

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEIO UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ**

**Η αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος
από την Τελωνειακή Υπηρεσία στη σύγχρονη Ελλάδα**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Ευφροσύνη Α. Παφίλη

Αθήνα, 2020

Τριμελής συμβουλευτική επιτροπή:

Γρηγόριος Λάζος, Καθηγητής (επιβλέπων).

Αγάπιος Παπανεοφύτου, Ομότιμος Καθηγητής.

Δημήτριος Ζιούβας, Επίκουρος Καθηγητής.



Copyright © Ευφροσύνη Α. Παφίλη, 2020

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διατριβής, εξ' ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διατριβής για κερδοσκοπικούς λόγους, θα πρέπει να απευθύνονται προς την συγγραφέα.

Η έγκριση της παρούσας διδακτορικής διατριβής από το τμήμα Κοινωνιολογίας του Πάντειου Πανεπιστημίου, δεν υποδηλώνει απαραίτητα την αποδοχή των απόψεων της συγγραφέως εκ μέρους του τμήματος (Ν. 5343/1932, άρθρο 202, παρ. 2).

«Η κοινωνία προπαρασκευάζει το έγκλημα και ο εγκληματίας το εκτελεί».

Βιτόριο Αλφιέρι

Ευχαριστίες

Κατά γενική παραδοχή η διαδικασία εκπόνησης της διδακτορικής διατριβής απαιτεί μακρόπνοη και επίπονη προσπάθεια, κυρίως ιδίων δυνάμεων. Εντούτοις, αρκετοί είναι αυτοί οι οποίοι συνεισέφεραν αποφασιστικά, στην υλοποίηση αυτού του εγχειρήματος, και στην ευόδωση του ερευνητικού σκοπού. Από αυτή τη θέση, μου δίνεται η δυνατότητα να τους ευχαριστήσω για την πολύτιμη βοήθειά και στήριξη που μου παρείχαν καθ' όλο το χρονικό διάστημα της συγκεκριμένης διαδικασίας.

Πρωταρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα, τον επιβλέποντα της διδακτορικής διατριβής, Καθηγητή του τμήματος Κοινωνιολογίας του Πάντειου Πανεπιστημίου, κο Γρηγόρη Λάζο. Είχα την τιμή να επιβλέπει και να συντονίζει τις ερευνητικές μου προσπάθειες, ένας εξαιρετος Πανεπιστημιακός δάσκαλος, με πολύπλευρη συνεισφορά στην ακαδημαϊκή κοινότητα. Το ευχαριστώ θερμά για την αποδοχή, την εμπιστοσύνη που μου επέδειξε, την ουσιαστική καθοδήγησή του, την στήριξη που μου παρείχε στις δύσκολες στιγμές, το αμείωτο ενδιαφέρον του, την υπομονή του και για όλη την πολύτιμη αρωγή που μου προσέφερε σε όλη την διαδρομή. Αισθάνομαι βαθιά εκτίμηση και ευγνωμοσύνη, για την ανεκτίμητη και καθοριστική συμβολή του.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά και τα άλλα δύο μέλη της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής, τον κο Παπανεοφύτου Αγάπιο, Ομότιμο Καθηγητή Πάντειου Πανεπιστημίου και τον κο Ζιούβα Δημήτριο, Επίκουρο Καθηγητή του Πάντειου Πανεπιστημίου, για την αποδοχή και την πολύτιμη συνεισφορά τους.

Επίσης, θερμές ευχαριστίες οφείλω και στα υπόλοιπα μέλη της επταμελούς εξεταστικής επιτροπής και συγκεκριμένα τους κυρίους καθηγητές: Καραμπελιά Γεράσιμο, Παπανικολάου Γεώργιο, Κωστόπουλο Τρύων και Πρόντζα Δημήτριο.

Επιπροσθέτως θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου συνολικά για το Πάντειο Πανεπιστήμιο και το τμήμα Κοινωνιολογίας, που με φιλοξένησαν κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διατριβής, αλλά και για την άρτια οργάνωση και υποδομή τους.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους έλαβαν μέρος ανώνυμα στην έρευνα, καθώς επίσης και όσους από τους δραστηριοποιούμενους επαγγελματικά με το αντικείμενο της τελωνειακής νομοθεσίας και υπηρεσίας, μου μετέδωσαν θέματα τα οποία άπτονται της πρακτικής και τα οποία διεύρυναν τους ερευνητικούς μου ορίζοντες.

Τέλος, οφείλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον σύζυγό μου Μάρκο Μαγκανάρη, καθώς και όλους τους κοντινούς μου ανθρώπους, για την ανιδιοτελή, αμέριστη και καθολική συμπαράστασή και τη σημαντική βοήθειά τους, κατά το σύνολο του διανυόμενου χρονικού διαστήματος, στο οποίο, εκ των πραγμάτων, επήλθαν αρκετές στερήσεις και περιορισμοί.

Όπως είναι ευνόητο, οποιαδήποτε λάθη ή τυχόν παραλείψεις, βαρύνουν αποκλειστικά τη συγγραφέα.

Αθήνα, 2020
Ευφροσύνη Παφίλη

Συντομογραφίες

ΑΑΔΕ	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων
ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρία
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΑΦΜ	Αριθμός Φορολογικού Μητρώου
ΓΓΠΣ	Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων
ΔΟΥ	Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΠ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΛΥΤ	Ελεγκτική Υπηρεσία Τελωνείων
ΕΟΚΕ	Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
ΕΦΚ	Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης
ΚΤΔ	Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο
ΟΠΣ	Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΣΔΟΕ	Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος
ΣΕΕΠΕ	Σύνδεσμος Εμπορίας Εταιρειών Πετρελαιοειδών
ΥΠΟΙΚ	Υπουργείο Οικονομικών
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
Ad Valorem	Λατινικός όρος που σημαίνει «σύμφωνα με την αξία του»
ANOVA	Analysis of Variance
CIF	Costs, Insurance and Freight
CITES	Σύμβαση για το Διεθνές Εμπόριο Απειλούμενων Ειδών
CPD	Carnet De Passage En Doune
DV1	Έντυπο που αφορά τη δήλωση των στοιχείων των σχετικών με τη δασμολογητέα αξία
e-AD	Electronic Administrative Document
EDI	Electronic Data Interchange - η ηλεκτρονική διαβίβαση των δεδομένων
EORI αριθμός	Economic Operator Registration and Identification
ELENXIS	Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα των Ελεγκτικών Υπηρεσιών
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
TARIC	Ολοκληρωμένο Κοινό Δασμολόγιο
UFE	Union des Finanzpersonals in Europa
WCO	World Customs Organization

Περιεχόμενα

Συνομογραφίες	6
Περιεχόμενα	7
Ευρετήριο Πινάκων	12
Ευρετήριο Διαγραμμάτων	13
Ευρετήριο Γραφημάτων	15
Περίληψη	16
Abstract και keywords	18

Α' ΕΝΟΤΗΤΑ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κεφάλαιο 1^ο: Εισαγωγική προσέγγιση

1.1. Εισαγωγή	20
1.2. Εννοιολογικό πλαίσιο	20
1.2.1. Το οικονομικό έγκλημα	21
1.2.2. Η απάτη	23
1.2.3. Η διαφθορά	24
1.3. Οριοθέτηση του ερευνητικού προβλήματος	25
1.4. Σκοπός και στόχοι της έρευνας	27
1.5. Διάρθρωση της διατριβής	29

Κεφάλαιο 2^ο: Θεωρητικό υπόβαθρο των τελωνειακών παραβάσεων κατά των συμφερόντων του δημοσίου

2.1. Εισαγωγή	31
2.2. Παραοικονομία	31
2.3. Φοροδιαφυγή και φοροαποφυγή	34
2.3.1. Η έννοια της παροικονομίας και η συσχέτιση της με τη φοροδιαφυγή ..	38
2.3.2. Αιτίες και παράγοντες που ευνοούν την παραοικονομία	40
2.3.2.1. Συνέπειες της παραοικονομίας	44
2.3.3. Αιτίες και παράγοντες που ευνοούν τη φοροδιαφυγή	47
2.3.4. Η φοροδιαφυγή σε σχέση με τους δασμούς	48
2.3.5. Συνέπειες της φοροδιαφυγής	49
2.4. Το λαθρεμπόριο	52
2.4.1. Λαθρεμπόριο ενεργειακών προϊόντων	54
2.4.2. Λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων	56
2.4.2.1. Πως λειτουργεί το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων	56
2.4.2.2. Το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων στην Ελλάδα	57
2.4.2.3. Αιτίες και συνέπειες από το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων	59
2.4.3. Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και πρόδρομων ουσιών	60
2.4.4. Λαθρεμπόριο ειδών άγριας χλωρίδας και πανίδας	61
2.4.5. Διακίνηση παραποιημένων και πλαστών εμπορευμάτων	62
2.5. Η επιχείρηση, ως δράστης οικονομικών παραβάσεων	63

2.5.1. Τριγωνικές συναλλαγές και φορδιαφυγή	65
Συμπεράσματα Α' ενότητας	68

Β' ΕΝΟΤΗΤΑ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ

Κεφάλαιο 3^ο: Παρουσίαση της Τελωνειακής Υπηρεσίας και των στόχων της

3.1. Ιστορική αναδρομή της τελωνειακής υπηρεσίας	70
3.2. Παρουσίαση της τελωνειακής ένωσης και ο ρόλος της στην Ε.Ε.	73
3.2.1 Η χρησιμότητα της Τελωνειακής Ένωσης	78
3.2.2 Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Τελωνειακή Υπηρεσία	80
3.3. Αρμοδιότητες της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας	81
3.4. Η νέα διάρθρωση της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας	86
3.4.1. Αρμοδιότητες της ΑΑΔΕ	89
3.4.2. Κριτικές για τη δημιουργία της ΑΑΔΕ	92
3.5. Το στρατηγικό σχέδιο της ΑΑΔΕ, για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου	95
3.5.1. Αποτελέσματα δράσης	100
3.5.2 Στοχευμένοι έλεγχοι από την Τελωνειακή Υπηρεσία, για λαθρεμπόριο καυσίμων	102
3.6. Τρόποι για την καταπολέμηση της διαφθοράς	103
3.7. Διευκόλυνση των επιχειρήσεων	105
3.8. Η συμβολή της Τελωνειακής Ε.Ε. στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης	106
3.9. Συνεργασία Τελωνείων με επιχειρήσεις και άλλους οργανισμούς	107

Κεφάλαιο 4^ο: Τελωνειακοί Έλεγχοι

4.1. Εισαγωγή	112
4.2. Η έννοια του τελωνειακού ελέγχου	112
4.3. Σκοπός της διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων	114
4.4. Στρατηγικός σχεδιασμός των τελωνειακών ελέγχων	118
4.5. Διαδικασίες των τελωνειακών ελέγχων	121
4.5.1. Εκ των προτέρων τελωνειακοί έλεγχοι	123
4.5.2. Τελωνειακοί έλεγχοι κατά τη διαδικασία τελωνισμού εμπορευμάτων ..	125
4.5.3. Εκ των υστέρων τελωνειακοί έλεγχοι	126
4.5.3.1. Οι στόχοι των εκ των υστέρων ελέγχων	135
4.5.4. Η ικανότητα των ελεγκτών	138
4.5.5. Προγράμματα τελωνειακών ελέγχων	139
4.6. Τομείς των τελωνειακών ελέγχων	140
4.6.1. Έλεγχοι επιβολής δασμών σε σχέση με την καταγωγή, φύση και αξία των εμπορευμάτων	140
4.6.2. Έλεγχοι τελωνειακής επιτήρησης εμπορευμάτων σε συναλλαγές με τρίτες χώρες	142
4.6.3. Τελωνειακά καθεστώτα	143

4.6.4. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης	146
4.6.5. Άλλοι τομείς των τελωνειακών ελέγχων	147
4.7. Μέσα διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων	147
4.8. Η πολυπλοκότητα της τελωνειακής νομοθεσίας	149
4.9. Τα κριτήρια επιλογής των ελεγχόμενων	149
4.10. Αποτελέσματα τελωνειακών ελέγχων	152
4.10.1. Συμμόρφωση των συναλλασσόμενων στον τελωνειακό κώδικα	157
4.10.2. Το ποσοστό των τελωνειακών ελέγχων	159

5^ο Κεφάλαιο Ανάλυση του ειδικού φόρου κατανάλωσης και ποια προϊόντα υπόκεινται σε αυτόν

5.1. Εισαγωγή	161
5.2. Γενικές αρχές της φορολογίας	161
5.3. Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης	163
5.4. Κατηγορίες προϊόντων που υπόκεινται στον ειδικό φόρο κατανάλωσης	164
5.5. Αντικείμενο του ειδικού φόρου κατανάλωσης και ο τρόπος καταβολής του ...	165
5.6. Περιπτώσεις απαλλαγής από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης	166
Συμπεράσματα Β' ενότητας	167

Γ' ΕΝΟΤΗΤΑ. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΕΙΟ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Κεφάλαιο 6^ο: Δομή της αγοράς καυσίμων στην Ελλάδα. Νοθεία και λαθρεμπορία υγρών καυσίμων

6.1. Εισαγωγή	170
6.2. Η αγορά υγρών καυσίμων	170
6.2.1. Ανταγωνισμός στην πώληση καυσίμων	173
6.2.2. Καθορισμός της τιμής πώλησης των καυσίμων	174
6.3. Τα αίτια του λαθρεμπορίου στα πετρελαιοειδή προϊόντα	175
6.4. Η νοθεία των καυσίμων	176
6.4.1. Τρόποι νόθευσης της βενζίνης	177
6.4.2. Τόποι νόθευσης του πετρελαίου	179
6.5. Λαθρεμπόριο καυσίμων	182
6.5.1 Τρόποι λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων	184
6.6. Η μέθοδος CAROUSEL στην Ελλάδα. Φοροδιαφυγή επιχειρήσεων εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών	190

Κεφάλαιο 7^ο: Ο ρόλος του πετρελαίου στην Ελληνική οικονομία

7.1. Εισαγωγή	195
7.2. Τομείς που επηρεάζονται από τις τιμές του πετρελαίου	197

Κεφάλαιο 8^ο: Τελωνειακοί έλεγχοι για την καταπολέμηση της νοθείας και της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων και οι κυρώσεις

8.1.	Ηλεκτρονικό σύστημα διακίνησης πετρελαίου θέρμανσης	199
8.2.	Σύστημα εισροών – εκροών	201
8.3.	Αξιολόγηση αποτελεσματικότητας του συστήματος εισροών – εκροών	206
8.4.	Λογιστική παρακολούθηση του συστήματος εισροών – εκροών ενός πρατηρίου	207
	8.4.1 Λογιστική παρακολούθηση παροχής υπηρεσιών	209
	8.4.2 Λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων	209
	8.4.2.1. Τρόπος έκδοσης παραστατικών, σε επιτηδευματίες	210
	8.4.2.2. Πωλήσεις επί πιστώσει και συμφωνίες καθορισμού τιμής	211
	8.4.2.3. Εγγραφές στα βιβλία	211
	8.4.3. Λοιπές λογιστικές εργασίες στα πρατήρια υγρών καυσίμων	212
	8.4.4. Λογιστική παρακολούθηση παρεπομένων εμπορευμάτων	213
8.5.	Κυρώσεις που επιβάλλονται στους λαθρέμπορους πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ελλάδα	213

Κεφάλαιο 9^ο: Επιπτώσεις του λαθρεμπορίου και της νοθείας στα δημόσια και ιδιωτικά έσοδα

9.1.	Απώλεια εσόδων στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα από τη νοθεία των καυσίμων	216
9.2.	Τρόποι αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου καυσίμων	219

Συμπεράσματα Γ' ενότητας	221
--------------------------------	-----

Δ' ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Κεφάλαιο 10^ο: Μεθοδολογία της έρευνας και παρουσίαση των αποτελεσμάτων.

10.1.	Εισαγωγή	225
10.2.	Σκοπός της έρευνας	225
10.3.	Το ερευνητικό δείγμα και η τεχνική της δειγματοληψίας	225
10.4.	Η επιλογή του ερωτηματολογίου	226
10.5.	Μεθοδολογία της στατιστικής ανάλυσης του ερωτηματολογίου	230

Κεφάλαιο 11^ο: Αποτελέσματα της έρευνας. Ανάλυση των αποτελεσμάτων και προτάσεις

11.1.	Εισαγωγή	231
11.2.	Αποτελέσματα περιγραφικής στατιστικής	231
11.3.	Ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας και προτάσεις	269

Κεφάλαιο 12^ο : Γενικά συμπεράσματα - προτάσεις

12.1.	Συμπεράσματα	273
12.2.	Συνεισφορά της διατριβής	277
12.3.	Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα	279

Βιβλιογραφία 281

Παράρτημα
Ερωτηματολόγιο της έρευνας 293

Ευρετήριο Πινάκων

Κεφάλαιο 2

Πίνακας 2.1.	Ταξινόμηση της παραοικονομίας με κριτήριο τη νομιμότητα των δραστηριοτήτων	33
Πίνακας 2.2.	Απεικόνιση της σχέσης μεταξύ φοροδιαφυγής και παραοικονομίας	39

Κεφάλαιο 11

Πίνακας 11.1.	Το φύλο των ερωτηθέντων	233
Πίνακας 11.2.	Ηλικία	234
Πίνακας 11.3.	Μορφωτικό επίπεδο	235
Πίνακας 11.4.	Έτη υπηρεσίας σε Τελωνείο	236
Πίνακας 11.5.	Αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που παρακολούθησατε σχετικά με τη δίωξη ή το λαθρεμπόριο	237
Πίνακας 11.6.	Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες της ΑΑΔΕ	239
Πίνακας 11.7.	Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες εκτός της ΑΑΔΕ ...	240
Πίνακας 11.8.	Συνεργασία των ελεγχόμενων με τους τελωνειακούς, κατά τη διάρκεια των ελέγχων	241
Πίνακας 11.9.	Χρησιμότητα της ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης στην αναζήτηση θεμάτων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	243
Πίνακας 11.10.	Επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	244
Πίνακας 11.11.	Άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΑΑΔΕ, στην παροχή διευκρινήσεων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	245
Πίνακας 11.12.	Σε ποιο βαθμό η ανάλυση κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και τη καταστολή του λαθρεμπορίου	247
Πίνακας 11.13.	Στους εκ των υστέρων ελέγχους εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά έγγραφα	248
Πίνακας 11.14.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων ..	249
Πίνακας 11.15.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων	250
Πίνακας 11.16.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου	251
Πίνακας 11.17.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο εφοδιασμών πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών	252
Πίνακας 11.18.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίου σε σημεία πώλησης	253
Πίνακας 11.19.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο σε σημεία πώλησης διάφορων προϊόντων (π.χ. παραπονημένα, sites, κ.ά.)	254
Πίνακας 11.20.	Επαρκής αριθμός τελωνειακών υπαλλήλων με ρόλο ελεγκτή	256
Πίνακας 11.21.	Επαρκής απαραίτητος εξοπλισμός για τους φυσικούς ελέγχους .	257
Πίνακας 11.22.	Επαρκής εκπαίδευση για ελέγχους σε πετρελαϊκά προϊόντα και αποθήκες καυσίμων	258

Πίνακας 11.23.	Επάρκεια της Υπηρεσίας σε οικονομικούς πόρους για την διενέργεια των ελέγχων	259
Πίνακας 11.24.	Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων	261
Πίνακας 11.25.	Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων	262
Πίνακας 11.26.	Ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στους ελέγχους και στην πάταξη του λαθρεμπορίου	263
Πίνακας 11.27.	Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων	264
Πίνακας 11.28.	Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα καπνικά προϊόντα	265
Πίνακας 11.29.	Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων Ελέγχων στα αλκοολούχα προϊόντα	266
Πίνακας 11.30.	Η υλοποίηση της ενιαίας θυρίδας θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου	267
Πίνακας 11.31.	Η λειτουργία των ΚΟΕ θα συμβάλλει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στην μείωση της παραβατικότητας	268

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Κεφάλαιο 2		
Διάγραμμα 2.1.	Τριγωνικές συναλλαγές	66
Κεφάλαιο 3		
Διάγραμμα 3.1.	Το έργο της ΑΑΔΕ	88
Διάγραμμα 3.2.	Οι στόχοι της ΑΑΔΕ	86
Διάγραμμα 3.3.	Το Στρατηγικό σχέδιο της ΑΑΔΕ	97
Διάγραμμα 3.4.	Οι Στρατηγικοί στόχοι της ΑΑΔΕ	98
Κεφάλαιο 4		
Διάγραμμα 4.1.	Διαδικασία για τον προγραμματισμό των τελωνειακών ελέγχων	118
Διάγραμμα 4.2.	Προσδιορισμός των επικίνδυνων τομέων των τελωνειακών ελέγχων	120
Διάγραμμα 4.3.	Σχεδιασμός και διαδικασία των τελωνειακών ελέγχων	137
Διάγραμμα 4.4.	Τελωνειακά καθεστώτα	143
Κεφάλαιο 6		
Διάγραμμα 6.1.	Τύποι του πετρελαίου	179
Διάγραμμα 6.2.	Απλό μοντέλο κυκλικής απάτης	202

Διάγραμμα 6.3.	Λειτουργίες που εκτελεί ένα πρατήριο υγρών καυσίμων ...	208
----------------	---	-----

Κεφάλαιο 11

Διάγραμμα 11.1.	Το φύλο των ερωτηθέντων	233
Διάγραμμα 11.2.	Ηλικία	234
Διάγραμμα 11.3.	Μορφωτικό επίπεδο	235
Διάγραμμα 11.4.	Έτη υπηρεσίας σε Τελωνείο	236
Διάγραμμα 11.5.	Αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που παρακολούθησατε σχετικά με τη δίωξη ή το λαθρεμπόριο	237
Διάγραμμα 11.6.	Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες της ΑΑΔΕ ...	239
Διάγραμμα 11.7.	Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες εκτός της ΑΑΔΕ	240
Διάγραμμα 11.8.	Συνεργασία των ελεγχόμενων με τους τελωνειακούς, κατά τη διάρκεια των ελέγχων	241
Διάγραμμα 11.9.	Χρησιμότητα της ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης στην αναζήτηση θεμάτων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	243
Διάγραμμα 11.10.	Επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	244
Διάγραμμα 11.11.	Άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΑΑΔΕ, στην παροχή διευκρινήσεων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου	245
Διάγραμμα 11.12.	Σε ποιο βαθμό η ανάλυση κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και τη καταστολή του λαθρεμπορίου	247
Διάγραμμα 11.13.	Στους εκ των υστέρων ελέγχους εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά έγγραφα	248
Διάγραμμα 11.14.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων	249
Διάγραμμα 11.15.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων	250
Διάγραμμα 11.16.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου	251
Διάγραμμα 11.17.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο εφοδιασμών πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών	252
Διάγραμμα 11.18.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίου σε σημεία πώλησης	253
Διάγραμμα 11.19.	Παραβάσεις κατά τον έλεγχο σε σημεία πώλησης διάφορων προϊόντων (π.χ. παραποιημένα, sites, κ.ά.)	254
Διάγραμμα 11.20.	Επαρκής αριθμός τελωνειακών υπαλλήλων με ρόλο ελεγκτή	256
Διάγραμμα 11.21.	Επαρκής απαραίτητος εξοπλισμός για τους φυσικούς ελέγχους	257
Διάγραμμα 11.22.	Επαρκής εκπαίδευση για ελέγχους σε πετρελαϊκά προϊόντα και αποθήκες καυσίμων	258
Διάγραμμα 11.23.	Επάρκεια της Υπηρεσίας σε οικονομικούς πόρους για την διενέργεια των ελέγχων	259
Διάγραμμα 11.24.	Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων	261

Διάγραμμα 11.25.	Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων	262
Διάγραμμα 11.26.	Ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στους ελέγχους και στην πάταξη του λαθρεμπορίου	263
Διάγραμμα 11.27.	Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων	264
Διάγραμμα 11.28.	Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα καπνικά προϊόντα	265
Διάγραμμα 11.29.	Αποτελεσματικότητα των εκ των Υστέρων Ελέγχων στα αλκοολούχα προϊόντα	266
Διάγραμμα 11.30.	Η υλοποίηση της ενιαίας θυρίδας θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου	267
Διάγραμμα 11.31.	Η λειτουργία των ΚΟΕ θα συμβάλλει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στην μείωση της παραβατικότητας	268

Ευρετήριο Γραφημάτων

Κεφάλαιο 3

Γράφημα 3.1.	Εμπορεύματα παραποίησης - απομίμησης που κατασχέθηκαν από τελωνεία Ε.Ε. κατά τα έτη 2015 – 2016	76
--------------	---	----

Κεφάλαιο 4

Γράφημα 4.1.	Κατανομή Τελωνειακών εσόδων έτους 2014	154
--------------	--	-----

Κεφάλαιο 6

Γράφημα 6.1.	Διαμόρφωση τιμής καυσίμου για το έτος 2015	175
Γράφημα 6.2.	Απλό μοντέλο κυκλικής απάτης	191

Περίληψη

Η αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος από τη Τελωνειακή Υπηρεσία στη σύγχρονη Ελλάδα

Στην παρούσα διατριβή επιχειρείται η θεωρητική και εμπειρική διερεύνηση του ζητήματος της αντιμετώπισης του οικονομικού εγκλήματος, με εστίαση στον σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα, ο οποίος συνίσταται στη διαδικασία των τελωνειακών ελέγχων.

Η Ελληνική Τελωνειακή Υπηρεσία αποτελεί μία από τις αρχαιότερες και σημαντικότερες υπηρεσίες του Ελληνικού Κράτους. Ο έλεγχος που διενεργείται από τις Τελωνειακές αρχές έχει διττό ρόλο: διασφαλίζει την προστασία των δημοσιονομικών συμφερόντων της χώρας και τη δημόσια υγεία, και συμβάλει αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου και του οργανωμένου εγκλήματος.

Το μέγεθος της μη τελωνειακής συμμόρφωσης των συναλλασσόμενων (ιδιώτες και επιχειρήσεις), σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη συγκυριακά περίοδο για την Ελληνική οικονομία, καθώς και η συμβολή της Τελωνειακής Υπηρεσίας στην πάταξη του λαθρεμπορίου, με η σωστή εκπαίδευση των ελεγκτών, συνθέτουν το ερευνητικό πρόβλημα που πραγματεύεται η συγκεκριμένη μελέτη.

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης, είναι η διερεύνηση της αποτελεσματικότητας της διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων και της πάταξης του οικονομικού εγκλήματος, μελετώντας τις μορφές του οικονομικού εγκλήματος και ερευνώντας – παρουσιάζοντας όλα τα είδη των τελωνειακών ελέγχων.

Πρωτίστως γίνεται μία θεωρητική αποτύπωση των ειδών των τελωνειακών ελέγχων, στη συνέχεια μέσω της εμπειρίας, και με τη πρωτογενή έρευνα, μελετάται η αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων σε συνάρτηση με τα πληροφοριακά συστήματα, τη συνεργασία και επικοινωνία με άλλες υπηρεσίες, την ανάλυση κινδύνου, τη διάθεση τεχνικών μέσων διενέργειας ελέγχου, καθώς και της εφαρμογής συγκεκριμένων μέσων και μεθόδων πάταξης των οικονομικών εγκλημάτων.

Περαιτέρω, η διεξαγωγή της επιστημονικής έρευνας και η ανάλυση των αποτελεσμάτων της, βάση των τιθέμενων διερευνητικών ερωτημάτων, συντέλεσε στην εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τα κριτήρια επιλογής των συναλλασσόμενων που θα ελεγχθούν, τα

οποία κρίνεται σκόπιμο ότι θα πρέπει να εφαρμοστούν στα πλαίσια της καλύτερης αποδοτικότητας των τελωνειακών ελέγχων.

Τέλος, τα αποτελέσματα της μελέτης επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό, το σημαντικό έργο των τελωνειακών ελεγκτών και το ρόλο που διαδραματίζουν οι τελωνειακοί έλεγχοι στην πάταξη του οικονομικού εγκλήματος. Αποτυπώνεται η γενικότερα συνεισφορά της διατριβής στο ειδικότερο επιστημονικό πεδίο και στον μετριασμό του παρατηρούμενου ερευνητικού κενού, οι περιορισμοί στους οποίους υπόκειται, ενώ παράλληλα διατυπώνονται προτάσεις και για περαιτέρω έρευνα και αποτελεσματική εφαρμογή των κύριων συνιστωσών της.

Λέξεις κλειδιά: τελωνειακές παραβάσεις, τελωνειακή υπηρεσία, πάταξη λαθρεμπορίου, τελωνειακοί έλεγχοι.

ABSTRACT

Tackling economic crime by the Customs Service in modern Greece

In this thesis we attempt to evaluate the issue of dealing with the economic crime on theoretical and practical basis, focusing on the important factor of the customs control process.

The Greek Customs Service is one of the oldest and most important services of Greece. The control carried out by the Customs authorities has a dual role: it ensures the protection of the country's financial rights and public health and contributes effectively to tackling smuggling and organized crime.

The aim of our study is the evaluation of the size of non-customs compliance of traders (individuals and businesses) in a particularly critical period for the Greek economy, as well as the contribution of the Customs Service to the fight against smuggling with the proper training of customs officers.

The purpose of this study is to investigate the effectiveness of customs controls and the fight against economic crime, by studying the forms of economic crime and by investigating - presenting all kinds of customs controls.

Firstly, we present the different types of customs controls, then using our experience and through our primary research, we analyze the effectiveness of customs controls in relation to information systems, cooperation and communication with other services, risk analysis, availability of technical control tools and the application of specific methods of fighting economic crimes.

Furthermore, the conduct of scientific research and the analysis of its results, based on the objectives of exploratory questions, helped us to export reliable conclusions on the criteria for the selection of traders to be audited, which should be applied in our try to improve the customs controls.

Finally, the results of the study have largely confirmed the important work of customs officers and the role that customs controls play in combating economic crime.

We present the contribution of the thesis to this specific scientific field and to the mitigation of the present research gap, the limitations of our study and we make suggestions for further research and effective implementation of its main components.

Key words: customs offences, customs services, smuggling, customs controls.

Α. ΕΝΟΤΗΤΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1.1. Εισαγωγή

Αδιαμφισβήτητα η περιορισμένη τελωνειακή συμμόρφωση αποτελεί ένα ζήτημα βαρύνουσας σημασίας για την εθνική οικονομία. Οι επιπτώσεις της έκτασης της μη τελωνειακής συμμόρφωσης στα μεγέθη των Δημόσιων οικονομικών είναι πολυάριθμες και καθοριστικές για την ανάπτυξη της οικονομίας και την προστασία της υγείας του γενικού συνόλου. Αναφερόμενη στην οικονομία της Ελλάδας η οποία έχει χρόνιες παθογένειες, ο περιορισμός της εκτεταμένης τελωνειακής διαφυγής προβάλλει ως ανάγκη, προκειμένου να αυξηθούν τα Δημόσια έσοδα και να απεγκλωβιστούν οι υγιείς παραγωγικές δυνάμεις από τον αθέμιτο ανταγωνισμό, προκειμένου να συμβάλλουν στην ανόρθωση της Εθνικής οικονομίας.

Η μη τελωνειακή συμμόρφωση έχει ως αποτέλεσμα την υστέρηση των Δημοσίων εσόδων και την απειλή στην δημόσια υγείας.

Η στρατηγική αντιμετώπιση της μη τελωνειακής συμμόρφωσης περιλαμβάνει διάφορες τακτικές, οι κυριότερες από τις οποίες εστιάζονται στα αυξημένα ποσοστά τελωνειακών ελέγχων και στην επέκταση του εύρους της διαδικασίας του τελωνειακού ελέγχου. Αποτελεί κοινή παραδοχή ότι η διαδικασία των τελωνειακών ελέγχων θεωρείται το πιο αποτελεσματικό μέτρο επιβολής της τελωνειακής νομοθεσίας για την συρρίκνωση των παραβάσεων και την εδραίωση της τελωνειακής συμμόρφωσης. Η διαπίστωση αυτή τελεί υπό την προϋπόθεση της αποτελεσματικής λειτουργίας του συγκεκριμένου μέσου επιβολής και της επιτυχούς εκπλήρωσης της αποστολής του.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η μη συμμόρφωση και εφαρμογή της τελωνειακής νομοθεσίας, αποτελεί οικονομικό έγκλημα.

1.2 Εννοιολογικό πλαίσιο.

Στο σημείο αυτό, αναπτύσσονται οι εννοιολογικοί προσδιορισμοί και οι μορφές του οικονομικού εγκλήματος. Γίνεται αναφορά στις θεωρητικές και εννοιολογικές προσεγγίσεις του οικονομικού εγκλήματος και συγκεκριμένα στο έγκλημα της απάτης, της διαφθοράς και τα είδη της διαφθοράς. Επίσης, αναπτύσσονται οι σχέσεις του οργανωμένου με το οικονομικό έγκλημα.

1.2.1. Το οικονομικό έγκλημα

Η έννοια του οικονομικού εγκλήματος αναφέρεται σε κοινωνικές πράξεις που λαβαίνουν χώρα στο πλαίσιο της αγοράς (κεφαλαίου, εργασίας, αγαθών και υπηρεσιών κλπ.) και παραβιάζουν τους νόμους που αποσκοπούν στο να ρυθμίζουν τις εσωτερικές λειτουργίες της αγοράς και τις σχέσεις της με την ευρύτερη κοινωνία¹.

Όταν μελετάμε το οικονομικό έγκλημα, δεν αναφερόμαστε στα εγκλήματα των άρθρων του Ποινικού Κώδικα², δηλαδή τα εγκλήματα κατά της ιδιοκτησίας και της περιουσίας, της κλοπής, απάτης ή κάθε αισχροκέρδειας, τα οποία είναι εγκλήματα, αλλά όχι οικονομικά. Με τον όρο αυτό επικράτησε να θεωρούμε κάτι ειδικότερο.

Σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο³, οικονομικό έγκλημα είναι κάθε μη βίαιο έγκλημα που καταλήγει σε οικονομική απώλεια και περιλαμβάνει οικονομικές απάτες και άλλες παράνομες δραστηριότητες όπως το ξέπλυμα χρήματος, η φοροδιαφυγή, κ.ά. Το ΔΝΤ αναγνωρίζει ότι δεν υπάρχει ένας διεθνής αποδεκτός ορισμός του οικονομικού εγκλήματος, αλλά ο όρος εκφράζει κάθε φορά διαφορετικές προσεγγίσεις των αρμόδιων φορέων και του περιεχομένου που του αποδίδουν

Στην Ελλάδα, η έννοια του οικονομικού εγκλήματος είναι η επικρατούσα στα εγκληματολογικά έργα περί τα εγκλήματα με αφετηρία την αγορά⁴.

Σε μεγάλο βαθμό, ιστορικά το οικονομικό έγκλημα συνδέθηκε με τον όρο έγκλημα του λευκού κολάρου (White collar Crime) που το έκανε ευρέως γνωστό ο E.H. Sutherland. Ως Πρόεδρος της Αμερικάνικης Κοινωνιολογικής Εταιρείας το 1939, ο Sutherland απήθυνε ομιλία στην οποία ταύτισε τους δράστες με άτομα αυξημένου κοινωνικού κύρους και καθαρό πουκάμισο, που προέρχονται από ανώτερη κοινωνική τάξη και τα οποία προκαλούν οικονομική ζημιά κατά την άσκηση της επιχειρηματικής ή επαγγελματικής τους δραστηριότητας. Πίστευε ότι για την τιμωρία των δραστών αρκούσε μόνο η πρόκληση της κοινωνικής ζημιάς, ανεξαρτήτως του αν αυτό προβλέπονταν από σχετική νομοθεσία. Τα άτομα του λευκού κολάρου ήταν αποδοκιμαστέα από τους μικροεγκληματίες με το μπλε κολάρο, που ήταν οι συνηθισμένοι κλέφτες και απατεώνες που μπαινόβγαιναν στις φυλακές.

¹ Λάζος, Γ. (2016) *Οικονομική εγκληματικότητα*. Σημειώσεις και φάκελος, Αθήνα.

² Ποινικός Κώδικας, άρθρα 372 - 406

³ Boorman, J., Ingves S (2001:5), (www.imf.org/external/np/ml/2001/eng/021201.pdf).

⁴ Λάζος, Γ. (2016). *Οικονομική εγκληματικότητα*. Σημειώσεις και φάκελος, Αθήνα.

Το οικονομικό έγκλημα είναι ένας ευρύς όρος που άλλοτε ταυτίζεται με τα οικονομικά εγκλήματα, άλλοτε με παράτυπες επιχειρηματικές δραστηριότητες και άλλοτε με τη διαφθορά. Κοινό στοιχείο κατά τον Sutherland, αποτελεί η μη ένταξη των εγκλημάτων του λευκού κολάρου στον κύκλο των παραδοσιακών εγκλημάτων, δεδομένου ότι αποφεύγεται η δίωξη των δραστών, λόγω της οικονομικής και κοινωνικής τους ισχύς και των «πιέσεων» που αυτό συνεπάγεται.

Η οικονομική απάτη ή το οικονομικό έγκλημα, ως πολυδιάστατο φαινόμενο με τοπικές και παγκόσμιες επιπτώσεις και διαστάσεις, μπορεί να εμφανιστεί σε κάθε είδους οικονομική δραστηριότητα.

