαρέα οχήματα και 1000 αλγεριανά δηνάρια για τα ελαφριά. Το δεύτερο είναι

να απαγορεύεται η παραμονή οχημάτων μεταφοράς καυσίμων χωρίς έγγραφα μεταφοράς στο χώρο μπροστά από τις αντλίες και περιμετρικά του πρατηρίου, εκτός και αν είναι απαραίτητο. Τρίτον, απαιτείται στα πρατήρια να κρατούν τα έγγραφα παράδοσης παραλαβής καυσίμων καθημερινά τα όποια θα σημειώνονται κατά την παράδοση και αναχώρηση των βυτίων. Η αποτυχία τήρησης αυτών των τριών αποφάσεων από τους διαχειριστές των σταθμών επισείει ποινή φυλάκισης 6 μηνών. Σε περίπτωση υποτροπής κλείσιμο του σταθμού και ανάκληση της έγκρισης. Η μη τήρηση της πρώτης απόφασης από τους οδηγούς που αγοράζουν άνω του επιτρεπομένου ορίου θα προκαλεί την κατάσχεση του οχήματος και την εναπόθεσή τους σε σταθμό δέσμευσης οχημάτων για 6 μήνες. Σημειώνεται ότι το λαθρεμπόριο καυσίμων έχει προκαλέσει έλλειψη του προϊόντος στην επαρχία, δημιουργώντας μεγάλες ουρές στους σταθμούς ανεφοδιασμού.  
[http://www.elwatan.com/regions/est/actu-est/khenchela-des-mesures-contre-la-contrebande-du-carburant-31-07-2012-180289\\_221.php](http://www.elwatan.com/regions/est/actu-est/khenchela-des-mesures-contre-la-contrebande-du-carburant-31-07-2012-180289_221.php)

#### 6.4 Γουινέα

Η Γουινέα βρίσκεται σε περίοδο ενίσχυσης των δράσεων κατά του λαθρεμπορίου των προϊόντων πετρελαίου. Ο πρόεδρος Alpha Condé της Γουινέας πρόσφατα κάλεσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στη διαχείριση των καυσίμων να "ενισχύσουν τα μέτρα κατά του λαθρεμπορίου και της απάτης κατά την εξαγωγή των προϊόντων πετρελαίου". Η παρούσα πρόσκληση του Προέδρου της Γουινέας για διπλασιασμό των προσπαθειών για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της απάτης των εξαγωγών, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων πετρελαίου απεικονίζει την εξάπλωση της διακίνησης παράνομης βενζίνης και πετρελαίου ντίζελ στην πρωτεύουσα και ιδίως στις επαρχίες του εσωτερικού. Το λαθρεμπόριο είναι μία από τις κύριες αιτίες που οδηγούν σε έλλειψη καυσίμων στην πρωτεύουσα, καθώς και στις επαρχιακές πόλεις.

#### 6.5 Μπενίν, Νιγηρία και Ιράκ

Παρατηρήθηκε ξαφνική αύξηση της ζήτησης σε όλα τα πρατήρια και τους σταθμούς καυσίμων στο Μπενίν λόγω της κατάργησης της επιδότησης καυσίμων στην Νιγηρία! Για πολλά χρόνια στην Νιγηρία υπήρχε επιδοτούμενο καύσιμο το οποίο λαθρέμποροι το εισήγαγαν παράνομα στο Μπενίν και εκμεταλλεύονταν την διάφορα στις τιμές ελέγχοντας το 85% της διακίνησης καυσίμων στην χώρα. Πλέον έχει καταργηθεί στην Νιγηρία η παραπάνω επιδότηση με αποτέλεσμα να έχουν παρόμοιες τιμές Νιγηρία και Μπενίν και έτσι να μην υπάρχει κίνητρο για παραεμπόρια μεταξύ τους. Σύμφωνα με τον Soumanou Moudjaïdou, πρώην υπουργό Εμπορίου του Μπενίν, η κατάργηση των επιδοτήσεων καυσίμων στη Νιγηρία είναι «δώρο Θεού» για το Μπενίν, επειδή θα σταματήσει το λαθρεμπόριο θα ισορροπήσουν οι τιμές εντός της χώρας και ο τομέας των καυσίμων θα αυξήσει τις πωλήσεις του κατά πέντε δισεκατομμύρια FCFA ετησίως. Ομοίως με την Νιγηρία και στο Ιράκ προτάθηκε (από το ΔΝΤ) η κατάργηση των επιδοτήσεων. Επιπλέον όμως το Ιράκ πρέπει να διασφαλίσει τα σύνορά του προκειμένου να εξαλειφθεί το λαθρεμπόριο. Για το λόγο αυτό από το 2003 προσελήφθησαν 22.000 συνοριοφύλακες. Στα μέσα του 2005, το Υπουργείο

Πετρελαίου απέλυσε 450 υπαλλήλους λόγω υποψίας ότι έκλεβαν καύσιμα και τα πωλούσαν στο εξωτερικό. Η Προσωρινή Αρχή Συνασπισμού ίδρυσε την Επιτροπή για τη Δημόσια Ακεραιότητα για την καταπολέμηση της διαφθοράς. Ωστόσο η αστάθεια σε συνδυασμό με την απουσία πολιτικής στήριξης έθεσε σε κίνδυνο τη λειτουργία της Επιτροπής. 15 δικαστές που ασχολήθηκαν με τα ζητήματα της λαθρεμπορίας καυσίμων, δολοφονήθηκαν.

#### 6.6 Λιθουανία, Εσθονία και Λετονία

Η Λιθουανία και η Λετονία από την αρχή του τρέχοντος έτους, προσπαθούν να συσπειρωθούν μαζί ενάντια στο λαθρεμπόριο φθηνών καυσίμων που εισάγεται από την Ρωσία και την Λευκορωσία παράνομα στα εδάφη τους. Από τις βαλτικές χώρες, στέλνονταν αυτοκίνητα στην Ρωσία για να γεμίσουν καύσιμα και μετά να τα πουλήσουν στην χώρα. Στη Λιθουανία και τη Λετονία, οι οδηγοί αυτοκινήτων θα πρέπει πλέον να καταβάλλουν ένα τέλος για τη μεταφορά καυσίμου κατά τη διέλευση των συνόρων από χώρες έκτος της ΕΕ αν η διέλευση γίνεται για περισσότερες από πέντε φορές το μήνα. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής δεν είναι πολύ αποτελεσματικά διότι οι λαθρέμποροι καυσίμων με μια παράκαμψη μόλις 50 μιλίων εισέρχονται από την Εσθονία όπου αποτελεί μέλος της ΕΕ και έτσι δεν υπόκεινται σε έλεγχο. Χαρακτηριστικά η εισοδος από το κοντινότερο στην Ρωσία σταθμό εισόδου της Εσθονίας στην Λετονία αυξήθηκε κατά 42,5% σε μια χρονιά. Μετά από συμφωνία όμως και με την Εσθονία που δέχτηκε να συνδράμει στον μηχανισμό αναμένεται να δοθεί ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στην πάταξη του λαθρεμπορίου.