Τα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό ενός εγκλήματος ως οικονομικού⁵, είναι η προσβολή του οικονομικού συστήματος με αξιοσημείωτο μέγεθος ζημιάς καθώς και η κατεύθυνση αυτής της ζημιάς που μπορεί να αφορά είτε τα συμφέροντα του δημοσίου, είτε τα οικονομικά συμφέροντα μιας επιχείρησης ή ομάδας, είτε το ευρύ κοινό ή στοχευόμενο υποσύνολο αυτού, όπως για παράδειγμα εγκλήματα σε βάρος του επενδυτικού ή καταναλωτικού κοινού. Στη σύγχρονη πραγματικότητα, λόγω της αλληλεξάρτησης που εμφανίζουν αυτοί οι παράγοντες οικονομικής δραστηριότητας στα πλαίσια του οικονομικού συστήματος, όχι μόνο δεν αποκλείεται αλλά είναι πιθανή η ταυτόχρονη ζημιά σε περισσότερους του ενός από τους αναφερόμενους παράγοντες.

Αναφέρεται συνήθως στις εγκληματικές δραστηριότητες που αφορούν τις πρακτικές εκείνες που με τη χρήση ιδιαίτερων τεχνασμάτων, ειδικών γνώσεων και πληροφοριών, στοχεύουν στον αθέμιτο πλουτισμό για ίδιο όφελος του δράστη ή μιας οργάνωσης, σε βάρος της πνευματικής ή υλικής περιουσίας των θυμάτων που υφίστανται τη ζημιά.

Κατά τη προσπάθεια οριοθέτησης του οικονομικού εγκλήματος, έννοιες όπως η απάτη (fraud), δωροδοκία (bribery), διαφθορά (corruption), οργανωμένο οικονομικό έγκλημα (organized financial crime), εισάγονται ως όροι που σχετίζονται με το οικονομικό έγκλημα.

Ο Ν. Κουράκης κάνει μια ενδεικτική απαρίθμηση των οικονομικών εγκλημάτων και υπαγάγει σε αυτά:

⁵ Ζησιάδης Β. (2014). *Η οικονομική εγκληματικότητα*. (2002:44). Πόρισμα Εισαγγελέως. Αθήνα.

- Τα εγκλήματα που προβλέπονται από τους ειδικούς ποινικούς νόμους και έχουν σχέση με την οικονομία, όπως για παράδειγμα τον αθέμιτο ανταγωνισμό, τα σοβαρά φορολογικά και τελωνειακά αδικήματα
- Τα αναφερόμενα στον Ποινικό Κώδικα εγκλήματα κατά της ιδιοκτησίας και κυρίως κατά των περιουσιακών δικαιών.
- Τις πράξεις που προβλέπονται από νόμους, οι οποίοι χωρίς να εξυπηρετούν άμεσα οικονομικούς σκοπούς, απευθύνονται σε συγκεκριμένο κύκλο προσώπων με οικονομική δραστηριότητα.

Αναφερόμενοι σε μορφές επιχειρηματικής δράσης που δεν συμβαδίζουν με την ηθική (ethical violations) οι Clinard και Yeager, υιοθετούν την γνώμη του Walton⁶ ότι η δικαιολόγηση της συμπεριφοράς αυτής βρίσκεται σε απόψεις που λένε ότι η «καλή πρόθεση δημιουργεί την ηθική πράξη», ή «ό,τι είναι λειτουργικό είναι και καλό» καθώς και ότι «στην αγορά ηθικό είναι εκείνο που δίνει στους καταναλωτές αυτό που θέλουν»

1.2.2. Η απάτη

Η απάτη έχει συνδεθεί κυρίως με εκείνες τις πρακτικές που έχουν στόχο την δόλια παραπλάνηση και εξαπάτηση του ατόμου ή ομάδας ατόμων προκειμένου ο δράστης να αποκομίσει ίδιο όφελος, συνήθως οικονομικό. Αν και τα επιπλέον οφέλη που άμεσα μπορούν να αποκομισθούν με αυτή την μέθοδο, σε κάποιες περιπτώσεις ίσως να αφορούν μη οικονομικό κέρδος όπως την εκδίκηση (μέσω της πλαστογραφίας ή παραχάραξης εγγράφων), την απόκτηση φήμης (σε περίπτωση δήθεν εύρεσης πατέντας) και την πολιτική σκοπιμότητα, κυρίως στη διάρκεια του χρόνου που το διακύβευμα είναι οικονομικό.

Στη διεθνή βιβλιογραφία ο όρος απάτη έχει άλλοτε αποδοθεί σε κάθε είδους παράνομες πράξεις που έχουν ως στόχο το οικονομικό όφελος ανεξαρτήτως του ποιος είναι το θύμα, ο θύτης, το εύρος της ζημιάς και η τεχνική εξαπάτησης, και άλλοτε γίνεται αποσπασματική επιλογή συγκεκριμένων παράνομων πρακτικών.

⁶ Walton C. (1977). *The ethnics of corporate Conduct*, Engl. Cliffs, N. J.

Μερικοί, όπως ο Al Carone, διακρίνουν τις «νομιμοποιημένες απάτες», ώστε να καταδείξουν τον τρόπο που η νομοθετική και εκτελεστική εξουσία με συγκεκριμένες ενέργειες ή παραλήψεις τους, αφήνουν περιθώρια δράσης στους επίδοξους απατεώνες, είτε νομιμοποιώντας κάποιες πράξεις τους είτε αδιαφορώντας γι' αυτές.

Ο όρος απάτη γενικά, χρησιμοποιείται ως εναλλακτικός όρος του οικονομικού εγκλήματος και του εγκλήματος του λευκού κολάρου, εφόσον το θέμα είναι οικονομικό.

1.2.3. Η διαφθορά

Η Διεθνής Διαφάνεια (Transparency International)⁷, ορίζει τη διαφθορά ως την «κατάχρηση εξουσίας που έχει ανατεθεί για ίδιον όφελος».

Ως έννοια η διαφθορά είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή της δωροδοκίας (bribery) που αφορά πράξη χρηματισμού από τρίτο, προκειμένου να προωθηθούν τα οικονομικά του συμφέροντα⁸. Κατά την ποιο επικρατέστερη θεώρηση, «ο κεντρικός πυρήνας και κινητήριος συντελεστής της διαφθοράς αποτελούν οι παραμορφώσεις στην ελεύθερη οικονομία της αγοράς που προκαλούνται από τις κρατικές παρεμβάσεις». Τα ανωτέρω «υπαινίσσονται σαφώς τα αποτελέσματά της, όπως και τους τρόπους αντιμετώπισής τους».⁹

Η διαφθορά «υπερβαίνει το ατομικό έγκλημα και αναγορεύεται στο μέγιστο κοινωνικό πρόβλημα¹⁰», μπορεί να διαχυθεί και να επηρεάσει το κάθε κύτταρο της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτικής ζωής, σε τέτοιο βαθμό που να διαβρώσει και τις πολιτιστικές (cultural) αναφορές των μελών τους, αλλάζοντας κοινωνικά στερεότυπα, συνειδήσεις και ήθη. Οι αρνητικές επιπτώσεις της διαφθοράς είναι τόσο ισχυρές που μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί βόμβα στα θεμέλια του κράτους και της κοινωνίας.

Η διαφθορά μπορεί να διακριθεί σε δημοσιοϋπαλληλική ή γραφειοκρατική (bureaucratic / administrative corruption), που αφορά την παραβατικότητα των δημοσίων λειτουργών με διάφορες αφορμές, κάποιες από τις οποίες συσχετίζονται με την πολιτική διαφθορά (political corruption) και την επιχειρησιακή διαφθορά (corporate corruption), που είναι συνώνυμη με μέρος της εγκληματικότητας στο χώρο των επιχειρήσεων (corporate crime).

⁷ Διεθνής Διαφάνεια. Δημοσιεύει κάθε έτος τα αποτελέσματα για τον δείκτη αντίληψης της διαφθοράς

⁸ Λάζος, Γρ., (2005). *Διαφθορά και Αντιδιαφθορά*. Νομική Βιβλιοθήκη.

⁹ Λάζος, Γ. (2005). *Διαφθορά και Αντιδιαφθορά*. Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 191

¹⁰ Πανούσης Ι. (2006). *Διαφθορά Διαπλοκή και πολιτική μηχανή*, Ποινικό. Δίκαιο τ. 8, σελ. 1016

Η διαφθορά στον δημόσιο τομέα, αφορά την κατάχρηση καθήκοντος που αναφέρεται σε θέση δημοσίου λειτουργού για ευνοϊκή μεταχείριση τρίτων προσώπων (νομικών ή φυσικών) από το υπηρεσιακό ή πολιτικό προσωπικό, με αντάλλαγμα κάποιο όφελος οικονομικό ή μη. Διακρίνεται σε πολιτική και γραφειοκρατική οι οποίες στις περισσότερες περιπτώσεις επικοινωνούν μεταξύ τους. Η πολιτική διαφθορά πραγματοποιείται από το πολιτικό προσωπικό του κράτους, ενώ η γραφειοκρατική από τους υπαλλήλους του δημόσιου τομέα κατά την άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων και είναι γνωστή ως «μικρή» διαφθορά και διακρίνεται από την πολιτική.

Η διαφθορά στον ιδιωτικό τομέα αναφέρεται ως μια σειρά «κακών πρακτικών»¹¹, εταιρειών ποινικά κολάσιμων ή όχι, και έχουν σχέση με τη διαφάνεια των στοιχείων τους, την εξαπάτηση της μειοψηφίας των μετόχων και άλλα, ενώ παράλληλη παράμετρο της διαφθοράς αποτελεί το καλυμμένο οργανωμένο έγκλημα.

Σύμφωνα με ανάλυση του North¹², η πολιτεία είναι ο φορέας που διαμορφώνει την οικονομική και κοινωνική συμπεριφορά, καθώς ορίζει και επιβάλλει τους οικονομικούς κανόνες του παιχνιδιού. Κατά το σκεπτικό αυτό, όταν η συμπεριφορά της πολιτείας δεν είναι η αναμενόμενη και οι κανόνες είναι στρεβλοί, τότε υπονομεύεται η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

1.3. Οριοθέτηση του ερευνητικού προβλήματος

Διαχρονικά το οικονομικό έγκλημα αποτελεί ακανθώδες ζήτημα υψίστης σημασίας για το σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς και για την Ελληνική οικονομία. Η ιδιαίτερα μεγάλη έκταση διαφόρων μορφών οικονομικών εγκλημάτων που παρατηρείται στην Ελληνική οικονομία, αφενός λειτουργούν αποσταθεροποιητικά για την πορεία των Δημόσιων οικονομικών μεγεθών, δυσχεραίνοντας την υλοποίηση του Κρατικού προϋπολογισμού και στερώντας σημαντικούς πόρους από το κοινωνικό σύνολο, αφετέρου δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού στην αγορά, αμβλύνοντας το αίσθημα της φορολογικής συνείδησης των φορολογούμενων πολιτών.

¹¹ Βαβούρας, Ι., και Μανωλάς, Γ. (2004). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα και στον κόσμο: Προσέγγιση των βασικών πτυχών του προβλήματος*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

¹² North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.

Διάχυτη είναι η αίσθηση στην κοινή γνώμη ότι το ύψος και η έκταση των οικονομικών εγκλημάτων στην Ελλάδα αποτελούν ιδιαίτερα μεγάλα μεγέθη. Η εντύπωση αυτή επιβεβαιώνεται από τις λίγες επιστημονικές μελέτες οι οποίες βλέπουν το φως της δημοσιότητας τα τελευταία χρόνια προερχόμενες από Έλληνες ερευνητές, καθώς και από τα στοιχεία τα οποία κατά καιρούς διοχετεύουν με φειδώ στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, οι ασκούντες την φορολογική πολιτική. Αναφερόμενοι στην μελέτη των Τάτσου¹³ και άλλων (2001) η φοροδιαφυγή για το έτος 1997 ανέρχεται στο ποσοστό 15% επί του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ). Το ποσοστό βέβαια αυτό κρίνεται μάλλον υπερβολικό δεδομένου ότι υπολογίστηκε επί του εκτιμώμενου μεγέθους της παραοικονομίας και διότι κάθε εισόδημα προερχόμενο από δραστηριότητες της παραοικονομίας δεν φοροδιαφεύγει αναγκαστικά¹⁴.

Οι σημαντικότεροι παράγοντες που συντελούν στον περιορισμό των οικονομικών εγκλημάτων στην Ελλάδα είναι η επιβολή αυστηρών κυρώσεων, το ύψος των φορολογικών συντελεστών, η ορθολογική διαχείριση των φορολογικών εσόδων από το Δημόσιο, η ταλαιπωρία που υφίστανται οι φοροφυγάδες, η συνεχώς αυξανόμενη συχνότητα των φορολογικών και τελωνειακών ελέγχων, η αύξηση της πιθανότητας να αποκαλυφθούν οι φοροδιαφυγάδες και η πραγματοποίηση ουσιαστικών φορολογικών και τελωνειακών ελέγχων¹⁵.

Ο νομικός – εγκληματολόγος Κουράκης Νέστορας, στην προσέγγιση που κάνει για το οικονομικό έγκλημα¹⁶, καταγράφει και ασχολείται συνοπτικά με τις ακόλουθες μορφές οικονομικής εγκληματικότητας: τελωνειακές παραβιάσεις, απάτες, αποφυγές και υπεκφυγές φόρων, απάτες στο Χρηματιστήριο, παράνομη χρήση πνευματικής ιδιοκτησίας, ηλεκτρονικό έγκλημα και έγκλημα στο διαδίκτυο, μόλυνση του περιβάλλοντος, παράνομο εμπόριο προσωπικών δεδομένων και δωροδοκία. Επιπλέον, αναφέρει χωρίς να εξετάζει λεπτομερώς και τις ακόλουθες μορφές: οργανωμένες τελωνειακές παραβάσεις (π.χ. παράνομη ανταλλαγή καυσίμων), παράνομη πληρωμή με μετρητά από επιχορηγήσεις από λογαριασμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παραβίαση των κανονισμών εργασίας,

¹³ Τάτσος, Ν., (2001). *Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα*. Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση.

¹⁴ Κανελλόπουλος, Χ., (2002). *Διοίκηση Προσωπικού – Ανθρώπινου Δυναμικού*. Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης.

¹⁵ Τάτσος, Ν., (2001). *Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα*. Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση.

¹⁶ Κουράκης, Ν. (2000), *Το οικονομικό έγκλημα σήμερα: Η Ελλάδα ως περίπτωση μελέτης στην Ευρώπη*. Ποινικό Δίκαιο, Ζ' Μελέτες – Άρθρα.

‘ενέργειες αθέμιτου ανταγωνισμού’, περιβαλλοντική μόλυνση, παράνομο εμπόριο προσωπικών δεδομένων, και, στον πολιτικό τομέα, παράνομες συναλλαγές που σχετίζονται με ιδιαίτερα οικονομικά ενδιαφέροντα και απρέπειες που διαπράττονται στο πλαίσιο τραπεζικών συνεταιρισμών ή κρατικών οργανισμών.

Εστιάζοντας στο πεδίο της αντιμετώπισης του οικονομικού εγκλήματος από την Τελωνειακή υπηρεσία, διαπιστώνεται ότι στην Ελλάδα υπάρχει έλλειψη πληροφόρησης των δυνατοτήτων που έχει η Τελωνειακή υπηρεσία, καθώς επίσης και πρόγραμμα μέτρησης της τελωνειακής συμμόρφωσης των συναλλασσόμενων, το οποίο στηρίζεται σε γενικά παραδεκτές επιστημονικές αρχές και αντιλήψεις. Αυτή η διαπίστωση οριοθετεί το ερευνητικό πρόβλημα το οποίο πραγματεύεται η παρούσα διατριβή.

1.4. Σκοπός και στόχοι της έρευνας

Η οριοθέτηση του ερευνητικού προβλήματος και κυρίως οι χρόνιες παθογένειες του Ελληνικού φορολογικού συστήματος οι οποίες καθιστούν επιτακτική την ανάγκη της αντιμετώπισης του οικονομικού εγκλήματος στοχεύοντας στους ελέγχους από την τελωνειακή υπηρεσία η οποία θα εμπεδώσει την συμμόρφωση στον τελωνειακό κώδικα, αναδεικνύοντας τις κατηγορίες συναλλασσόμενων με την μεγαλύτερη τάση φοροδιαφυγής. Δεδομένου ότι λόγω της έλλειψης κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού, είναι ανέφικτος ο τελωνειακός έλεγχος στο σύνολο των υποθέσεων, ενώ ταυτόχρονα υφίσταται κίνδυνος της παραγραφής των αξιώσεων του Δημοσίου, η τελωνειακή διοίκηση στα πλαίσια των δυνατοτήτων της θα ελέγχει κατά προτεραιότητα και διεξοδικά τις περιπτώσεις που επιλέγονται με αντικειμενικά κριτήρια.

Σκοπός της παρούσας έρευνας στα πλαίσια της εκπόνησης της διδακτορικής διατριβής είναι να διερευνηθούν, τα κριτήρια επιλογής των τελωνειακών ελέγχων στους συναλλασσόμενους από τις αρμόδιες υπηρεσίες, να αποτυπωθεί και να ελεγχθεί η συνεισφορά τους και εν τέλει να προταθεί στη βάση αυτών ένα ποιο αποτελεσματικό σύστημα επιλογής των τελωνειακών ελέγχων το οποίο να συνεκτιμά όλα τα κριτήρια, προάγοντας την γενικότερη τελωνειακή συμμόρφωση. Αυτή η διαδικασία επιλογής θα ανατροφοδοτείται από την περιοδική αξιολόγηση, από τα αρμόδια υπηρεσιακά όργανα και προσαρμογή αυτών των κριτηρίων, στις εκάστοτε ισχύουσες συνθήκες. Η διαρκής ανατροφοδό-

τηση αποτελεί θεμελιώδη και δυναμική κατάσταση η οποία αποβλέπει στην συνεχή επικαιροποίηση των πορισμάτων που θα προκύπτουν για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων και τη συμβολή τους στην πάταξη του οικονομικού εγκλήματος.

Στους ερευνητικούς στόχους της συγκεκριμένης έρευνας, συγκαταλέγεται και η αποτύπωση των συσχετίσεων της μη συμμόρφωσης με τον τελωνειακό κώδικα με συγκεκριμένους προσδιοριστικούς παράγοντες του, οι οποίοι αποτελούν και κριτήρια επιλογής για την διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων, καθώς και η διερεύνησης των βαθύτερων αιτιών αυτών.

Η συγκεκριμένη εμπειρική έρευνα έχει ως σημείο αναφοράς τους συναλλασσόμενους που χρησιμοποιούν προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης (ιδιώτες και επιχειρήσεις). Ο σκοπός αλλά και οι επιμέρους στόχοι της έρευνας επικεντρώνονται στην ανάδειξη των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων των συναλλασσόμενων τα οποία ως προσδιοριστικοί παράγοντες της συμμόρφωσης σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα θα προσδιορίζουν συνοπτικά, και πριν την διενέργεια των χρονοβόρων τακτικών τελωνειακών ελέγχων, τη μορφή του συντελεσμένου οικονομικού εγκλήματος το οποίο θα κατευθύνει την τελωνειακή υπηρεσία σε μία στοχοθετημένη αποτελεσματική διαδικασία η οποία θα επιβεβαιώνεται από τα αποτελέσματα των ελέγχων των ελεγχθέντων συναλλασσόμενων.

Προς αυτή τη κατεύθυνση αξιοποιήθηκαν και δεδομένα τα οποία προκύπτουν από της ετήσιες απολογιστικές εκθέσεις της τελωνειακής υπηρεσίας που δημοσίευε το Υπουργείο Οικονομικών και από το 2017 η ΑΑΔΕ, στην οποία ανήκει πλέον η τελωνειακή υπηρεσία.

Φιλοδοξία της παρούσας διατριβής, αποτελεί και η συνεισφορά στις προσπάθειες τιθάσευσης της φοροδιαφυγής και εξορθολογισμού του Ελληνικού συστήματος κατά του οικονομικού εγκλήματος, προκειμένου αυτό να κατοχυρώσει και εμπράκτως την προβλεπόμενη συνταγματική αρχή της ικανότητας της τελωνειακής υπηρεσίας.

Ο κύριος μοχλός για να πραγματοποιηθούν όλα τα ανωτέρω είναι η σωστή ενημέρωση και εκπαίδευση των τελωνειακών υπάλληλων και κυρίως των ελεγκτών. Στο θέμα αυτό δίνεται ιδιαίτερη έμφαση και βαρύτητα με την πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια αυτής της μελέτης.

1.5. Διάρθρωση της διατριβής.

Η διατριβή απαρτίζεται από τέσσερις ενότητες. Στην πρώτη, επιχειρείται μια εισαγωγική προσέγγιση του οικονομικού πλαισίου της εγκληματικότητας, ενώ παράλληλα καταβάλλεται προσπάθεια σκιαγράφησης της διάστασής του, στην Ελληνική πραγματικότητα. Εισάγονται οι εννοιολογικοί προσδιορισμοί των θεμάτων που πραγματεύονται, και αναπτύσσεται ο καθορισμός του σκοπού καθώς και των επιμέρους στόχων της διατριβής. Εξετάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο των τελωνειακών παραβάσεων κατά των συμφερόντων του δημοσίου. Η βιβλιογραφική ανασκόπηση του κεφαλαίου αυτού είχε ως κύριο μέλημα τον εντοπισμό και την παρουσίαση των κύριων συμπερασμάτων που αναδεικνύονται από την ελληνική και ξενόγλωσση επιστημονική αρθρογραφία και αναφέρονται στους προσδιοριστικούς παράγοντες επηρεασμού της τελωνειακής συμμόρφωσης. Τέλος, γίνεται παρουσίαση της δομής της διατριβής, και η ενότητα καταλήγει με τα συμπεράσματα.

Στη δεύτερη ενότητα, γίνεται παρουσίαση της Τελωνειακής Υπηρεσίας, του ρόλου και των στόχων της. Αποτυπώνεται το ευρύτερο επιστημονικό θεωρητικό υπόβαθρο της τελωνειακής συμμόρφωσης. Αναλύονται τα είδη των τελωνειακών ελέγχων και τα κριτήρια επιλογής των ελεγχθέντων. Τέλος, γίνεται αναλυτική παρουσίαση στις κατηγορίες των προϊόντων που υπόκεινται στο ειδικό φόρο κατανάλωσης. Ολοκληρώνεται η ενότητα με τα συμπεράσματα.

Στην τρίτη ενότητα, εστιάζομαστε στο λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, στη δομή της αγοράς καυσίμων, τους τρόπους νοθείας και το λαθρεμπόριο. Αναλύεται ο σημαντικός ρόλος του πετρελαίου στην Ελληνική οικονομία. Περιγράφονται τα είδη των τελωνειακών ελέγχων για την καταπολέμηση της νοθείας και λαθρεμπορείας υγρών καυσίμων, και παρουσιάζεται ο σημαντικός ρόλος του τελωνειακού υπαλλήλου. Η ενότητα καταλήγει με τα συμπεράσματα.

Στην τέταρτη ενότητα, παρουσιάζονται τα διερευνητικά ερωτήματα, η ερευνητική στρατηγική, το μεθοδολογικό πλαίσιο της έρευνας, το οποίο περιλαμβάνει όλα τα δεδομένα και τα ζητούμενά της, το σχεδιασμό και την κατασκευή του ερευνητικού εργαλείου αυτής, καθώς και την υιοθετούμενη μεθοδολογία στατιστικής ανάλυσης. Στη συνέχεια γίνεται ανάλυση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος. Καταβλήθηκε προσπάθεια διερεύνησης των

επιστημονικών ερωτημάτων που τέθηκαν, συνοψίζοντας τα συμπεράσματα της έρευνα, εών παράλληλα κατατίθενται προτάσεις για την ποιο αποτελεσματική εφαρμογή της και παράλληλα για συμπληρωματικές δράσεις. Η ενότητα ολοκληρώνεται, με τα συμπεράσματα της μελέτης και τη συνεισφορά της στο ειδικότερο επιστημονικό πεδίο, καθώς και με προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 2^ο

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

2.1 Εισαγωγή

Η εμπειρία έχει δείξει ότι η δημόσια οικονομία, όπως αυτή εκφράζεται από τις κρατικές οντότητες και τους υπερεθνικούς σχηματισμούς, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι γεμάτη από οικονομικά εγκλήματα και σκάνδαλα. Το κράτος όπως αυτό αντιπροσωπεύεται από τα στελέχη του, εμπλέκεται καθημερινά στην οικονομική δραστηριότητα με πολυάριθμες αποφάσεις υπηρεσιακών και πολιτικών, οι οποίες ευνοούνται συγκεκριμένες ομάδες πολιτών.

Βασικά οικονομικά εγκλήματα κατά των συμφερόντων του δημοσίου είναι τα ακόλουθα που θα παρουσιάσουμε.

2.2 Παραοικονομία

Σύμφωνα με την άποψη των περισσότερων οικονομολόγων, η παραοικονομία (shadow economy) αφορά το φαινόμενο της μη καταγραφής στους επίσημους εθνικούς λογαριασμούς που διαμορφώνουν το ΑΕΠ μιας χώρας, παραγωγικής οικονομικής δραστηριότητας παράνομης ή νόμιμης, ή λόγω αδυναμίας υπολογισμού ή λόγω ασυμφωνίας μεταξύ των ειδικών σε σχέση με τα είδη της παράνομης δραστηριότητας που θα πρέπει να καταγράφεται.

Αξίζει να σημειωθεί πως η παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών για ιδία χρήση ή στο πλαίσιο εθελοντικής δράσης, δε συνιστά παραοικονομία¹⁷.

¹⁷ Αρμάγου, Ι., Μουρμούρας, Γ., Ράπανος, Β., Πατσουράτης, Β., Σταϊκούρας, Χ., Χιόνης, Δ., (2005). *Το δημοσιονομικό πρόβλημα στην Ελλάδα σήμερα*. Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΟΟΕ), Αθήνα.

Η παραοικονομία, είναι μία πολύπλευρη έννοια με έλλειψη σαφούς και συγκεκριμένου ορισμού¹⁸. Κατά την άποψη αρκετών οικονομολόγων η παραοικονομία αποτελείται από την οικονομική δραστηριότητα στην διάρκεια ενός έτους η οποία περιλαμβάνει:

- Παράνομες δραστηριότητες εντός του πλαισίου της αγοράς, όπως η απαγορευμένη παραγωγή και διάθεση ουσιών
- Ένα σύνολο δραστηριοτήτων εκτός του μηχανισμού της αγοράς, όπως η ιδιοπαραγωγή των νοικοκυριών
- Διάφορες νόμιμες δραστηριότητες της αγοράς οι οποίες δεν καταγράφονται, όπως η φοροδιαφυγή ή φοροκλοπή.

Περιλαμβάνει δηλαδή, όλες εκείνες τις οικονομικές δραστηριότητες νόμιμες και μη που δημιουργούν εισοδήματα και βρίσκονται έξω από τις συμβατικές έφεσης της παραγωγής. Το μέγεθος της παραοικονομίας δίνεται από το άθροισμα των αποκρυπτόμενων εισοδημάτων των συντελεστών παραγωγής.

Στον ορισμό¹⁹ αυτό λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι τμήμα της συνολικής προστιθέμενης αξίας στον τομέα της παραοικονομίας δεν διαφεύγει τελικά την εθνικολογιστική στατιστική σύλληψη. Η δυνατότητα διαφυγής από την προσοχή των φορολογικών αρχών δεν ταυτίζεται με την δυνατότητα διαφυγής από την προσοχή των εθνολογιστικών αρχών. Μέρος των οικονομικών δραστηριοτήτων που θεωρείται από τους ερευνητές που αποτελούν την κρυφή οικονομία, περιλαμβάνεται στους εθνικούς λογαριασμούς διότι οι εκτιμήσεις τους δεν υιοθετούν τις πληροφορίες που παρέχουν οι φορολογικές αρχές χωρίς προσαρμογές, υπαγορευμένες από άλλες πηγές πληροφόρησης όπως τα στοιχεία απασχολήσεως, τα στοιχεία των οικογενειακών προϋπολογισμών κλπ.

Κύριο στοιχείο της παραοικονομίας αποτελεί η αμοιβαία συναίνεση μεταξύ των συναλλασσομένων χωρίς την ύπαρξη εξαναγκασμού. Οι επιπτώσεις στο οικονομικοκοινωνικό σύστημα δεν είναι πάντα αρνητικές²⁰. Εξαρτούνται από την σκοπιμότητα που έχουν

¹⁸ Ως εναλλακτικοί ορισμοί της παραοικονομίας στη βιβλιογραφία, αναφέρεται η οικονομική δραστηριότητα που είναι: άτυπη, ανεπίσημη, δευτερεύουσα, δυαδική, κρυφή, μυστική, μαύρη, μη καταγεγραμμένη, υπόγεια, υποδόρια. Στην αγγλόφωνη βιβλιογραφία αναφέρεται κυρίως ως Shadow Economy, Hidden Economy, Hidden Economy και ως Black Economy.

¹⁹ http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=267

²⁰ Νεγρεπόντη – Διβάνη Μ. (1991: 122 - 131)

αυτοί που ασκούν την οικονομική πολιτική, αν και τα οφέλη της παραοικονομίας είναι βραχυχρόνια και πλήττουν την υγιή ανάπτυξη της οικονομίας²¹.

Δεν ταυτίζεται απόλυτα η παραοικονομία με την μαύρη αγορά (black market) , η οποία ασχολείται μόνο με παράνομες δραστηριότητες. Σύμφωνα με την άποψη του Παπανεοφύτου (2001), στην παραοικονομία εντάσσονται μεταξύ άλλων, τα σχετικά με το χρηματοοικονομικό σύστημα εγκλήματα, η απάτη ως προς τις χρηματοδοτήσεις, η δωροδοκία, οι τελωνειακές παραβάσεις και άλλα. Στην μαύρη αγορά εντάσσονται η εμπορία ναρκωτικών, το λαθρεμπόριο όπλων και εκρηκτικών υλών, η σωματεμπορία και η μαστροπεία, η οργανωμένη παράνομη μετανάστευση και άλλα.

Η παραοικονομία αποτελεί ένα φαινόμενο με παγκόσμιες διαστάσεις γιατί κάθε χώρα ανεξαρτήτως της ανάπτυξης της, παρουσιάζει και ποσοστό παραοικονομίας σε σχέση με το επίσημα καταγεγραμμένο ΑΕΠ.

Στον κάτωθι πίνακα παρουσιάζεται μία προσπάθεια καταγραφής της παραοικονομίας με κριτήριο τη νομιμότητα των δραστηριοτήτων.

Πίνακας 2.1. : Ταξινόμηση της παραοικονομίας με κριτήριο τη νομιμότητα των δραστηριοτήτων ²²

Είδος δραστηριότητας	Χρηματικές συναλλαγές	Μη χρηματικές συναλλαγές
Παράνομες δραστηριότητες	Παραγωγή και εμπόριο ναρκωτικών Εμπόριο κλεμμένων προϊόντων. Παράνομα τυχερά παιχνίδια. Λαθρεμπόριο. Πλαστογραφία. Τοκογλυφία. Παράνομη πορνεία και πορνογραφία	Αντιπραγματισμός κλεμμένων προϊόντων, ναρκωτικών κ.α. Παραγωγή ναρκωτικών και αλκοολούχων ποτών για ίδια χρήση. Περιορισμένης κλίμακας και τακτικές κλοπές από τους χώρους εργασίας για ίδια χρήση.
Νόμιμες δραστηριότητες	Μη δηλωμένο εισόδημα από υποαπασχόληση. Εισόδημα από μη δηλωμένη εργασία που σχετίζεται με νόμιμα αγαθά και υπηρεσίες	Αντιπραγματισμός νόμιμων υπηρεσιών και αγαθών

²¹ Τάτσος, Ν., (2001). *Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα*. Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση.

²² Βαβούρας, Ι., και Μανωλάς, Γ. (2004). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα και στον κόσμο: Προσέγγιση των βασικών πτυχών του προβλήματος*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Σχετίζεται λοιπόν η παραοικονομία και τροφοδοτείται από το οικονομικό έγκλημα στο βαθμό που αυτή αφορά παράνομες δραστηριότητες οι οποίες παρά το ότι παράγουν πλούτο, δεν καταγράφονται στην οικονομική δραστηριότητα επίσημων γιατί, η πηγή προέλευσης του πλούτου αυτού είναι έκνομη.

Οι Johnson, Kaufman και Zoido – Lobaton (1998) εξέτασαν τη θετική σχέση μεταξύ παραοικονομίας και διαφθοράς συμπεραίνοντας ότι, εάν μειώνονταν κατά μία μονάδα ο δείκτης διαφθοράς, τότε η παραοικονομία θα μειώνονταν κατά 5,1%. Σε κάποιες άλλες μελέτες²³ καταδείχθηκε η σχέση παραοικονομίας και φοροδιαφυγής. Η έκταση της παραοικονομίας και φοροδιαφυγής, σχετίζεται άμεσα με τη ροπή προς τη διαφθορά, ήτοι τον «επηρεασμό» των δημόσιων υπηρεσιών και των κατασταλτικών μηχανισμών στην άσκηση των καθηκόντων τους. Μάλιστα κατά μία άποψη η παραοικονομία συμπληρώνει το διεφθαρμένο κράτος (Κάτσιος, 2006: 61 - 80)

2.3 Φοροδιαφυγή και φοροαποφυγή.

Είναι απαραίτητο, για τη σωστή κατανόηση και ανάπτυξη του θέματος, να διευκρινιστούν οι όροι φοροδιαφυγή και φοροαποφυγή. Για τους λόγους αυτούς ανατρέξαμε στην υπάρχουσα, ελληνική και ξένη, βιβλιογραφία.

Κάθε παράνομη πράξη ή παράλειψη του φορολογούμενου με την οποία επιδιώκεται η μείωση της φορολογικής του βάσης και κατά συνέπεια της φορολογικής του επιβάρυνσης, χαρακτηρίζεται ως φοροδιαφυγή (tax evasion). Η φοροδιαφυγή είναι η παράνομη απόκρυψη φορολογητέας ύλης από ιδιώτες, ενώσεις ή εταιρείες.

Παρά το ότι η έννοια της φοροδιαφυγής είναι γενικότερα γνωστή, ωστόσο παρατηρείται ότι δεν έχει συντεθεί ένας ευρύτερα αποδεκτός επιστημονικός ορισμός της. Σύμφωνα με τον Τάτσο,²⁴ ως φοροδιαφυγή νοείται «κάθε παράνομη πράξη ή παράλειψη των φορολογουμένων, η οποία έχει σαν σκοπό την μείωση της νόμιμης φορολογικής υποχρέωσης και την αποφυγή της καταβολής του αναλογούντος φόρου». Ανάλογος με τη φύση του κάθε φόρου, είναι και ο τρόπος πραγματοποίησης της καθώς και η έκτασή της²⁵.

²³ Tanzi, V., and Davvodi, D., (2000). *Corruption, growth and public finance*. International Monetary Fund, Working Paper Series WP/00/182, International Monetary Fund, Washington.

²⁴ Τάτσο, Ν., Χριστόπουλος, Δ., Τραγάκη, Α., Μανίκα, Β., Γκάνος, Ι. (2001) «Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, (IOBE), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

²⁵ Κούλη Ι. Ν., (1970). *Δημόσια Οικονομική*, Τόμος Πρώτος, εκδ. δεύτερη, σελ 368 – 378, Αθήνα.

Ένα μέτρο της έκτασης της φοροδιαφυγής (ονομαζόμενο και ως «φορολογικό χάσμα»), είναι το ποσό του μη δηλωμένου εισοδήματος το οποίο είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού του εισοδήματος που θα πρέπει να κοινοποιείται στις φορολογικές αρχές και του πραγματικού ποσού που δηλώνεται (Diamond, 1987).²⁶

Η φοροδιαφυγή, έχει χαρακτηριστεί στην χώρα μας ως το «αγαπημένο σπορ» των Ελλήνων, που ενώ δεν έχει κάποιο ιδιαίτερο κόστος, αποφέρει μεγάλα κέρδη. Οι φοροφυγάδες κατά μία άποψη²⁷, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, στους «μεγάλους» και στους «μικρούς». Στους πρώτους ανήκουν οι μεγαλοεισαγωγικές επιχειρήσεις, οι επιχειρήσεις πετρελαίων και οι μεγάλες τουριστικές επιχειρήσεις.

Η φοροδιαφυγή γενικότερα περιλαμβάνει την οποιαδήποτε απόκρυψη φορολογητέας ύλης από το κράτος είτε γίνεται από φυσικό είτε νομικό πρόσωπο.

Επίσης μπορεί να οριστεί ως φοροδιαφυγή²⁸:

- Το μέρος των έμμεσων και άμεσων φόρων που πρέπει εθελοντικά να αποδοθούν στο κράτος αλλά για κάποιους λόγους τα χρήματα αυτά δεν φθάνουν στο δημόσιο ταμείο
- Το μέρος του εισοδήματος που, σύμφωνα με την τρέχουσα νομοθεσία, πρέπει να αναφερθεί εθελοντικά στις αρμόδιες αρχές αλλά για κάποιους λόγους δεν αναφέρεται και γι αυτό δεν φορολογείται.
- Οι φόροι που δεν συλλέγονται λόγω των αυξημένων φορολογικών ελαφρύνσεων ή για άλλους λόγους χωρίς να είναι δυνατή η επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων²⁹
- Οι τόκοι που αντιστοιχούν στο τμήμα εκείνο των φόρων που καταβάλλονται με καθυστέρηση

Σε όλα τα κράτη συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, η φοροδιαφυγή θεωρείται έγκλημα και έχουν θεσπιστεί ειδικές κυρώσεις με σκοπό τον περιορισμό της. Οι κυρώσεις αυτές έχουν τριπλό χαρακτήρα δηλαδή πρόσθετη φορολογία υπό μορφή προστίμου, διοικητικές δεσμεύσεις (ο υπόλογος δεν μπορεί να συμμετέχει σε εμπορικές πράξεις όπως

²⁶ Diamond, P. A. (1987). *Optimal tax theory and development policy: directions for future research*, in: David Newbery and Nicholas H. Stern, eds., *The Theory of Taxation for Developing countries* (Oxford University Press, pp. 638 – 647. New York.