Μια ακόμα ιδέα που εξετάζεται είναι η άρνηση εισόδου στην χώρα για βυτιοφόρα που ήταν στην Ρωσία για λιγότερο από 2 ημέρες. Από τον Ιούνιο του 2012, οι τελωνειακοί ζητούσαν σε κάθε αυτοκίνητο που εισερχόταν στη χώρα από την Ρωσία (στα σημεία ελέγχου Luhamma και Koidula) να τους προσδιορίζει τον ακριβή τους προορισμό και τυχόν περίσσειμα καυσίμου που είχαν στη δεξαμενή τους. Με αυτόν τον τρόπο, αυτοί που μέχρι τότε περνούσαν κάθε μέρα τα σύνορα έχουν εξαφανιστεί και έτσι μειώθηκαν και οι ουρές.

#### 6.7 Ουκρανία

Το λαθρεμπόριο είναι με κατεύθυνση από την Ρωσία προς την Ουκρανία μέσω παράνομων αγωγών έως και 800 μέτρων. Το 2011 καταρτίστηκε σχέδιο πάταξης λαθρεμπορίου υγρών καυσίμων με ανάθεση υπηρεσιών σε ομάδες κρούσης όπως η Υπηρεσία Ασφαλείας της Ουκρανίας και η Κρατική Υπηρεσία Συνόρων κατά των λαθρέμπορων, διϋπηρεσιακές αποστολές και άλλες οργανωμένες επιχειρήσεις. Αποτέλεσμα, η εξάρθρωση μέχρι τώρα 20 καναλιών παράνομης εισαγωγής πετρελαίου.

#### 6.8 Άμπου Ντάμπι και Ντουμπάι

Η ABU Dhabi National Oil Co (Adnoc) παρουσίασε ένα πρόγραμμα περιορισμού του λαθρεμπορίου καυσίμων με ορίζοντα τριετίας, που αναφερόταν στην προμήθεια καυσίμων για βιομηχανική χρήση καθώς και για τα φορτηγά. Η όλη προμήθεια θα γίνεται με προπληρωμένη κάρτα. Αφού

λοιπόν εξακριβώνεται η ακριβής ποσότητα κατανάλωσης (καθημερινή και μηνιαία) πετρελαίου σε κάθε επιχείρηση και όχημα ανά κατηγορία, από τις αρμόδιες αρχές μπαίνει σε εφαρμογή το σχέδιο κατά το οποίο οι πελάτες θα έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν πετρέλαιο από το εξωτερικό, μόνο μέχρι τα όρια που καθορίζονται από τις προπληρωμένες κάρτες τους και δε θα επιτρέπεται να ξεπερνούν αυτά τα όρια. Όλα τα παραπάνω ξεκίνησαν με έναυσμα τα πολλά πρατήρια καυσίμων της Adnoc Distribution στο Abu Dhabi και σε αλλά μικρά εμιράτα στα βόρεια των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, τα όποια χρέωναν χαμηλότερες τιμές για το πετρέλαιο κίνησης, από τα πρατήρια στο Dubai με αποτέλεσμα πολλά οχήματα να φεύγουν από το Dubai να περνούν στο Abu Dhabi ή σε κάποιο άλλο Εμιράτο και να γεμίζουν τα ρεζερβουάρ τους με φθηνή βενζίνη η ακόμα και βυτία ολόκληρα.

#### 6.9 Βενεζουέλα

Τον Ιούλιο του 2012, η κυβέρνηση της Βενεζουέλας, παρά την εκστρατεία της αντιπολίτευσης κατά των προτάσεων της, αποφάσισε να προχωρήσει στην εφαρμογή της ηλεκτρονικής σήμανσης των αυτοκινήτων για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καυσίμων. Η πρωτοβουλία αυτή γνωστή ως Σχέδιο Αυτοματισμού Καυσίμων, προβλέπει την τοποθέτηση ενός ηλεκτρονικού τσιπ (κάτι σαν ηλεκτρονικό Δελτίο Αποστολής) σε όλα τα αυτοκίνητα, των 2 πολιτειών που συνορεύουν με την Κολομβία (Tachira και Zulia) και σε αυτό θα καταγράφεται η ποσότητα των καυσίμου που «αγοράζουν». Η ιδέα είναι να τεθεί ένα ανώτατο εβδομαδιαίο όριο εφοδιασμού (λίτρα που μπορεί να αγοράσει) για κάθε όχημα. Ήδη η κυβέρνηση έχει τοποθετήσει το τσιπ σε πάνω από 23.000 οχήματα και έχουν εξοικονομηθεί περίπου 40 εκ. US δολάρια ανά μήνα. Επιπλέον μειώθηκε η κατανάλωση κατά 8-14 εκ. λίτρα στην περιοχή Zulia το μήνα και 56 εκ. λίτρα το μήνα στην Tachira.

Στην Βενεζουέλα οι τιμές των καυσίμων ήταν αρκετά χαμηλές και έτσι τα αυτοκίνητα εφοδιαζόντουσαν με βενζίνη, την οποία περνώντας τα σύνορα προς την Κολομβία την έβγαζαν σε μπιτόνια και την πωλούσαν εκεί παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων.

#### 6.10 Ιρλανδία

Η Ιρλανδία «δημιούργησε» ένα νέο σώμα για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων. Η ομάδα αυτή ονομάστηκε Cross Border Fuel Fraud Enforcement Group, η οποία περιλαμβάνει το Serious Organised Crime Agency, το οποίο θα βρίσκεται και στις δυο πλευρές των συνόρων. Η Βρετανική και Ιρλανδική κυβέρνηση αποφάσισαν από κοινού δράσεις, προκειμένου να βοηθήσουν στην καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων. Για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου η JTHS (John Hogg Technical Solution) αναπτύσσει μια νέα σήμανση εξελιγμένης τεχνολογίας, για την προστασία των καυσίμων.

#### 6.11 Αίγυπτος

2009: Αίγυπτος έχει ξεκινήσει την κατασκευή ενός τεράστιου τείχους κατά μήκος των συνόρων με τη Λωρίδα της Γάζας, σε μια προσπάθεια να κλείσει

σήραγγες λαθρεμπορίου στο έδαφος. Το τείχος θα είναι εννέα έως 10 χιλιόμετρα, και θα βυθιστεί 20 με 30 μέτρα στο έδαφος. Πρόσφατα, η Αίγυπτος εξέτασε διάφορες δυνατότητες του αποκλεισμού των σηράγγων, και κοινές αμερικανο-αιγυπτιακές περιπολίες γίνονται στη Ράφα προσπαθώντας να ανιχνεύσουν υπόγειες σήραγγες, τις οποίες σχεδόν κάθε βδομάδα τις γεμίζουν με αέριο ή τις κατεδαφίζουν ακόμα και με ανθρώπους μέσα. Η κατασκευή του τείχους έχει ήδη αρχίσει.

## 6.12 Τουρκία

Ο υπουργός οικονομικών Μεχμέτ Σιμσέκ δήλωσε πρόσφατα ότι το λαθρεμπόριο καυσίμων αποτελεί προτεραιότητα της κυβέρνησης. Δόθηκε εντολή για θεσπιστούν μια σειρά μέτρων για την πάταξη της απώλειας εσόδων για το κράτος. Στο πλαίσιο των παραπάνω ενεργειών, το υπουργείο οικονομικών δημιουργεί μια βάση δεδομένων για καταχώρηση όλων των εμπλεκομένων ( π.χ. τα στοιχεία αγορών και πωλήσεων τους) που εμπεριέχει εκτός των άλλων, όλες τις πρότερες παραβάσεις τους. Σκοπός είναι ο εντοπισμός και ο έλεγχος των εμπλεκομένων φορέων υψηλού κινδύνου. Το πλεονέκτημα που αποκτά η Τουρκική κυβέρνηση έναντι των λαθρεμπόρων-πρατηριούχων είναι προφανές μιας και πλέον τα αδικαιολόγητα έσοδα από τη δραστηριότητα της εμπορίας καυσίμων θα έρθουν στο φως. Ταυτόχρονα εισάγεται και νέα νομοθεσία η οποία θα κλείσει τα κενά στην νομοθεσία των καυσίμων. Αρχές όπως η ρυθμιστική αρχή ενέργειας, το τελωνείο και το υπουργείο καθώς και η γενική διεύθυνση ασφαλείας θα συνεργαστούν ώστε να συνδράμουν στην πάταξη του λαθρεμπορίου καυσίμων. Τέλος θα εισαχθούν και ταμειακές μηχανές αυτόματης καταγραφής σε κάθε αντλία. Συμπερασματικά, το λαθρεμπόριο των καυσίμων γίνεται κυρίως από μια χώρα προς τις γειτονικές της, όταν αυτή έχει χαμηλότερη τιμή. Το καύσιμο από την δεξαμενή του αυτοκινήτου εξάγεται και πωλείται με κάθε τρόπο. Πολλές είναι οι οικογένειες που ζουν καθαρά κάνοντας αυτή τη δουλειά. Ακόμα και από πλοία πετάγονται στη θάλασσα μπιτόνια με καύσιμο, τα οποία τα παραλαμβάνουν και τα πωλούν με τον ίδιο τρόπο. Επιπλέον έχει διαπιστωθεί, ότι λαθραία καύσιμα έχουν βρεθεί και σε πλοία που κανονικά μεταφέρουν σιτάρι!.

## 7. ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το λαθρεμπόριο καυσίμων είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο. Από την αναπτυσσόμενη δύση μέχρι τα βόρεια της ανατολής και από τον παγωμένο βορρά έως τον απρόσιτο νότο, τεράστιες ποσότητες πετρελαιοειδών μεταφέρονται παράνομα και δισεκατομμύρια δολάρια χάνονται καθημερινά. Σε όλον τον κόσμο καταγράφονται καθημερινά περιστατικά παράνομης εμπορίας καυσίμων.

Στη χώρα μας πολλά κρούσματα παράνομων πράξεων έχουν αποκαλυφθεί, που εκτός των άλλων εμπλέκουν τον στρατό. Στην περίπτωση αυτή δεν μπορούμε να φανταστούμε λαθρεμπόριο καυσίμων στο στρατό χωρίς τη συμμετοχή ανωτάτων αξιωματικών. Μεταξύ άλλων, σημειώνονται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- Λάρισα: Παράνομο κύκλωμα διακίνησης καυσίμων με στρατιωτικούς &



## ιδιώτες

Το κύκλωμα μετάγγιζε τα υγρά καύσιμα του Στρατού σε μεγάλες δεξαμενές που είχαν τοποθετηθεί σε αγρόκτημα και σε βυτιοφόρα των ιδιωτών πρατηριούχων μέσα σε αποθήκη της περιοχής. Έχουν μετακινηθεί με τον ίδιο τρόπο τουλάχιστον 45.000 λίτρα καυσίμων μέσα σε δύο έτη. Η υπόθεση άρχισε να διερευνάται ύστερα από πληροφορίες που παρασχέθηκαν στην Υποδιεύθυνση Ασφάλειας Λάρισας για παράνομη διακίνηση καυσίμων του Στρατού προς ιδιώτες με τη χρήση στρατιωτικού βυτιοφόρου. Από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν, βρέθηκαν:

- ο Υπέργεια Δεξαμενή (στο αγρόκτημα), χωρητικότητας 8.400 λίτρων, η οποία ήταν γεμάτη με καύσιμα (πετρέλαιο)
- ο Δύο βυτιοφόρα τα οποία περιείχαν συνολικά 4.600 λίτρα καυσίμου
- ο Μεγάλος αριθμός από βαρέλια αποθήκευσης καυσίμων, εκ των οποίων κάποια είναι γεμάτα με πετρέλαιο
- ο Το χρηματικό ποσό των 4.590 ευρώ συνολικά
- ο Ένα ΙΧ Φορτηγό και ένα ΙΧΕ αυτοκίνητο