²⁷ Χατζηνικολάου, Π., (26.06.2005). *Η φοροδιαφυγή είναι το Εθνικό μας σπορ*. Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.

²⁸ Κανελλόπουλος, Χ., (2002). *Διοίκηση Προσωπικού – Ανθρώπινου Δυναμικού*. Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης.

²⁹ Παυλόπουλος, Π. (1987). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα. Μια πρώτη προσέγγιση*. Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Ειδικές Μελέτες, 17. Αθήνα.

δημοπρασίες δημοσίου, δεν δικαιούται διαβατήριο κ.ά.), ενώ προβλέπονται και ποινικές κυρώσεις όπως κράτηση, φυλάκιση, (με ότι επακόλουθα μπορεί να επιφέρουν για παράδειγμα σε πιστοποιητικά και βεβαιώσεις και οτιδήποτε άλλο). Πιο συγκεκριμένα στην Ελλάδα με τον νέο φορολογικό νόμο³⁰, η φοροδιαφυγή θεσπίστηκε ως διαρκές έγκλημα και συνεπώς ως “συνεχές αυτόφωρο” που ανάλογα με το ύψος του οφειλόμενου φόρου χαρακτηρίζεται ακόμα και κακούργημα επισύροντας κάθειρξη από 5-20 έτη.

Η φοροδιαφυγή αποτελεί ποινικό αδίκημα και χαρακτηρίζεται ως αντικοινωνική συμπεριφορά διότι το συνολικό ποσό θα κληθούν να πληρώσουν οι υπόλοιποι φορολογούμενοι λόγω κάποιων αναγκαστικών μέτρων του οικονομικού επιτελείου.

Το όφελος από τη φοροδιαφυγή εξαρτάται από τον οριακό φορολογικό συντελεστή και το ύψος του εισοδήματος. Αυτή η ανισότητα αποτελεί μια απλοποιημένη εκδοχή του βασικού θεωρητικού υποδείγματος των Allingham and Sandmo³¹. Πιθανό στην Ελλάδα να ισχύει η αντίστροφη ανισότητα, και γι αυτό η φοροδιαφυγή έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις.

Η φοροδιαφυγή που γίνεται με νόμιμο τρόπο είναι γνωστή ως νόμιμη φοροδιαφυγή ή φοροαποφυγή (tax avoidance), είναι δηλαδή η νόμιμη χρήση των φορολογικών νόμων για τη μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης. Έχει ως αντικείμενο αναφοράς την εκμετάλλευση των κενών της φορολογικής νομοθεσίας και αποσκοπεί στην κατά το δυνατόν μείωση των καταβληθέντων φόρων. Λαμβάνει τη μορφή της εμφάνισης χαμηλότερων φορολογητέων εισοδημάτων ή της μετατροπής φορολογητέων εισοδημάτων σε αφορολόγητα³².

Την συναντάμε στις εξής περιπτώσεις:

- Όταν ο νόμος για διάφορους λόγους, απαλλάσσει φορολογητέα ύλη αυτό συνεπάγεται ότι νομίμως ο φορολογούμενος διαφεύγει της φορολογίας χωρίς συνέπειες
- Όταν η ύπαρξη κενών του νόμου ευνοούν την δυνατότητα αποφυγής του φόρου με συνέπεια ο φορολογούμενος δεν διαπράττει αδίκημα δεδομένου ότι επωφελείται των ατελειών της νομοθεσίας

³⁰ Ν.3943/2011, ΦΕΚ 66 Α/31-03-2011

³¹ Allingham and Sandmo, 1972, «the theory of tax evasion: a retrospective view»

³² Λάζος, Γ., (2012), «Πρόγραμμα διαχείρισης στοχευμένων φορολογικών ελέγχων και φορολογικής συμμόρφωσης επιχειρήσεων», διδακτορική διατριβή.

Η φοροαποφυγή είναι νομότυπη εφόσον συνάδει με το προβλεπόμενο ισχύον νομοθετικό φορολογικό πλαίσιο, αλλά η προσφυγή σε αυτήν εγείρει ερωτήματα ηθικής φύσεως³³ (Sandmo, 2005)

Οι επιθετικές στρατηγικές φορολόγησης, εμπίπτουν στην γκρίζα ζώνη μεταξύ της συνηθισμένης και της ευρέως αποδεκτής φοροαποφυγής (όπως η αγορά των δημοτικών ομολόγων στην Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής) και της φοροδιαφυγής (Stiglitz, 1985)³⁴

Η φοροαποφυγή μπορεί να εκδηλωθεί στους έμμεσους φόρους με τη μορφή της αποχής από την κατανάλωση συγκεκριμένου αγαθού βεβαρυσμένου με υψηλό φόρο και με την αντικατάστασή του με άλλο που έχει ελαφρύτερο φόρο. Επίσης μπορεί να εκδηλωθεί και στους άμεσους φόρους, για παράδειγμα στο εισόδημα με τη μορφή της μεταφοράς της έδρας μιας εταιρείας σε άλλη χώρα προκειμένου να αποφύγει την υψηλή φορολογία που υπάρχει στην χώρα όπου βρίσκεται.

Στην Ελλάδα, όταν μιλάμε για παραοικονομία, σιωπηρά δεχόμαστε την φοροδιαφυγή. Ακόμη και σήμερα στην χώρα μας ελάχιστη ξεχωρίζουν τις δύο έννοιες με συνέπεια να γίνονται λανθασμένες εκτιμήσεις.

Ο όρος αποφυγή έχει χρησιμοποιηθεί και στις φορολογικές διατάξεις σε ορισμένες χώρες, για τη διάκριση της φοροαποφυγής που προβλέπεται από τους νομοθέτες και της φοροαποφυγής η οποία εκμεταλλεύεται τα κενά στη νομοθεσία, όπως είναι οι ανταλλαγές

Τόσο η φοροαποφυγή όσο και η φοροδιαφυγή, μπορούν να θεωρηθούν ως μορφές μη συμμόρφωσης με τη φορολογική νομοθεσία, καθώς περιγράφουν διάφορες δραστηριότητες που σκοπεύουν να υπονομεύσουν το φορολογικό σύστημα ενός κράτους, αν και η φοροαποφυγή δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, δεδομένου ότι είναι νόμιμη, εντός των συστημάτων (Gordon, 1989).³⁵

Ενώ στην φοροδιαφυγή υπάρχει καταστρατήγηση του γράμματος και του πνεύματος των φορολογικών νόμων, στην φοροαποφυγή υπάρχει καταστρατήγηση μόνο του πνεύματος των φορολογικών νόμων³⁶ (Καράγιωργας, 1981). Σε πολλές περιπτώσεις η

³³ Sandmo, A., (2005). *The theory of tax evasion: A retrospective view*. National Tax Journal, vol. 58 (4), p.p. 643-663

³⁴ Stiglitz, J. E. (1985), «*The general theory of tax avoidance*», National Tax Journal 38 (3): 325-337.

³⁵ Gordon, J. (1989), «*Individual morality and reputation costs as deterrents to tax evasion*», European Economic Review 33(4): 797 – 805.

³⁶ Καράγιωργας, Δ., (1981), «*Δημόσια οικονομική 2 – Οι δημοσιονομικοί θεσμοί*», Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα

διαχωριστική γραμμή μεταξύ της νόμιμης φοροποφυγής και της μη νόμιμης φοροδιαφυγής είναι δυσδιάκριτη (Slemrod, 2007)³⁷.

2.3.1 Η έννοια της παραοικονομίας και η συσχέτιση της με τη φοροδιαφυγή

Είναι χρήσιμο να ερευνήσουμε τη σχέση ανάμεσα στην φοροδιαφυγή και την παραοικονομία, δεδομένου ότι τα δύο αυτά φαινόμενα δεν συμπίπτουν πάντα και το μέγεθός τους αφορά διαφορετικές συνέπειες³⁸.

Οι περισσότεροι ερευνητές ορίζουν ως παραοικονομία το σύνολο της αξίας των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών σε μία οικονομία που διαφεύγουν της μέτρησης του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Η παραοικονομία, σύμφωνα με τον Κανελλόπουλο (1990)³⁹, αναφέρεται στις οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες ενώ με βάση την εφαρμοζόμενη εθνικολογιστική πρακτική περιλαμβάνονται στο μετρούμενο προϊόν και εισόδημα, δεν συλλαμβάνονται (καταγράφονται) από τις μετρούμενες τεχνικές μετρήσεις.

Αρχικά η φοροδιαφυγή διακρίνεται σε δύο κατηγορίες. Πρώτον η φοροδιαφυγή που σχετίζεται με την τρέχουσα συνολική οικονομική δραστηριότητα (εισόδημα συντελεστών παραγωγής του τρέχοντος οικονομικού έτους κ.λπ.) και δεύτερον, φοροδιαφυγή που δε σχετίζεται με την τρέχουσα συνολική οικονομική δραστηριότητα.

Εφόσον η φοροδιαφυγή σχετίζεται με την τρέχουσα και μη τρέχουσα οικονομική δραστηριότητα, ενώ η παραοικονομία μόνο με την τρέχουσα οικονομική δραστηριότητα, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι οι δυο υπό εξέταση έννοιες ταυτίζονται.

Τα δύο αυτά φαινόμενα μπορούν όμως να συνυπάρχουν. Υπάρχουν τα ακόλουθα δυνατά σενάρια⁴⁰:

- Φοροδιαφυγή χωρίς παραοικονομία
- Παραοικονομία χωρίς φοροδιαφυγή

³⁷ Slemrod, J., (2007). *Cheating ourselves: The economics of tax evasion*. Journal of Economic Perspectives, vol. 21 (1), p.p. 25-48

³⁸ Νάστας, Ε., (2007). *Το θεωρητικό πλαίσιο της διάκρισης ανάμεσα στην φοροδιαφυγή και στην παραοικονομία*. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας". [Online] 2 (1). σ. 65-71. (Διαθέσιμο από: <http://e-jst.teiath.gr/>)

³⁹ Κανελλόπουλος, Κ., (1990). *Παραοικονομία στην Ελλάδα: Τι δείχνουν επίσημα στοιχεία*. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), Εργασίες για συζήτηση, Νο 4, Αθήνα

⁴⁰ Βαβούρας, Ι., και Μανωλάς, Γ., (2004). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα και στον κόσμο: Προσέγγιση των βασικών πτυχών του προβλήματος*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

- Συνύπαρξη φοροδιαφυγής και παραοικονομίας⁴¹

Στον κάτωθι Πίνακα 2.2., στην οριζόντια διάσταση απεικονίζεται η τρέχουσα δραστηριότητα που πρέπει να καταγραφεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, αλλά για κάποιους λόγους ένα τμήμα αυτής δεν καταγράφεται. Κατά συνέπεια έχουμε δύο διαστάσεις της παραοικονομίας (καταγραμμένη και μη). Στην κάθετη διάσταση περιλαμβάνονται τα εισοδήματα που προκύπτουν από τη συνολική οικονομική δραστηριότητα και φορολογούνται άμεσα από τις τρέχουσες συναλλαγές που φορολογούνται έμμεσα. Γίνεται από τον πίνακα κατανοητό ότι η φοροδιαφυγή διακρίνεται σε δύο κατηγορίες, σε αυτή που σχετίζεται με την τρέχουσα συνολική οικονομική δραστηριότητα και στην φοροδιαφυγή που δεν σχετίζεται με την τρέχουσα συνολική οικονομική δραστηριότητα.

Πίνακας 2.2. Απεικόνιση της σχέσης μεταξύ φοροδιαφυγής και παραοικονομίας

Συνολικά εισοδήματα συντελεστών παραγωγής (και ποσά των έμμεσων φόρων) που πρέπει να καταγραφούν και να αποδοθούν στις οικονομικές υπηρεσίες. (Δραστηριότητες φοροδιαφυγής ή μη)	Συνολική τρέχουσα οικονομική δραστηριότητα που πρέπει να καταγραφεί στους Εθνικούς Λογαριασμούς		
		Καταγραφόμενη	Μη καταγραφόμενη
	Δηλωμένες δραστηριότητες (εισόδημα συντελεστών παραγωγής του τρέχοντος οικονομικού έτους, κ.ά.)	1 Όχι φοροδιαφυγή Όχι παραοικονομία	2 Όχι φοροδιαφυγή Παραοικονομία
Μη δηλωμένες δραστηριότητες (φορολογία μεταβιβάσεων κληρονομικών, κ.ά.)	3 Φοροδιαφυγή Όχι παραοικονομία	4 Φοροδιαφυγή και Παραοικονομία	

Πηγή: Μανεσιώτης, 1991⁴²

⁴¹ Εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα καταπολέμησης της φοροδιαφυγής 2011 – 2013, Ιούνιος 2011. Η παραοικονομία στην Ελλάδα είναι με διαφορά η μεγαλύτερη σε σύγκριση με όλες τις χώρες μέλη της ΕΕ και του ΟΟΣΑ και εκτιμάται μεταξύ 25% και 37% του ΑΕΠ. Αυτό ισοδυναμεί με ετήσια απώλεια φορολογικών εσόδων της τάξης των 15 δισεκατομμυρίων

⁴² Μανεσιώτης, Β., Καραβίτης, Ν., (1991). *Η εναρμόνιση της φορολογίας καυσίμων και οιοσπνευματωδών ποτών*. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), Αθήνα.

Η πρώτη περίπτωση αφορά την ιδανική κατάσταση χωρίς φοροδιαφυγή και παραοικονομία, στην δεύτερη εμπίπτουν κυρίως οι νέες οικονομικές δραστηριότητες για τις οποίες δεν έχει ακόμη διαμορφωθεί το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο με συνέπεια να μην μπορούν οι στατιστικές υπηρεσίες να έχουν στοιχεία. Στην τέταρτη περίπτωση είναι η φοροδιαφυγή χωρίς παραοικονομία όπου οι Εθνικοί λογαριασμοί καταγράφουν την προστιθέμενη αξία στην οικονομία από κάποιες δραστηριότητες, αλλά τα εισοδήματα και οι συναλλαγές από αυτές δεν δηλώνονται. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για αυτή την περίπτωση είναι το παραεμπόριο των υγρών καυσίμων. Η προστιθέμενη αξία του καυσίμου μπορεί να καταγραφεί αυτοί όμως που καρπώνονται τα αντίστοιχα εισοδήματα φοροδιαφεύγουν σε μεγάλο ποσοστό. Και στο τέταρτο τεταρτημόριο απεικονίζεται η περίπτωση συνύπαρξης φοροδιαφυγής και παραοικονομίας όπου τα εισοδήματα που κερδίζονται από την παραοικονομία όχι μόνο διαφεύγουν από τις στατιστικές υπηρεσίες αλλά και οι φόροι αυτών δεν εισπράττονται από τις οικονομικές υπηρεσίες.

Η φοροδιαφυγή μπορεί να συμβαίνει και στην νόμιμη οικονομία (άμεση και έμμεση φορολογία), όμως είναι βέβαιο ότι συμβαίνει πάντοτε στην παραοικονομία⁴³. Συνεπώς η έννοια της φοροδιαφυγής είναι ευρύτερη της παραοικονομίας και οπωσδήποτε την ενισχύει.

Τέλος όπως προαναφέραμε, ένα μέρος της παραοικονομίας παρά το γεγονός ότι δεν καταγράφεται επισήμως, καταλήγει στην καταβολή φόρων μέσω των μεταγενέστερων συναλλαγών με τη φανερή οικονομία. Επομένως η παραοικονομία δεν θα πρέπει να συγχέεται με την φοροδιαφυγή γιατί ενώ η παραοικονομία αφορά μόνο την τρέχουσα οικονομική δραστηριότητα, η φοροδιαφυγή σχετίζεται τόσο με την τρέχουσα όσο και με την μη τρέχουσα οικονομική δραστηριότητα (Tanzi, 1982)⁴⁴.

2.3.2. Αιτίες και παράγοντες που ευνοούν την παραοικονομία

⁴³ Κουφάρης, Γ., (2010). *Η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι χρηματιστηριακές αγορές*. Περιοδικό ΧΡΗΜΑ.

⁴⁴ Tanzi, V., (1982). *The Underground Economy in the United States and Abroad*, Lexington: D.C. Heath.

Πολλοί είναι παράγοντες που συντελούν στην ύπαρξη της παραοικονομίας, ωστόσο οι βασικότεροι θα πρέπει να αναζητηθούν στην φορολογική πολιτική και στο πολιτικό περιβάλλον της χώρας⁴⁵.

Η δραστηριότητα στην σκιώδη οικονομία επηρεάζεται κυρίως από :

- Την πολυπλοκότητα του φορολογικού συστήματος

Οι νόμοι, λόγω της ταχύρρυθμης σύνταξής τους, πολλές φορές παρουσιάζουν κενά και για την κάλυψη τους πρέπει να εκδοθούν εγκύκλιοι και υπουργικές αποφάσεις. Έτσι μεταγενέστεροι νόμοι τροποποιούν και συμπληρώνουν προγενέστερους, ενώ άλλοι εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων⁴⁶.

Η σύγχυση που προκαλείται στον φορολογούμενο από τις αλληπάλληλες τροποποιήσεις των νόμων αλλά και η δυσκολία να τους κατανοήσει και να τους εφαρμόσει τον οδηγεί σε ηθελημένη αποφυγή ή παρερμηνεία του νόμου προς όφελός του⁴⁷.

Η πολυπλοκότητα του φορολογικού συστήματος και η πολυνομία δεν δυσκολεύει μόνο τον φορολογούμε αλλά καθιστά και αρκετά δύσκολο το έργο των υπαλλήλων της φορολογικής Διοίκησης οι οποίοι αδυνατούν να γνωρίζουν και να εφαρμόζουν τον φορολογικό νόμο που κάθε φορά ισχύει.

- Τη μη ορθολογική χρήση εκ μέρους του κράτους του προϊόντος των φορολογιών και η δυσπιστία των πολιτών σχετικά με την διαχείριση του δημόσιου χρήματος

Μεγάλη σημασία για τον φορολογούμενο έχει η ικανοποίηση του αισθήματος σχετικά με την ανταποδοτικότητα του κράτους. Όταν αισθάνεται ότι το κράτος δεν τον εξαπατά ή τον εκμεταλλεύεται και απολαμβάνει καλή ποιότητας υπηρεσίες ως ανταπόδοση τότε να διατίθεται να πληρώσει τους φόρους που του αναλογούν

- Την επιεική τιμωρία ή μη των παρανομούμενων

Οι φορολογούμενοι καλούνται να καταβάλλουν τους φόρους που τους αναλογούν είτε από την πεποίθηση τους πως η καταβολή φόρων τους είναι κοινωνικά ορθή πράξη, είτε από τον φόβο της ενδεχόμενης τιμωρίας

- Ο βαθμός ανάπτυξης της οικονομίας

⁴⁵ Κουράκης Ν., (2007). *Τα οικονομικά εγκλήματα*, τόμοι I, II, III, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

⁴⁶ Μαγγανάς Α., (2000). *Η απάτη ως ποινικό αδίκημα*. Ποινικό Δίκαιο.

⁴⁷ Institute for Fiscal Studies, (2010). *Dimensions of Tax Design: The Mirrlees Review*. Oxford: Oxford University Press.

Όταν στη χώρα το κατά κεφαλής εισόδημα είναι μικρό, τα άτομα αναπτύσσουν μακροοικονομικές δραστηριότητες προκειμένου να βιοποριστούν και να αυξήσουν το εισόδημά τους.

- Οι Θεσμικοί περιορισμοί και οι έλεγχοι

Οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις διάφορες οικονομικές δραστηριότητες θεσμικού χαρακτήρα για λόγους κοινωνικοοικονομικούς (π.χ. προστασία εργασίας κ.ά.) ή επειδή ορισμένες δραστηριότητες είναι μη νόμιμες (π.χ. λαθρεμπόριο, πορνεία, τοκογλυφία, κ.ά.) συμβάλλουν στην ανάπτυξη της παραοικονομίας ακόμα και όταν δεν υπάρχει φορολογία.

- Τη Γραφειοκρατία και την ελλιπή οργάνωση του Δημόσιου Τομέα⁴⁸.

Η τυπολατρική προσέγγιση με την οποία ενεργεί η Διοίκηση, σε συνδυασμό με τους αλληπάλληλους επανακαθορισμούς αρμοδιοτήτων, μεγεθύνουν το χάσμα μεταξύ των τυπικών διαδικασιών από τη μία και της πραγματικότητας από την άλλη, δυσχεραίνοντας τους υπαλλήλους της, όσο και τους φορολογουμένους που συναλλάσσονται με αυτή.

- Το ποσοστό της ανεργίας

Οι άνεργοι και ιδιαίτερα οι μακροχρόνια άνεργοι, έχουν σχετικά χαμηλά επίπεδα ικανοτήτων, εξειδίκευσης και κοινωνικών σχέσεων, παράγοντες που περιορίζουν τις δυνατότητες τους να βρουν κάποια θέση εργασίας στην επίσημη οικονομία με αποτέλεσμα να στρέφονται στην αδήλωτη εργασία.

- Από το βαθμό της διαφθοράς.

Χώρες οι οποίες χαρακτηρίζονται από εκτεταμένη παραοικονομία, χαρακτηρίζονται παράλληλα και από υψηλό βαθμό διαφθοράς.

- Τα προϊόντα της παραοικονομίας είναι πιο ελκυστικά για τους καταναλωτές

Το επίπεδο των τιμών στον τομέα της παραοικονομίας είναι γενικά χαμηλότερο από το αντίστοιχο του τομέα της επίσημης οικονομίας, εξαιτίας της μη καταβολής φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης παρέχεται η δυνατότητα στους παραγωγούς που δρουν στα πλαίσια της παραοικονομίας να προσφέρουν τα προϊόντα τους σε χαμηλότερες τιμές.

- Το υψηλό ποσοστό των αυτοαπασχολούμενων στην οικονομία σε σχέση με το ποσοστό εκείνων που προσφέρουν εξαρτημένη εργασία.

⁴⁸ Νόμος 3528, (ΦΕΚ Α' 26/2007), «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.».

Πολλές επιχειρήσεις επιλέγουν να είναι μικρές για δύο λόγους. Πρώτον διότι ο αριθμός των συναλλαγών που πραγματοποιούν είναι σχετικά μικρός άρα μπορεί και να αποκρυφτεί κάπως ευκολότερα και δεύτερον επειδή είναι πολλοί οι μικροί αυτοαπασχολούμενοι δυσχεραίνεται η δυνατότητα φορολογικού ελέγχου, ενώ ο έλεγχος και η τεκμηρίωση των αντίστοιχων εισοδημάτων αποτελούν εξαιρετικά περίπλοκη και δύσκολη διαδικασία.

Επίσης η παραοικονομία δεν αναπτύσσεται κατά κανόνα σε τομείς που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις γιατί αυτές είναι δύσκολο να χρηματοδοτηθούν χωρίς την προσφυγή σε επίσημες πηγές δανεισμού και οι οποίες εκθέτουν τις επιχειρήσεις στον κίνδυνο εντοπισμού⁴⁹.

- Οι Υψηλές εργοδοτικές εισφορές και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης

Τα υψηλά μη μισθολογικά κόστη είναι βασικός παράγοντας που ενισχύει την αδήλωτη εργασία και κατά συνέπεια την παραοικονομία.

- Την ανικανότητα της φορολογούσας αρχής να περιορίζει την φοροδιαφυγή

Η Φορολογική Διοίκηση χαρακτηρίζεται από έλλειψη τεχνολογικής και οργανωτικής υποδομής⁵⁰.

Η ηλεκτρονική μηχανογράφηση δεν μετρά πολλά χρόνια στην Ελληνική πραγματικότητα. Η απουσία της «ηλεκτρονικής» φορολογικής διοίκησης οδηγεί σε επιδείνωση της γραφειοκρατικής διαδικασίας και δυσκολεύει την διασταύρωση των πληροφοριών για την δημιουργία ενιαίας εικόνας για τον κάθε φορολογούμενο ώστε να γίνονται οι κατάλληλοι έλεγχοι. Το 2011 τέθηκε σε δοκιμαστική λειτουργία το πρόγραμμα ELENXIS με το οποίο οι ελεγκτές μπορούν να αξιοποιούν τεχνικές ανάλυσης κινδύνου και να έχουν στην διάθεση τους μια πλήρη εικόνα για την επιχείρηση, το οποίο είναι πολύ δύσκολο στη χρήση του και οι μηχανισμοί αποφεύγουν να το χρησιμοποιούν.

Η φορολογική Διοίκηση⁵¹ αποτελείται από εργατικό δυναμικό που σε αρκετές περιπτώσεις χαρακτηρίζεται από περιορισμένες τεχνικές ικανότητες και προσόντα. Άλλες φορές εμφανίζεται υποστελεχωμένη ενώ οι αρμοδιότητες δεν είναι σωστά καταμερισμένες στο υφιστάμενο προσωπικό από πλευράς λειτουργικότητας και γεωγραφικής κατανομής ανά

⁴⁹ Βελέντζας, Γ., (2004). *Οικονομικό Φορολογικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Χυδ, Θεσσαλονίκη.

⁵⁰ Kaplanoglou, G., and Rapanos, T., (2013). *Tax and Trust: The Fiscal Crisis in Greece*. South European Society and Politics, Volume 18, Issue 3.

⁵¹ Καλπάνογλου, Γ., Ράπανος, Β. (2013). *Ποιοι πληρώνουν τους έμμεσους φόρους; Πρώτες ενδείξεις στην περίοδο της κρίσης*. Μελέτη, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών.

την χώρα. Άλλος ένας προσδιοριστικός παράγοντας που συντελεί στην μη αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων του ανθρώπινου δυναμικού της Φορολογική Διοίκησης είναι η περικοπή των αποδοχών τους η οποία επήλθε τα τελευταία χρόνια, στα πλαίσια της δημοσιονομικής πολιτικής. Ενδεικτικά, οι αποδοχές των υπαλλήλων της Φορολογικής Διοίκησης σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες ανέρχονται περίπου στο 134% του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ενώ στην Ελλάδα ανέρχεται μόλις στο 50% του κατά κεφαλήν ΑΕΠ.

Ειδικότερα θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι η τάση για φοροδιαφυγή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους εξής παράγοντες:

- Το επίπεδο της φορολογικής επιβάρυνσης. Όταν η φοροπίεση είναι πολύ μεγάλη, η φοροδιαφυγή αποτελεί μία αναγκαιότητα, ένα μέσο άμυνας των καταπιεζόμενων φορολογούμενων πολιτών.
- Το επίπεδο πολιτικής αγωγής και μόρφωσης του πληθυσμού. Όσο χαμηλότερο είναι σε μία χώρα τόσο μικρότερη κατανόηση της αναγκαιότητας του φόρου έχουν οι πολίτες.
- Οι διάφορες φορολογικές απαλλαγές σε ομάδες του πληθυσμού με τις οποίες «εξασφαλίζεται» η φορολογική ανισότητα ανάμεσα σε ίσης φοροδοτικής ικανότητας φορολογούμενους. Οι αδικημένοι από αυτό το σύστημα είναι εύλογο να αποκρύπτουν τα εισοδήματά τους που θα έπρεπε να φορολογηθούν.
- Ο τρόπος δαπάνης των φορολογικών εσόδων. Έχει παρατηρηθεί ότι η φοροδιαφυγή είναι μεγάλη σε μία χώρα στην οποία γίνονται μεγάλες σπατάλες από τα άτομα της Κυβέρνησής της, που με τον τρόπο αυτό προσπαθεί να εξυπηρετήσει την εκλογική της πελατεία.

2.3.2.1. Συνέπειες της παραοικονομίας

Η παραοικονομία περιλαμβάνει: α) την αδήλωτη νόμιμη παραγωγή, β) την αδήλωτη παραγωγή σε είδος που αναφέρεται σε κλοπές και γ) την παράνομη παραγωγική δραστηριότητα που δημιουργεί προστιθέμενη αξία (Παλαιολόγος και Κασσάρ, 2003)⁵².

Εφόσον τα εισοδήματα που αποκτώνται στην σφαίρα της παραοικονομίας δεν δηλώνονται, είναι ευνόητο ότι παράλληλα διαφεύγουν και της φορολόγησης.

⁵² Παλαιολόγος, Ι., και Κασσάρ, Γ., (2003). *Εκτίμηση του μεγέθους της παραοικονομίας στην Ελλάδα 1960-2000*. Σπουδαί, Τόμος 53, Τεύχος 3, σελ. 14-36.

Οι συνέπειες της παραοικονομίας⁵³, εντοπίζονται στα ακόλουθα:

- Περιορισμός της αξιοπιστίας των επίσημων στατιστικών στοιχείων, αφού (η παραοικονομία) καλύπτει ένα μεγάλο τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας που δεν καταγράφεται. Τα μακροοικονομικά μεγέθη, όπως το πραγματικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, η πραγματική κατανάλωση, η πραγματική αποταμίευση, οι πραγματικές επενδύσεις και η πραγματική απασχόληση εμφανίζονται υποεκτιμημένα, συνεπώς οι επίσημες στατιστικές δεν αποτελούν κατάλληλους οδηγούς για άσκηση αποτελεσματικής οικονομικής πολιτικής.
- Όσο αυξάνεται η παραοικονομία τόσο μεγαλύτερη είναι η απώλεια φορολογικών εσόδων. Η απώλεια αυτή οδηγεί σε αύξηση των φορολογικών συντελεστών και περαιτέρω αύξηση της παραοικονομίας. Η ύπαρξη υψηλού ποσοστού παραοικονομίας συνοδεύεται με την σημαντική ύπαρξη φοροδιαφυγής, η οποία συνεπάγεται μειωμένα φορολογικά έσοδα και μεγαλύτερο δημοσιονομικό έλλειμμα⁵⁴. Στερώντας σημαντικά έσοδα από τον κρατικό προϋπολογισμό και περιορίζοντας την δυνατότητα για χρηματοδότηση των κρατικών δαπανών και επενδύσεων από εσωτερικές πηγές, αυξάνει την ανάγκη για εξωτερικό δανεισμό. Τα υψηλά επιτόκια του εξωτερικού δανεισμού έχουν ως συνέπεια την αύξηση του δημόσιου χρέους⁵⁵.
- Ανεπάρκεια των φορολογικών εσόδων οδηγεί στην εμφάνιση πληθωριστικών πιέσεων. Για να καλυφθούν τα δημόσια ελλείμματα που προέρχονται από την φοροδιαφυγή, αρκετές φορές παρατηρείται αύξηση των φορολογικών συντελεστών ή και περιορισμός στην ποιότητα και στο πλήθος των παρεχόμενων υπηρεσιών εκ μέρους του Δημοσίου.
- Η μη αποτελεσματική φορολογική πολιτική οδηγεί στη μη δίκαιη κατανομή των πόρων και στη διεύρυνση της κοινωνικής ανισότητας, κατανέμοντας τα βάρη προς το μέρος των ούτως ή άλλως- συμμορφούμενων με τις φορολογικές υποχρεώσεις. Με αυτό τον τρόπο, καθίσταται αναποτελεσματική η πρακτική της προοδευτικής φορολόγησης των εισοδημάτων και περιορίζονται τα όποια οφέλη της αναδιανεμητικής πολιτικής. Παίρνοντας ως δεδομένο την εγγενούς δυσκολίας στην είσπραξη των άμεσων φόρων, αρκετές εθνικές

⁵³ http://www.dianeosis.org/wpcontent/uploads/2016/06/tex_evasion_version_230616_1.pdf

⁵⁴ Ζησιάδης Β., (2001). *Οικονομική Εγκληματικότητα. Το Ουσιαστικό και Δικονομικό Οικονομικό Ποινικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

⁵⁵ Arnold, J., M., Brys, B., (2011). *Tax policy for economic recovery and growth*. Economic Journal, vol. 121.

κυβερνήσεις, προκειμένου να καλύψουν την υστέρηση στα φορολογικά έσοδα, βρίσκουν καταφύγιο στην αύξηση των έμμεσων φόρων, καταπονώντας ακόμη περισσότερο τα χαμηλότερα και μεσαία εισοδηματικά στρώματα και όσους είναι φορολογικά συνεπείς.

- Η κατ' εξακολούθηση μη καταβολή φόρων και εισφορών αποτρέπουν κάποιους από τη συμμετοχή στο σύστημα της κοινωνικής ασφάλισης και πρόνοιας. Έτσι, η μεγάλη έκταση της φοροδιαφυγής οδηγεί ενδεχομένως σε έλλειψη του αισθήματος αλληλεγγύης, ελαχιστοποιώντας την προθυμία των πολιτών να πληρώσουν τους φόρους, όπως επίσης και σε έλλειψη εμπιστοσύνης ως προς τους θεσμούς και τους κρατικούς μηχανισμούς εκ μέρους των φορολογουμένων.

- Επιπτώσεις έχει και στην κλαδική πολιτική. Η παραοικονομία ασκεί σε όλους τους τομείς της οικονομίας τις ίδιες επιδράσεις.⁵⁶ Δεν είναι όλοι οι κλάδοι της παραγωγής εξίσου πρόσφοροι για την ανάπτυξη παραοικονομικής δραστηριότητας. Αυτή αναπτύσσεται κυρίως σε τομείς που δεν απαιτούν μεγάλες επενδύσεις καθώς η προσφυγή σε επίσημες πηγές δανεισμού θέτει σε κίνδυνο εντοπισμού την επιχείρηση. Άρα επηρεάζει τις επίσημες εκτιμήσεις της διάρθρωσης της παραγωγής και των κλαδικών δεικτών παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας παραποιώντας την οικονομική πραγματικότητα οδηγώντας στην επιλογή και εφαρμογή στρατηγικών κλαδικής πολιτικής που δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές οικονομικές συνθήκες⁵⁷.

- Η παραοικονομία περιορίζει την αποτελεσματικότητα της νομισματικής πολιτικής. Το μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγών στο τομέα της παραοικονομίας διενεργείται με μετρητά, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ζήτηση του ρευστού χρήματος, η οποία θα είναι μεγαλύτερη από την επίσημη. Εφόσον η ζήτηση χρήματος είναι ανεξάρτητη από τις μεταβολές του επιτοκίου, η ελαστικότητα της ζήτησης χρήματος ως προς το επιτόκιο θα είναι μειωμένη και επομένως η αποτελεσματικότητα της νομισματικής πολιτικής μικρότερη από την προσδοκώμενη.

Επίσης παράλληλα με την ανεπίσημη αγορά προϊόντων και υπηρεσιών αναπτύσσεται και παράνομη αγορά χρήματος στα πλαίσια της οποίας διενεργούνται δραστηριότητες όπως

⁵⁶ Schneider F., Enste D., (1998). *Increasing shadow economies all over the world - fiction or reality?* International Monetary Fund, Discussion Paper, No 26.

⁵⁷ Stiglitz, J., (1992a). *Capital Markets and Economic Fluctuations in Capitalist Economies*. European Economic Review, 36 (2-3).

οι παράνομες πωλήσεις συναλλάγματος, η κυκλοφορία πλαστού χρήματος, η τοκογλυφία κλπ.

- Επιδρά στην πολιτική της απασχόλησης ως βασικός συντελεστής της παραοικονομίας αποτελεί η αδήλωτη εργασία η οποία έχει ως συνέπεια να εμφανίζει περιορισμένη την συμμετοχή του εργατικού δυναμικού στον πληθυσμό και την ανεργία διογκωμένη, οδηγώντας τους φορείς της οικονομικής πολιτικής στην επιλογή στρατηγικών απασχόλησης διαφορετικών από εκείνες που απαιτεί η πραγματική κατάσταση της παραοικονομίας.

- Διαταράσσει την ανταγωνιστικότητα και την βιωσιμότητα των νόμιμων επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις που παραοικονομούν από τη μη καταβολή φόρων και εισφορών καταφέρνουν να διαθέτουν τα προϊόντα τους σε χαμηλότερες τιμές αφαιρώντας ζήτηση από τις νόμιμες επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις στην επίσημη οικονομία δεν μπορούν να περιορίσουν το κόστος παραγωγής, για να ανταγωνιστούν την πλασματική μείωση του κόστους από τις επιχειρήσεις που φοροδιαφεύγουν ή δραστηριοποιούνται μέσω της παραοικονομίας, και το αποτέλεσμα είναι η εκδίωξη των υγιών επιχειρήσεων από τον κλάδο και τη μείωση της ανταγωνιστικότητας όλης της οικονομίας.

2.3.3. Αιτίες και παράγοντες που ευνοούν τη φοροδιαφυγή

Για να εντοπιστεί η φορολογητέα ύλη⁵⁸, είναι απαραίτητη μια σειρά ελέγχων για να επαληθευτεί η ακρίβεια των δηλώσεων και σε περίπτωση μη υποβολής τους να εξαιρεθεί η φορολογητέα ύλη και να προσδιοριστούν οι φορολογικές υποχρεώσεις. Οι έλεγχοι που γίνονται από τους κρατικούς μηχανισμούς κατηγοριοποιούνται σε προληπτικούς, σε έκτακτους ή προσωρινούς και εκ των υστέρων.

Είναι γεγονός ότι το φαινόμενο της φοροδιαφυγής έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις, καθώς οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του έχουν οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η ροπή των φορολογούμενων για φοροδιαφυγή εξαρτάται από:

- το ύψος της φορολογικής επιβάρυνσης,
- το μορφωτικό επίπεδο των φορολογούμενων,
- το ύψος του εισοδήματός τους,

⁵⁸ Pyle, D.J., (1989). *Tax Evasion and the Black Economy*. London, McMillan.