Όλα τα παραπάνω αντικείμενα, καύσιμα και οχήματα (πλην του στρατιωτικού οχήματος) έχουν κατασχεθεί. Εκτιμάται ότι η αξία του παράνομα διακινηθέντος καυσίμου υπερβαίνει τις 66.000 ευρώ, ενώ το σύνολο των διαφυγόντων φόρων, δασμών και επιβαρύνσεων ξεπερνά τις 42.000 ευρώ. Οι συλληφθέντες θα οδηγήθηκαν στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Λάρισας και κρατούνται. Οι κατηγορίες που τους βαρύνουν αφορούν, κατά περίπτωση, τα αδικήματα της υπεξαίρεσης στη υπηρεσία, της παράβασης καθήκοντος, της αποδοχής προϊόντων εγκλήματος, καθώς και παραβάσεις του φορολογικού και τελωνειακού κώδικα σε ότι αφορά την παράνομη διακίνηση και εμπορία καυσίμων.

<http://www.ert.gr/kiononia/item/12848-Exarthrwsh-toy-kyklwmatos-diakhshs-stratiwtikwn-kaysimwn-sth-Larisa>

- Κύκλωμα κλοπής καυσίμων από μονάδα στρατού στη Ρόδο

Από τον Τύπο: «Κλοπή πετρελαίου κίνησης από στρατιωτική μονάδα έφερε στο φως η έρευνα του ΣΔΟΕ. Μεταξύ των συλληφθέντων είναι ο διοικητής του 95ου Τάγματος Μηχανικού, που κατηγορείται ότι είχε ενεργό ρόλο στην υπόθεση, ο διαχειριστής των δεξαμενών καυσίμου, ο ιδιοκτήτης και ο οδηγός του βυτιοφόρου.

Ιδιωτικό βυτιοφόρο που φέρεται να ανήκει σε εργολάβο του νησιού εντοπίστηκε να φορτώνει δύο τόνους καυσίμου από τις δεξαμενές της μονάδας.

Για τη υπόθεση έχει ενημερωθεί ο υπουργός Εθνικής Άμυνας και ο αρχηγός ΓΕΕΘΑ. Σύμφωνα με το ΣΔΟΕ το πετρέλαιο κίνησης προοριζόταν να παραδοθεί σε εργολάβο δημοσίων έργων.

Εν τω μεταξύ το ενδεχόμενο παράνομων ενεργειών εκ μέρους των αρμοδίων του Γενικού Χημείου του Κράτους κατά τους ελέγχους δειγμάτων καυσίμων εξετάζει ο οικονομικός εισαγγελέας. Αφορμή για την παρέμβαση είναι η καταγγελία της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων

Καυσίμων, σύμφωνα με την οποία στην Δ' Διεύθυνση Πειραιά του Γενικού Χημείου γίνονται παράνομες ενέργειες και παρεμβάσεις λαθρεμπόρων καυσίμων με στόχο είτε την αλλοίωση των δειγμάτων είτε την καθυστέρηση των αναλύσεων. Οι πρατηριούχοι καταγγέλλουν ότι αποτέλεσμα αυτών είναι να ανθεί το λαθρεμπόριο καυσίμων.»

<http://www.skai.gr/news/greece/article/201989/kukloma-klopi-kausimon-aro-monada-stratou-sti-rodo-/>

- Κύκλωμα λαθρεμπορίας καυσίμων στην Άρτα

Το κύκλωμα λαθρεμπορίας καυσίμων εξαρθρώθηκε από το ΣΔΟΕ. Τουλάχιστον μισό εκατομμύριο λίτρα καυσίμων, όλων των τύπων, διακινήθηκαν παράνομα στην Άρτα, αλλά και σε κρατικές υπηρεσίες, όπως ο Δήμος και το Νοσοκομείο της περιοχής. Οι έλεγχοι που έκανε το ΣΔΟΕ έγιναν σε 15 πρατήρια καυσίμων, 3 πωλητές πετρελαίου θέρμανσης, 11 βυτιοφόρα, 8 λεωφορεία εκ των οποίων τα 7 είναι ενταγμένα στο ΚΤΕΛ Άρτας και σε 2 φορτηγά. Συνολικά διαπιστώθηκαν ότι κινήθηκαν λαθραία 245.084 λίτρα αμόλυβδης, 21.291 λίτρα σούπερ αμόλυβδης καθώς και 200.000 λίτρα πετρελαίου θέρμανσης. Σύμφωνα με υπολογισμούς το Δημόσιο έχανε από 1 εκ. ευρώ τον χρόνο.

<http://www.proinoslogos.gr/component/content/article/13/13018>

- Πρατήριο με παράνομη δεξαμενή

Από τον τύπο: «Στις 22-2-2012 υπάλληλοι του Σ.Δ.Ο.Ε. Π.Δ. Κεντρικής Μακεδονίας σε συνεργασία με το ΣΔΟΕ Δυτικής Μακεδονίας προέβησαν σε από κοινού έλεγχο σε πρατήριο της ΠΕΟ Θεσσαλονίκης - Καβάλας, και από τον έλεγχο διαπιστώθηκε η ύπαρξη υπόγειας παράνομης δεξαμενής χωρητικότητας 50.000 λίτρων που περιείχε ορυκτέλαια και η οποία ήταν συνδεδεμένη με παλιά αντλία καυσίμου δια της οποίας διοχετευόταν το ορυκτέλαιο στα ρεζερβουάρ των φορτηγών.

Κατά την ώρα του ελέγχου κατελήφθη τούρκικο φορτηγό να έχει εφοδιασθεί με το παραπάνω μίγμα και ακολουθήθηκε η αυτόφωρη διαδικασία για την πράξη της λαθρεμπορίας. Επίσης από την έρευνα και τις ληφθείσες καταθέσεις διαπιστώθηκε ότι η παράνομη διάθεση ορυκτελαίου ως καύσιμη ύλη ξεκινούσε από ενάρξεως λειτουργίας του πρατηρίου (11-9-2009) έως 22/2/2012 κατά παράβαση των περί λαθρεμπορίας διατάξεων ποσότητας 1007.000 λίτρων με διαφυγόντες φόρους (ΕΦΚ και ΦΠΑ ) 700.000 ευρώ περίπου.

Η νόμιμη εκπρόσωπος του πρατηρίου δεν ανευρέθη και αναζητείται, ενώ συνελήφθησαν ο υπεύθυνος του πρατηρίου, η λογίστρια, τρεις πακιστανοί υπάλληλοι εκ των οποίων οι δυο χωρίς άδεια παραμονής, ένας Έλληνας υπάλληλος καθώς και ο τούρκος οδηγός του φορτηγού .

Συντάχθηκε μηνυτήρια αναφορά και οι συλληφθέντες οδηγήθηκαν στον Εισαγγελέα Ποινικής Δίωξης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα κατά την αυτόφωρη διαδικασία».

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26510&subid=2&pubid=112824891>

- Κύκλωμα νοθείας πετρελαίου

Εκτιμάται ότι η οικονομική ζημία για το Ελληνικό Δημόσιο, από την παράνομη δράση του κατά το τελευταίο τετράμηνο, ανέρχεται τουλάχιστον στο ποσό του 1,5 εκατομμυρίου ευρώ. Το κύκλωμα είχε διακινήσει ποσότητες λαθραίων και νοθευμένων καυσίμων, μεταξύ 18.000 – 30.000 λίτρα ημερησίως. Προέβαινε σε ανάμειξη ποσοτήτων πετρελαίου, όπως αργού, κίνησης ναυτιλίας, καθώς και άλλων υγρών χημικών πρόσθετων, ενώ στη συνέχεια υπέβαλλε σε διήθηση μέσω ειδικών μηχανημάτων και φίλτρων, μετατρέποντας τα σε πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, το οποίο διέθετε στη συνέχεια στο ελεύθερο εμπόριο. Οι συλληφθέντες οδηγήθηκαν στον κ. Εισαγγελέα Πρωτοδικών Αθηνών.

Τις αστυνομικές έρευνες διεξάγει η Υποδιεύθυνση Ασφάλειας Δυτικής Αττικής, η οποία σε συνεργασία με κλιμάκιο του Σ.Δ.Ο.Ε. εξετάζει περαιτέρω την υπόθεση, για το ύψος των διαφυγόντων φόρων και δασμών του Ελληνικού Δημοσίου.

[http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art\\_id=133498&catid=4](http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=133498&catid=4)

- Κύκλωμα υπεξαίρεσης καυσίμων, Θεσσαλονίκη

Η συγκεκριμένη εγκληματική ομάδα συστήθηκε έχοντας ως σκοπό την τέλεση των αδικημάτων της απάτης και υπεξαίρεσης κακούργηματικής μορφής, στο χώρο της μεταφοράς – διακίνησης υγρών καυσίμων, προσπορίζοντας με αυτό τον τρόπο παράνομο περιουσιακό όφελος. Ειδικότερα, οι οδηγοί των βυτιοφόρων, σε καθημερινή βάση παραλάμβαναν ποσότητες υγρών καυσίμων από εταιρείες πετρελαιοειδών της Θεσσαλονίκης, τις οποίες όφειλαν στη συνέχεια να παραδίδουν σε ιδιοκτήτες πρατηρίων υγρών καυσίμων. Όπως προέκυψε από την αστυνομική έρευνα, οι οδηγοί των βυτιοφόρων, αντί να μεταφέρουν στα πρατήρια τις ποσότητες των υγρών καυσίμων που παραλάμβαναν προηγουμένως, υπεξαιρούσαν μέρος αυτών, αποθηκεύοντας τις ποσότητες σε βυτία, ακινητοποιημένα οχήματα και κοντέινερ, τα οποία βρίσκονταν σε μάντρα στάθμευσης αυτοκινήτων που είχαν επινοικιάσει από δύο εκ των παραπάνω συλληφθέντων. Στη συνέχεια μεταπωλούσαν τα υπεξαιρούμενα καύσιμα σε τρίτους, αποκομίζοντας έτσι παράνομο περιουσιακό όφελος. Εκτιμάται ότι η ποσότητα των υγρών καυσίμων που υπεξαιρούταν ανά ημέρα ανέρχεται σε 2.300 λίτρα περίπου. Οι εικοσιένα συλληφθέντες οδηγήθηκαν στον κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Θεσσαλονίκης.

<http://www.newsblog.gr/index.php/2012/04/27/63163/>

- Μεγάλο κύκλωμα με αλιείς και παράνομο εμπόριο καυσίμων

Το επάγγελμα του αλιέα υπάγεται στο Υπουργείο Γεωργίας. Έτσι όποιος έχει στην κατοχή του μερικά αγροτεμάχια και δηλώνει αγρότης, μπορεί να διαθέτει επαγγελματικό σκάφος και να ασκεί το επάγγελμα του αλιέα. Στα επαγγελματικά σκάφη όμως, χορηγούνται αφορολόγητα καύσιμα, μετά από κατάθεση τιμολογίων στις αρμόδιες αρχές. Τα καύσιμα αυτά δεν χρησιμοποιούνται ποτέ και είναι άγνωστο που καταλήγουν.