- το εύρος των νόμιμων εκπτώσεων και απαλλαγών επηρεάζει τη τάση των υπόλοιπων φορολογούμενων για φοροδιαφυγή λόγω δημιουργίας του αισθήματος της αδικίας και νόθευσης του ανταγωνισμού στην περίπτωση των επιχειρήσεων.

Οι Allingham και Sandmo (1972), χρησιμοποιώντας τις ανωτέρω παραδοχές ανέπτυξαν ένα απλό υπόδειγμα με βάση το οποίο ανέλυσαν την επίδραση που έχουν οι προαναφερθέντες παράγοντες στην τάση για φοροδιαφυγή.

Το θέμα της φοροδιαφυγής είναι άμεσα συνδεδεμένο με το εκάστοτε ισχύων φορολογικό σύστημα το οποίο αποτελείται από μείγμα φόρων που καλείται να εφαρμόσει η φορολογική διοίκηση και ο εισπρακτικός μηχανισμός ενός κράτους επιλέγοντας την κατάλληλη φορολογική βάση. Η επιλογή του είδους και του ύψους των φόρων αντικατοπτρίζει πολλές φορές τις ιδιαίτερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες της χώρας⁵⁹ και πρέπει να επιλέγεται με κριτήριο την ανάλυση κόστους / ωφέλειας ως προς τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους.

Οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν τους κάτωθι τρόπους που τις βοηθάνε να φοροδιαφεύγουν:

- Χρήση πλαστών και εικονικών τιμολογίων για τη διόγκωση των δαπανών τους. Με τον τρόπο αυτό «μειώνονται» τα κέρδη τους και περιορίζεται το ποσό που πρέπει να καταβάλουν για ΦΠΑ
- Γίνεται αναφορά δαπανών που δεν επιτρέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία
- Δεν εκδίδονται τιμολόγια, αποδείξεις και δελτία αποστολής με στόχο να εμφανίζεται μικρότερος τζίρος
- Γίνεται χρήση πολλών αριθμών φορολογικού μητρώου
- Τήρηση διπλών βιβλίων
- Υπερτιμολογήσεις και υποτιμήσεις των προϊόντων των συναλλαγών τους
- Μη δήλωση των προϊόντων που εισάγονται
- Μη χρήση ταμειακών μηχανών

Οι βασικές αρχές στις οποίες θα πρέπει να στηρίζεται ένα καλό φορολογικό σύστημα είναι η οικονομική αποτελεσματικότητα, η ευκαμψία, η διοικητική απλότητα, η

⁵⁹ Γεωργακόπουλος, Θ., (2012). *Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική*. Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.

πολιτική υπευθυνότητα και η αμεροληψία. Επειδή αυτές οι αρχές σε μεγάλο βαθμό πιθανών να συγκρούονται μεταξύ τους, ζητούμενο πρέπει να είναι ο άριστος κοινωνικά συνδυασμός τους.

2.3.4. Η φοροδιαφυγή σε σχέση με τους δασμούς

Σε όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες οι τελωνειακοί δασμοί αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων. Οι εισαγωγείς επιδιώκουν να αποφύγουν την καταβολή δασμού με:

- την υποτιμολόγηση
- την ψευδή δήλωση της ποσότητας και της περιγραφής προϊόντος.

Στις περιπτώσεις που υπάρχει *ad valorem* εισαγωγικός δασμός, η φορολογική βάση μπορεί να μειωθεί μέσω υποτιμολόγησης. Η ψευδής δήλωση της ποσότητας σχετίζεται με τα προϊόντα μ ιδικό δασμό. Έχει αλλάξει η περιγραφή των εισαγωγικών δασμών για να συμβαδίζει με τον κωδικό ΕΣ με χαμηλότερο συντελεστή δασμού (Becker, 1968).

2.3.5. Συνέπειες της φοροδιαφυγής

Βασική συνέπεια της φοροδιαφυγής είναι η άδικη κατανομή των φορολογικών βαρών, που δημιουργείται με τη διαφοροποίηση της φορολογικής επιβάρυνσης των υπόχρεων για την καταβολή των φόρων⁶⁰. Αυτή η διαφοροποίηση είναι ακόμα επαχθέστερη για την κρατική οικονομία όταν πραγματοποιείται από επιχειρήσεις με μεγάλο κύκλο εργασιών και κατά συνέπεια μεγαλύτερη απώλεια εσόδων. Και για τις ίδιες τις επιχειρήσεις το γεγονός ότι κάποια ή κάποιες από αυτές φοροδιαφεύγουν, δημιουργεί ανισότητα των όρων του μεταξύ τους ανταγωνισμού⁶¹.

Αναλυτικά, οι συνέπειες της φοροδιαφυγής είναι πολλές και δυσμενείς στη λειτουργία της οικονομίας και την επίτευξη των στόχων της οικονομικής πολιτικής:

- Μειώνει τη δυνατότητα άντλησης φορολογικών εσόδων από το κράτος με συνέπεια να περιορίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των δαπανών του. Αν το κράτος δεν αυξήσει περισσότερο τη φορολογική επιβάρυνση όσων φοροδιαφεύγουν, θα περιορίσει τις δραστηριότητες του ή θα καλύψει τις ανάγκες του με μη ενδεδειγμένα μέσα, όπως η

⁶⁰ Blades, D., (1982). *The Hidden Economy and the National Accounts*. OECD, Occasional Studies, Paris, pp. 28-44.

⁶¹ Αναστασόπουλος, Ι., Δ., Φορτσάκης, Θ., Π., (2003). *Φορολογικό Δίκαιο*. Έκδοση Β', Εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα.

έκδοση νέου χρήματος. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκαλέσει χρόνιο έλλειμμα στον προϋπολογισμό του κράτους, συνεχή προσφυγή σε δανεισμό, διόγκωση του εθνικού χρέους, με πιθανές δυσμενείς επιδράσεις στη σταθερότητα του εθνικού εισοδήματος

- Προκαλεί άδικη κατανομή των φορολογικών βαρών γιατί όλοι οι φορολογούμενοι δεν είναι διατεθειμένοι να παραβούν το νόμο, ούτε έχουν τις ίδιες δυνατότητες γι' αυτό. Κατά συνέπεια, η φοροδιαφυγή προκαλεί στη φορολογική επιβάρυνση ανάμεσα σε άτομα που έχουν την ίδια φοροδοτική ικανότητα. Οι αδικίες που προκαλούνται από την ύπαρξη της φοροδιαφυγής επιτείνονται από το γεγονός ότι το κράτος για να αναπληρώσει την απώλεια εσόδων που προκαλεί η φοροδιαφυγή αναγκάζεται να διατηρεί υψηλότερους φορολογικούς συντελεστές από αυτούς που ενδεχομένως επιθυμούσε, με αποτέλεσμα την επιβολή πρόσθετων βαρών στους συνεπείς φορολογούμενους.

- Μειώνει την αποτελεσματικότητα των φορολογικών μέτρων που λαμβάνονται για την επίτευξη των στόχων της οικονομικής πολιτικής. Γιατί, όσο μεγαλύτερη είναι η φοροδιαφυγή, τόσο μικρότερη θα είναι η δυνατότητα παρέμβασης του κράτους και η αποτελεσματικότητα των μέτρων φορολογική πολιτικής. Για παράδειγμα, αν για την αντιμετώπιση του πληθωρισμού αυξηθεί η φορολογία του εισοδήματος, η αντιπληθωριστική αυτή πολιτική μπορεί να εξουδετερωθεί από την φοροδιαφυγή⁶². Επίσης η φοροδιαφυγή μειώνει την αποτελεσματικότητα της πολιτικής για δικαιότερη κατανομή του εισοδήματος, αλλά και την αποτελεσματικότητα των φορολογικών κινήτρων. Γιατί, όσο μεγαλύτερη είναι η φορολογική επιβάρυνση τόσο μεγαλύτερη είναι ή αποτελεσματικότητα των φορολογικών κινήτρων, αφού τόσο μεγαλύτερο θα είναι το όφελος αυτών που θα προσαρμόσουν την οικονομική τους συμπεριφορά στα παρεχόμενα κίνητρα. Αντίθετα, αν με τη φοροδιαφυγή οι φορολογούμενοι πετύχουν να απαλλαγούν από ένα μέρος της φορολογικής τους επιβάρυνσης, το όφελος τους από την προσαρμογή της οικονομικής τους στα παρεχόμενα κίνητρα θα περιορισθεί και κατ' ακολουθία θα περιορισθεί η αποτελεσματικότητα της πολιτικής των φορολογικών κινήτρων.

- Δεδομένου ότι η φοροδιαφυγή είναι συνήθων ευκολότερη στους άμεσους φόρους, το κράτος αν δεν μπορεί να την περιορίσει θα δώσει μεγαλύτερη βαρύτητα έμμεσους φόρους από ότι θα έκανε αν δεν υπήρχε φοροδιαφυγή.

⁶² Feige, E.L., (1987). *The Anatomy of the Underground Economy*, in Alessandrini, Sergio and Bruno Dal-lado.

Συνέπεια της πολιτικής αυτής είναι η αύξηση της επιβάρυνσης των μεσαίων και χαμηλών εισοδηματικών τάξεων και η μείωση της προοδευτικότητας του φορολογικού συστήματος.

- Οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων διαταράσσονται. Η φορολογία αποτελεί σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους των επιχειρήσεων και συνεπώς οι επιχειρήσεις που φοροδιαφεύγουν βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις που δεν φοροδιαφεύγουν. Αυτό τους επιτρέπει να πωλούν σε χαμηλότερη τιμή τα προϊόντα τους από τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις και επομένως να αποσπών από αυτές μέρος των πελατών τους.
- Η φορολογική συνείδηση των φορολογουμένων που είναι συνεπείς με τις υποχρεώσεις τους επηρεάζεται αρνητικά, με αποτέλεσμα την βαθμιαία εξάπλωση της φοροδιαφυγής σε όλο και μεγαλύτερο αριθμό φορολογούμενων.

Η φοροδιαφυγή καταδικάζεται από τη κοινή γνώμη. Θεωρείται παράκαμψη των καθηκόντων προς την κοινωνία, ή, εναλλακτικά θεωρείται το δικαίωμα του κάθε πολίτη να οργανώνει τις υποθέσεις του με τρόπο που επιτρέπεται από το νόμο με σκοπό να μη πληρώσει μεγαλύτερο από τον απαιτούμενο φόρο. Η συμπεριφορά μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τα μέτρα που λαμβάνονται στο σύστημα αποφυγής ή την αντιληπτή αδικία της φοροαποφυγής (Stiglitz, 1986)⁶³.

Το 2008 η φιλανθρωπική οργάνωση Christian Aid, δημοσίευσε μία έκθεση «Θάνατος και φόροι : ο πραγματικός απολογισμός της φοροδιαφυγής» (Death and taxes: the true toll of tax dodging), επικρίνοντας τη φοροαποφυγή και συνδέοντάς την με θανάτους εκατομμυρίων παιδιών στις αναπτυσσόμενες χώρες. Ωστόσο το 2009, σε μία μελέτη από το Τμήμα Διεθνούς Ανάπτυξης του ΗΒ αυτό αμφισβητήθηκε. Η Financial Times αναφέρει ότι υπάρχει μία αυξανόμενη τάση για τις φιλανθρωπικές οργανώσεις να δίνουν προτεραιότητα στη φοροδιαφυγή με τους φορείς χάραξης πολιτικής σε όλο τον κόσμο να προβαίνουν σε αλλαγές που κάνουν τη φοροδιαφυγή δυσκολότερη (Global Financial Integrity, 2010)⁶⁴.

⁶³ Stiglitz, J., (1986). *Economics of the Public Sector*, Second Edition, WW Norton and Company, New York and London.

⁶⁴ Hollingshead, A., (2010). *The Implied Tax Revenue Loss from Trade Mispricing*. Global Financial Integrity (GFI).

Το 2010, φλέγον ζήτημα στο Ηνωμένο Βασίλειο ήταν η φοροαποφυγή. Ο οργανισμός UK Uncut, ενθάρρυνε τους πολίτες να διαμαρτυρηθούν σε τοπικά καταστήματα που πιστεύεται ότι φοροαποφεύγουν, όπως η Topshop, η Vodafone και η Arcadia Group (Houlder, 2010)⁶⁵.

Τέλος, το 2012 κατά τη διάρκεια του κινήματος Occupy, προτάθηκε η φοροαποφυγή ως ένα εργαλείο διαμαρτυρίας κατά της αμερικάνικης κυβέρνησης από τον οργανισμό TaxKilla (Cohn, 2012).⁶⁶

2.4. Το λαθρεμπόριο

Το λαθρεμπόριο είναι η εισαγωγή ή εξαγωγή ξένων προϊόντων με παράνομα μέσα ⁶⁷. Ο όρος «λαθρεμπόριο» αφορά την μορφή εκείνη του οικονομικού εγκλήματος που χαρακτηρίζεται από οποιαδήποτε μορφής επιχειρούμενο εμπόριο κατά παράβαση ή καταστράτηγηση κείμενης νομοθεσίας, με απώτερο σκοπό την αποφυγή πληρωμής δασμών και φόρων. Στην πράξη είναι η εξαπάτηση των Αρχών του κράτους κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων. Εμπίπτει στην δραστηριότητα της παραοικονομίας και συνδέεται με το οργανωμένο έγκλημα.

Τα άτομα καταφεύγουν στο λαθρεμπόριο για την πλήρη αποφυγή καταβολής των δασμών. Ο λαθρέμπορος δεν καταβάλλει οποιοδήποτε τελωνειακό δασμό, δεδομένου ότι τα λαθραία προϊόντα δεν δρομολογούνται μέσω τελωνειακών λιμένων με συνέπεια να μην υπόκεινται σε δήλωση και κατ' επέκταση, σε καταβολή δασμών και φόρων (Bhagwati και Hansen, 1973)⁶⁸.

Γίνεται κυρίως σε είδη που είναι υποκείμενα σε πολλούς δασμούς ή φόρους κατανάλωσης, σε είδη μονοπωλίου, σε αρχαιότητες καθώς και σε απαγορευμένα είδη εμπορίας ή εισαγωγής. Το λαθρεμπόριο χαρακτηρίζεται στα περισσότερα νομοθετικά του κόσμου ως ιδιώνυμο φορολογικό ποινικό αδίκημα – έγκλημα που στοιχειοθετείται με την απόπειρα διαφυγής ή αποφυγής της υποχρέωσης, με παράνομες ενέργειες ή και παραλείψεις, τόσο των υπόχρεων, όσο επίσης και των αρμόδιων οργάνων καταστολής. Κάποιες

⁶⁵ Houlder, V., (2010). *Tax claims hit reputation as well as coffers*. The Financial Times.

⁶⁶ Cohn, E., (2012). *Tax Killa: Tax Strategy For The 99 Percent, Taken From The 1 Percent*. Huffington Post.

⁶⁷ Αλεξιάδης Σ., (2010). *Τα οικονομικά του εγκλήματος*, εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

⁶⁸ Bhagwati, J., and Hansen, B., (1973). *A Theoretical Analysis of Smuggling*. Quarterly Journal of Economics, p. 172.

χώρες τηρούν ενιαία τελωνειακή νομοθεσία σε όλα τα είδη του λαθρεμπορίου, ενώ άλλες τηρούν επιμέρους νομοθεσία για κάθε είδος από αυτά και τέλος οι περισσότερες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, μια γενική τελωνειακή νομοθεσία για όλα τα «υποκείμενα» σε δασμούς και φόρους εμπορεύματα και μια ειδικότερη για τα απαγορευμένα είδη εμπορίας, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα να επιλαμβάνονται κατά τόπο πολλές διοικητικές Αρχές.

Με τον όρο λαθρεμπορία χαρακτηρίζουμε μία προς μία τις πράξεις που θεωρούνται «φορολογική απάτη» κατά το χρονικό διάστημα της κυκλοφορίας συγκεκριμένων κάθε φορά υποκείμενων εμπορευμάτων. Στον σύγχρονο Τελωνειακό Κώδικα, λαθρεμπορία χαρακτηρίζεται η εισαγωγή ή η εξαγωγή από τα σύνορα ενός κράτους ή τελωνειακής ένωσης, πραγμάτων υποκείμενων σε εισαγωγικό δασμό, ή τελωνιακό τέλος, ή φόρο ή άλλο δικαίωμα, χωρίς την άδεια τις Τελωνειακής Αρχής και τις απαραίτητες διαδικασίες. Με τον ίδιο τρόπο χαρακτηρίζεται και κάθε ενέργεια που αποβλέπει να στερήσει το Δημόσιο από δασμούς, φόρους και δικαιώματα επί εισαγόμενων ή εξαγόμενων προϊόντων, τέλη, έστω και αν έχουν εισπραχθεί σε τόπο και χρόνο διάφορο από εκείνο που προβλέπει ο νόμος. Η παράβαση της λαθρεμπορίας διαφοροποιείται από τις απλές τελωνειακές παραβάσεις που τιμωρούνται με διοικητικές κυρώσεις (πρόστιμα) και επισύρει επιπρόσθετα κατασχέσεις και ποινική δίωξη των δραστών. Για την στοιχειοθέτηση της λαθρεμπορίας πρέπει να συντρέχει δόλος του παραβάτη στον οποίο επιβάλλονται πέραν των ποινικών κυρώσεων και διοικητικές.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία των περισσότερων κρατών, περιπτώσεις λαθρεμπορίας είναι:

- Εισαγωγή ή εξαγωγή απαγορευμένων ή μη, ειδών χωρίς τελωνιακό έλεγχο.
- Αντικατάσταση εισαγόμενων εμπορευμάτων με ατέλεια (έστω και με προσωρινή) με άλλα εμπορεύματα.
- Διάθεση αντικειμένων που έχουν εισαχθεί με ατέλεια, για ειδική χρήση, σε άλλες χρήσεις χωρίς άδεια.
- Ύπαρξη εμπορευμάτων πάνω σε εμπορικό πλοίο με σημαία κράτους τρίτης χώρας που κατέπλευσε, χωρίς ανωτέρα βία σε λιμένα ή όρμο μη επιτρεπτό για εμπορική πράξη. Το ίδιο και για αεροπλάνα και αεροδρόμια.

- Ύπαρξη εμπορευμάτων που δεν έχουν τα απαραίτητα τελωνειακά παραστατικά και είναι πάνω σε οποιαδήποτε μέσω μεταφοράς και περνάνε σύνορα.
- Έλλειψη εμπορευμάτων που φέρονται να φορτώθηκαν σε οποιαδήποτε μεταφορικό μέσο, κατά την ώρα της αναχώρησης.
- Κατοχή διάφορων εμπορευμάτων που προβλέπουν επιμέρους νομοθεσίες και δεν έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες.
- Αγορά, πώληση και κατοχή εμπορευμάτων που εισήχθησαν στην κατανάλωση κατά τρόπο που συνιστούν αδίκημα λαθρεμπορίας.
- Πνευματική ιδιοκτησία Ν.2121/1993 «πλαίσιο προστασίας εμπορικού Σήματος». Και γενικά, οποιαδήποτε παράβαση της τελωνειακής νομοθεσία που εκ του νόμου ορίζεται ως τέτοια.

Αναλυτικά τα είδη λαθρεμπορίας, παρουσιάζονται στη συνέχεια

2.4.1. Λαθρεμπόριο ενεργειακών προϊόντων

Η δασμοφοροδιαφυγή που εντοπίζεται κυρίως στο πετρέλαιο είναι ο κύριος τομέας λαθρεμπορίας στα ενεργειακά προϊόντα. Η χρήση πετρελαίου θέρμανσης για κίνηση και ναυτιλιακού ντίζελ ή μαζούτ σε άλλες χρήσεις και η νόθευση πετρελαιοειδών καυσίμων, οδηγούν σε δασμοφοροδιαφυγή. Σύμφωνα με δήλωση⁶⁹ το 2010 του Γενικού Γραμματέα του ΣΔΟΕ και του υπουργού οικονομικών, το λαθρεμπόριο καυσίμων στην Ελλάδα ανέρχεται σε περισσότερα από 2 δις ευρώ.

Θα αποτελέσουν επίσης, αντικείμενο λαθρεμπορίας η βενζίνη και τα λοιπά πετρελαιοειδή⁷⁰ (μειωμένου φόρου για τα νησιά, τολουόλιο, κηροζίνης, κ.ά.).

Τα φαινόμενα νοθείας, αφορούν τις εξής προσμίξεις κυρίως:

- Πετρέλαιο θέρμανσης σε πετρέλαιο κίνησης
- Πετρέλαιο ναυτιλίας σε πετρέλαιο θέρμανσης ή κίνησης
- Αμόλυβδη βενζίνη σε βενζίνη με υποκατάστατο μόλυβδου ή σε αμόλυβδη 98 οκτανίων

⁶⁹ Καπελέρης, Γ., (7.3.2010). Δήλωση στην εφημερίδα Η Καθημερινή.

⁷⁰ Πιτσελά Α., (2011). *Η εγκληματολογική προσέγγιση του οικονομικού εγκλήματος*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

- Πετρέλαιο αγνώστου προέλευσης ή πετρέλαιο που έχει υποστεί παράνομη επεξεργασία αποχρωματισμού και καταστροφής του ιχνηθέτη, σε πετρέλαιο κίνησης
- Χημικές ενώσεις (τολουόλιο και άλλα) σε υγρά καύσιμα
- Πετρέλαιο σε βενζίνες.

Από το κύκλωμα διακίνησης των καυσίμων απόπειρες σκόπιμης νοθείας με κίνητρο το κέρδος είναι δυνατόν να γίνουν ή από τον μεταφορέα, ή από τον πρατηριούχο ή από τον τελικό χρήστη χωρίς να αποκλείεται η περίπτωση της από κοινού λαθρεμπορίας. Είναι συχνές οι παραβάσεις με χρήση νοθευμένου πετρελαίου κίνησης και διαπιστώνονται συνήθως σε επαγγελματίες οδηγούς ταξί και φορτηγών. Η εξέταση αρκετών δειγμάτων που ελήφθησαν από τους τελωνειακούς και χημικούς υπαλλήλους από βιομηχανίες, φούρνους και ξενοδοχεία, που θα έπρεπε να χρησιμοποιούν πετρέλαιο κίνησης, έδειξαν ότι χρησιμοποιούν νοθευμένα καύσιμα με αποτέλεσμα εκτός της διαφυγής εσόδων για το δημόσιο, να προκαλείται και ρύπανση του περιβάλλοντος.

Από 16.10.2003 το πετρέλαιο θέρμανσης ενώ διατίθεται για τη θέρμανση οικιακών χώρων, επιτρέπεται να χρησιμοποιείται και στις καλλιέργειες οπωροκηπευτικών, στη γεωργία, στις ιχθυοκαλλιέργειες και τη δασοκομία, με συνέπεια να είναι δύσκολη η διαπίστωση της νόμιμης χρήσης του από τις αρμόδιες υπηρεσίες για την επιστροφή της διαφοράς του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία⁷¹, προβλέπεται η ατελής χορήγηση των ναυτιλιακών καυσίμων . Το λαθρεμπόριο με παράνομη διακίνηση πετρελαίου ναυτιλίας συνήθως αφορά τον εικονικό εφοδιασμό δικαιούχων επιβατηγών και εμπορικών πλοίων και ναυαγοσωστικών με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή σλέπια, τα οποία μεταφέρουν αφορολόγητα καύσιμα ναυτιλίας ή με παράδοση μικρότερων ποσοτήτων από αυτές που προβλέπουν τα τελωνειακά / φορολογικά παραστατικά ή με πολλαπλούς εικονικούς εφοδιασμούς. Οι ποσότητες πετρελαίου ναυτιλίας που συγκεντρώνονται με αυτούς τους τρόπους μπορούν ή να πουληθούν εκ νέου, ή να χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου κίνησης ή θέρμαν-

⁷¹ Ν.2127/1993, ΦΕΚ 48 Α' / 1993, "Εναρμόνιση προς το κοινοτικό δίκαιο του φορολογικού καθεστώτος των πετρελαιοειδών προϊόντων, αλκοόλης και αλκοολούχων ποτών και βιομηχανοποιημένων καπνών και άλλες διατάξεις", αρ. 15 και 23 και τον Ν. 603/1977, ΦΕΚ Α'162/1977.

σης, ή να υποστούν παράνομη επεξεργασία για αποχρωματισμό και καταστροφή του ι-
χνηθέτη και στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου θέρμανσης ή κίνη-
σης.

Οι έλεγχοι γίνονται από τους αρμόδιους υπαλλήλους με την ηλεκτρονική παρα-
κολούθηση των καυσίμων, περιπολίες στα ναυτιλιακά καύσιμα, και βοηθάει η τοποθέ-
τηση GPS στα βυτιοφόρα.

2.4.2. Λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων

Τα τελευταία χρόνια, ένα φαινόμενο που πλήττει την κοινωνία τόσο σε εθνικό όσο και
σε παγκόσμιο επίπεδο είναι το παράνομο εμπόριο καπνικών προϊόντων ⁷²(τσιγάρων, κα-
πνού κ.ά.).

Η νόμιμη κυκλοφορία βιομηχανοποιημένων καπνών που καταναλώνονται στο ε-
σωτερικό της χώρας, αποδεικνύεται από την ειδική σήμανση επί της συσκευασίας. Τέτοια
είναι τα τσιγάρα, τα πούρα και τα σιγαρίλλος, ο καπνός που χρησιμοποιείται για κάπνισμα
χειροποίητων τσιγάρων, καθώς και άλλα καπνά για κάπνισμα που καταναλώνονται στο
εσωτερικό της χώρας, ανεξαρτήτως της προέλευσής τους. Σε όλα τα ανωτέρω βιομηχα-
νοποιημένα καπνά επιβάλλεται ΕΦΚ.

Η φοροδιαφυγή συντελείται μέσω της λαθραίας εισαγωγής και διάθεσης προϊό-
ντων καπνού, μέσω εικονικών εξαγωγών με τελική διάθεση στο εσωτερικό, με λαθραία
εξαγωγή σε όμορες χώρες κα προώθηση τους στην Ε.Ε. και άλλες χώρες⁷³.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των λαθραίων τσιγάρων δεν είναι καν γνήσια,
αλλά νοθευμένα κάτι που βάζει σε κίνδυνο την υγεία των καταναλωτών. Τα στοιχεία της
Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), δείχνουν ότι το 43% από
τα κατασχεθέντα τσιγάρα είναι πλαστά και η ΕΕ χάνει περίπου 10 δισεκατομμύρια ευρώ
ετησίως από το λαθρεμπόριο.

⁷²Σύσταση Συντονιστικού Κέντρου Αντιμετώπισης Παραεμπορίου (ΣΥ.Κ.Α.Π). (2013). *Ερμηνευτική Εγκύ-
κλιος για την εφαρμογή διατάξεων αντιμετώπισης παραεμπορίου*.

⁷³ Κασάπογλου, Α., (2016). *Οικονομική κρίση και κρατούμενοι για οικονομικά εγκλήματα και εγκλήματα
του «λευκού κολάρου Οι επιδράσεις του εγκλεισμού στην κοινωνική τους ταυτότητα*. Στο: Τιμητικό τόμο για
τον Νέστορα Κουράκη, *ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΣΕ ΕΠΟΧΗ ΚΡΙΣΗΣ*, εκδόσεις Σά-
κουλα, σελ.2551. (<http://crime-in-crisis.com>).

2.4.2.1. Πως λειτουργεί το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων

Η διακίνηση των λαθραίων καπνικών προϊόντων και κυρίως των τσιγάρων, αποτελεί μια δραστηριότητα μεγάλου ενδιαφέροντος από τις εγκληματικές ομάδες λόγω του υψηλού κέρδους που έρχεται γρήγορα και των μικρών ποινών σε περίπτωση σύλληψης. Οι χώρες προέλευσης των παράνομων καπνικών είναι η Κίνα, η πρώην Σοβιετική Ένωση με σημαία μεταφόρτωσης τη Μέση Ανατολή και διέλευσης τα Δυτικά Βαλκάνια. Στις χώρες για τις οποίες προορίζονται είναι τα κράτη μέλη της Ένωσης με υψηλούς φόρους στον καπνό, όπως οι Σκανδιναβικές χώρες, η Γερμανία, η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία. Το λαθρεμπόριο τσιγάρων μπορεί να γίνει και από μικρές ομάδες ανθρώπων τοποθετώντας τα στις προσωπικές τους αποσκευές. Το μέγεθος του φορτίου ποικίλει ανάλογα το μεταφορικό μέσο (π.χ. τρένο, πλοίο, λεωφορείο κ.α.). Πριν την είσοδο στην Ευρωπαϊκή ένωση οι παράνομοι διακινούν τα εμπορεύματα μέσα από το Ντουμπάι, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και την Αίγυπτο όπου είναι ζώνες ελεύθερου εμπορίου ή επίσης μέσα από την Ινδονησία, Βόρειες Φιλιππίνες και Κύπρο όπου οι έλεγχοι δεν είναι ουσιαστικοί. Την δεκαετία του 2000 τα τσιγάρα που εισάγονταν παράνομα στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν γνήσια ενώ σήμερα είναι πλαστά. Πιο συγκεκριμένα τα τσιγάρα που κατάσχονταν σήμερα είναι τριών ειδών:

- είναι τα γνήσια καπνικά μεγάλων πολυεθνικών εταιριών που εισάγονται στην μαύρη αγορά προκειμένου να πουληθούν παράνομα
- τα «φθηνά λευκά» καπνικά που παράχθηκαν πολύ φθηνά στην χώρα τους και διακινούνται στην μαύρη αγορά και
- τα πλαστά καπνικά «μαϊμού».

2.4.2.2. Το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων στην Ελλάδα

Σε όλο το παγκόσμιο δίκτυο διακίνησης παράνομων καπνικών, η Ελλάδα έχει κομβικό ρόλο, πρωτίστως λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Βρίσκεται στο κέντρο των δύο βασικών διαδρομών των λαθρεμπόρων: τόσο αυτού που ξεκινάει από τη Βόρεια Αφρική και την Ασία και πάει προς την Ευρώπη όσο και εκείνου με αφετηρία τις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ, μεταξύ των οποίων η Ρωσία, η Ουκρανία, η Ρουμανία, το Μαυροβούνιο, και Κύπρου, με κατάληξη την Κεντρική και κυρίως τη Βόρεια Ευρώπη. Σύμφωνα

με την πιο πρόσφατη έκθεση των ελληνικών αρχών που καλύπτει έως και το 2015, δραστηριοποιήθηκαν τη χρονιά εκείνη συνολικά 31 εγκληματικές ομάδες στο λαθρεμπόριο προϊόντων γενικότερα. Αποτελούνταν συνολικά από 217 μέλη. Οι εν λόγω ομάδες ήταν εγχώριες και αλλοδαπές.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει⁷⁴:

- Οι ομάδες ήταν πολυμελείς (από 6 έως 12 μέλη) ή/και ολόκληρα εγκληματικά δίκτυα (από 12 έως 39 μέλη).
- Στις εγχώριες ομάδες διαπιστώνεται σημαντική συμμετοχή, σε ποσοστό 51% ομογενών από χώρες της πρώην ΕΣΣΔ (Γεωργία, Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν, Κιργιστάν, Ρωσία), με αυστηρή ιεραρχία στη δομή τους.
- Υπάρχουν διεθνείς διασυνδέσεις με μέλη εγκληματικών ομάδων που βρίσκονται σε χώρες προέλευσης των λαθραίων τσιγάρων, όπως η Ουκρανία και η Ρωσία, σε χώρες ενδιάμεσες, όπως η Μολδαβία, το Μαυροβούνιο και η Βουλγαρία, και σε χώρες προορισμού του εμπορεύματος, όπως η Ισπανία, η Γερμανία και το Βέλγιο.

Τις εισαγωγές και τις εξαγωγές, οι λαθρέμποροι τις κάνουν στην Ελλάδα με πλοία τα οποία συνήθως μεταφέρουν νόμιμα προϊόντα. Αυτά τα πλοία αποκαλούνται «τσιγαράδικα⁷⁵». Πλησιάζουν τις ελληνικές ακτές και μεταφορτώνουν το λαθραίο εμπόρευμα σε ταχύπλοα, από τα οποία στη συνέχεια το ξεφορτώνουν σε απόμερες και απόκρημνες περιοχές, κυρίως της Πελοποννήσου, της Κρήτης και των νησιών του Ιονίου.

Στη συνέχεια ο καπνός και τα τσιγάρα, φορτώνονται σε φορτηγά-οχήματα και στοιβάζονται σε αποθήκες για την περαιτέρω προώθηση. Ειδικά τα φορτία που τα βγάζουν σε ερημικές παραλίες της Δυτικής Ελλάδας, κυρίως στην Αιτωλοακαρνανία, αλλά και στην Κρήτη, προέρχονται από λιμάνια του Μαυροβουνίου, της Κίνας, του Βιετνάμ, της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας, των Φιλιππίνων, της Αιγύπτου, της Κύπρου, της Βουλγαρίας, των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και της Τουρκίας. Για την κάλυψη του παράνομου φορτίου χρησιμοποιούν διάφορα προϊόντα όπως έπιπλα, είδη ένδυσης, φρούτα, pellet, πλαστικά είδη κ.τ.λ.

⁷⁴ Στατιστικά στοιχεία Υπηρεσιών (Τελωνεία, Λιμεναρχεία), για δίωξη λαθρεμπορίου.

⁷⁵ Πώποτας, Δ., και Καλύβα, Α., (3.2019). Εφημερίδα protothema.gr

Μόλις παραληφθεί το εμπόρευμα, αναλαμβάνει δράση η εγκληματική οργάνωση που παρακολουθεί την πορεία του κοντέινερ. Το κλέβουν και βγάζουν από τις κρύπτες τα λαθραία. Σχεδόν καθημερινά στα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και του Βόλου διακινούνται χιλιάδες κουτιά των οποίων ο έλεγχος είναι δύσκολος, λόγω της έλλειψης προσωπικού και τεχνολογικού εξοπλισμού. «Συνήθως με καρφωτές εντοπίζουμε το λαθραίο φορτίο», δηλώνει άνθρωπος των διωκτικών αρχών⁷⁶.

Όσον αφορά το λαθρεμπόριο από τη στεριά, αυτό γίνεται με αυτοκίνητα επιβατηγά ή φορτηγά από επίσημα, φυλασσόμενα ή μη, σημεία εισόδου από Αλβανία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ και Τουρκία.

Η Ελλάδα διεθνώς θεωρείται χώρα-τράνζιτ στη μεταφορά των παράνομων τσιγάρων προς την Ευρώπη. Στα 10 δισ. ευρώ τον χρόνο πανευρωπαϊκά έχει εκτιμήσει την μπάζα των κυκλωμάτων σε έκθεσή της η πολυεθνική ελεγκτική εταιρεία KPMG. Τα διπλά και παραπάνω υπολογίζουν υψηλόβαθμα στελέχη των ελληνικών διωκτικών αρχών. Τουλάχιστον 5% ή 10% των φορτίων αφορά το λαθρεμπόριο στην Ελλάδα, καθώς υπάρχει μεγάλο περιθώριο κέρδους για τους λαθρέμπορους. Στην Ελλάδα ο φόρος φτάνει και στο 90% της αξίας του πακέτου. Και μισοτιμής να διατεθεί στην παράνομη αγορά, το κέρδος φτάνει στο 500% του κόστους παραγωγής του⁷⁷.

2.4.2.3. Αιτίες και συνέπειες από το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων

Η πιο βασική αιτία που οι άνθρωποι καταφεύγουν στην αγορά λαθραίων καπνικών, είναι η συνεχής αύξηση των τιμών των προϊόντων από το κράτος αποβλέποντας στην υψηλότερη φορολόγηση τους με σκοπό την αύξηση των εσόδων του κράτους. Αυτό πλήττει τους καταναλωτές που αδυνατούν να ανταπεξέλθουν οικονομικά, με αποτέλεσμα να στρέφονται σε παράνομες πράξεις. Στρέφονται προς την αγορά παράνομων καπνικών ειδών, διότι οι τιμές είναι πιο χαμηλές.

Βασική αιτία που οξύνει αυτό το φαινόμενο του λαθρεμπορίου, είναι η έλλειψη ελέγχου στα σύνορα. Με πολύ μεγάλη ευκολία περνούν λαθραία τα καπνικά είδη (τσιγάρα, καπνός) από τα σύνορα μας διότι ο έλεγχος δεν είναι αυστηρός. Οι παράνομοι έμποροι βρίσκουν πρόσφορο έδαφος ώστε με μεγάλη άνεση και χωρίς την αίσθηση φόβου,

⁷⁶ Υπηρεσία δίωξης Ναρκωτικών

⁷⁷ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

να μπορούν να εισάγουν και να εξάγουν παράνομα καπνικά προϊόντα διότι υπάρχει ελάχιστη αστυνόμευση και έλεγχος από τις τελωνειακές αρχές

Εύκολα μπορούμε να αναλογιστούμε ότι όλα αυτά έχουν αρκετές συνέπειες τόσο για το κράτος όσο και στον κάθε έναν ξεχωριστά διότι όλα λειτουργούν σαν αλυσίδα. Σίγουρα το παράνομο εμπόριο καπνού θα έχει επίπτωση ως προς την απώλεια φορολογικών εσόδων⁷⁸. Για παράδειγμα, τα έτη 2009-2015 όπου οι φόροι αυξήθηκαν κατά 58% τα έσοδα από τους φόρους του καπνού μειώθηκαν κατά 6,5%. Αυτό μπορεί να προκύψει από δυο πιθανά σενάρια, είτε από την μείωση της αγοράς νόμιμων καπνικών προϊόντων, είτε από τη στροφή της αγοράς σε λαθραία καπνικά προϊόντα διότι αγοράζοντας τα λαθραία δεν αποδίδεται ο φόρος άρα τα έσοδα του κράτους μειώνονται. Επίσης, με την επιλογή μας να αγοράζουμε λαθραία καπνικά προϊόντα πρέπει να σκεφτούμε ότι αυτή μας η πράξη θα έχει και ως συνέπεια την μείωση στην οικονομική δραστηριότητα της νόμιμης αλυσίδας εφοδιασμού και την απώλεια θέσεων εργασίας.

Άλλη μια πολύ σημαντική συνέπεια είναι ως προς την δημόσια υγεία, διότι αυτά τα προϊόντα καπνού δεν παράγονται σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Όλη αυτή η κατάσταση που επικρατεί με την λαθραία αγορά καπνικών ειδών συντελεί στην τροφοδότηση της παραοικονομίας και στην συντήρηση των οργανωμένων παράνομων κυκλωμάτων.

2.4.3. Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και πρόδρομων ουσιών.

Οι ναρκωτικές ουσίες όταν χρησιμοποιούνται για μη ιατρική χρήση οδηγεί σε παροδική ή χρόνια τοξίνωση και δηλητηρίαση του ανθρώπινου οργανισμού.

Οι έμποροι των ναρκωτικών αποτελούν παγκόσμια οικονομική τάξη που αυξάνουν συνεχώς τη δύναμη τους και την κοινωνική παρέμβασή τους βασιζόμενοι στον έλεγχο των χαμηλότερων κοινωνικά και οικονομικά τάξεων και με την προσφορά «ικανοποίησης» στις υψηλότερες κοινωνικά και οικονομικά τάξεις.

⁷⁸ Κάιζερ Γ., (1983). *Η ποινική δίωξη των οικονομικών εγκλημάτων*. Νο Β, Σελίδα 11. Αθήνα.

Σημείο αναφοράς της συνεργασίας των διωκτικών αρχών αποτελούν οι ελεγχόμενες παραδόσεις⁷⁹ που βασίζεται στην αξιοποίηση πληροφοριών για παραστατικά μεταφοράς ναρκωτικών ουσιών για να αναστείλει προσωρινά τη σύλληψη των «διακινητών» ή τη κατάσχεση των ναρκωτικών για να γίνει γνωστή η διαδρομή στην οποία κινήθηκε το παράνομο εμπόρευμα και μετά από έρευνα να εντοπισθούν και να συλληφθούν οι κύριοι διοργανωτές της διακίνησης για να υποστούν ποινικές κυρώσεις. Η αναβολή αυτή αιτιολογείται από τη σκοπιμότητα για αποτελεσματικότερη δίωξη και εξάρθρωση των κυκλωμάτων.

Οι Αρχές για τον περιορισμό του φαινομένου της παράνομης διακίνησης των ναρκωτικών επιδιώκουν τις διεθνείς συνεργασίες και τον καλύτερο συντονισμό μεταξύ τους βάσει επιχειρησιακών σχεδίων για την μείωση της ζήτησης και της προσφοράς τους. Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας είναι το Συντονιστικό Όργανο Δίωξης Ναρκωτικών (ΣΟΔΝ), που αποτελεί την Εθνική Μονάδα Πληροφόρησης, με τη συνεργασία τεσσάρων Ελληνικών Διοικητικών Αρχών, που είναι η Ελληνική Αστυνομία, η Τελωνειακή Αρχή, το Λιμενικό Σώμα και το Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος.

2.4.4. Λαθρεμπόριο ειδών άγριας χλωρίδας και πανίδας

Η τρίτη ποιο κερδοφόρα «βιομηχανία» παγκοσμίως είναι η λαθρεμπορία άγριας πανίδας. Μετά την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και όπλων, με κέρδη που αγγίζουν περίπου τα 7 δις. Ευρώ, το λαθρεμπόριο άγριων ζώων είναι μια παγκόσμια βιομηχανία που προσπαθεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των πελατών της που είναι από πάμπλουτοι συλλέκτες σπάνιων ειδών έως και Ασιάτες που παρασκευάζουν φίλτρα για φαρμακευτικούς σκοπούς.

Όλα τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση CITES. Από το 1997 η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει μία σειρά κανονισμών όπως το 338/1997, για την προστασία των ειδών άγριας πανίδας και χλωρίδας.

⁷⁹ «Ελεγχόμενη παράδοση» σημαίνει την τεχνική σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η μεταφορά παράνομων ή ύποπτων αποστολών εμπορευμάτων όπως αναφέρονται στην Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών κατά της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών φαρμάκων και ψυχοτρόπων ουσιών (Βιέννη 20.12.1988) δια ή μέσα στη περιοχή μιας ή περισσότερων χωρών, εν γνώσει και υπό την επίβλεψη των αρμόδιων αρχών, με σκοπό την εξακρίβωση της ταυτότητας προσώπων αναμειγμένων στη διάπραξη εγκλημάτων που θεσπίστηκαν σύμφωνα με το αρ. 3 της παρ. 1 της προαναφερόμενης Σύμβασης.

Η Ελλάδα εφαρμόζει τη Διεθνή Σύμβαση CITES από το 1992 και την επικύρωσε με τον Νόμο 2055/1992. Ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζει τους προαναφερθέντες κανονισμούς όπως κάθε φορά ισχύουν. Επίσης καλύπτει το σημαντικό αυτό θέμα επιβάλλοντας συχνά, αυστηρότερα μέτρα ελέγχων της διακίνησης των ειδών CITES, αλλά και γενικότερα όλων των ειδών της άγριας πανίδας και αυτοφυούς χλωρίδας στην επικράτεια.

Οι έλεγχοι γίνονται κυρίως στα τελωνεία της επικράτειας και σε συνεργασία με άλλες διωκτικές αρχές της χώρας.

2.4.5. Διακίνηση παραποιημένων και πλαστών εμπορευμάτων

Παγκόσμιο φαινόμενο, με ανησυχητικές διαστάσεις, αποτελεί η πειρατεία αγαθών που ενσωματώνουν δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (WCO) μετά από πρόσφατη έρευνα, ανακοίνωσε ότι το 5% του παγκόσμιου εμπορίου αναφέρεται σε πειρατικά προϊόντα. Η ΕΕ διαπιστώνει αντίστοιχα ότι ένα ποσοστό 5 – 7% του παγκόσμιου εμπορίου βασίζεται στην πειρατεία που ισοδυναμεί με απώλεια εσόδων έως 300 εκ ευρώ. Τα ίδια ανησυχητικά ποσοστά παρουσιάζονται και στον τομέα της απώλειας θέσεων εργασίας λόγω του φαινομένου της πειρατείας που υπολογίζονται στις 120.000 το χρόνο τις ΗΠΑ και 100.000 θέσεις στην ΕΕ. Από τα στοιχεία έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας από τα τελωνεία της ΕΕ για το 2009 έχει ενδιαφέρον το ότι στην Ελλάδα, σε 253 μόνο συμβάντα κατασχέθηκαν περί τα 22 εκατομμύρια πλαστά αντικείμενα (περίπου το

18% του συνόλου των δεσμευμένων προϊόντων της ΕΕ). Επίσης το 2010 η Ελλάδα δέσμευσε άλλα 24,2 εκατομμύρια απομιμητικά προϊόντα, κυρίως κινέζικης και τούρκικης προέλευσης, τα οποία καταστράφηκαν όλα σύμφωνα με τις τελωνειακές διαδικασίες.

Το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, όπως διαμορφώνεται διαρκώς, προσπαθεί να διασφαλίσει το σεβασμό των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας. Σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο έχουμε:

- Το νόμο 2121/1993 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με τον νόμο 2435/1996
- Το νόμο 2239/1994 περί προστασίας σημάτων
- Τον Κανονισμό 1383/2003 στον οποίο προβλέπεται η παρέμβαση των τελωνειακών αρχών στις περιπτώσεις διακίνησης εμπορευμάτων που είναι ύποπτες ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται έναντι των διακινητών των εμπορευμάτων που διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν παρόμοια δικαιώματα
- Τον Κανονισμό 1891/2004 που περιέχει τις διατάξεις εφαρμογής του προηγούμενου Κανονισμού και αναφέρει αναλυτικά και για την αίτηση παρέμβασης των ενδιαφερομένων.

Στην ΕΕ ο δικαιούχος για προστασία σύμφωνα με τους Κανονισμούς,⁸⁰ μπορεί να υποβάλει σε τελωνειακή Αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους, γραπτή αίτηση παρέμβασης, η οποία έχει συγκεκριμένο τύπο και πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που επιτρέπουν στις τελωνειακές αρχές να αναγνωρίζουν εύκολα τα εκάστοτε εμπορεύματα και ειδικότερα την τεχνική περιγραφή και τις ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τον τύπο ή το σύστημα της απάτης. Στις περιπτώσεις που οι τελωνειακές αρχές έχουν βάσιμες υπόνοιες, αναστέλλουν τη χορήγηση άδειας παραλαβής των εμπορευμάτων ή προβαίνουν στη δέσμευση των προϊόντων για διάστημα τριών εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της κοινοποίησης από τον δικαιούχο και από τον διασαφιστή ή τον κάτοχο των εμπορευμάτων, εφόσον οι τελευταίοι είναι γνωστοί, προκειμένου να δοθεί στον δικαιούχο η δυνατότητα να υποβάλει αίτηση παρέμβασης και να του ζητήσουν πριν αυτός ενημερωθεί για

⁸⁰ ΚΑΝ (ΕΚ) 1383/2003 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 22/7/2003, για την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών έναντι εμπορευμάτων που είναι ύποπτα ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, ΚΑΝ (ΕΚ) 1891/2004 της Επιτροπής της 21/10/2004 για τη θέσπιση διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1383/2003 του Συμβουλίου και ΚΑΝ (ΕΚ) 1172/2007 της Επιτροπής της 5/10/2007 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) 1891/2004 για τη θέσπιση διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1383/2003 του Συμβουλίου για την παρέμβαση τελωνειακών αρχών.

τον κίνδυνο της παραβίασης, να παράσχει κάθε πληροφορία που χρειάζεται για να επιβεβαιώσουν τις υπόνοιές του.

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου γίνονται στοχευόμενοι έλεγχοι κατά την εισαγωγή, εξαγωγή και μεταφόρτωση, την ενδυνάμωση και επέκταση των συμφωνιών της τελωνειακής συνεργασίας και των διμερών συμφωνιών ιδιαίτερα με τους βασικούς «παραγωγούς».

Πολύ σημαντική είναι η μεταβολή της στάσης του καταναλωτικού κοινού απέναντι στο φαινόμενο με στοχευόμενη ενημέρωση ως προς τους κινδύνους υγείας και ασφάλειας όλων αυτών των προϊόντων, τη ζημιά που συνεπάγεται στην οικονομία και τη διασύνδεση με το οργανωμένο έγκλημα.

2.5. Η επιχείρηση, ως δράστης οικονομικών παραβάσεων

Διευκρινίζοντας την οριοθέτηση της έννοιας «επιχείρηση», προς αποφυγή της σύγχυσης με άλλους συναφείς όρους, αναφερόμαστε στον Κουράκη,⁸¹

«... η έννοια της επιχειρήσεως, δηλαδή της με σχεδιασμό οργανωμένης οικονομικής μονάδος. Η τοιαύτη επιχείρησις, δυνατόν να υφίσταται de facto, χωρίς επίσημον νομική μορφήν, επίσης δε δυνατόν αν αείναι ολιγοπρόσωπος. Σημασίαν έχει μόνον α) να αποτελέσκει αυτή μονάδα οργανώσεως εργασίας με οικονομικόν χαρακτήρα και ως εκ τούτου με σκοπόν το κέρεδος και β) να μη έχη αυτή άμεσον σχέσιν προς το λεγόμενον «οργανωμένον έγκλημα», έναντι του οποίου το οικονομικόν έγκλημα αντιδιαστέλλεται ... ».

Η έννοια της επιχείρησης είναι ευρύτερη από τις έννοιες της εργασίας, του επαγγέλματος και της εκμετάλλευσης. Καθώς ο φορέας της επιχείρησης αποβλέπει πάντα σε κάποιο οικονομικό αποτέλεσμα, οι επιχειρήσεις διακρίνονται σε δημόσιες και ιδιωτικές⁸².

Η αναφορά του ρόλου της επιχείρησης από την οπτική γωνία του δράστη οικονομικών παραβάσεων, έχει την αιτιολογία της στην αναγνώριση της σπουδαιότητας της θέσης της στο οικονομικό «γίγνεσθαι» κάθε χώρας⁸³. Είναι γεγονός ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις ελέγχουν τη ζωή του μεγαλύτερου τμήματος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Αυτός ο έλεγχος έχει να κάνει με την ποιότητα και ποσότητα των παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών καθώς και το ποσοστό ανεργίας, την προστασία του περιβάλλοντος αλλά

⁸¹ Κουράκης Ν., (2007). *Τα οικονομικά εγκλήματα*, τόμοι I, II, III,. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

⁸² Ρόκα Ι., (1991). *Εισαγωγή στο δίκαιο των Επιχειρήσεων*. Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.

⁸³ Τσουραμάνης Χρ., (1996). *Οικονομική Παραβατικότητα*. Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα.

και με τις διακρατικές σχέσεις που επηρεάζονται από τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και αυτές κυρίως αφορούν τις τελωνειακές διαδικασίες. Φυσικά, η οικονομική εξάρτηση πολλών από τα ΜΜΕ από αυτές τις επιχειρήσεις έχει σαν συνέπεια την ευνοϊκή αποδοχή της πολιτικής τους από το κοινό μέσω της προπαγάνδας που ασκούν.

Αυτές οι πρακτικές δεν συμβαδίζουν πάντα με το νόμο ή με μία δεοντολογία που στηρίζεται στα γενικότερα αποδεκτά συναλλακτικά ήθη, γεγονός που συνιστά την ενεργή οικονομική παραβατικότητα των επιχειρήσεων. Με αυτό τον τρόπο οι επιχειρήσεις εμφανίζονται ως δράστες οικονομικών παραβάσεων, οι οποίες μπορεί να είναι ποινικοποιημένες ή μη. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η παραβατική αυτή συμπεριφορά στρέφεται και κατά των επιχειρήσεων, γίνεται λόγος για την παθητική όψη της συμμετοχής τους στην οικονομική παραβατικότητα.

Ο Edwin Sutherland πρώτος διερεύνησε επιστημονικά την παράνομη δραστηριότητα των επιχειρήσεων⁸⁴. Εξάλλου σε έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την καταπολέμηση της απάτης, η οποία συντάχθηκε και συζητήθηκε στην Ολομέλειά του, το συμπέρασμα είναι ότι τα όρια ανάμεσα στο οργανωμένο και το επιχειρηματικό έγκλημα είναι δυσδιάκριτα στην τρέχουσα δεκαετία.

Με βάση τα ανωτέρω με τα οποία επιχειρείται μια σκιαγράφηση του χώρου στον οποίο εκτείνεται η οικονομικά προβατική συμπεριφορά των επιχειρήσεων, θα μπορούσαμε να πούμε πως σαν τέτοια θα πρέπει να θεωρήσουμε «κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία αφενός αντιβαίνει στο νόμο ή στην ηθική των συναλλαγών και αφετέρου στρέφεται κατά της οικονομίας μιας χώρας ή κατά των καταναλωτών».

Κάποιες μορφές επιχειρηματικής οικονομικής δραστηριότητας, θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως πιο σημαντικές από τις άλλες λόγω της διαχρονικής παρουσίας τους αλλά και λόγω της μεγάλης βλάβης που πιθανόν να φέρουν στην οικονομία μιας χώρας. Ως τέτοιες θα θεωρήσουμε:

- Τη φοροδιαφυγή
- Τις παραβάσεις των Cartel (συμπράξεων)
- Την εξαπάτηση των καταναλωτών
- Τη μόλυνση του περιβάλλοντος

Στην παρούσα μελέτη ασχολούμαστε ποιο αναλυτικά με τη φοροδιαφυγή.

⁸⁴ Sutherland E. H., (1949). *White Collar Crime*. New York.

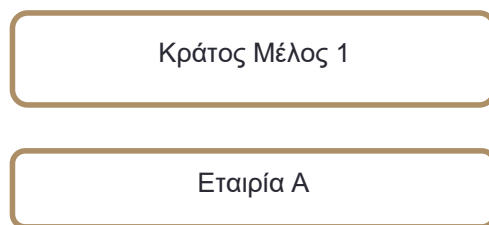
2.5.1. Τριγωνικές συναλλαγές και φοροδιαφυγή

Η τριγωνική συναλλαγή είναι μία επιχειρηματική συναλλαγή μεταξύ τριών επιχειρηματικών φορέων από τρία διαφορετικά κράτη μέλη όπου ο κάθε φορέας φέρει ευθύνη για το ΦΠΑ στο αντίστοιχο κράτος μέλος και όπου το φορέας Α πωλάει εμπορεύματα στον φορέα Β, και αυτός με τη σειρά του πωλάει αυτά τα εμπορεύματα στον φορέα Γ. Τα εμπορεύματα μεταφέρονται απευθείας από τον φορέα Α στον φορέα Γ (Verwaal and Cnossen, 2002)⁸⁵.

Για τη μείωση των διοικητικών επιβαρύνσεων και των επιβαρύνσεων συμμόρφωσης τόσο για τους εμπόρους όσο και για τις αρμόδιες φορολογικές αρχές, όσο αφορά την εγγραφή και τη λογιστική, υπάρχει ένα μέτρο απλοποίησης σε αυτές τις περιπτώσεις. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την ενδοκοινοτική παράδοση με μηδενικό συντελεστή από την εταιρία Α στην εταιρία β, η προμήθεια αποστέλλεται (στην επιστροφή φόρου προστιθέμενης αξίας) από την εταιρία Α στην εταιρία Β και αφού αυτή έχει αναφέρει το ΦΠΑ της, προμηθεύει με προϊόντα την εταιρία Γ «χωρίς ΦΠΑ» υπολογίζει στη συγκεκριμένη συναλλαγή στην επιστροφή ΦΠΑ ως προμήθεια που έχει ληφθεί. Έτσι η εταιρία Γ θεωρείται ότι πληρώνει την υποχρέωση καταβολής ΦΠΑ της εταιρείας Β στο κράτος μέλος 3. Φυσικά αν η εταιρεία Γ έχει πλήρη έκπτωση, λαμβάνει την ταυτόχρονη πίστωση για αυτή τη συναλλαγή (Verwaal and Cnossen, 2002).

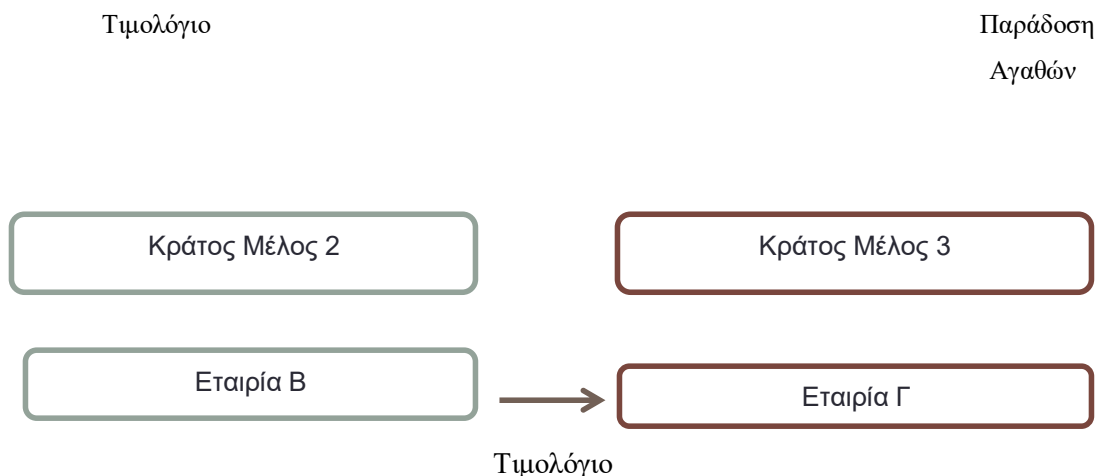
Στο κάτωθι Διάγραμμα 2.1., παρουσιάζονται δύο παραδόσεις αγαθών μεταξύ τριών εταιρειών σε τρία διαφορετικά κράτη μέλη στα οποία τα προϊόντα παραδίδονται απευθείας από την εταιρεία Α προς την εταιρία Γ ως εξής (Swinkels, 2005)⁸⁶:

Διάγραμμα 2.1. Τριγωνικές συναλλαγές



⁸⁵ Verwaal, E. and Cnossen, S., (2002). *Europe's New Border Taxes*. Journal of Common Market Studies Vol. 40. 2002 p. 310.

⁸⁶ Swinkels, J., (2005). *Zero Rating Intra – Community Transactions*. International VAT Monitor.



Πηγή: <http://www.revenue.ie/en/tax/vat/intra-community-supplies.html>

Η ενδοκοινοτική απάτη αφανούς εμπόρου έχει λάβει μεγάλη εγχώρια προσοχή επιβολής του νόμου. Η πραγματική όμως διασυνοριακή επιβολή του νόμου (κοινοί ή συντονισμένοι έλεγχοι σε κράτη μέλη) ήταν περιορισμένη. Ενδείξεις δείχνουν ότι αυτό αλλάζει καθώς τα κράτη μέλη πρέπει να γίνουν πιο επιθετικά στην αναζήτηση εσόδων (Van de Leur, 2010). Οι τριγωνισμοί δεν είναι μόνο ο μηχανισμός για το πώς διεξάγεται η απάτη, αλλά ένα εργαλείο προστασίας που ο απατεώνας χρησιμοποιεί για να αποκρύψει την απάτη του από τις αρχές (Van de Leur, 2010)⁸⁷.

Περιπλέκεται ο τριγωνισμός όταν ο πελάτης ενός προμηθευτή διαμένει σε άλλο κράτος μέλος. Το άρθρο 138 της οδηγίας 12 για τον ΦΠΑ απαιτεί από τους προμηθευτές μηδενικό συντελεστή στις παραδόσεις αγαθών (που μεταφέρονται ή αποστέλλονται) προς υποκείμενο σε φόρο πρόσωπο που κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος. Ο προορισμός πρέπει να γίνεται προς κράτος μέλος άλλο από το κράτος από όπου πραγματοποιείται η μεταφορά. Κλασικό μοτίβο τριγωνισμού περιλαμβάνει: ο Α στο κράτος μέλος 1 (Ιταλία) πωλάει στον Β στο κράτος μέλος 2 (Γερμανία) με τα αγαθά να παραδίδονται απευθείας από τον Α στον πελάτη του Β, τον Γ στο κράτος μέλος 3 (Αυστρία), (Wolf, 2012).⁸⁸ Το Άρθρο 40 αναφέρει ότι ο τόπος παράδοσης για τις ενδοκοινοτικές αποκτήσεις είναι το κράτος μέλος στο οποίο τελειώνει η αποστολή των αγαθών. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα αυτό

⁸⁷ Van de Leur, M., (2010). *Triangulation or Strangulation*. International VAT Monitor.

⁸⁸ Wolf, R., (2012). *VAT pitfalls in Intra – EU Commodity trade*. EC Tax Review 2012 – 1 Kluwer Law International BV, The Netherlands.

σημαίνει ότι ο Β πρέπει να εγγραφεί σε Μητρώο ΦΠΑ και να αποδώσει τον ΦΠΑ στο κράτος μέλος 3. Επίσης, ο Β πρέπει να κάνει εγχώρια παράδοση στον Γ στο κράτος μέλος 3, (Wolf, 2012).

Οι απατεώνες έχουν διαπιστώσει ότι οι απλοποιήσεις των τριγωνισμών, σύμφωνα με το άρθρο 141, συγκαλύπτουν τη ροή των αγαθών που περιλαμβάνονται στις απάτες ΜΤΙC. Επίσης έχουν ανακαλύψει ότι όταν χρησιμοποιούνται πολλαπλά και επικαλυπτόμενα τρίγωνα, τότε η κυκλοφορία των αγαθών γίνεται ακόμα πιο δύσκολο να αποκαλυφθεί. Συνεπώς η επιβολή έχει καταστεί πιο σημαντικό αντικείμενο συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και υπάρχει μεγαλύτερη έμφαση στις τριγωνικές δομές (Keen and Smith, 2007).⁸⁹

Συμπεράσματα της Α' ενότητας

Έγινε οριοθέτηση του ερευνητικού προβλήματος και περιγραφή των χρόνων παθογενειών του Ελληνικού φορολογικού συστήματος οι οποίες καθιστούν επιτακτική την ανάγκη της αντιμετώπισης του οικονομικού εγκλήματος στοχεύοντας στους ελέγχους από την τελωνειακή υπηρεσία, η οποία θα εμπεδώσει την συμμόρφωση στον τελωνειακό κώδικα, αναδεικνύοντας τις κατηγορίες συναλλασσόμενων με την μεγαλύτερη τάση φοροδιαφυγής.

Από την ανασκόπηση του ευρύτερου θεωρητικού πλαισίου των τελωνειακών παραβάσεων, προκύπτει ότι εξέλιπε σε μεγάλο βαθμό από την ερευνητική κοινότητα το αναγκαίο πρωτογενές υλικό με τα δεδομένα των τελωνειακών παραβάσεων και τις επιπτώσεις αυτών, κατά των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου.

Αναλύοντας και περιγράφοντας τους όρους των τελωνειακών παραβάσεων, γίνεται πιο συγκεκριμένος ο ρόλος της τελωνειακής υπηρεσίας, των ελέγχων που πρέπει να διεξάγονται, ο τρόπος, καθώς και οι ανάγκες επιμόρφωσης των τελωνειακών ελεγκτών.

⁸⁹ Keen, M., and Smith, S., (2007). *Vat Fraud and Evasion: What Do We Know, and What Can be Done*. IMF Working Paper.

Β. ΕΝΟΤΗΤΑ
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΗΣ

3.1. Ιστορική αναδρομή της τελωνειακής υπηρεσίας

Το επάγγελμα του τελώνη αποτελεί ένα από το ποιο παλιά επαγγέλματα με αναφορές τόσο στους αρχαίους όσο και στους προχριστιανικούς χρόνους. Λόγω των συνθηκών και των αναγκών που επικρατούσαν τους ιστορικούς χρόνους όπου άκμαζε το εμπόριο μεταξύ των τότε γνωστών κρατών, είχαν αναθέσει με μίσθωση στους τελώνες (δηλαδή έναντι οικονομικού ανταλλάγματος το οποίο ήταν ποσοστό επί του συνόλου) την είσπραξη των τελών και των φόρων.

Το τελωνειακό επάγγελμα έχει μακρά ιστορία με πολλές προσαρμογές από τότε, μέχρι σήμερα⁹⁰. Ο θεσμός του Τελωνείου και το επάγγελμα του τελωνειακού υπαλλήλου άρχισαν να παίρνουν τη σημερινή μορφή από τους Ρωμαϊκούς χρόνους τόσο στην εποχή της Δημοκρατίας όσο και στην Αυτοκρατορική περίοδο αφού ο μηχανισμός είσπραξης

⁹⁰ <https://www.pesty.gr>.

των φόρων από τους τελωνεΐα είχαν εξίσου πρωτεύον ρόλο λόγω της θέσης τους στον έλεγχο του εμπορίου στα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης και των υπολοίπων πόλεων της αυτοκρατορίας μέσω της είσπραξης των φόρων από τα εμπορεύματα που εκτελωνίζονταν.

Η Ελληνική Τελωνειακή Υπηρεσία⁹¹, δεδομένου ότι ήταν πολύ σημαντική, αποτέλεσε έναν από τους τρεις πρώτους θεσμούς που συστήθηκαν με την ίδρυση του νεότερου Ελληνικού κράτους το 1830. Τους άλλους δύο θεσμούς αποτελούσαν το τακτικός Στρατός και το Πολεμικό Ναυτικό που μαζί με την τελωνειακή Υπηρεσία, συστήθηκαν με σκοπό την προάσπιση της εδαφικής ακεραιότητας και τη διασφάλιση των απαραίτητων πόρων για την λειτουργία του Ελληνικού κράτους. Στις 25/03/1833, ιδρύεται το πρώτο Τελωνείο της Ελλάδας στη Σύρο και δύο χρόνια αργότερα ακολουθούν τα Τελωνεία Πειραιά, Ύδρας, Πάτρας και Ναυπλίου. Στο ίδιο ψήφισμα κυρώνεται και το τότε τελωνειακό δασμολόγιο με το όνομα *tarifa* το οποίο αντικαταστάθηκε το 1857 με ψήφιση νόμου, δημιουργώντας το πρώτο τελωνειακό δασμολόγιο.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία υπαγόμενη στο Υπουργείο Οικονομικών, οργανώθηκε με βάση το γαλλικό σύστημα διοίκησης το οποίο θεωρούνταν ως κορυφαίο. Η Υπηρεσία ήταν ένστολη, είχε έφιππο τμήμα και χωρίζονταν σε δεκαρχίες και εξηταρχίες συνεπικουρούμενη από το Στρατό και το Ειδικό Τμήμα Οροφυλακής για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου. Η λειτουργία της στηρίζονταν πρωτοπόρους θεσμούς για την εποχή, όπως ήταν η αποκέντρωση με τη σύσταση Τελωνειακών περιφερειών, η δημιουργία νομοθετικού πλαισίου με τη ψήφιση του Τελωνειακού Κώδικα (Νόμος 1165/1918), που αποτελούσε σημαντικό διάταγμα βάση του οποίου λειτουργούσε η Τελωνειακή Υπηρεσία, στήριζε τις τελωνειακές διαδικασίες και εξυπηρετούσε την ανάπτυξη του εμπορίου.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία αποτελεί την αρχαιότερη διοικητική υπηρεσία του Ελληνικού Κράτους.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία το 1931 απέκτησε πολεμικά πλοία τα οποία ενέταξε σε μια νεοσύστατη υπηρεσία που ονομάστηκε Θαλάσσια Οικονομική Αστυνομία (Θ.Ο.Α.) και είχε ως σκοπό τον έλεγχο των φορτίων πάνω στα πλοία καθώς και τη δίωξη του λαθρεμπορίου στον εκτεταμένο θαλάσσιο ελλαδικό χώρο.

⁹¹ <https://www.gsis.gr>.

Ο σημαντικό ρόλος της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας διαφαίνεται και από τη συμμετοχή της ως ιδρυτικό μέλος το 1951 στη δημιουργία του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας, μετέπειτα Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων. Σταθμός στην Ελληνική Τελωνειακή Υπηρεσία θεωρείται το 1961 με την υπογραφή της χώρας μας της συνθήκης σύνθεσής της με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ).

Η Διοίκηση της Τελωνειακής Υπηρεσίας ήταν σε επιτελικό επίπεδο που μέχρι το 1977 συνυπήρχε σε κοινές Γενικές Διευθύνσεις με την λοιπή φορολογική διοίκηση στο Υπουργείο, Οικονομικών και γίνεται στην συνέχεια ανεξάρτητη διεύθυνση με τίτλο Γενική Διεύθυνση Τελωνείων.

Σημαντικό γεγονός στην ιστορία της Τελωνειακής Υπηρεσίας αποτελεί το 1993 με την εφαρμογή της Συνθήκης του Μάαστριχτ και την δημιουργία της ενιαίας αγοράς με την ελεύθερη πλέον κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και κεφαλαίων καθώς και την κατάργηση των συνόρων και των ελέγχων. Το ίδιο έτος ανατίθεται στην Τελωνειακή Υπηρεσία η σημαντική για τα δημόσια έσοδα αρμοδιότητα της παρακολούθησης και είσπραξης του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ), καθώς και η αρμοδιότητα για την παρακολούθηση της ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας και του ελέγχου των προϊόντων που υπόκεινται στο φόρο αυτό (πετρελαιοειδή, καπνικά, αλκοολούχα). Μετονομάζεται η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων σε Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης. Εφαρμόζεται ο Κοινοτικός Τελωνειακός Κώδικας 2913/1992 και ο εφαρμοστικός 2454/1993, οι οποίοι έπαυσαν να ισχύουν με την εφαρμογή του νέου ενωσιακού κώδικα τον Μάιο του 2016. Επίσης, το 2001 αντικαταστάθηκε ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας με τον νέο με τον Ν. 2960/2001 ο οποίος ισχύει μέχρι σήμερα με τις τροποποιήσεις.

Αυτόματη κατάργηση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων και αντικατάστασή της από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων επήλθε από την 1η Ιανουαρίου 2017. Η ΑΑΔΕ δεν υπόκειται πλέον σε οποιαδήποτε μορφής εποπτεία ή έλεγχο από την κυβέρνηση, αλλά ασκεί πλήρεις αρμοδιότητες και υπερεξουσίες σε όλον τον φοροελεγκτικό και φοροεισπρακτικό μηχανισμό της χώρας.

Ουσιαστικά η ΑΑΔΕ είναι η αποκλειστικά αρμόδια για τη βεβαίωση και είσπραξη των φορολογικών εσόδων του κράτους και στο πλαίσιο αυτό οι υπηρεσίες της (Ελεγκτικά Κέντρα, ΔΟΥ και Τελωνεία) μπορούν να διενεργούν ελέγχους, να καταλογίζουν φόρους

και πρόστιμα και να επιδιώκουν την είσπραξη όλων των φορολογικών εσόδων που βεβαιώνονται είτε με την υποβολή φορολογικών δηλώσεων είτε με τη διενέργεια ελέγχων. Μπορούν, δε, στο πλαίσιο των διαδικασιών είσπραξης των εσόδων, να προβαίνουν σε δεσμεύσεις τραπεζικών λογαριασμών και σε κλείσιμο επιχειρήσεων φοροπαραβατών, καθώς και σε κατασχέσεις καταθέσεων, εισοδημάτων και περιουσιακών στοιχείων ασυνεπών οφειλετών του Δημοσίου.

Επικεφαλής της ΑΑΔΕ είναι ο Διοικητής και βάσει του ιδρυτικού της νόμου (Ν. 4389/2016) έχει πλέον αρμοδιότητες που καλύπτουν όλον τον φοροελεγκτικό και φοροεισπρακτικό μηχανισμό του κράτους, δηλαδή τα Ελεγκτικά Κέντρα (ΚΕΦΟΜΕΠ, ΚΕΜΕΕΠ), τις ΔΟΥ, τα Τελωνεία και όλες τις άλλες φορολογικές υπηρεσίες της χώρας, χωρίς να υπόκειται σε κανέναν έλεγχο ή εποπτεία από την κυβέρνηση.

Οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα ισχύουν για τους τελωνειακούς υπαλλήλους οι οποίοι, λόγω των ειδικών καθηκόντων τους, φέρουν στολή και έχουν δικαίωμα οπλοφορίας. Επίσης, έχουν τις αρμοδιότητες των ειδικών ανακριτικών υπαλλήλων, όσον αφορά τη διαπίστωση των αδικημάτων λαθρεμπορίας, δασμοφοροαποφυγής ή οποιαδήποτε άλλης τελωνειακής παράβασης.

3.2. Παρουσίαση της Τελωνειακής Ένωσης και ο ρόλος της στην Ε.Ε.

Το 1944 το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες ίδρυσαν την τελωνειακή ένωση της Μπενελούξ, η οποία άρχισε να λειτουργεί το 1948. Οι εικονιζόμενοι νεαροί διαδηλωτές ζητούσαν την περαιτέρω άρση των συνοριακών και τελωνειακών ελέγχων.

Το 1951 η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιταλία ίδρυσαν από κοινού με τις χώρες της Μπενελούξ την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα. Ο πρόεδρος της, ο πρώην πρωθυπουργός του Βελγίου Paul Henri Spaak, άρχισε να εξετάζει την ιδέα μιας ευρύτερης τελωνειακής ένωσης το 1955. Η έκθεσή του αποτέλεσε τη βάση για τη Συνθήκη της Ρώμης του 1957, η οποία ίδρυσε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και έθετε ως στόχο τη δημιουργία τελωνειακής ένωσης μεταξύ όλων των μελών της έως τα τέλη της επόμενης δεκαετίας.

Η τελωνειακή ένωση άρχισε να λειτουργεί την 1η Ιουλίου 1968, δηλαδή 18 μήνες πριν από τον προβλεπόμενο χρόνο υλοποίησής της, με την κατάργηση των δασμών που εξακολουθούσαν να ισχύουν στις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές και τη θέσπιση

κοινού δασμολογίου προς αντικατάσταση των εθνικών δασμών στις συναλλαγές με τον υπόλοιπο κόσμο.

Το 1993 καταργήθηκαν οι τελωνειακοί έλεγχοι στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών. Έκτοτε, οι μεγάλες ουρές εμπορικών οχημάτων στα σημεία διέλευσης των συνόρων αποτελούν μακρινή ανάμνηση.

Οι χώρες που προσχωρούσαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε κάθε επόμενη διεύρυνσή της προσχωρούσαν επίσης στην τελωνειακή ένωση και προσάρμοζαν τις εθνικές νομοθεσίες τους στον Τελωνειακό Κώδικα της ΕΕ. Το Μονακό, μια χώρα που δεν ανήκει στην ΕΕ, βρισκόταν ήδη σε τελωνειακή ένωση με τη Γαλλία, ενώ η Ανδόρα και ο Άγιος Μαρίνος συνήψαν σχετικές συμφωνίες το 1991. Η τελωνειακή ένωση ΕΕ-Τουρκίας τέθηκε σε ισχύ το 1995, όμως, όπως και η συμφωνία με την Ανδόρα, αφορά μόνο βιομηχανικά προϊόντα και μεταποιημένα γεωργικά προϊόντα.