Από τον τύπο: «Ειδικά τα τελευταία χρόνια το φαινόμενο έχει πάρει διαστάσεις καθώς η επιστροφή Ε.Φ.Κ. στα καύσιμα, γίνεται με επιταγή με το ποσό που αντιστοιχεί στα καύσιμα που θεωρητικά έχουν καταναλωθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου αλιείας. Έτσι επιτήδειοι της περιοχής άρχισαν να εκμεταλλεύονται το κενό κανονισμών και ελέγχου που με τη σειρά τους ανέδειξαν το φαινόμενο της κατακόρυφης αύξησης του αριθμού των "αλιέων" στη συγκεκριμένη περιοχή και ειδικά γυναικών, που καθόλου συμπτωματικά - όπως φαίνεται- είναι σύζυγοι αγροτών. Σύμφωνα με τις καταγγελίες, πριν την αλλαγή του τρόπου επιστροφής του Ε.Φ.Κ. στο τέλος της περιόδου αλιείας δεν υπήρχε καμία γυναίκα που να ασχολείται με το συγκεκριμένο επάγγελμα στην περιοχή. Τώρα ο αριθμός τους αυξάνεται διαρκώς. Σύμφωνα με τις καταγγελίες στην πραγματικότητα πρόκειται για συζύγους αγροτών οι οποίοι ενέγραψαν στην κατοχή τους σκάφη που φυσικά δεν είναι επαγγελματικά και τα οποία φυσικά δεν χρησιμοποιούν, αλλά προσκομίζοντας πλαστά τιμολόγια λαμβάνουν επιδοτήσεις. Οι γυναίκες αλιείς που ξεπερνούν πλέον τις 70 στη Χαλάστρα, χρηματοδοτούνται περνώντας την δραστηριότητά τους αυτή ως "πρώρη σύνταξη". Στη Χαλάστρα υπάρχουν 300 σκάφη αγροτών που ασχολούνται με την αλιεία, όταν σε άλλες παραθαλάσσιες περιοχές υπάρχουν 20 κατά μέσο όρο, με αποτέλεσμα οι επαγγελματικές άδειες να έχουν γίνει ανάρπαστες, από τα 300 σκάφη, χρησιμοποιούνται πραγματικά όχι πάνω από 50. Ενδεικτικά οι καταγγέλλοντες αναφέρουν γυναίκα που έχει στην κατοχή της επαγγελματικό σκάφος, ενώ άλλο ένα έχει ο αγρότης σύζυγός της. Ένας άλλος αγρότης δηλώνει εαυτόν ως καπετάνιο σε διαφορετικά σκάφη, που κατέχουν η σύζυγος και η αδερφή του. Ακόμη -αναφέρουν- την περίπτωση ιδιοκτήτη περιπτέρου με πρόβλημα όρασης ο οποίος έχει άδεια επαγγελματικού σκάφους και αλιείας και διατυπώνουν την απορία πώς διεκπεραιώνει τη θαλάσσια δραστηριότητά του. Επίσης αναφέρουν συνταξιούχους που δηλώνουν αλιείς αλλά και πολλές άλλες περιπτώσεις και ζητούν να γίνει έρευνα στο θέμα. Τελωνειακός της περιοχής στον οποίο καταγγέλλθηκε το θέμα, απλά πιστοποίησε αν υπάρχει σκάφος και μηχανή και όχι αν χρησιμοποιείται και κατέληξε πως η υπόθεση ήταν σύννομη. Οι επαγγελματίες αλιείς καταγγέλλουν ότι στην κομπίνα συμμετέχουν πρόεδροι συλλόγων που εκδίδουν πλαστές βεβαιώσεις στους ενδιαφερόμενους, ότι εργάζονται ως αλιείς, ένας λιμενικός που υπογράφει τα βιβλία πλόων χωρίς καμία αυτοψία και τελωνειακός που χρηματίζεται».

[http://thalamigos.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=279](http://thalamigos.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=279)

Όπως διαφαίνεται από τις παραπάνω υποθέσεις παράνομου εμπορίου καυσίμων στην χώρα μας, μέσω κυρίως του Σ.Δ.Ο.Ε. αλλά και του ΚΕΔΑΚ, ύστερα είτε από έρευνα είτε από καταγγελίες, εξαρθρώθηκαν κυκλώματα λαθρεμπορίου τα οποία δρούσαν παρασιτικά, σε μια κοινωνία που πάσχει από τέτοια φαινόμενα. Όμως είναι αυτό αρκετό για την εξάλειψη των παράνομων αυτών δράσεων;

Σε κάθε μια από τις παραπάνω υποθέσεις αναφέρεται πως έγιναν οι απαραίτητες προσαγωγές και συλλήψεις, όμως, πουθενά δεν ξεκαθαρίζεται εάν πέραν της σύλληψης οι αρμόδιες αρχές προχώρησαν σε περαιτέρω ενέργειες, όπως επιβολή προστίμων, αφαίρεση αδειών κ.λπ. Επιπλέον δεν αναφέρεται πουθενά εάν μετά την εξάρθρωση των κυκλωμάτων, έγιναν ενέργειες από τις αρμόδιες υπηρεσίες ή από τις ιδιωτικές εταιρείες ( που κάτω

από την επωνυμία τους διακινούνταν παράνομες ποσότητες πετρελαιοειδών) για την εφαρμογή συστηματικών ελέγχων και την εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας.

Τέλος, στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει και εμπλοκή τελωνειακών, αξιωματικών και άλλων κρατικών φορέων, για τους οποίους δεν αναφέρονται πουθενά οι κυρώσεις που υπέστησαν ύστερα από τους ελέγχους του ΣΔΟΕ και του ΚΕΔΑΚ. Το ερώτημα λοιπόν είναι: «αρκεί η μέχρι τώρα στάση των Αρχών για τη μείωση του λαθρεμπορίου πετρελαιοειδών, ή το Δημόσιο θα συνεχίσει να χάνει έσοδα λόγω της έλλειψης ελέγχων και ελεγκτικών μηχανισμών για την πάταξη τέτοιων παράνομων πράξεων;»

Στην Ευρώπη ισχύει αυστηρή νομοθεσία για τέτοιου είδους παράνομες ενέργειες, ενώ πέρα της νομοθεσίας είναι σε εφαρμογή ένα αυστηρό σύστημα τακτικών ελέγχων το οποίο είναι αντικίνητρο για οποιαδήποτε παρανομία.

Στην Ελλάδα ακόμη δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα αποτελεσματικότερο σύστημα ελέγχων όπως θα ήταν για παράδειγμα ένα σύστημα παρακολούθησης της διαρκούς ροής των καυσίμων τα οποία διακινούνται σε όλη την επικράτεια.

Σχετικά άρθρα

- [http://tro-ma-ktiko.blogspot.gr/2012/05/blog-post\\_6407.html](http://tro-ma-ktiko.blogspot.gr/2012/05/blog-post_6407.html)
- <http://www.axiaplus.gr/article/5867/notheia-kaysimwn-me-kratikh-sfragida/>
- <http://www.zougla.gr/greece/article/mistiko-deal-me-vitrina-to-podosfero>

Σχετικές ιστοσελίδες

- <http://www.fuelprices.gr/>
- <http://www.notheymena.gr/>

## 8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ευρύτατη και αυτονόητη χρήση της τεχνολογίας μπορεί να λύσει πολλά από τα προβλήματα νοθείας και λαθρεμπορίας των καυσίμων. Η τοποθέτηση GPS στα βυτιοφόρα, ο ηλεκτρονικός τρόπος εισροών-εκροών σε όλα τα στάδια της εμπορίας των καυσίμων, η ηλεκτρονική παρακολούθηση των σλεπιών με ό,τι προτάθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια και γενικά ένα σύστημα εποπτείας του κυκλώματος που έρχεται σε επαφή με τον τελικό καταναλωτή, δίνει επαρκείς απαντήσεις στο υπό εξέταση πρόβλημα.

Βέβαια υπάρχουν και άλλα μέτρα, που αν και βρίσκονται έξω από το περιβάλλον της ψηφιακής οικονομίας, είναι δυνατόν να προσφέρουν ικανοποιητικά αποτελέσματα. Δε θα ήταν υπερβολή να υποστηριχτεί το ακόλουθο: Μέτρα υπό μορφή κινήτρων, που αναδεικνύουν και επιβραβεύουν τον ανθρώπινο παράγοντα, μπορεί να είναι πιο αποδοτικά από οτιδήποτε τεχνολογικά εξελιγμένο προϊόν, που καλείται να ενταχθεί στο κύκλωμα της διακίνησης-εμπορίας των καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα:

1– Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η κυρίαρχη μεταβλητή επιτυχίας του οποιουδήποτε συστήματος εποπτείας. Οποιοδήποτε ηλεκτρονικό σύστημα εποπτείας / μέτρησης κ.λπ, μπορεί να ατονήσει, αν οι εποπτεύουσες αρχές

δεν κάνουν τη δουλειά τους όπως πρέπει.

Οι πυροσβέστες υποστηρίζουν ότι η μεγάλη φωτιά με φωτιά αντιμετωπίζεται. Σε ένα χορό λοιπόν δισεκατομμυρίων, που συγκρίνεται μόνο με αυτόν του εμπορίου ναρκωτικών, παράνομων οπλικών συστημάτων, ανθρωπίνων οργάνων και εμπορίου ανθρώπων, κακοπληρωμένοι ελεγκτές των 1000-1500 ευρώ δεν μπορούν να αποδώσουν. Η απόδοσή τους μειώνεται ακόμη περισσότερο αν δεν καλύπτονται πολιτικά από διαπλεκόμενους ή αδιάφορους ή δειλούς ή διεφθαρμένους πολιτικούς υπουργούς κ.ά και απειλούνται με μετάθεση αν κάνουν καλά τη δουλειά τους.

Το τελειότερο ψηφιακό σύστημα δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τη συνδρομή του ανθρώπινου παράγοντα. Η ανάδειξη του ανθρώπινου παράγοντα, μπορεί από την άλλη, να υπερκαλύψει τεχνολογικές αδυναμίες του συστήματος.

Πρόταση. Ένα μέρος (%) του αδιαπραγμάτευτου και απόλυτα προσδιορισμένου διοικητικού προστίμου (βλ. ακολούθως), θα δίνεται στην ομάδα των ατόμων που θα εμπλακεί και θα ανακαλύπτει τη νοθεία ή το λαθρεμπόριο. Επίσης, οι υπάλληλοι που θα εμπλακούν σε αυτήν την υπόθεση της λαθρεμπορίας / νοθείας καυσίμων, θα έχουν μόνο αυτοί το δικαίωμα επιλογής του τόπου μετάθεσής τους. Τέλος η εμπλοκή τους στο λαθρεμπόριο καυσίμων και οι επιτυχίες τους, θα τους δίνουν ένα προβάδισμα για την εξέλιξη τους στις υπηρεσίες όπου βρίσκονται.

Όλα αυτά απαιτούν μια πολιτική ηγεσία που δε δειλιάζει δεν υποκρίνεται, δε διαπλέκεται με τα γνωστά συμφέροντα του κλάδου και αντιλαμβάνεται την πραγματική διάσταση του προβλήματος. Όσο δεν εφαρμόζονται τέτοια κίνητρα υπέρ της επιβράβευσης των εμπλεκόμενων και όσο προτάσσονται διάφορες προφάσεις εκ μέρους γλωσσολάγων πολιτικών, που οδηγούν στην μη εφαρμογή των μέτρων που έχουν ήδη ψηφιστεί ή απαιτούνται, τόσο οι υπόνοιες για υπόγειες διαδρομές ανάμεσα σε πολιτικούς και λαθρεμπόρους ισχυροποιούνται και μπορούν να ερμηνευτούν επαρκώς.

Στο πλαίσιο της λογικής αυτού του μέτρου, προτείνονται και τα ακόλουθα:

2- Επιβολή αδιαπραγμάτευτων προστίμων και αυστηρών κυρώσεων, σε εμπόρους, μεγάλους καταναλωτές, πρατηριούχους και μεταφορείς, που θα περιλαμβάνει σωρευτικά τα ακόλουθα με μια απλή νομοθεσία:

α) Είσπραξη προστίμων άμεσα, χωρίς τη δυνατότητα διαπραγμάτευσης με οποιαδήποτε αρχή, π.χ. τον περιφερειάρχη, το ΣΔΟΕ κ.λπ. με σκοπό τη μείωσή τους. Κατά δέσμια αρμοδιότητα λοιπόν (στη θέση της υφιστάμενης διακριτικής ευχέρειας) πρέπει να λαμβάνεται η απόφαση του όποιου οργάνου επιβολής του προστίμου. Το πρόστιμο θα ορίζεται λοιπόν από τον ελεγκτή βάσει γνωστών εκ των προτέρων πινάκων (ένας πίνακας για τη νοθεία και ένας για το λαθρεμπόριο με διαφορετικά πρόστιμα και ταξινόμηση προστίμων ανά είδος και ποσότητα) και θα ελέγχεται μόνο η ακρίβεια (το πιθανό λάθος του υπολογισμού) από τις σχετικές υπηρεσίες / νομικούς συμβούλους. Οι Περιφερειάρχες, το ΣΔΟΕ ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας δε θα εμπλέκεται λοιπόν στη διαμόρφωση (με σκοπό την έκπτωση) του προστίμου του καυσίμου. Αποφάσεις της μορφής «...Ο περιφερειάρχης, δύναται να επιβάλλει πρόστιμο στον παραβάτη...» ή διατάξεις που προβλέπουν ανώτατα και κατώτατα όρια προστίμων για την ίδια παραβατική συμπεριφορά θα εκλείψουν. Έτσι τα όργανα διοίκησης ή πολιτικά άτομα, δε θα έχουν την παραμικρή εξουσία διαπραγμάτευσης του προστίμου. Το πρόστιμο θα είναι

συνάρτηση του είδους και του όγκου του λαθραίου ή νοθευμένου καυσίμου και όπως τονίστηκε θα είναι γνωστό εκ των προτέρων.