Τελωνειακή Ένωση δημιουργείται, όταν μια ομάδα χωρών συνεργάζεται με στόχο να εφαρμόζει τους ίδιους τελωνειακούς δασμούς στα εισαγόμενα εμπορεύματα από τον υπόλοιπο κόσμο. Οι χώρες που συμμετέχουν στην τελωνειακή ένωση συμφωνούν επίσης να μην επιβάλλουν δασμούς στις μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές. Ουσιαστικά, τα εμπορεύματα μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα μεταξύ των χωρών της τελωνειακής ένωσης μετά τον εκτελωνισμό τους.

Τελωνειακές ενώσεις υπάρχουν και σε άλλες περιοχές του κόσμου. Για παράδειγμα, αρκετές χώρες της νότιας Αμερικής συμμετέχουν στην Mercosur, ενώ τελωνειακή ένωση υπάρχει και μεταξύ της Ρωσίας και αρκετών γειτονικών της χωρών⁹².

Η τελωνειακή ένωση διαφέρει από μια συμφωνία ελεύθερου εμπορίου κατά το ότι η συμφωνία ελεύθερου εμπορίου καταργεί μόνον τους δασμούς μεταξύ των χωρών που τη συνάπτουν. Δεν περιλαμβάνει συμφωνία για εφαρμογή των ίδιων δασμών σε εμπορεύματα που εισάγονται από τρίτες χώρες.

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι δεν μεριμνούν μόνο για την ομαλή ροή του εμπορίου, αλλά εκτελούν και άλλα καθήκοντα για την προστασία των Ευρωπαίων.

Χάρη της τελωνειακής ένωσης της Ε.Ε. το εμπόριο είναι ελεύθερο στην Ευρώπη και συγκεκριμένα:

⁹² Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση επικοινωνίας, ενημέρωση πολιτών, (2014). *Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Τελωνεία*. Βρυξέλλες.

- οι δασμοί στα σύνορα των χωρών της ΕΕ αποτελούν παρελθόν
- έχουμε ένα ενιαίο σύστημα δασμών επί των εισαγωγών από χώρες εκτός ΕΕ.

Η Τελωνειακή Ένωση, είναι ένας ενιαίος χώρος εμπορικών συναλλαγών, όπου όλα τα εμπορεύματα κυκλοφορούν ελεύθερα, είτε έχουν κατασκευαστεί στην ΕΕ είτε έχουν εισαχθεί από το εξωτερικό. Ένα κινητό που έχει κατασκευαστεί στη Φινλανδία μπορεί να αποσταλεί στην Ουγγαρία χωρίς κανένα δασμό και κανένα τελωνειακό έλεγχο.

Οι δασμοί για εμπορεύματα που εισάγονται από χώρες εκτός ΕΕ, π.χ. τηλεοράσεις από τη Νότια Κορέα, καταβάλλονται κατά κανόνα όταν τα εμπορεύματα εισάγονται για πρώτη φορά στην ΕΕ. Στη συνέχεια, δεν επιβάλλονται άλλοι δασμοί ούτε έλεγχοι.

Παρ' όλα αυτά, η τελωνειακή δραστηριότητα στην ΕΕ παραμένει σημαντική, λαμβανομένου υπόψη του τεράστιου όγκου των εισαγόμενων εμπορευμάτων. Οι τελωνειακές υπηρεσίες της ΕΕ:

- διαχειρίζονται το 16% σχεδόν του συνόλου των παγκόσμιων εισαγωγών – δηλαδή πάνω από 2 δισ. τόνους εμπορευμάτων ετησίως.
- διεκπεραιώνουν πάνω από 270 εκατομμύρια διασαφήσεις ετησίως.

Οι τρόποι με τους οποίους τα τελωνεία προστατεύουν τους Ευρωπαίους πολίτες είναι οι εξής⁹³:

- επιβολή των κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος, της υγείας και της ασφάλειάς μας (π.χ. με την απαγόρευση της εισόδου μολυσμένων τροφίμων ή ηλεκτρικών συσκευών που μπορεί να είναι επικίνδυνες)
- διασφάλιση της νομιμότητας εξαγωγής ευαίσθητων τεχνολογιών (που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή πυρηνικών ή χημικών όπλων)
- μέριμνα ώστε όσοι ταξιδεύουν με σημαντικά χρηματικά ποσά (ή ισοδύναμους τίτλους) να μην κάνουν ξέπλυμα χρήματος ή φοροδιαφυγή
- στήριξη της αστυνομίας και των υπηρεσιών μετανάστευσης στον αγώνα κατά της εμπορίας ανθρώπων και της διακίνησης ναρκωτικών, πορνογραφικού υλικού και όπλων – που αποτελούν συνιστώσες του οργανωμένου εγκλήματος και της τρομοκρατίας και έλεγχος των εμπορευμάτων που αποτελούν αντικείμενο παραποίησης/απομίμησης και

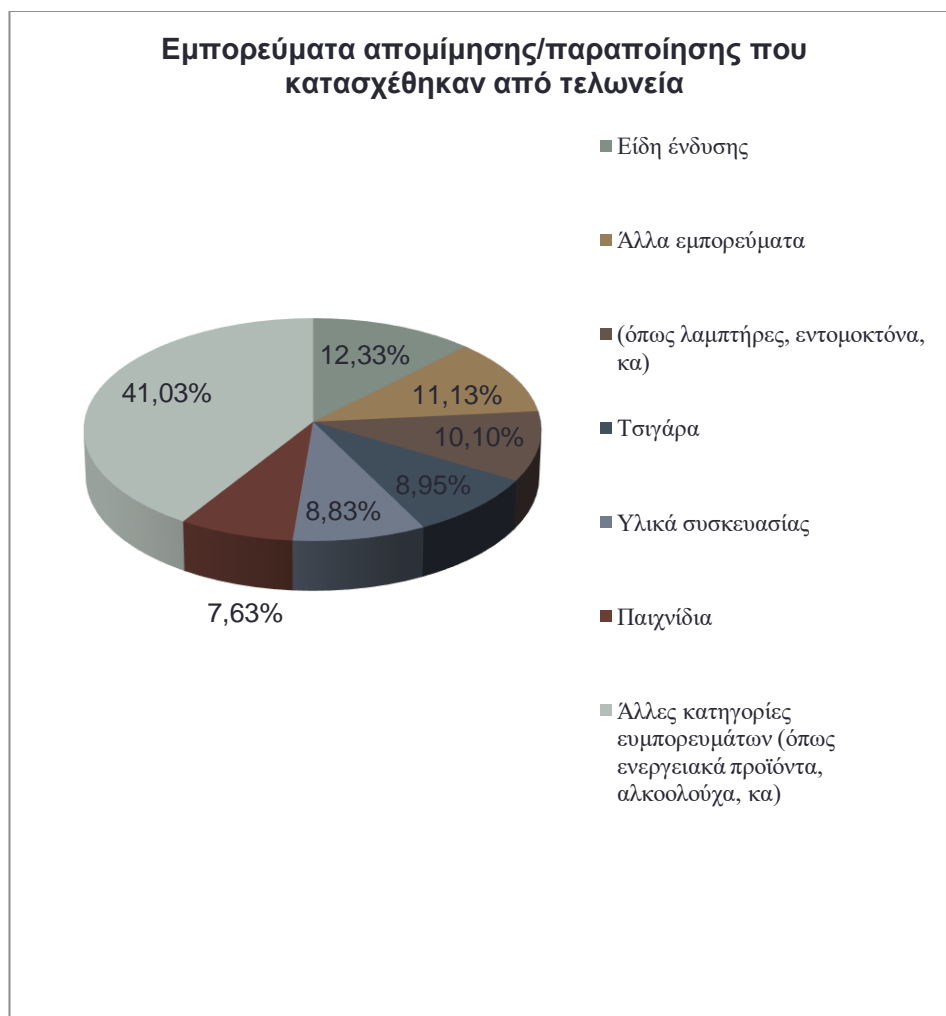
⁹³ <https://europa.eu/european-union>

πειρατείας – για να προστατεύονται η υγεία, η ασφάλεια, καθώς και οι θέσεις εργασίας όσων απασχολούνται σε νόμιμες επιχειρήσεις

- προστασία της ευρωπαϊκής πολιτιστικής κληρονομιάς με την καταπολέμηση της λαθραίας διακίνησης καλλιτεχνικών θησαυρών.
- προστασία των ειδών που απειλούνται με εξαφάνιση, π.χ. με τον έλεγχο του εμπορίου ελεφαντοστού, προστατευόμενων ζώων, πτηνών και φυτών

Ενδεικτικά, παραθέτουμε τα στοιχεία από τα εμπορεύματα παραποίησης - απομίμησης που κατασχέθηκαν από τελωνεία Ε.Ε. κατά τα έτη 2015 – 2016.

Γράφημα 3.1. Εμπορεύματα παραποίησης - απομίμησης που κατασχέθηκαν από τελωνεία Ε.Ε. κατά τα έτη 2015 – 2016



Πηγή: ΑΑΔΕ

Επίσης σημαντικό καθήκον των τελωνείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η καταπολέμηση της απάτης, εξαιτίας της οποίας οι κυβερνήσεις στερούνται φορολογικών εσόδων για δημόσιες δαπάνες ζωτικής σημασίας. Τέτοια είδη απάτης είναι:

- οι ψευδείς δηλώσεις ΦΠΑ και οι πληρωμές για πλασματικές συναλλαγές
- τα πλαστά πιστοποιητικά καταγωγής, που δηλώνουν ότι τα εμπορεύματα προέρχονται από χώρα με χαμηλότερους εισαγωγικούς δασμούς
- η αποφυγή της καταβολής ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται σε είδη όπως τα τσιγάρα.

Πολύ σημαντική, είναι η συνεισφορά των τελωνειακών υπαλλήλων της ΕΕ και στη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων στα οποία βασίζονται για:

- να αποφασίζουν κατά πόσον κάποια εμπορεύματα ανταγωνίζονται με αθέμιτο τρόπο προϊόντα της ΕΕ
- να διαβλέπουν τις τάσεις της οικονομίας.

Εκτός από τους περιορισμούς που αφορούν τα καινούργια οχήματα και μεγάλα χρηματικά ποσά σε μετρητά, δεν υφίστανται περιορισμοί ως προς τα εμπορικά αγαθά που μπορεί να έχει κανείς μαζί του όταν ταξιδεύει σε χώρες της ΕΕ, αρκεί τα εν λόγω εμπορεύματα να έχουν αγορασθεί για προσωπική χρήση και όχι προς μεταπώληση. Ωστόσο, τα οινοπνευματώδη και τα προϊόντα καπνού διέπονται από ειδικούς κανόνες.

Ορισμένες χώρες επιτρέπουν τη μεταφορά τέτοιων προϊόντων καθ' υπέρβαση των θεσπισμένων από τη νομοθεσία της ΕΕ ορίων προσωπικής χρήσης. Σχετικές πληροφορίες παρέχονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Ωστόσο, για να είστε βέβαιοι ότι δεν θα κληθείτε να πληρώσετε δασμούς ή πρόστιμα, συνιστάται να μεταφέρετε μαζί σας λιγότερα από⁹⁴:

- 800 τσιγάρα
- 400 πουράκια
- 200 πούρα
- 1 κιλό καπνό
- 10 λίτρα οινοπνευματώδη ποτά
- 20 λίτρα αλκοολωμένου οίνου
- 90 λίτρα οίνου (περιλαμβανομένων, κατ' ανώτατο όριο, 60 λίτρων αφρώδους οίνου)
- 110 λίτρα μπίρας.

Οι κανόνες αυτοί δεν ισχύουν για ταξιδιώτες ηλικίας κάτω των 17 ετών, οι οποίοι δεν επιτρέπεται να μεταφέρουν καμία ποσότητα οινοπνευματωδών ποτών ή προϊόντων καπνού. Οι ταξιδιώτες που μεταβαίνουν από μια χώρα της ΕΕ σε άλλη δεν μπορούν να πραγματοποιούν αγορές αφορολογητών ειδών.

3.2.1. Η χρησιμότητα της Τελωνειακής Ένωσης

⁹⁴ https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/carry/alcohol-tobacco-cash/index_el.htm

Η τελωνειακή ένωση υπήρξε ένα από τα πρώτα επιτεύγματα της ΕΕ και εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό ατού στο παγκόσμιο περιβάλλον του 21ου αιώνα. Η ουσία της τελωνειακής ένωσης είναι ότι τα μέλη της εφαρμόζουν τους ίδιους δασμούς για τα εμπορεύματα που εισάγονται στο έδαφος της από τον υπόλοιπο κόσμο, ενώ δεν εφαρμόζουν δασμούς στις μεταξύ τους εμπορικές ανταλλαγές. Η τελωνειακή ένωση της ΕΕ βρίσκεται πλέον σε πολύ προχωρημένο στάδιο, καθώς ήδη εφαρμόζεται μια ευρεία δέσμη κοινών κανόνων επί των εισαγωγών και των εξαγωγών και έχουν καταργηθεί πλήρως όλοι οι έλεγχοι μεταξύ των μελών της.

Η τελωνειακή ένωση της ΕΕ λειτουργεί όπως το δέρμα στο ανθρώπινο σώμα. Είναι ο «ιστός» που περιβάλλει την εσωτερική αγορά, καθιστώντας εφικτή την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της και ελέγχοντας τις εισαγωγές και τις εξαγωγές εμπορευμάτων στο έδαφος της. Πράγματι, η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, με τρόπο που να επιτρέπει στις επιχειρήσεις να πωλούν τα εμπορεύματά τους και να πραγματοποιούν επενδύσεις σε οιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ, θα ήταν αδιανόητη χωρίς την τελωνειακή ένωση.

Η διαχείριση της τελωνειακής ένωσης της ΕΕ γίνεται από 28 εθνικές τελωνειακές υπηρεσίες των κρατών μελών, οι οποίες ενεργούν σαν να ήταν μία. Οι τελωνειακοί υπάλληλοι εποπτεύουν την κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην ΕΕ, τόσο στα εξωτερικά της σύνορα — λιμάνια, αεροδρόμια και σημεία διέλευσης των χερσαίων συνόρων — όσο και εντός του εδάφους της ΕΕ.

Με τον τρόπο αυτόν προστατεύουν τους καταναλωτές από επικίνδυνα εμπορεύματα και κινδύνους για την υγεία. Προστατεύουν επίσης τα ζώα και το περιβάλλον από νόσους που απειλούν τα φυτά και τα ζώα. Αποτρέπουν ατυχήματα και παρέχουν μια πρώτη γραμμή άμυνας έναντι κινδύνων που ελλοχεύουν στην αλυσίδα εφοδιασμού, όπως το οργανωμένο έγκλημα και η τρομοκρατία. Τα εισαγόμενα εμπορεύματα που πωλούνται στην Ευρώπη, από τα παιχνίδια έως τα τρόφιμα και τα φάρμακα, είναι ασφαλέστερα χάρη στην επαγρύπνηση των τελωνείων.

Επίσης, τα τελωνεία εποπτεύουν τις ευαίσθητες εξαγωγές, όπως τις εξαγωγές πολιτιστικών αγαθών, ώστε οι ευρωπαϊκοί θησαυροί να παύσουν να αποτελούν αντικείμενο λαθρεμπορίου. Εξάλλου, στο πλαίσιο της ευθύνης της ΕΕ έναντι των υπόλοιπων χωρών του κόσμου, τα τελωνεία αποτρέπουν τις παράνομες εξαγωγές αποβλήτων.

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα από τα πολλά καθήκοντα που επιτελούν τα τελωνεία, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ο έλεγχος της εμπορίας σπάνιων ειδών ζώων, της τροπικής ξυλείας από δάση που κινδυνεύουν, καθώς και της καταλλήλότητας των μέσων μεταφοράς και της φροντίδας των ζώων κατά τη μεταφορά.

Οι αρμοδιότητες των τελωνείων αφορούν κυρίως την εμπορική κίνηση, είναι όμως αρμόδια και για τον έλεγχο των επιβατών, για παράνομα ή επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως είναι τα ναρκωτικά ή τα όπλα, καθώς και για αγαθά που ενέχουν, για παράδειγμα, κίνδυνο μετάδοσης νόσων από ζώα. Τα τελωνεία δεν διενεργούν τακτικούς ελέγχους της κυκλοφορίας των ατόμων ή των διαβατηρίων τους, η διενέργεια των οποίων εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιοτήτων των συνοριακών φρουρών ή της αστυνομίας.

Η τελωνειακή ένωση της ΕΕ συνεπάγεται την εφαρμογή κοινών και απλουστευμένων διαδικασιών σε ολόκληρη την Ένωση για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους τομείς του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών μεταφορών. Σε οποιοδήποτε σημείο της ΕΕ και αν γίνει η διασάφηση των εμπορευμάτων, εφαρμόζονται οι ίδιοι κανόνες. Εξάλλου, μετά τον εκτελωνισμό τους, τα εμπορεύματα μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα και να πωλούνται οπουδήποτε εντός του τελωνειακού εδάφους της ΕΕ.

Παρότι η επιβολή εισαγωγικών δασμών δεν αποτελεί πλέον τη σημαντικότερη αρμοδιότητα των τελωνείων, οι εν λόγω δασμοί εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων για την ΕΕ. Το 2013 τα έσοδα από εισαγωγικούς δασμούς έφτασαν τα 15,3 δισεκατομμύρια ευρώ, ήτοι το 11 % περίπου του προϋπολογισμού της ΕΕ.

Η ΕΕ αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό συνασπισμό του κόσμου. ως εκ τούτου, η τελωνειακή ένωση της ΕΕ διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στο πεδίο του διεθνούς εμπορίου, με αποτέλεσμα η διαπραγματευτική της θέση να υπερέχει της διαπραγματευτικής θέσης κάθε μεμονωμένης χώρας της ΕΕ στο πλαίσιο των διμερών εμπορικών της σχέσεων.

Η προστασία των πολιτών μας, η ευημερία των επιχειρήσεών μας και η προώθηση του εμπορίου της ΕΕ εξαρτώνται από την παροχή άριστων υπηρεσιών στο πλαίσιο μιας τελωνειακής ένωσης που λειτουργεί απρόσκοπτα.

Οι τελωνειακές διατυπώσεις στην ΕΕ καλύπτουν πλέον το 16% του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς αφορούν εισαγωγές και εξαγωγές αξίας άνω των 3 400 δισεκατομμυρίων ευρώ σε ετήσια βάση. Η κλίμακα των τελωνειακών διατυπώσεων είναι τεράστια: κατά μέσο όρο, κάθε λεπτό εισάγονται ή εξάγονται 4 200 τόνοι εμπορευμάτων με 500 και πλέον τελωνειακές διασαφήσεις, ενώ γύρω στα 70 προϊόντα παραποίησης/απομίμησης και πειρατείας δεσμεύονται από τις τελωνειακές αρχές. Η διαρκής αύξηση του διεθνούς εμπορίου συνεπάγεται επίσης τη διεύρυνσή του με στόχο την κάλυψη μιας ολοένα μεγαλύτερης ποικιλίας εμπορευμάτων. Ο συντονισμός σε επίπεδο ΕΕ βοηθά τις τελωνειακές αρχές να προσαρμόζονται στις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις.

3.2.2. Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Τελωνειακή Υπηρεσία

Η τελωνειακή ένωση εγκαινιάστηκε με τη Συνθήκη της Ρώμης το 1957, ως θεμελιώδης συνιστώσα της Κοινότητας. Σήμερα, οι διατάξεις που διέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων έχουν κωδικοποιηθεί στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω κανόνες απαγορεύουν την επιβολή δασμών σε εμπορευματικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και ορίζουν ότι, μετά την εφαρμογή κοινού δασμολογίου στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, τα εμπορεύματα πρέπει να κυκλοφορούν ελεύθερα στο εσωτερικό της.

Ένας από τους κύριους στόχους των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το ενιαίο δασμολόγιο ήταν η προώθηση του εμπορίου με τρίτες χώρες με γνώμονα τις ανάγκες των οικονομιών των κρατών μελών. Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφασίζει το είδος των επιβαλλόμενων δασμών και εποπτεύει, από κοινού με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την τελωνειακή συνεργασία τόσο μεταξύ των κρατών μελών όσο και μεταξύ των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Την τελωνειακή ένωση συμπληρώνει η κοινή εμπορική πολιτική, καθώς διασφαλίζει την ομοιόμορφη διεκπεραίωση των εμπορικών σχέσεων με τις τρίτες χώρες και αποτελεί τον θεμέλιο λίθο των κοινών εισαγωγικών και εξαγωγικών καθεστώτων της ΕΕ.

Η βάση για τη διαχείριση των τελωνειακών θεμάτων είναι ο Ενωσιακός Τελωνειακός Κώδικας (ο πρώην Κοινοτικός Τελωνειακός Κώδικας), ο οποίος εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθώς εφαρμόζονται νέες διαδικασίες και ανακύπτουν νέες προκλήσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι

εθνικές τελωνειακές αρχές συνεργάζονται για την αναθεώρηση των διαφόρων διαδικασιών εφαρμογής του Κώδικα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι αρμόδια για τη χάραξη της τελωνειακής πολιτικής. Αποτελεί έναν από τους λίγους τομείς των οποίων η ρύθμιση εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ. Ωστόσο, η υλοποίηση της τελωνειακής ένωσης βασίζεται στη στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, καθώς και ανάμεσα στα κράτη μέλη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την ενωσιακή τελωνειακή νομοθεσία και παρακολουθεί την εφαρμογή της. Μεριμνά ώστε η τελωνειακή ένωση να διαθέτει σύγχρονες, αποτελεσματικές και διασυνδεδεμένες τελωνειακές διοικήσεις, για να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει τόσο τις παρούσες όσο και τις μελλοντικές προκλήσεις.

Επίσης, η Επιτροπή παρέχει συνδρομή για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των τελωνειακών εργαστηρίων και για την ανάπτυξη και υλοποίηση συστημάτων ΤΠ και εκπαιδευτικού υλικού.

Τα τελωνεία συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές για την κατοχύρωση της ασφάλειας των πολιτών και της προστασίας του περιβάλλοντος. Οι τελωνειακοί υπάλληλοι και οι τελωνειακές αρχές είναι σημαντικοί συνεργάτες της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (Europol) στον αγώνα για την πάταξη του οργανωμένου εγκλήματος. Συνεργάζονται επίσης με την Ευρωπαϊκή Μονάδα Δικαστικής Συνεργασίας (Eurojust), το ευρωπαϊκό δίκτυο δικαστικών αρχών που υποστηρίζει την ευρωπαϊκή συνεργασία όσον αφορά τον χειρισμό ποινικών υποθέσεων, καθώς και με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία.

3.3. Αρμοδιότητες της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, των διεθνών οικονομικών συνθηκών, του διεθνούς εμπορίου, καθώς και των δυσμενών δημοσιονομικών συνθηκών της χώρας μας, η Τελωνειακή Υπηρεσία καλείται να διαδραματίσει έναν ιδιαίτερος σημαντικό ρόλο.

Η νομοθετική πρωτοβουλία για την υποβολή νομοσχεδίων φορολογικού ή/και τελωνειακού χαρακτήρα ανήκει στον Υπουργό Οικονομικών ως μέλους της Κυβέρνησης, ενώ η κανονιστική αρμοδιότητα της Γ.Γ.Δ.Ε. επικεντρώνεται στην υλοποίηση, εφαρμογή και ερμηνεία της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας⁹⁵.

⁹⁵ Έκθεση απολογισμού της Γ.Γ.Δ.Ε. για το έτος 2014 - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η βάση με την οποία γίνεται η διαχείριση των τελωνειακών θεμάτων καθώς και η ομοιόμορφη εφαρμογή των εμπορικών σχέσεων με τις τρίτες χώρες είναι ο Ενωσιακός Κώδικας, ο οποίος εφαρμόστηκε στον Μάιο του 2016, αντικαθιστώντας τον Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα που αναφέρονταν στο σύνολο των διατάξεων του τελωνειακού δικαίου της κοινότητας και είχε εφαρμογή επί σειρά ετών, από τη δημιουργία της τελωνειακής ένωσης το 1993. Η ανάγκη εκσυγχρονισμού της ευρωπαϊκής τελωνειακής νομοθεσίας, προέκυψε λόγω των αλλαγών στην κατευθυντήρια πολιτική και τη φυσιογνωμία της Ε.Ε. Η νέα οικονομική πραγματικότητα σε συνδυασμό με τις αλλαγές στο Ευρωπαϊκό δίκαιο, την ανάγκη υιοθέτησης νέων διαδικασιών στην τελωνειακή υπηρεσία για την διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου και για λόγους ασφάλειας, οδήγησαν στη δημιουργία ενός νέου και σύγχρονου Ενωσιακού Κώδικα⁹⁶.

Στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας εμπίπτει η εφαρμογή των διατάξεων του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (Ν. 2960/2001 όπως αυτός ισχύει σήμερα), του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα και της Εθνικής και Κοινοτικής Νομοθεσίας για την παρακολούθηση των προϊόντων που υπόκεινται σε Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και των προδρόμων ουσιών, καθώς και η βεβαίωση και είσπραξη δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων επιβαλλόμενων σύμφωνα με την ανωτέρω Νομοθεσία, η διαχείριση του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Τελωνείων (Ο.Π.Σ.Τ.), καθώς και η ανταλλαγή και διαχείριση πληροφοριών που περιέχονται σε αυτή, μέσω πληροφοριακών συστημάτων ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο και αφορούν θέματα αρμοδιότητάς της.

Στην αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας επίσης εμπίπτει η εφαρμογή συναφούς νομοθεσίας, που της έχει ανατεθεί, καθώς και η βεβαίωση και είσπραξη επιβαρύνσεων που επιβάλλονται σύμφωνα με τη νομοθεσία αυτήν.

Η Τελωνειακή υπηρεσία έχει ολοκληρωθεί με την κατάργηση των τελωνειακών φυλακίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και την εξάλειψη των τελωνειακών διατυπώσεων στα εσωτερικά σύνορα των κρατών⁹⁷.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία είναι αρμόδια, δια των οργάνων της στα σημεία εισόδου-εξόδου της χώρας, σε τελωνειακούς περιβόλους και στο εν γένει τελωνειακό έδαφος,

⁹⁶ Wolfgang H.M. and Harden K., (2016). *The new European custom law*. World Custom Journal Vol 10, No 1, p.p. 13 – 16.

⁹⁷ Μούσης, Ν., (2010). *Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής*. Εκδόσεις Παπαζή, Αθήνα.

για την προάσπιση της δημόσιας υγείας και την προστασία του κοινωνικού συνόλου, να ελέγχει πρόσωπα, αποσκευές, εμπορεύματα και μεταφορικά μέσα, για τον εντοπισμό αφ' ενός παράνομης διακίνησης ναρκωτικών, ψυχοτρόπων ή τοξικών ουσιών, όπλων, εκρηκτικών, πυρηνικών υλικών, κεφαλαίων προερχόμενων από οικονομικές εγκληματικές δραστηριότητες, πολιτιστικών αγαθών, πειρατικών προϊόντων, προϊόντων παραποίησης ή απομίμησης, ασέμων ειδών, και αφ' ετέρου παρατυπιών που αφορούν μεταφορές, αλιεία, λαθρομετανάστευση, προστασία περιβάλλοντος, διακίνηση ειδών πνευματικής ιδιοκτησίας, άγριας πανίδας και χλωρίδας, προδρόμων ουσιών, καθώς και παρατυπιών που δεν κατονομάζονται στην παρούσα παράγραφο και διαπιστώνονται κατά τους ελέγχους, που της έχουν ανατεθεί, με Ειδικές Κοινοτικές - Εθνικές Διατάξεις, Διεθνείς Συνθήκες και συμφωνίες για την προστασία των εθνικών συμφερόντων και των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.).

Στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τελωνειακής Υπηρεσίας ανήκει η εποπτεία, ο έλεγχος και η φύλαξη, όπου απαιτείται, των χώρων που έχουν αναγνωρισθεί ως τελωνειακοί περίβολοι και αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης ή έχουν εγκριθεί ως Ελεύθερες Ζώνες. Με την επιφύλαξη των επόμενων εδαφίων της παρούσας παραγράφου, καθώς και των διατάξεων της Ποινικής Δικονομίας, που αφορούν την τέλεση ανακριτικών πράξεων, η είσοδος εντός των χώρων αυτών οποιουδήποτε υπαλλήλου άλλης δημόσιας διοικητικής υπηρεσίας επιτρέπεται κατόπιν έγγραφης ειδοποίησης και έγκρισης του Προϊσταμένου της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής. Η αρμοδιότητα της Ελληνικής Αστυνομίας σε υποκείμενους σε τελωνειακή επιτήρηση χώρους Μεθοριακών Τελωνείων και Τελωνείων Διεθνών Λιμένων και Αερολιμένων περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο στον έλεγχο των διαβατηρίων. Η εγκατάσταση αστυνομικών ή λιμενικών φυλακίων στα σημεία εισόδου - εξόδου και σε τελωνειακούς περιβόλους αποσκοπεί στην τήρηση της έννομης τάξης εντός των χώρων αυτών και δεν παρέχεται στα αστυνομικά ή λιμενικά όργανα η αρμοδιότητα ελέγχου εμπορευμάτων, μεταφορικών μέσων, αποθηκών και αποσκευών ταξιδιωτών.

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση, θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει πετύχει τους αρχικούς στόχους της οι οποίοι ήταν:

- Το κοινό τελωνειακό έδαφος, το οποίο έχει καθιερωθεί
- Το ενιαίο δασμολόγιο, το οποίο έχει εφαρμοσθεί

- Τα έσοδα από τις εισπράξεις των δασμών και φόρων κατατίθενται στον κοινοτικό προϋπολογισμό
- Η απαγόρευση των δασμών και των φορολογικών επιβαρύνσεων είναι ισοδύναμο πλέον αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών.

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν να ελέγχουν την ταυτότητα των προσώπων που εισέρχονται, εξέρχονται ή κυκλοφορούν στους τελωνειακούς περιβόλους, καθώς και στο τελωνειακό έδαφος της χώρας, σε συνδυασμό με τους διενεργούμενους τελωνειακούς ελέγχους. Κατά πάντα χρόνο οι υπάλληλοι της Τελωνειακής Υπηρεσίας επισκέπτονται κάθε χώρο υποκείμενο σε τελωνειακή επιτήρηση, όπως αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης, αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης, Ελεύθερες Ζώνες και πάσης φύσεως εγκαταστάσεις, για επιθεώρηση και έλεγχο των ευρισκόμενων σ' αυτές εμπορευμάτων και των συνοδευτικών εγγράφων και στοιχείων τα οποία αποδεικνύουν τη νόμιμη κατοχή και σύννομη διαχείριση.

Η δυναμική της Ευρωπαϊκής Τελωνειακής Ένωσης συνεχίζεται με την βελτίωση της λειτουργίας της μέσω της εφαρμογής πολλών προγραμμάτων που έχουν ξεκινήσει και λειτουργούν, όπως τα χρηματοδοτούμενα από κοινοτικούς πόρους ευρωπαϊκά προγράμματα «Τελωνεία 2000 - 2020», τα οποία μέσα από μια σειρά δράσεων που αναπτύχθηκαν από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα σχετικά με διαμόρφωση διαφόρων κοινών στρατηγικών, έχουν ως στόχο τους τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για ένα καλύτερο αύριο της Ευρωπαϊκής Τελωνειακής Ένωσης⁹⁸.

Για τη διαπίστωση τελωνειακής παράβασης οι τελωνειακοί υπάλληλοι καθώς και οι, από τον Διοικητή της ΑΑΔΕ με ειδικές διαταγές συγκεκριμένου περιεχομένου και χρονικής ισχύος, εξουσιοδοτημένοι οικονομικοί υπάλληλοι, κατόπιν έγκαιρης ενημέρωσης του Προϊστάμενου του Τελωνείου, μπορούν να διενεργούν ελέγχους επί όλων των αγαθών, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους, τόσο κατά το στάδιο της διακίνησης όσο και κατά το στάδιο της εναπόθεσής τους στους χώρους της ασκούμενης επιχειρηματικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων και των υφιστάμενων αποθεμάτων με βάση τα τηρούμενα στοιχεία και να ενεργούν ελέγχους των βιβλίων και λοιπών στοιχείων οποιασ-

⁹⁸ Radu G., (2015). *The European customs union: Balance and perspectives for the future*. Revue Internationale de Droit Economique, Vol 28, No 4, p.p 409 – 429.

δήποτε επιχείρησης ή ιδιώτη. Επιπλέον οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν να προβαίνουν σε κάθε εξέταση ή έρευνα και να ενεργούν όλες τις ανακριτικές πράξεις προς διαπίστωση των αδικημάτων λαθρεμπορίας, δασμοφοροδιαφυγής ή οποιασδήποτε άλλης τελωνειακής παράβασης, έχοντας τα καθήκοντα και δικαιώματα των ειδικών προανακριτικών υπαλλήλων σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (Κ.Π.Δ.).

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι για τον έλεγχο, τη διαπίστωση της απόκρυψης, κατοχής ή μεταφοράς με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο υποκειμένων ειδών ή απαγορευμένων ουσιών, σε περίπτωση που υπάρχουν σοβαρές υπόνοιες, μπορούν να χρησιμοποιούν κάθε κατάλληλο επιστημονικό μέσο.

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι κατά την εκτέλεση των ελεγκτικών και διωκτικών καθηκόντων τους δικαιούνται να οπλοφορούν. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις οπλοφορίας, οι περιπτώσεις οπλοχρησίας, ο τρόπος εκπαίδευσης και προμήθειας του αναγκαίου οπλισμού, καθώς και οι σχετικές αναγκαίες λεπτομέρειες για τις μεθόδους και τον τρόπο αντιμετώπισης του οργανωμένου εγκλήματος στον Τομέα του λαθρεμπορίου και της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και όπλων.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία συνεργάζεται με άλλες Υπηρεσίες του εσωτερικού ή του εξωτερικού στον τομέα της αρμοδιότητάς της και παρέχει τη συνδρομή της σε αυτές, όπως ορίζεται από ειδικές σχετικές διατάξεις. Οι άλλες Διωκτικές και Στρατιωτικές Αρχές και άλλες Υπηρεσίες και Φορείς του Δημόσιου Τομέα, έχουν υποχρέωση να συνδράμουν τους τελωνειακούς υπαλλήλους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, εφόσον ζητηθεί, ενώ σε κανένα έλεγχο υπόκεινται οι τελωνειακοί υπάλληλοι, από ιδιωτικό Φορέα Ασφάλειας ή Φρούρησης Χώρου υποκειμένου σε τελωνειακό έλεγχο, εφόσον δηλωθεί η ιδιότητά τους.

Για την εξυπηρέτηση των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε. Ε.) και του εξαγωγικού της εμπορίου, η Τελωνειακή Υπηρεσία δια των οργάνων συνεργάζεται με τους οικονομικούς παράγοντες της χώρας και τους Διεθνείς Φορείς Εμπορίου και Διακίνησης Εμπορευμάτων προκειμένου να διασφαλίζεται:

- α) η πληροφόρηση και ενημέρωση του πολίτη και των παραγωγικών, εισαγωγικών και εξαγωγικών φορέων και τάξεων και
- β) το δικαίωμα ίσης μεταχείρισης και προσφυγής.

Τέλος εξυπακούεται ότι απείθεια, εξύβριση, συκοφαντική δυσφήμιση, απειλή ή άσκηση βίας εναντίον τελωνειακών υπαλλήλων, κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους, τιμωρούνται κατά τις διατάξεις της Ποινικής Νομοθεσίας. Παράλληλα, αστικές απαιτήσεις, που γεννώνται εκ των ανωτέρω πράξεων διεκδικούνται κατά τις διατάξεις του Αστικού Δικαίου.

Το 2016 Η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων ακολουθώντας τις Ευρωπαϊκές και Διεθνείς τάσεις, αναπτύσσει δράση με στόχο τόσο την διευκόλυνση του νομίμως διακινούμενου εμπορίου όσο και την ασφάλεια και προστασία της κοινωνίας και την δίκαιη και αποτελεσματική είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

Υιοθετώντας την πρακτική των Τελωνειακών Διοικήσεων όλων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετατόπισε χρονικά το κέντρο βάρους του τελωνειακού ελέγχου από το στάδιο του τελωνισμού στο στάδιο μετά τον τελωνισμό των εμπορευμάτων, καθιερώνοντας και εφαρμόζοντας έτσι στοχευμένους και αποτελεσματικούς εκ των υστέρων ελέγχους. Στο πλαίσιο αυτό η Γ.Γ.Δ.Ε. εξέδωσε εγχειρίδιο που τιτλοφορείται «Οδηγός εκ των Υστέρων Ελέγχων», για να βοηθήσει τους τελωνειακούς υπαλλήλους κατά την άσκηση των ελεγκτικών τους καθηκόντων, που είναι ιδιαιτέρως απαιτητικά και σύνθετα, με στόχο την προάσπιση της δημόσιας ασφάλειας, την διασφάλιση των δημοσιονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πολιτών και των επιχειρήσεων στην Ελληνική Τελωνειακή Διοίκηση.