β) Ως κακούργημα –είτε η νοθεία είτε το λαθρεμπόριο– ο(οι) κατηγορούμενος(οι) θα αντιμετωπίζει(ουν) ελάφρυνση των προβλεπόμενων ποινών (ελάχιστος χρόνος κάθειρξης 5 έτη), μόνο αν δεχθούν να συνεργαστούν με τις διωκτικές αρχές, διαδικασία που θα οδηγήσει σε πολλαπλά οφέλη λόγω της εξάρθρωσης ενός παρανόμου κυκλώματος. Με τις προβλεπόμενες παρεμβάσεις νομοθετικού χαρακτήρα δε θα ισχύουν εδώ οι διατάξεις που οδηγούν σε ελάφρυνση της ποινής και σχετίζονται με τους «ανθρωπιστικούς λόγους», ή με τον «πρότερο έντιμο βίο» και το «καθαρό ποινικό μητρώο» και άλλα σχετικές ρυθμίσεις που οδηγούν σε ένα καθεστώς ατιμωρησίας.

γ) Ένταξη στις διατάξεις «περί μαύρου χρήματος».

δ) Έναρξη διαδικασίας ενός ενδελεχούς «πρόθεν έσχες», δέσμευση περιουσιακών στοιχείων και υιοθέτηση διατάξεων περί καταδολίευσης, στις περιπτώσεις όπου λόγω ασφαλιστικών μέτρων και προσφυγών καθυστερεί η επιβολή των προστίμων .

3- Πληρωμές από εξαγωγές. Το παραστατικό που δείχνει την εξαγόμενη αξία καυσίμων, πρέπει εύλογα κάποτε να οδηγήσει σε μια κατάθεση μετρητών μέσω μιας τράπεζας της χώρας εισαγωγής. Στην περίπτωση του λαθρεμπορίου το ποσό αυτό δεν κατατίθεται και λογιστικά στην εταιρία εξαγωγής καταγράφεται ως «επισηφλής απαίτηση», που με τον καιρό διαγράφεται. Να ελέγχεται λοιπόν η χρηματική ροή που οφείλεται στις εξαγωγές καυσίμων, η οποία πρέπει να διαπιστώνεται ταμειακά και να είναι ίση με την αξία του τιμολογίου. Στις περιπτώσεις πολλών «επισηφλών απαιτήσεων» λόγω εξαγωγής καυσίμων θα γίνεται έρευνα, μέσω των «ωριμάνσεων των υπολοίπων των πελατών» ανά τρίμηνο.

Ενδέχεται ο έμπορος να έχει μια εικονική εταιρεία στη χώρα εισαγωγής, η οποία να καταβάλει τα προβλεπόμενα χρήματα σε τράπεζα της χώρας εισαγωγής και ακολούθως αυτά θα διαβιβάζονται στο λογαριασμό του στην Ελλάδα με σκοπό την εξόφληση του εικονικού τιμολογίου. Ενδέχεται επίσης ο έμπορος να στείλει το εν λόγω ποσό στον δήθεν εισαγωγέα και αυτός ακολούθως να το καταθέτει ως πληρωμή δική του για τις εισαγωγές. Να ελέγχεται λοιπόν η πορεία του χρήματος σε αυτές τις περιπτώσεις.

4 - Έλεγχος των καυσίμων των αυτοκινήτων taxi. Στην περίπτωση που διαπιστώνεται η ύπαρξη υψηλής ποσότητας θείου, γεγονός που προδίδει το ακατάλληλο καύσιμο (ναυτιλίας) τότε, το ταξί, θα κατάσχετα στην ακόλουθη περίπτωση: α) Αν δε συνεργαστεί ο οδηγός/ιδιοκτήτης ταξί έτσι ώστε να προσδιορισθεί ο πρατηριούχος ή η πηγή γενικά της τροφοδοσίας. β) και αν αποδειχθεί συνενοχή. Στην περίπτωση συνενοχής πλην του διοικητικού πρόστιμου, θα θεωρείται και αυτή η πράξη κακούργημα.

5- Πέμπτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (2014-2021). Στο επόμενο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) να ενταχθούν οι δράσεις με θέμα την αγορά του απαραίτητου τεχνολογικού εξοπλισμού –τουλάχιστον για τις δημόσιους οργανισμούς– που θα χρησιμοποιηθεί για την εποπτεία του όλου συστήματος. Επίσης μπορεί να ενταχθεί στο νέο ΚΠΣ και η συγχρηματοδότηση με σκοπό την αγορά μέρους του εξοπλισμού όλων των φορέων που εντάσσονται στην

προμήθεια-διακίνηση-αποθήκευση των καυσίμων κατά τα πρότυπα του προγράμματος «Δικτυωθείτε».

Πολλά πρατήρια πώλησης καυσίμων διαθέτουν ήδη τον απαραίτητο ηλεκτρονικό εξοπλισμό που εμποτεύει τις εισερχόμενες και εξερχόμενες ποσότητες καυσίμων για λογαριασμό όμως της εταιρίας. Οπότε η επικοινωνία του εν λόγω συστήματος των εταιριών με ένα κεντρικό σύστημα ενός υπουργείου είναι ιδιαίτερα απλή υπόθεση.

Ως προς τον προϋπολογισμό ενός τέτοιου έργου σε επίπεδο πρατηρίου καυσίμων (μονάδας), σημειώνονται ενδεικτικά τα ακόλουθα. Η ηλεκτρονική βέργα παρακολούθησης, το λογισμικό διασύνδεσης με Η/Υ, το λογισμικό αυτόματης καταγραφής ανεφοδιασμών, το λογισμικό αυτόματης ανίχνευσης διαρροών, το λογισμικό συναγερμών, ο θεσμικός εκτυπωτής, τα υδραυλικά και ηλεκτρολογικά υλικά σύνδεσης αντλιών, η εργασία εγκατάστασης βεργών πάνω στη δεξαμενή, η εκπαίδευση χειριστών, ο κοντρόλερ για τις δεξαμενές και διάφορες άλλες σχετικές εργασίες (διαμόρφωση οπών κ.λπ) για επτά αντλίες στοιχίζουν περίπου από 10-15.000 ευρώ (με ΦΠΑ).