3.4. Η νέα διάρθρωση της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας

Η Τελωνειακή Υπηρεσία ανήκει στη νεοσύστατη Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων⁹⁹ (ΑΑΔΕ) που συστάθηκε με το Ν. 4389/2016, χωρίς νομική προσωπικότητα, με σκοπό τον προσδιορισμό, τη βεβαίωση και την είσπραξη των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών δημοσίων εσόδων, που άπτονται του πεδίου των αρμοδιοτήτων της. Η ΑΑΔΕ άρχισε την λειτουργία της την 1η Ιανουαρίου 2017 και την ίδια ημερομηνία καταργήθηκε η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή σε εποπτεία από κυβερνητικά όργανα,

⁹⁹ Νόμος 4389/2016 (Α' 94). *Σύσταση Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων.*

παρά μόνο σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Επιπλέον, δεν υπόκειται σε ιεραρχικό έλεγχο από τον Υπουργό Οικονομικών. Με τον τρόπο αυτό θωρακίζεται η θεσμική ανεξαρτησία της ελληνικής Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης και επιτυγχάνεται μια πιο ευέλικτη και αποτελεσματική Διοίκηση.

Ο λογότυπος της νέας Αρχής απεικονίζει τις αξίες και τους στόχους της



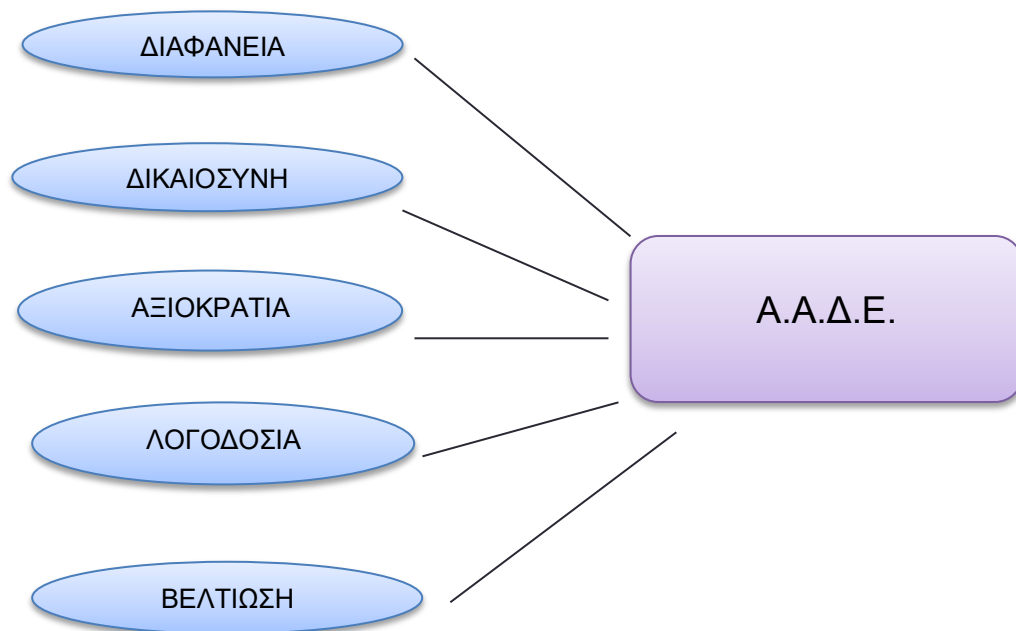
ΑΑΔΕ
Ανεξάρτητη Αρχή
Δημοσίων Εσόδων

και σχεδιάστηκε με στόχο να τονίσει τις αρχές και αξίες που προσβέυει και οι οποίες καθορίζουν το έργο που καλείται να φέρει σε πέρας ο νέος Οργανισμός. Έχει ως όραμα¹⁰⁰ να θεμελιώσει τη σχέση εμπιστοσύνης με τους πολίτες και να εξελιχθεί σε έναν πρότυπο οργανισμό διασφάλισης των δημοσίων εσόδων της χώρας και ως αποστολή τη διασφάλιση των δημοσίων εσόδων, ενισχύοντας τη φορολογική συμμόρφωση, καταπολεμώντας φαινόμενα φοροδιαφυγής και λαθρεμπορίου, παρέχοντας ταυτόχρονα υπηρεσίες υψηλής ποιότητας προς τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Το έργο της ΑΑΔΕ αναλύεται σε έξι μεγάλους στόχους: τη φορολογική συμμόρφωση, τη δίωξη της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου, τη διευκόλυνση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τον πολίτη, την προστασία της δημόσιας υγείας και την οικοδόμηση σχέσης εμπιστοσύνης σε όλες τις λειτουργίες της νέας Αρχής (Διάγραμμα 3.1.).

¹⁰⁰ Στρατηγικό Σχέδιο της ΑΑΔΕ 2017 – 2020, που κοινοποιήθηκε από τη Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού το Μάρτιο του 2017.

Διάγραμμα 3.1. Το έργο της ΑΑΔΕ



Σχεδιαστικά, όλες οι επιμέρους αξίες μας συναντώνται σε ένα σημείο, το οποίο συμβολίζει τη δύναμη που αναδεικνύεται από τη συγκέντρωση αυτή και σηματοδοτεί την ανεξαρτησία της Αρχής.

Εικαστικά, το σχέδιο που επιλέχθηκε για το λογότυπο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων έχει αναφορά στον αρχαίο οβολό.



Διάγραμμα 3.2. Οι στόχοι της ΑΑΔΕ



Η λέξη οβολός προέρχεται από το σχήμα των πρώτων νομισμάτων, τα οποία ήταν μακρόστενες μεταλλικές βέργες (ενώ παρέμεινε κι όταν τα νομίσματα απέκτησαν στρογγυλή μορφή). Αποτελούσε το νόμισμα με τη μικρότερη ονομαστική αξία, ενώ έξι οβολοί ήταν νόμισμα μεγαλύτερης αξίας.

Η συνεισφορά των πολιτών με τον οβολό τους παραπέμπει στη συνεισφορά όλων- μεγαλύτερη ή μικρότερη- για το κοινό καλό.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία διαρθρώνεται στις παρακάτω κατηγορίες υπηρεσιών:

- Κεντρικές Διευθύνσεις
- Ειδικές Αποκεντρωμένες Αρχές
- Περιφερειακές Τελωνειακές Αρχές

3.4.1. Αρμοδιότητες της ΑΑΔΕ

Ας αναφέρουμε τις αρμοδιότητες της νέας Αρχής¹⁰¹, οι οποίες αφορούν:

- α) τον προσδιορισμό, τη βεβαίωση και την είσπραξη των φορολογικών και τελωνειακών εσόδων, καθώς και την είσπραξη λοιπών δημοσίων εσόδων,
- β) την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων, εγκυκλίων, οδηγιών και λοιπών διοικητικών εγγράφων που αφορούν εν γένει στην ερμηνεία και στην εφαρμογή των διατάξεων της φορολογικής, τελωνειακής και λοιπής νομοθεσίας που σχετίζεται με τους τομείς αρμοδιότητάς της,
- γ) τη λήψη και την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών της, στους τομείς της καταπολέμησης της φοροδιαφυγής, του λαθρεμπορίου, της φορολογικής απάτης και της παραοικονομίας, της εφαρμογής των διατάξεων της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας, της βεβαίωσης και είσπραξης και της βελτίωσης της εισπραξιμότητας των δημοσίων εσόδων,
- δ) την παρακολούθηση και τον έλεγχο της πορείας της βεβαίωσης και της είσπραξης των δημοσίων εσόδων και της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την είσπραξη δημοσίων εσόδων,
- ε) την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων, εγκυκλίων, οδηγιών, ατομικών διοικητικών πράξεων και λοιπών διοικητικών εγγράφων που αφορούν σε θέματα οργάνωσης υπηρεσιών και διαχείρισης των πάσης φύσεως πόρων της,
- στ) τη λήψη και την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και των συμφερόντων των καταναλωτών, καθώς και για την συμβολή στην υγιή λειτουργία της αγοράς, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας της χημικής βιομηχανίας και την παροχή σχετικής επιστημονικής υποστήριξης σε δικαστικές, αστυνομικές και λοιπές Κρατικές Αρχές και Υπηρεσίες,
- ζ) τον εντοπισμό φαινομένων φοροδιαφυγής, λαθρεμπορίου, φορολογικής απάτης, παραεμπορίου και παραοικονομίας και τον καταλογισμό της διαφεύγουσας φορολογητέας ύλης,
- η) την κατάρτιση των επιμέρους επιχειρησιακών σχεδίων φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών ελέγχων αρμοδιότητάς της και τον προγραμματισμό ελέγχων για τη διαπίστωση της εφαρμογής της φορολογικής, τελωνειακής και λοιπής νομοθεσίας αρμοδιότητάς της.

¹⁰¹ Νόμος 4389/2016 (ΦΕΚ Α΄ 94/2016). *Σύσταση Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων.*

Επίσης, την αξιολόγηση και την ιεράρχηση των αιτημάτων ελέγχου που υποβάλλονται από άλλους φορείς,

θ) το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των δράσεων όλων των υπηρεσιών της και την κατάρτιση της στοχοθεσίας και των δεικτών απόδοσης,

ι) τον εντοπισμό φαινομένων διαφθοράς, αδιαφανών διαδικασιών, αναποτελεσματικότητας, χαμηλής παραγωγικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και μη τήρησης της νομιμότητας που τυχόν παρατηρούνται στη λειτουργία και στη δράση των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών της,

ια) την εποπτεία και το συντονισμό των ελεγκτικών φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτήν, καθώς και την αξιολόγηση και τον έλεγχο των αποτελεσμάτων της δράσης τους σε σχέση με την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί με βάση τον επιχειρησιακό σχεδιασμό ελέγχων και τα προγράμματα επιχειρησιακής δράσης που έχει καταρτίσει η Αρχή,

ιβ) την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού των δαπανών της,

ιγ) τη διατύπωση απλής γνώμης για σχέδια νόμων που ρυθμίζουν ζητήματα τα οποία και εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της

ιδ) το συντονισμό και τη συνεργασία με άλλους φορείς και αρχές στα πλαίσια της άσκησης των ανωτέρω αρμοδιοτήτων.

ιε) την εισήγηση νομοθετικών διατάξεων και μέτρων για την ενίσχυση της φορολογικής και τελωνειακής συμμόρφωσης και την υποβολή προτάσεων για τη βελτίωση και την επιτάχυνση της εισπραξιμότητας των δημοσίων εσόδων,

ιστ) την κατάρτιση και εκτέλεση προγράμματος προμηθειών για την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών της, εξαιρουμένης της προμήθειας κεντρικού εξοπλισμού πληροφορικής και του συστημικού λογισμικού πληροφορικής που απαιτείται για τη χρήση του, που εκτελείται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην εκάστοτε ισχύουσα Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης. Η προμήθεια περιφερειακού τερματικού εξοπλισμού και του λογισμικού που τον συνοδεύει γίνεται από την Αρχή σύμφωνα με τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζει η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και δύναται να διενεργείται από αυτήν κατόπιν αιτήματος του Διοικητή της Αρχής,

ιζ) την κατάρτιση συμβάσεων για τα έργα της Αρχής,

η) την εποπτεία των φορέων¹⁰² που λειτουργούν στην Αρχή και τη διαχείριση, παρακολούθηση και αξιοποίηση των ειδικών λογαριασμών που αφορούν την Αρχή ή λειτουργίες αυτής,

θ) την ανάπτυξη, επικαιροποίηση, συντήρηση, λειτουργία και χρήση του λογισμικού εφαρμογών των πληροφοριακών συστημάτων ή την προμήθειά του, που είναι απαραίτητη για την απρόσκοπτη και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων της και την ασφάλεια και διαχείριση των δεδομένων που προέρχονται από τις δραστηριότητές της, όπως ιδίως λογισμικού εφαρμογών που υποστηρίζουν τις κύριες αρμοδιότητες των Φορολογικών και των Τελωνειακών Υπηρεσιών και του Γενικού Χημείου του Κράτους (ΓΧΚ),

κ) την παροχή και υποστήριξη Ηλεκτρονικών Υπηρεσιών προς τον πολίτη, τις επιχειρήσεις, τους φορείς του δημόσιου τομέα για τη διευκόλυνση των συναλλαγών, τη μείωση της γραφειοκρατίας, την απλούστευση των διαδικασιών και την επίτευξη φορολογικής δικαιοσύνης και διαφάνειας,

κα) τον καθορισμό της τεχνολογικής στρατηγικής της, ως προς το σχεδιασμό και την ανάπτυξη εφαρμογών και των Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, και τέλος

κβ) κάθε άλλη ενέργεια που είναι απαραίτητη στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της.

3.4.2. Κριτικές για τη δημιουργία της ΑΑΔΕ

Προκειμένου οι ελεγκτικοί μηχανισμοί των εσόδων του κράτους να ανεξαρτητοποιηθούν και κατόπιν απαίτησης της Τρόικας, απαιτήθηκε να δημιουργηθεί η ΓΓΔΕ. Οι αρμοδιότητες της ΓΓΔΕ ορίστηκαν με το ν.4093/2012,¹⁰³ σύμφωνα με τον οποίο δημιουργείται η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων (ΓΓΔΕ).

Η σημαντικότερη κριτική που γίνεται, αφορά τη θεσμοθέτηση της Γενικής Γραμματείας των Δημοσίων Εσόδων ως Ανεξάρτητης Αρχής από 01/01/2017. Αυτό πρακτικά

¹⁰² Ως φορείς και ειδικοί λογαριασμοί νοούνται ο Ειδικός Λογαριασμός Τελωνείων, η αρμοδιότητα παρακολούθησης και αξιοποίησης του οποίου μεταβιβάστηκε στον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων με την υπ' αριθμ. Δ6Α 1145867/2013 ΑΥΟ (Β'2417) και το Ειδικό Ταμείο Ελέγχου Παραγωγής και Ποιότητας Αλκοόλης - Αλκοολούχων Ποτών (Ε.Τ.Ε.Π.Π.Α.Α.) η αρμοδιότητα εποπτείας του οποίου μεταβιβάστηκε στο Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων με την υπ' αριθμ. Δ6Α 1015213/2013 ΑΥΟ (Β' 130), καθώς και κάθε άλλος ειδικός λογαριασμός ή φορέας του οποίου η διαχείριση ή εποπτεία, αντίστοιχα, τυχόν ανατεθεί στην Αρχή στο μέλλον

¹⁰³ Ν. 4093, (ΦΕΚ Α' 222/2012). Έγκριση Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016.

σημαίνει ότι υφίσταται απώλεια της κρατικής εξουσίας στον έλεγχο των δημοσίων εσόδων¹⁰⁴ ή καλύτερα την «αποξένωση» του Ελληνικού Κράτους από τον μηχανισμό συλλογής των δημοσίων εσόδων δηλαδή τις Εφορίες και τα Τελωνεία. Οι φόροι και γενικά τα δημόσια έσοδα είναι ο «πυρήνας» της εξουσίας του Κράτους. Η ανεξαρτητοποίηση της ΓΓΔΕ παρέχει σε αυτή τη δυνατότητα να σχεδιάζει και να υλοποιεί τον προϋπολογισμό μόνη της, καθώς και τη δύναμη του προσωπικού της. Σε αυτό ειδικά, είναι ριζικά αντίθετοι και οι συνδικαλιστικοί φορείς¹⁰⁵ του Υπουργείου Οικονομικών οι οποίοι υπερασπίζονται:

- ότι το προσωπικό της Αρχής δεν θα υπάγεται πλέον στο Υπουργείο Οικονομικών και θα υπάρξει περιορισμένη εφαρμογή (αν όχι κατάργηση) του δημοσιοϋπαλληλικού κώδικα, διάσπαση του κλάδου ανάμεσα σε όσους μεταφέρονται στην Ανεξάρτητη Αρχή και όσους παραμένουν στο Υπουργείο Οικονομικών,
- ύπαρξη πλήρους ευελιξία στη διαχείριση του προσωπικού και τις υπηρεσιακές μεταβολές (κατά παρέκκλιση της ισχύουσας νομοθεσίας),
- προεξοφλείτε ο χαρακτηρισμός μέρους των υπαλλήλων ως ακατάλληλων κατά την πρώτη αξιολόγηση (η οποία θα γίνει με την έναρξη της λειτουργίας της νέας Αρχής), οι οποίοι θα τεθούν αυτόματα εκτός της Αρχής και το μέλλον τους παραπέμπεται ουσιαστικά στο Υπουργείο Εσωτερικών μέσω της κινητικότητας
- διαφορετικό σύστημα αξιολόγησης των υπαλλήλων της Αρχής από τους υπόλοιπους δημόσιους υπαλλήλους

Παράλληλα, η μεταφορά στη νέα Αρχή του συνόλου των επιτελικών διοικητικών μονάδων του Υπουργείου Οικονομικών που διαθέτουν σωρευμένη νομοπαρασκευαστική εμπειρία, αποστερούν από τον εκάστοτε Υπουργό τη νομοτεχνική τεχνογνωσία που οι υπάλληλοι του Υπουργείου Οικονομικών έχουν αναπτύξει στην παραγωγή νομοθετικού έργου, ενώ παράλληλα αποδυναμώνεται οποιοδήποτε διοικητικό προσωπικό θα παραμείνει στο σημερινό Υπουργείο Οικονομικών.

¹⁰⁴ Σχετικό άρθρο της πρώην Υφυπουργού Οικονομικών κ. Νάντιας Βαλαβάνη, tvxs.gr/news/egrapsan-eipan/h-apagogi-ton-dimosion-esodon

¹⁰⁵ eforiakoi.org/old/2011-03-22-06-00-41/-/1475--a-

Από τις εξουσίες που δίνονται στην Αρχή αφορούν στη δυνατότητα αυτής να εκδίδει κανονιστικές αποφάσεις, για τις οποίες ζητείται η γνώμη του Υπουργού Οικονομικών, χωρίς αυτή να είναι δεσμευτική για την Αρχή ενώ επίσης μπορεί με πράξη του Διοικητή να γίνει outsourcing σε ιδιωτικά ελεγκτικά κέντρα σημαντικών δραστηριοτήτων της φορολογικής όσο και της τελωνειακής διοίκησης (πχ. έλεγχοι). Αυτό πρακτικά σημαίνει μείωση του κρατικού ελεγκτικού μηχανισμού προς όφελος των ιδιωτών, απόφαση που είχε αναληφθεί και από την Αγγλία, η οποία όμως γρήγορα ξαναγύρισε στο καθεστώς του κρατικού ελέγχου.

Η Αρχή δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα, κρατικούς φορείς ή άλλες διοικητικές αρχές¹⁰⁶. Έχει πλήρη λειτουργική, οργανική και προσωπική ανεξαρτησία, άρα δεν υπόκειται σε έλεγχο σκοπιμότητας από οποιαδήποτε κρατική αρχή. Βεβαίως, ακριβώς γι' αυτό, ούτε ο Υπουργός Οικονομικών μπορεί να λογοδοτήσει για πράξεις ή παραλείψεις της. Οι επιπτώσεις είναι ανυπολόγιστες, καθώς η «Αρχή» έχει το αποκλειστικό προνόμιο ερμηνείας της φορολογικής νομοθεσίας, από την έκδοση των εγκυκλίων μέχρι την ερμηνεία για υποθέσεις φυσικών προσώπων και επιχειρήσεων που διαχειρίζεται κάθε υπάλληλος (τελωνειακός ή εφοριακός).

Η ΑΑΔΕ διοικείται από Διοικητή, κατά το πρότυπο των Ανεξάρτητων Αρχών με πενταμελές (5) Συμβούλιο Διοίκησης. Στις συνεδριάσεις του ΔΣ θα συμμετέχει χωρίς δικαίωμα ψήφου για τα επόμενα δέκα (10) χρόνια (πέντε (5) χρόνια εκ του νόμου και επιπλέον πέντε (5) χρόνια με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών), εμπειρογνώμονας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τα ίδια δικαιώματα πρόσβασης στα φορολογικά, τελωνειακά, χημικά, κ.ά. αρχεία εσόδων της Χώρας με υπόδειξη και ως εκπρόσωπος της ΕΕ¹⁰⁷. Ο εμπειρογνώμονας «ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, βάσει καταλόγου τριών (3) υποψηφίων τον οποίο καταρτίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή». Η Κομισιόν δηλαδή θα ετοιμάσει μια λίστα με επιλογές και ο Υπουργός Οικονομικών δεσμεύεται να επιλέξει απ' αυτήν. Ο εμπειρογνώμονας θα εποπτεύει, θα παρακολουθεί και θα ενημερώνει τους «θεσμούς» για κάθε ενέργεια της ΑΑΔΕ ασκώντας έτσι έλεγχο στο πιο στενό κομμάτι του κράτους, τα δημόσια έσοδα.

¹⁰⁶ ΝΟΜΟΣ 4389, (ΦΕΚ Α' 94/2016) , άρθρο 1. *Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.*

¹⁰⁷ ΝΟΜΟΣ 4389, (ΦΕΚ Α' 94/2016), άρθρο 8 και 10. *Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.*

Η UFE (Union des Finanzpersonals in Europa¹⁰⁸) και τα μέλη της καταδικάζουν με τον πιο αυστηρό τρόπο το σχέδιο ιδιωτικοποίησης της διαχείρισης, ελέγχου και είσπραξης φόρων. Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση, τέτοιες αρμοδιότητες δημοσίου συμφέροντος πρέπει να παραμένουν στον τομέα ευθύνης του Υπουργείου Οικονομικών, όπως γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιβεβαιώνουν επίσης την απόλυτη ανάγκη να συνεχίσουν οι δημόσιοι λειτουργοί να έχουν υπ' ευθύνη τους τις οικονομικές αρμοδιότητες μέσα στο αυτονόητο δημοκρατικό πλαίσιο και υπό τον αποκλειστικό έλεγχο των κυρίαρχων εκλεγμένων Κυβερνήσεων. Καταδικάζουν την προσπάθεια αυτή εξάρθρωσης του δημόσιου φοροεισπρακτικού μηχανισμού, με όλα όσα αυτή συνεπάγεται για την αληθινή ανεξαρτησία των στελεχών της διαχείρισης κρατικών εσόδων.

3.5. Το στρατηγικό σχέδιο της ΑΑΔΕ, για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου

Το Μάρτιο του 2017 κοινοποιήθηκε το στρατηγικό σχέδιο 2017–2020 της ΑΑΔΕ με αξίες:

- Δικαιοσύνη: Διασφάλιση της ισότιμης και με σεβασμό μεταχείρισης όλων των φορολογούμενων με γνώμονα το Νόμο.
- Διαφάνεια: Εφαρμογή των διαδικασιών με διαφάνεια και χτίσιμο σχέσης εμπιστοσύνης με τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.
- Αμεροληψία: Διαμόρφωση περιβάλλοντος ενιαίας και ομοιόμορφης εφαρμογής της νομοθεσίας και εξασφάλιση δίκαιου και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.
- Λογοδοσία: Ευθύνη έναντι των πολιτών για τις πράξεις της Αρχής και έλεγχος για τη δράση της από τα αρμόδια θεσμικά όργανα της Πολιτείας.
- Ακεραιότητα: Προαγωγή της εντιμότητας, προστασία του Δημόσιου Συμφέροντος με ευθύνη και επαγγελματισμό, πρόληψη και καταπολέμηση τις αντιδεοντολογικές και παράνομες συμπεριφορές και πράξεις.
- Αξιοκρατία: Προαγωγή και αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού της Αρχής σε όλες τις θέσεις εργασίας, με κριτήρια τα επίπεδο κατάρτισης, την ικανότητα, τη γνώση και την εμπειρία τους.

¹⁰⁸ eforiakoi.org/old/images/stories/doc2015/17-5-16_UFE-SOLIDARITY.pdf

- Γνώση: Το βασικό κεφάλαιο της Αρχής είναι οι άνθρωποί της, για αυτό εκπαιδεύει διαρκώς το ανθρώπινο δυναμικό και αναβαθμίζει με την εκπαίδευση διαδικασία τον Οργανισμό.

- Συνεχής βελτίωση: Επενδύει σύγχρονα μέσα και τεχνολογίες και υιοθετεί αλλαγές, οι οποίες θα βελτιώσουν τον Οργανισμό και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το φαινόμενο της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου στην Ελλάδα παραμένει ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα της χώρας. Η μη καταβολή δασμών και φόρων οδηγεί στην απώλεια σημαντικών δημόσιων εσόδων από τον κρατικό προϋπολογισμό, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Ειδικότερα, από τη διενέργεια ελέγχων αποκαλύπτονται εστίες φοροδιαφυγής, ενώ οι κατασχέσεις λαθραίων ειδών που προσπαθούν να εισέλθουν στη χώρα είναι σχεδόν καθημερινό φαινόμενο.

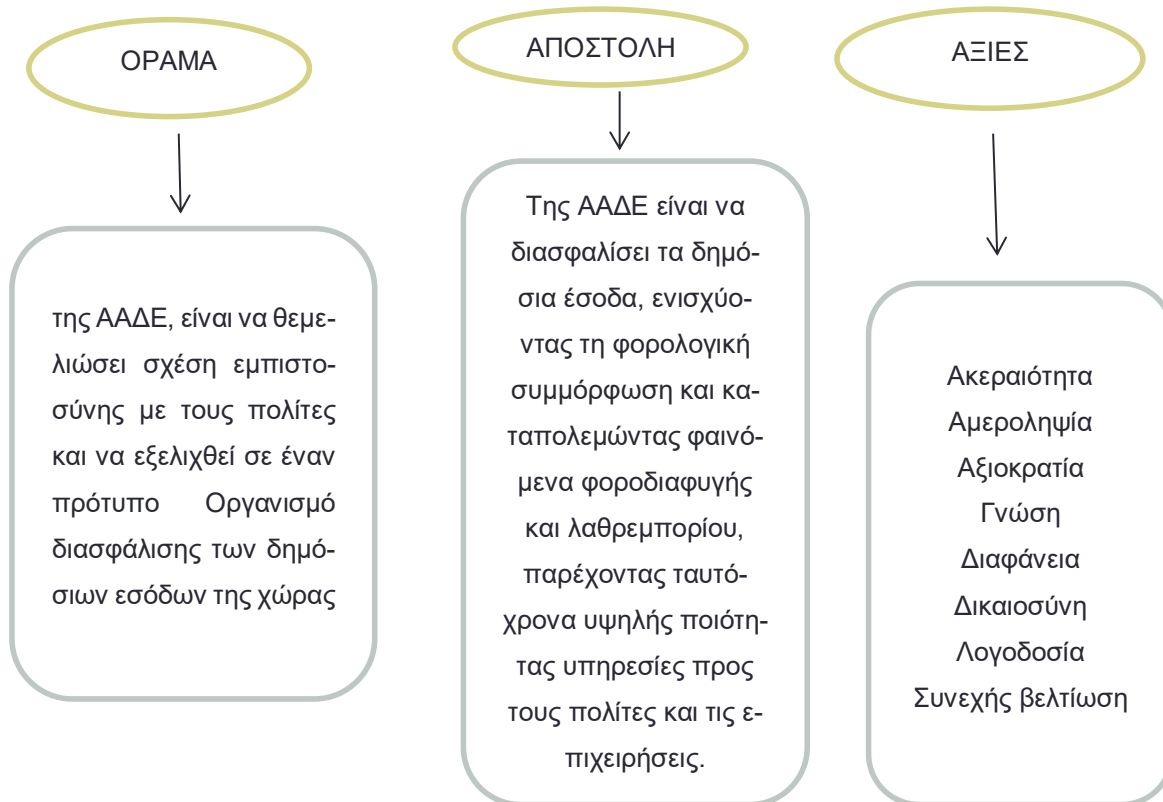
Τα τελωνεία βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του αγώνα για την πάταξη του λαθρεμπορίου, της απάτης, των επικίνδυνων εμπορευμάτων, του οργανωμένου εγκλήματος και της τρομοκρατίας, διευκολύνοντας παράλληλα τις νόμιμες συναλλαγές .

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και της απελευθέρωσης των εμπορικών συναλλαγών, της αύξησης του όγκου της διασυνοριακής διακίνησης εμπορευμάτων, η ανάγκη για απλοποιημένες, ταχύτατες και ασφαλείς συναλλαγές στο εμπόριο, η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου καθώς και η αύξηση του λαθρεμπορίου και του οργανωμένου εγκλήματος, θέτουν την Τελωνειακή Υπηρεσία αντιμέτωπη με πολλές και νέες προκλήσεις, έχοντας πάντα ως πρωτεύοντα ρόλο της την υπεράσπιση των συμφερόντων του δημοσίου και την συμβολή της στην πάταξη του οικονομικού εγκλήματος.

Όλα τα ανωτέρω, απεικονίζονται ως εξής¹⁰⁹:

¹⁰⁹ ΑΑΔΕ, Επιχειρησιακό σχέδιο 2019, ΦΕΚ 1110/τ. Β/3.4.2019

Διάγραμμα 3.3. Το Στρατηγικό σχέδιο της ΑΑΔΕ



Τα ανωτέρω καταδεικνύουν την ανάγκη για άμεση καταπολέμηση των φαινομένων φοροδιαφυγής και λαθρεμπορίου, γεγονός που αποτελεί πρωταρχική επιδίωξη της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων. Σημαντική της προτεραιότητα αποτελεί η εντατικοποίηση των προληπτικών και κατασταλτικών ελέγχων, η άριστη συνεργασία των υπηρεσιών στην άσκηση του ελεγκτικού έργου, οι συντονισμένες δράσεις και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του έργου αυτού, καθώς και η βελτίωση των τεχνολογικών υποδομών και των συστημάτων πληροφόρησης και ελέγχου. Η συνεργασία με τρίτους φορείς αλλά και οι κοινές επιχειρησιακές δράσεις αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω την αποτελεσματικότητα του ελεγκτικού έργου.

Στο κάτωθι διάγραμμα απεικονίζεται όλη η διαδικασία, των στρατηγικών στόχων της ΑΑΔΕ, με κύριο μέλημα την πάταξη του λαθρεμπορίου και οι άξονες επίτευξης του¹¹⁰.

¹¹⁰ ΑΑΔΕ, Επιχειρησιακό σχέδιο 2019, ΦΕΚ 1110/τ. Β/3.4.2019

Διάγραμμα 3.4. Οι στρατηγικοί στόχοι της ΑΑΔΕ



Πυλώνες αποτελούν τα δύο έργα ¹¹¹ που έχουν ενταχθεί στο μεσοπρόθεσμο μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα της Αρχής το οποίο είναι και το όραμα της Τελωνειακής Υπηρεσίας και αναμένεται να αποτελέσουν σημαντικά εργαλεία στην καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και του λαθρεμπορίου αποτελούν:

1. Το ηλεκτρονικό περιουσιολόγιο το οποίο παράλληλα θα αξιοποιηθεί και στην ενίσχυση των εισπράξεων
2. Ο εκσυγχρονισμός των Τελωνειακών Υπηρεσιών για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου.

Τα ανωτέρω θα επιτευχθούν με:

1. Εντοπισμό και έλεγχο φαινομένων φοροδιαφυγής, με προτεραιότητες:
 - Προληπτικές και κατασταλτικές δράσεις για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής
 - Έρευνα και αξιοποίηση δεδομένων και πληροφοριών για εντοπισμό των περιπτώσεων φοροδιαφυγής και τον προσδιορισμό της μη δηλωθείσας φορολογητέας ύλης.
 - Στόχευση των ελέγχων σε κατηγορίες φορολογούμενων υψηλού κινδύνου
2. Εντοπισμός και έλεγχος φαινομένων λαθρεμπορίου, με προτεραιότητες:
 - Προληπτικές και κατασταλτικές δράσεις για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου
 - Ενίσχυση των ελέγχων σε προϊόντα που υπόκεινται σε ΕΦΚ
3. Εκσυγχρονισμός των μεθόδων και μέσων του ελεγκτικού μηχανισμού, με προτεραιότητες:
 - Βελτίωση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας του ελεγκτικού μηχανισμού
 - Εκσυγχρονισμός των Υπηρεσιών ελέγχου
 - Συνεχής βελτίωση των συστημάτων πληροφόρησης, ελέγχου και ανάλυσης κινδύνου
 - Ενδυνάμωση κοινών επιχειρησιακών δράσεων και συνεργασιών

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και ΕΦΚ, σε συνεργασία με την ΓΓΔΕ, έχουν τεθεί οι κάτωθι ετήσιοι βασικοί στόχοι με επιμέρους δράσεις:

¹¹¹ <https://www.gsis.gr>, αναρτήθηκε 05/10/2016 και ΓΔΤΕΦΚ 106337 ΕΞ 2016 «Επιχειρησιακό Σχέδιο Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ.».

- Μεγιστοποίηση των Δημόσιων Εσόδων
- Ενίσχυση της εσωστρέφειας της ελληνικής οικονομίας, καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και προστασία της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς
- Ενίσχυση της φορολογικής συμμόρφωσης και καταπολέμηση της φοροδιαφυγής.

3.5.1. Αποτελέσματα δράσης

Σύμφωνα με τα ανωτέρω αναφερόμενα, διαπιστώνουμε ότι η Τελωνειακή Υπηρεσία επιτελεί ποικίλες και διαφορετικές δράσεις που επικεντρώνονται σε δύο βασικούς τομείς: το Δημοσιονομικό - Οικονομικό και τον Κοινωνικό τομέα.

Κάνοντας μια αναφορά στην έκθεση απολογισμού της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων εσόδων 2014, για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, αναφέρεται στην μεγάλης έκτασης αναδιοργάνωση των ελεγκτικών υπηρεσιών (συγχωνεύσεις, καταργήσεις, μεταβολές αρμοδιοτήτων και προσωπικού) που πραγματοποιήθηκε το 2013, σε συνδυασμό με την εντατικοποίηση των ελέγχων και τις υλοποιηθείσες μεταρρυθμίσεις κατά τη διάρκεια του 2014, οι οποίες συντέλεσαν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων.

Στην ίδια έκθεση γίνονται αναφορές για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου όπου αναφέρεται ότι σημαντική πηγή απώλειας εσόδων του Κράτους αποτελεί το λαθρεμπόριο καυσίμων, καπνικών και άλλων προϊόντων. Οι απώλειες εσόδων προέρχονται από μη καταβληθέντες τελωνειακούς δασμούς και φόρους, συμπεριλαμβανομένων του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ) και των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.).

Το λαθρεμπόριο δεν συνιστά μόνο οικονομικό αδίκημα, επιδρά πολλαπλώς στην τροφοδότηση την παραοικονομία, με την εμπλοκή του οργανωμένου εγκλήματος σε διασυνοριακές δραστηριότητες και με την υπονόμευση της δημόσιας υγείας μέσω της επικινδυνότητας των διακινούμενων προϊόντων. Ο τρόπος πραγματοποίησης του λαθρεμπορίου μέσω ξηράς, αέρος και θαλάσσης απαιτεί πολύπλευρες και υψηλού κόστους δράσεις για την αντιμετώπισή του. Τα αποτελέσματα δράσης για το 2014 είναι τα εξής:

• Αύξηση των εκ των υστέρων τελωνειακών ελέγχων κατά 51,7% (από 179.893 το 2013 σε 272.868 ελέγχους το 2014)

- Εισπράξεις 10,06 εκ. ευρώ από απλές τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπόριο (5,03 εκ. το 2013)

- Αύξηση των κατασχέσεων / δεσμεύσεων κατά 29% συγκριτικά με το 2013 (841 το 2014 έναντι 652 το 2013)

- Κατάσχεση 248.819.765 τεμαχίων λαθραίων τσιγάρων

- Σταδιακή επέκταση του συστήματος εισροών - εκροών στις φορολογικές αποθήκες και αποθήκες αποταμίευσης πετρελαιοειδών προϊόντων

- Ολοκλήρωση της εγκατάστασης του συστήματος εισροών - εκροών σε όλα τα πρατήρια καυσίμων της επικράτειας

- Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου Κοινών Δράσεων μεταξύ Τελωνειακής Υπηρεσίας, Λιμενικού Σώματος και ΕΛ.ΑΣ.

Έγινε και μία σημαντική θεσμική αλλαγή για την ενίσχυση της δίωξης του λαθρεμπορίου στο θαλάσσιο χώρο, καθώς έγινε χρήση δύο αντιλαθρεμπορικών πλοίων από τις Τελωνειακές Υπηρεσίες με στόχο ιδιαίτερα το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων τοποθετήθηκαν εννέα σκύλοι ανιχνευτές καπνικών σε έξι Τελωνεία και δύο Υπηρεσίες (Χώρα Ηγουμενίτσας, Κήποι, Πάτρα, Κρυσταλλοπηγή, Εύζωνες, Ηράκλειο, Τελωνειακή Περιφέρεια Αττικής, Σ.Δ.Ο.Ε.). Δημιουργήθηκε μνημόνιο συνεργασίας Γ.Γ.Δ.Ε. και Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Τάξης (Γ.Γ.Δ.Τ.) για κοινούς συνοριακούς ελέγχους one stop control. Εφαρμόστηκε πιλοτικά σε συνοριακά σημεία διέλευσης με τρία Τελωνεία.

Η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου μέσω του ICISnet, (ηλεκτρονικό πρόγραμμα της ΑΑΔΕ), όπου το αποτέλεσμα της ανάλυσης κινδύνου δεν αναγράφεται πλέον πάνω στη διασάφηση εξαγωγής επιτρέπει την τεχνική του αιφνιδιασμού στους ελέγχους στοχεύοντας στην αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους.

Η πορεία είναι ακόμη καλύτερη, όπως απεικονίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο της ΑΑΔΕ¹¹². Ενδεικτικά, αναφέρονται τα ακόλουθα στα αποτελέσματα δράσης του έτους 2018:

Καταπολέμηση της φοροδιαφυγής

- 26.364 φορολογικοί έλεγχοι έναντι ετήσιου στόχου

- 24.750 ελέγχων, με βεβαίωση 1,90 δισ. € και

¹¹² Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ. 1110/ τευχ. Β' / 2019). Επιχειρησιακό Σχέδιο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), για το έτος 2019.

- εισπράξεις 439,30 εκατ. €
- 86.092 μερικοί επιτόπιοι έλεγχοι από τις ΔΟΥ,
- έναντι ετήσιου στόχου 70.000, με μέση εντοπισθείσα παραβατικότητα 25,8%, έναντι στόχου 20%.

Καταπολέμηση του λαθρεμπορίου

- 76.140 έλεγχοι δίωξης με 6.176 διαπιστωθείσες παραβάσεις, έναντι ετήσιου στόχου 55.000 ελέγχων και 5.500 παραβάσεων
- 6.093 εκ των υστέρων τελωνειακοί έλεγχοι, με 1.164 διαπιστωθείσες παραβάσεις, έναντι ετήσιου στόχου 6.500 ελέγχων και 975 παραβάσεων
- 1.014 υποθέσεις κατασχέσεων σε καπνικά, αλκοολούχα και πετρελαιοειδή.

3.5.2. Στοχευόμενοι έλεγχοι από την Τελωνειακή Υπηρεσία, για λαθρεμπόριο καυσίμων

Οι Τελωνειακοί Υπάλληλοι, ως στελέχη της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, ενημερώνονται διαρκώς για τις τελευταίες τάσεις και εξελίξεις της αγοράς στον τομέα των ιχνηθετών νέας μοριακής τεχνολογίας, με στόχο τη διαφάνεια των σχετικών διαδικασιών, οργάνωσε την παρουσίαση των συστημάτων ιχνηθέτησης. Το πρώτο μέρος της πραγματοποιήθηκε σήμερα, και το δεύτερο θα γίνει στις 11 Απριλίου.

Η παρουσίαση γίνεται από 8 εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στα συστήματα ιχνηθέτησης υγρών καυσίμων και συγκεκριμένα:

- A) ιχνηθετών νέας μοριακής τεχνολογίας για τα υγρά καύσιμα,
- B) κατάλληλου εξοπλισμού και μεθόδων για τον προσδιορισμό αυτών σε υγρά καύσιμα,
- Γ) ηλεκτρονικής εφαρμογής παρακολούθησης των διαδικασιών ιχνηθέτησης και ελέγχου των υγρών καυσίμων.

Την παρουσίαση παρακολουθούν τα μέλη της Ομάδας Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.), που συστήθηκε με σκοπό την ολοκλήρωση των δράσεων για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου και της νοθείας των καυσίμων, εμπειρογνώμονες από τις Χημικές και Τελωνειακές Υπηρεσίες της Α.Α.Δ.Ε., όπως και εκπρόσωποι των Γενικών Γραμματέων που είναι μέλη της Επιτροπής που παρακολουθεί το έργο της Ο.Δ.Ε.

Ο Διοικητής της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, σημείωσε τα εξής:

«Από τις αρχές του 2017, έχει τεθεί σε εφαρμογή νέο επιχειρησιακό σχέδιο ελέγχου καυσίμων, στο οποίο προβλέπεται πολλαπλάσια αύξηση του αριθμού των ελέγχων με εκτεταμένο αριθμό δειγματοληψιών, σε συνεργασία των Χημικών και Τελωνειακών Υπηρεσιών της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων.

Επίσης, στην εντατικοποίηση των ελέγχων μπορεί να συμβάλει θετικά η ανάπτυξη 10 Κινητών Ομάδων Ελέγχου σε όλη την επικράτεια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Σέρρες, Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Ξάνθη, Λάρισα, Δράμα, Ηράκλειο και Κομοτηνή), καθώς και η λειτουργία των δύο Θαλάσσιων Ομάδων Ελέγχου στην Ε.Λ.Υ.Τ. Αττικής.

Εξάλλου, η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων διαθέτει οχήματα, ειδικά εξοπλισμένα με φορητές συσκευές, που χρησιμεύουν στον εντοπισμό των υπόπτων για νοθεία υγρών καυσίμων, τόσο πετρελαίου όσο και βενζινών.

Στη συνέχεια του επιτόπιου ελέγχου, δείγματα από τα ύποπτα καύσιμα προσκομίζονται στα διαπιστευμένα κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17025 σταθερά εργαστήρια του Γενικού Χημείου του Κράτους, όπου γίνεται ανάλυση με επικυρωμένες μεθόδους, προς εξαγωγή του τελικού αποτελέσματος.

Τέλος, αναμένουμε τη θετική συνεισφορά της λειτουργίας του Διυπουργικού Συντονιστικού Επιχειρησιακού Κέντρου καταπολέμησης της λαθρεμπορίας (ΣΕΚ), που θα συγκροτηθεί πολύ σύντομα και το οποίο αποσκοπεί στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας ελέγχου στη ροή προϊόντων, εγγράφων και χρήματος, που θα αναδείξει οργανωμένα δίκτυα λαθρεμπορίου».

3.6. Τρόποι για την καταπολέμηση της διαφθοράς

Η ΑΑΔΕ εκπληρώνει το ρόλο και τους στόχους που έχουν τεθεί από την κοινωνία και την πολιτική ηγεσία για διαφάνεια με επιμέλεια στην τήρηση συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων και δράσεις. Σε αυτό το πλαίσιο, η καταπολέμηση της διαφθοράς αποτελεί κορυφαίο αίτημα της κοινωνίας και επιτυγχάνεται μέσα από τη σύμπραξη υπαλλήλων και πολιτών τόσο σε θεσμικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Βασικός στόχος είναι η τόνωση της εμπιστοσύνης των πολιτών στους θεσμούς της φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης, προχωρώντας στις ακόλουθες ενέργειες:

- Κατάρτιση Σχεδίου Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας του Εσωτερικού Ελέγχου και ανάπτυξη Μεθοδολογίας Εσωτερικού Ελέγχου

- Υπέρβαση του στόχου ελέγχων παραβατικής συμπεριφοράς υπαλλήλων •Αύξηση των εντολών εσωτερικού ελέγχου
- Ενίσχυση των ελέγχων περιουσιακής κατάστασης.
- Καταγραφή φορολογικών και τελωνειακών διαδικασιών, με σκοπό την απλοποίηση τους και την εξάλειψη κινδύνων διαφθοράς
- Παραπομπή υπαλλήλων για πειθαρχικά παραπτώματα
- Εντατικοποίηση των ελέγχων περιουσιακής κατάστασης των υπαλλήλων
- Εντατικοποίηση των ελέγχων των υπαλλήλων για εντοπισμό ποινικών αδικημάτων και πειθαρχικών παραπτωμάτων.
- Διενέργεια επιτόπιων ελέγχων στις κατά τόπους Υπηρεσίες για την τήρηση διατάξεων, νόμων, εγκυκλίων και διαταγών με σκοπό την πρόληψη της παραβατικής συμπεριφοράς των υπαλλήλων
- Αξιολόγηση των καταγγελιών που αφορούν την εμπλοκή υπαλλήλων της ΑΑΔΕ. σε υποθέσεις διαφθοράς και παράνομες πράξεις.

Η ΑΑΔΕ με συγκεκριμένο σχέδιο, πραγματοποιεί καταπολέμηση πιθανής διαφθοράς και στους υπαλλήλους της. Η διεφθαρμένοι υπάλληλοι συνεργάζονται με τους φορολογούμενους οι οποίοι προτίθενται να φοροδιαφύγουν. Όταν οι υπάλληλοι εντοπίζουν μια περίπτωση φοροδιαφυγής, δεν την αναφέρουν έναντι κάποιας αμοιβής από τους φορολογούμενους – συναλλασσόμενους. Η διαφθορά από τους υπαλλήλους αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τη φορολογική διοίκηση σε πολλές χώρες που είναι λιγότερο ανεπτυγμένες (Baldry, 1987).¹¹³

3.7. Διευκόλυνση των επιχειρήσεων

Τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέτεινε τον διάλογο με την επιχειρηματική κοινότητα. Ο διάλογος αυτός συνέβαλε στην απλούστευση και την εναρμόνιση των διεθνών εμπορικών διαδικασιών, ιδίως δε στον εξορθολογισμό των πρακτικών και των διατυπώσεων που αφορούν τη συλλογή, παρουσίαση, κοινοποίηση και επεξεργασία των στοιχείων που απαιτούνται στο πλαίσιο των εισαγωγικών και εξαγωγικών διαδικασιών.

¹¹³ Baldry, J. C.(1987). *The enforcement of income tax laws: efficiency implications*, Economic Record 60 (169): 156 - 159 .

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις καλούνται τακτικά να συμμετέχουν σε σεμινάρια και ομάδες εργασίας, προκειμένου να συμβάλουν στην ανάπτυξη νέων πολιτικών και νομοθετικών πρωτοβουλιών.

Προς αποφυγή του τελωνειακού ελέγχου των εμπορευμάτων σε κάθε στάδιο της μεταφοράς τους, η τελωνειακή ένωση εναρμονίζει τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στο πλαίσιο των τελωνειακών διαμετακομίσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επιτρέπεται η προσωρινή αναστολή δασμών, φόρων και μέτρων εμπορικής πολιτικής τα οποία εφαρμόζονται κατά την εισαγωγή των εμπορευμάτων, ώστε οι τελωνειακές διατυπώσεις διασάφησης των εμπορευμάτων να πραγματοποιούνται αποκλειστικά στον τόπο προορισμού τους και όχι στο σημείο εισόδου.

Ομοίως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες όσον αφορά την τελωνειακή αποταμίευση, η οποία επιτρέπει στον κύριο των εισαγόμενων εμπορευμάτων να τα διατηρήσει υπό την κατοχή του πριν από την καταβολή του εισαγωγικού δασμού ή την επανεξαγωγή τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, επιτρέπεται η μεταποίηση των εμπορευμάτων υπό τελωνειακό έλεγχο σε προϊόντα που υπόκεινται σε χαμηλότερο εισαγωγικό δασμό πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά: η εξοικονόμηση πόρων συμβάλλει στη δημιουργία ή τη διατήρηση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων στις σχετικές εγκαταστάσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εργάζεται διαρκώς επί των διαδικασιών επικαιροποίησης και αυτοματοποίησης βοηθώντας τα τελωνεία να μεταβούν από το στάδιο των εντύπων σε χαρτί στα πλήρως ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά δίκτυα και στην παροχή υπηρεσιών «μίας στάσης» στις επιχειρήσεις.

Εκτός από την καθιέρωση πρόσφορων ελέγχων ασφαλείας για την προστασία της εσωτερικής αγοράς, το Πρόγραμμα Ασφάλειας Τελωνείων της ΕΕ συνεργάζεται στενά με τους διεθνείς εμπορικούς εταίρους της Ένωσης για την ασφάλεια των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού. Οι αξιόπιστες επιχειρήσεις, που καταβάλλουν όλες τις απαιτούμενες προσπάθειες για την ασφάλεια του τμήματος της αλυσίδας εφοδιασμού το οποίο τελεί υπό την ευθύνη τους, μπορούν να ζητήσουν την πιστοποίησή τους ως εξουσιοδοτημένων οικονομικών φορέων, ώστε να επωφεληθούν των συναφών απλούστερων διαδικασιών.

Το πρόγραμμα αυτό άρχισε να υλοποιείται το 2008. Τα κράτη μέλη μπορούν να παραχωρήσουν το καθεστώς του εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα σε επιχειρήσεις

που πληρούν τα αυστηρά κριτήρια όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους προς την τελωνειακή νομοθεσία, την ορθή τήρηση των απαιτούμενων αρχείων, την οικονομική τους φερεγγυότητα και, κατά περίπτωση, τη συμμόρφωσή τους προς τα ενδεδειγμένα πρότυπα ασφαλείας και προστασίας. Παρότι το καθεστώς του εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα δεν επιτρέπει αυτομάτως στους δικαιούχους να απολαμβάνουν τα οφέλη των προβλεπόμενων από τους τελωνειακούς κανόνες των άλλων κρατών μελών απλουστευμένων διαδικασιών, η χρήση των εν λόγω απλουστευμένων διαδικασιών μπορεί να τους επιτραπεί εφόσον πληρούν ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις και χωρίς περαιτέρω εξέταση των κριτηρίων για τα οποία έχουν ήδη ελεγχθεί, με αποτέλεσμα να αποφεύγονται οι διπλοί έλεγχοι.

3.8. Η συμβολή της Τελωνειακής Ε.Ε. στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Παρότι για τα τρία τέταρτα των εισαγωγών στην Ε.Ε. δεν καταβάλλονται πλέον καθόλου ή καταβάλλονται μειωμένοι δασμοί, το δε ύψος των δασμών είναι κατά μέσο όρο μόλις 1,2 %, τα έσοδα από τελωνειακούς δασμούς υπερέβησαν το 2012 τα 22 δισεκατομμύρια ευρώ. Τα κράτη μέλη παρακρατούν το 25 % των συναφών εσόδων για την κάλυψη των εξόδων βεβαίωσης και είσπραξης των δασμών, όμως και πάλι 16,3 δισεκατομμύρια ευρώ ενεγράφησαν στα έσοδα της ΕΕ. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο 13 % περίπου του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ, αποτελεί δε σημαντικό μέρος των «παραδοσιακών» ιδίων πόρων της ΕΕ μαζί με τις συνεισφορές λόγω παραγωγής γεωργικών προϊόντων και ζάχαρης.

Καθώς τα έσοδα αυτά προέρχονται απευθείας από την εφαρμογή των κοινών πολιτικών, λογίζονται ως καθαρά έσοδα της ΕΕ και όχι ως «εθνικές συνεισφορές». Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν λάβουμε υπόψη ότι αυτός που καλείται να καταβάλει τον τελωνειακό δασμό δεν είναι πάντα κάτοικος του κράτους μέλους που τον εισπράττει, γεγονός που δυσχεραίνει την ισότιμη είσπραξη σε εθνικό επίπεδο.

Η ΕΕ εξακολουθεί να συνάπτει διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου με σημαντικούς εταίρους, οι οποίες ενδέχεται να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών της συναλλαγών. Ωστόσο, καθώς το παγκόσμιο εμπόριο εξακολουθεί να αυξάνεται,

δεν χωρεί καμία αμφιβολία ότι οι τελωνειακοί δασμοί θα συνεχίσουν να αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων για τον προϋπολογισμό της ΕΕ.¹¹⁴

3.9. Συνεργασία Τελωνείων με επιχειρήσεις και άλλους οργανισμούς

Σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης, ύπαρξης κινδύνων που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του κοινωνικού συνόλου, η σχέση εμπιστοσύνης και συνεργασίας μεταξύ των τελωνείων και των επιχειρήσεων, σηματοδοτεί:

- Ανάπτυξη του εμπορίου
- Προστασία της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Λιγότερους τελωνειακούς ελέγχους
- Ανταγωνιστική επιχείρηση (άμεση εκτέλεση παραγγελιών)
- Ποιο χαμηλό λειτουργικό κόστος για τις επιχειρήσεις
- Απελευθέρωση των υπαλλήλων με τη διενέργεια λιγότερων και στοχευόμενων τελωνειακών ελέγχων
- Ποιοτικές παροχές υπηρεσιών
- Αύξηση των δημοσίων εσόδων.

Με το θεσμό του Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (ΑΕΟ), ενισχύθηκε η συνεργασία μεταξύ των τελωνείων και των επιχειρήσεων, γεγονός που τονίστηκε στο Παγκόσμιο Τελωνειακό Φόρουμ το 2010. Τα οφέλη από την πιστοποίηση οικονομικών φορέων ως ΑΕΟ είναι¹¹⁵:

- Λιγότεροι τελωνειακοί έλεγχοι
- Υπαγωγή σε τελωνειακές απλουστεύσεις και διευκολύνσεις
- Μείωση των εγγυήσεων σε ειδικά τελωνειακά καθεστώτα
- Αμοιβαία αναγνώριση ως επιχειρηματικού εταίρου
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

¹¹⁴ http://europa.eu/legislation_summaries/glossary

¹¹⁵ ΑΑΔΕ, Παρουσίαση της ΓΔΤ και ΕΦΚ. (2016). *Ενωσιακός Κώδικας, προκλήσεις και οφέλη για την επιχειρηματικότητα και το εμπόριο*.

Σημαντικό ρόλο έχουν, οι συνεργασίες που έχουν συναφθεί με άλλους οργανισμούς ως προς την ανταλλαγή πληροφοριών ή την εκτέλεση κοινών δράσεων ή τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας και διοικητικής συνδρομής σε τελωνειακά ζητήματα με χώρες όπως Καναδά, ΗΠΑ, Ινδία, Ιαπωνία, Χονγκ Κονγκ και Κίνα.

Οι εθνικοί τελωνειακοί υπάλληλοι συνεργάζονται με τους συναδέλφους τους σε ολόκληρη την ΕΕ, από την Πορτογαλία στο νοτιοδυτικό άκρο έως την Εσθονία στο βορειοανατολικό άκρο της Ένωσης, προκειμένου να διευκολύνουν την ομαλή διέλευση των εμπορευμάτων από τη σύνορα προς τον τελικό τους προορισμό. Η ΕΕ έχει 450 περίπου διεθνείς αερολιμένες, ενώ τα χερσαία ανατολικά της σύνορα εκτείνονται σε σχεδόν 10 000 χιλιόμετρα με 133 οδικά και σιδηροδρομικά σημεία εισόδου για το εμπόριο. Η ΕΕ καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης των τελωνειακών διαδικασιών προκειμένου να διασφαλίσει την ίση μεταχείριση των εμπορευμάτων που εισάγονται στην ΕΕ ή εξάγονται από αυτήν, ανεξαρτήτως τελωνείου εισόδου ή εξόδου.

Επί σειρά ετών, η κύρια αρμοδιότητα των τελωνείων στην ΕΕ ήταν η συλλογή των δασμών και των έμμεσων φόρων που επιβάλλονταν στα εισαγόμενα εμπορεύματα, όπως ήταν οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης και ο ΦΠΑ. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια τα τελωνεία άρχισαν να ασκούν και πρόσθετες ελεγκτικές αρμοδιότητες στον τομέα της ασφάλειας και της προστασίας. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται έλεγχοι σχετικά με την ασφάλεια των εισαγόμενων τροφίμων και τους κινδύνους που ενδέχεται να ενέχουν για τη δημόσια υγεία, καθώς και έλεγχοι συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος και τους κτηνιατρικούς κανονισμούς. Αναφερόμενοι στην ασφάλεια, η αυξανόμενη απειλή των τρομοκρατικών επιθέσεων και η διεθνοποίηση του οργανωμένου εγκλήματος συνεπάγονται σημαντικές πρόσθετες αρμοδιότητες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων των τελωνειακών αρχών. Εξάλλου, οι διευρύνσεις της ΕΕ το 2004, το 2007 και το 2013, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την προσχώρηση 13 νέων χωρών και την αντίστοιχη διεύρυνση των εξωτερικών χερσαίων και θαλάσσιων συνόρων, συνεπάγονται νέες προκλήσεις.

Εκτός από τον έλεγχο συμμόρφωσης των εμπορευμάτων προς τα ισχύοντα πρότυπα, τα τελωνεία διεξάγουν επίσης ελέγχους για απομμήσεις, πρόδρομες ουσίες ναρκωτικών (χημικά που χρησιμοποιούνται για την παρασκευή παράνομων ναρκωτικών ουσιών) και

το λαθρεμπόριο σπάνιων και απειλούμενων ειδών ζώων. Ειδικευμένα εργαστήρια παρέχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση την απαιτούμενη εμπειρογνώσια, προκειμένου να διαπιστώνεται η αυθεντικότητα και η προέλευση των εμπορευμάτων ή να προσδιορίζεται η φύση των υπό εξέταση ουσιών.

Επίσης, οι τελωνειακοί υπάλληλοι συμμετέχουν στην άσκηση διαφόρων αρμοδιοτήτων σε εθνικό επίπεδο, π.χ. σε δραστηριότητες πάταξης του λαθρεμπορίου ναρκωτικών ουσιών ή της πορνογραφίας, καθώς και στην υποστήριξη της δράσης της αστυνομίας και των υπηρεσιών μετανάστευσης, ιδίως στο πλαίσιο της καταπολέμησης του οργανωμένου εγκλήματος. Η αύξηση της κυκλοφορίας καθιστά ολοένα πιο επιτακτική την ανάγκη για πιο αποτελεσματική παρακολούθησή της, για παράδειγμα με χρήση της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας ιχνηλάτησης.

Η ανάγκη αυτή γίνεται προπάντων αισθητή στο πλαίσιο της εντατικοποίησης των ελέγχων ασφαλείας των εμπορευμάτων με στόχο την αποτροπή της αναζωπύρωσης της τρομοκρατικής απειλής που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί η χρήση εμπορευματοκιβωτίων για το λαθρεμπόριο πυρηνικού υλικού ή ραδιενεργών όπλων: εκτός από τις καταστροφικές άμεσες επιπτώσεις που θα προκαλούσε μια επίθεση, οι διεθνείς μεταφορές και το διεθνές εμπόριο θα παρέλυναν με ολέθριες συνέπειες για την παγκόσμια οικονομία.

Στα σημεία διέλευσης των συνόρων, καθώς και στους λιμένες και τους αερολιμένες, έχουν εγκατασταθεί συσκευές ελέγχου οι οποίες λειτουργούν με ακτίνες X και ακτίνες γάμμα με στόχο την επίσπευση της εξέτασης των μεταφερόμενων φορτίων: οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν να αποκτούν οπτική αντίληψη του περιεχομένου ενός εμπορευματοκιβωτίου χωρίς να το ξεφορτώσουν.

Ωστόσο, για λόγους βέλτιστης αξιοποίησης των πενιχρών πόρων και αποφυγής αδικαιολόγητων καθυστερήσεων στην κυκλοφορία των νομίμως διακινούμενων εμπορευμάτων, οι έλεγχοι πρέπει να εστιάζουν στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής αποτελεσματικότητας με χρήση τεχνικών διαχείρισης κινδύνων. Με τη χρήση κριτηρίων που εφαρμόζονται σε ολόκληρη την Ένωση, τα συστήματα προηγμένης ανάλυσης κινδύνων επιτρέπουν στα τελωνεία να εντοπίζουν φορτία υψηλού κινδύνου πολύ πριν από την άφιξή τους στα σύνορα.

Ο συντονισμός σε επίπεδο ΕΕ επιτρέπει την έγκαιρη ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν κινδύνους και τον εντοπισμό των εμπορευμάτων τα οποία επιχειρείται να εισαχθούν από κάποιο σημείο διέλευσης μολονότι η εισαγωγή τους έχει ήδη απαγορευθεί σε άλλο σημείο διέλευσης. Ομοίως, η κοινή δράση των τελωνειακών αρχών είναι ζωτικής σημασίας για την πάταξη των εντοπιζόμενων ανησυχητικών τάσεων λαθρεμπορίου και την αποτροπή της αναζωπύρωσής τους στο μέλλον.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συντονίζει προγράμματα αδελφοποίησης μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και των κρατών που έχουν προσχωρήσει πρόσφατα στην τελωνειακή ένωση. Τα προγράμματα αυτά βοηθούν τις τελωνειακές διοικήσεις των νέων χωρών να επωμισθούν τις επιπλέον ευθύνες προστασίας ολόκληρης της Ευρώπης και όχι μόνον των εθνικών τους συνόρων. Άλλα προγράμματα συμβάλλουν στην ενίσχυση των διαδικασιών ελέγχου και επιβολής της νομοθεσίας στις υποψήφιες προς ένταξη και τις γειτονικές χώρες.

Η ευρύτερη διεθνής συνεργασία είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την προστασία των συμφερόντων των ευρωπαϊών πολιτών και των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σε όλο τον κόσμο. Τα τελωνειακά ζητήματα συγκαταλέγονται μεταξύ των βασικών θεμάτων που απασχολούν τις διμερείς εμπορικές συμφωνίες μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών με στόχο την ασφάλεια και τη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει συνάψει συμφωνίες συνεργασίας και αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής σε τελωνειακά θέματα με τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά, την Ινδία, την Ιαπωνία, το Χόνγκ Κονγκ, την Κορέα και την Κίνα. Οι συμφωνίες αυτές απλοποιούν και εναρμονίζουν τις τελωνειακές διαδικασίες, γεγονός που συνεπάγεται τη μείωση του διοικητικού φόρτου και των συναφών δαπανών που επιβαρύνουν τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Διεθνείς συμφωνίες συμβάλλουν επίσης στην επιβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και στην καταπολέμηση της απάτης.

Οι τελωνειακές αρχές των χωρών της ΕΕ και ορισμένων χωρών εκτός ΕΕ διεξάγουν τακτικά κοινές τελωνειακές επιχειρήσεις. Πρόκειται για συντονισμένες και στοχευμένες δράσεις για την πάταξη του λαθρεμπορίου και της απάτης σε συγκεκριμένες διαδρομές παράνομου εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης υποστηρίζει αυτές τις επιχειρήσεις, παρέχοντας ιδίως υπηρεσίες στρατηγικής ανάλυσης, α-

σφαλή πλατφόρμα ΤΠ για ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, καθώς και ερευνητές και υπεύθυνους ηλεκτρονικής εγκληματολογικής εξέτασης. Κατά περίπτωση, στις επιχειρήσεις συμμετέχουν η Ευρωπαϊκή Αστυνομική Υπηρεσία (Europol), ο Διεθνής Οργανισμός Εγκληματολογικής Αστυνομίας (Ιντερπόλ) και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων.

Σημαντικό ρόλο επίσης διαδραματίζουν οι τελωνειακές αρχές όσον αφορά τη συλλογή στατιστικών στοιχείων. Τα στοιχεία ροής εμπορίου που συλλέγουν βοηθούν τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντοπίζουν οικονομικές τάσεις, ενώ οι πληροφορίες που αποθηκεύουν στα αρχεία τους διευκολύνουν τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη θέσπιση περιορισμών σε εμπορεύματα τα οποία ενδέχεται να ανταγωνίζονται με αθέμιτο τρόπο προϊόντα της ΕΕ.

Ζωτικής σημασίας για τις μελλοντικές εξελίξεις, θα είναι το πρόγραμμα «Τελωνεία 2020», το οποίο βασίζεται σε παρεμφερείς πρωτοβουλίες της περιόδου 2007–2013, ξεκινά το 2014, έχει διάρκεια επτά ετών και προϋπολογισμό άνω των 500 εκατομμυρίων ευρώ. Το πρόγραμμα αυτό υποστηρίζει τη συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών αρχών, διευκολύνει τη δικτύωση, τις κοινές δράσεις και την κατάρτιση του προσωπικού των τελωνείων και χρηματοδοτεί την προμήθεια συστημάτων ΤΠ για την υποστήριξη της ανάπτυξης ενός πανευρωπαϊκού ηλεκτρονικού τελωνειακού περιβάλλοντος, το οποίο θα επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

4.1. Εισαγωγή

Η διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων από την τελωνειακή υπηρεσία αποσκοπεί στον περιορισμό του χάσματος μεταξύ των τελωνειακών οφειλών που προέρχονται από την εθελοντική συμμόρφωση με την τελωνειακή νομοθεσία και των τελωνειακών οφειλών οι οποίες δεν καταβάλλονται όπως θα πραγματικά θα έπρεπε, πλέον των προστίμων και των προσαυξήσεων και παράλληλα στην ενίσχυση της συμμόρφωσης με την τελωνειακή νομοθεσία.

Στη συνέχεια περιγράφουμε τι είναι ο τελωνειακός έλεγχος, καθώς και όλη την απαραίτητη διαδικασία προκειμένου να διεξαχθεί με τον ορθό τρόπο για να έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

4.2. Η έννοια του τελωνειακού ελέγχου

Στα πλαίσια ενός περιβάλλοντος παγκοσμιοποίησης και ταυτόχρονα οικονομικής κρίσης που περιέχονται πολλές οικονομίες, το διεθνές εμπόριο αναπτύσσεται αλματωδώς με αποτέλεσμα να αυξάνουν παράλληλα και οι κίνδυνοι που εντρυφούν σε αυτό. Τα Τελωνεία καλούνται να συμμετέχουν σε κεντρικό ρόλο, πέραν της διασφάλισης των δημοσιονομικών συμφερόντων και στην ασφάλεια και προστασία της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω των ελέγχων.

Ο θεσμός της Ελεγκτικής στην κοινωνία σχετίζεται με την ανάγκη για μετάδοση (προς τους διάφορους χρήστες) αξιόπιστων οικονομικών πληροφοριών που αφορούν την δραστηριότητα των οικονομικών οργανισμών της σύγχρονης κοινωνίας¹¹⁶. Μια άλλη ερμηνεία που αποδίδεται στην ελεγκτική είναι ότι θεωρείται η οικονομική επιστήμη που

¹¹⁶ Κάντζος Κ., Χονδράκη Α. (2006). *Ελεγκτική, θεωρία και πρακτική*. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα, σελ. 24.

πραγματεύεται όρους, κανόνες και προϋποθέσεις για τη διενέργεια ελέγχου σε έναν οικονομικό φορέα που στοχεύει στη διαφύλαξη και τη σωστή διαχείριση της οικονομικής θέσης.¹¹⁷

Ως αντικείμενο της Ελεγκτικής, συνιστά ο έλεγχος των διαδικασιών και των μεθόδων που εφαρμόστηκαν σε μία οικονομική μονάδα κατά τη διάρκεια του διαχειριστικού έτους και διενεργείται από πρόσωπα ανεξάρτητα από αυτή¹¹⁸.

Σκοπός των ελέγχων είναι η πρόληψη ή αποκάλυψη παραλείψεων, λαθών ηθελημένων ή ακούσιων, η αξιολόγηση των οικονομικών καταστάσεων και ο εντοπισμός των αδυναμιών ως προς τη διαχείριση που θέτουν σε κίνδυνο την αξιοπιστία των χρηματοοικονομικών δεδομένων των οικονομικών μονάδων.

Ως έλεγχος εννοούμε μια μεθοδολογικά τυποποιημένη, προγραμματισμένη, και τεκμηριωμένη διαδικασία, η οποία συνίσταται στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών μιας υπηρεσίας προκειμένου να:

- διαπιστώσει καταστάσεις και διαδικασίες,
- εξετάσει την τήρηση ή μη των νόμων, των κατευθύνσεων, των εντολών και των οδηγιών, που διέπουν τη λειτουργία τους,
- παρακολουθήσει την αποτελεσματικότητα των ενεργειών, την απόδοση των διαδικασιών και την εφαρμογή των προγραμμάτων, των στρατηγικών και των πολιτικών της ελεγχόμενης υπηρεσίας ή οργανισμού με σκοπό την έγκαιρη διαπίστωση προβλημάτων, προτού αυτά διογκωθούν, και την εφαρμογή διορθωτικών κινήσεων¹¹⁹.

Ο στόχος του ελέγχου έχει τη μορφή προτάσεων να βοηθήσει τον ελεγχόμενο φορέα να διορθώσει τυχόν προβλήματα που εντοπίστηκαν και να εξαλείψει τυχόν φαινόμενα παραβατικότητας.

Τελωνειακός έλεγχος ορίζεται ως οι συγκεκριμένες πράξεις των τελωνειακών αρχών με σκοπό την εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών κανόνων και άλλων νομοθετικών διατάξεων που διέπουν την είσοδο, την έξοδο, τη διαμετακόμιση, τη

¹¹⁷ Παπαστάθης Π., (2014). *Ο σύγχρονος εσωτερικός έλεγχος και η πρακτική εφαρμογή του*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ 52-53.

¹¹⁸ Νεγκάκης, Ι. Χ., Ταχυνάκης Δ.Π. (2013). *Σύγχρονα Θέματα Ελεγκτικής και Εσωτερικού Ελέγχου – Σύμφωνο με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου*. Εκδόσεις Διπλογραφία, Αθήνα, σελ. 3 – 4.

¹¹⁹ Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, (2007). *Εγχειρίδιο Ελέγχου για τα ελεγκτικά σώματα και τις υπηρεσίες επιθεώρησης και ελέγχου*, Αθήνα.

μεταφορά και την τελική χρήση εμπορευμάτων που διακινούνται μεταξύ του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας και τρίτων χωρών, καθώς και την παρουσία εμπορευμάτων που δεν έχουν κοινοτικό χαρακτήρα οι πράξεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν εξέταση των εμπορευμάτων, έλεγχο των δεδομένων της διασάφησης και της ύπαρξης και της γνησιότητας ηλεκτρονικών ή γραπτών εγγράφων, έλεγχο των λογιστικών βιβλίων και άλλων στοιχείων των επιχειρήσεων, έλεγχο των μεταφορικών μέσων, έλεγχο των αποσκευών και άλλων εμπορευμάτων που μεταφέρονται ή φέρονται από πρόσωπα, καθώς και διενέργεια διοικητικών ερευνών και άλλες παρόμοιες πράξεις¹²⁰.

Σύμφωνα με τον ορισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), ο τελωνειακός έλεγχος γίνεται με συγκεκριμένες πράξεις των Τελωνειακών Αρχών, με σκοπό την εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής της τελωνειακής και άλλης νομοθεσίας που διέπει την είσοδο στην κοινοτική αγορά (κανονισμός ΕΚ αριθ.765/2008).

Στόχος του ελέγχου είναι η παροχή με την μορφή προτάσεων, βοήθειας και συμβουλών προς τον ελεγχόμενο φορέα/υπηρεσία και σε αυτούς που έχουν την αρμοδιότητα, με σκοπό να λάβουν τις απαραίτητες αποφάσεις που θα οδηγήσουν στη λύση των προβλημάτων και την εξάλειψη των φαινομένων παραβατικότητας που πιθανώς εντοπίστηκαν.

Ο τελωνειακός έλεγχος καλύπτει διάφορα είδη ελέγχου που διενεργούνται από τις Τελωνειακές Αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι οικονομικοί φορείς συμμορφώνονται με την κείμενη (της Ενότητας και εθνική) νομοθεσία στις συναλλαγές τους με τα τελωνεία.

4.3. Σκοπός της διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων

Στρατηγική επιδίωξη και κεντρική αποστολή των τελωνειακών ελέγχων είναι η ορθή και δίκαιη εφαρμογή της τελωνειακής νομοθεσίας με το χαμηλότερο δυνατό οικονομικό και κοινωνικό κόστος για τον συναλλασσόμενο και το Δημόσιο.

Ένας από τους στόχους της τελωνειακής διοίκησης, στα πλαίσια της αποστολής της είναι να εισπράττει το ποσό των προβλεπόμενων από τη τελωνειακή νομοθεσία εσόδων. Για να γίνει αυτό εφικτό θα πρέπει να εντοπιστούν οι συναλλασσόμενοι που παρα-

¹²⁰ Άρθρο 5 εδάφιο 3 του Κανονισμού 952/2013 ΕΕ

βατούν σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία. Το βασικό εργαλείο που διαθέτει η τελωνειακή διοίκηση για να επιτύχει τα ανωτέρω είναι οι τελωνειακοί έλεγχοι. Ο σκοπός δεν την αναφερόμενων ελέγχων, είναι η εκπλήρωση των τιθέμενων στόχων της τελωνειακής διοίκησης στα πλαίσια της αποστολής της.

Η σπουδαιότητα των τελωνειακών ελέγχων προκύπτει και από διεθνή έγγραφα. Θα αναφερθούμε στους δείκτες απόδοσης του Russian Federal Customs Service, όπου ο πρωτεύων δείκτης ¹²¹ αφορά στην αποτελεσματικότητα των ελέγχων για τη διασφάλιση του ορθού υπολογισμού, καθώς και η έγκαιρη και ολοκληρωμένη καταβολή των τελωνειακών τελών και άλλων πληρωμών μεταφέρθηκε ορθά στον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό.

Στις οδηγίες του World Custom Organization, ειδικά για τους εκ των υστέρων ελέγχους αναφέρεται ότι ¹²² με την εφαρμογή ενός εκ των υστέρων ελέγχου, βασιζόμενο σε ανάλυση κινδύνου, τα Τελωνεία είναι σε θέση να κατευθύνουν τους πόρους τους πιο αποτελεσματικά και να εργαστούν σε συνεργασία με την επιχειρηματική κοινότητα για τη βελτίωση των επιπέδων συμμόρφωσης και τη διευκόλυνση του εμπορίου. Η διαδικασία εκ των υστέρων ελέγχου (PCA) μπορεί να οριστεί ως η δομημένη εξέταση μιας επιχείρησης που μπορεί να αφορά σε εμπορικά συστήματα, συμβάσεις πωλήσεων, οικονομικών και μη οικονομικών στοιχείων, φυσικού αποθέματος και των άλλων περιουσιακών στοιχείων ως μέσο για τη μέτρηση και τη βελτίωση της συμμόρφωσης. Η μετάβαση από τους ελέγχους στα σύνορα στους εκ των υστέρων ελέγχους, ως πρωταρχική βάση για τους τελωνειακούς ελέγχους, συνήθως εξελίσσεται με την πάροδο αρκετών ετών, καθώς οι νέες διεργασίες και διαδικασίες αναπτύσσονται και νέες δεξιότητες έχουν αναπτυχθεί.

Σημαντικό είναι ότι για όλες τις Τελωνειακές Διοικήσεις ο αριθμός των ελέγχων και ειδικότερα των εκ των υστέρων ελέγχων συμπεριλαμβάνεται στους δείκτες μέτρησης αποδοτικότητας της Τελωνειακής Διοίκησης ¹²³.

Η σπουδαιότητα των τελωνειακών ελέγχων, καταδεικνύεται ακόμη περισσότερο όταν στη Βουλή των Ελλήνων γίνονται ερωτήσεις βουλευτών επί του θέματος. Συγκεκρι-

¹²¹ [http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205,%20Number%202%20\(Sep%202011\)/08%20Gubin.pdf](http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205,%20Number%202%20(Sep%202011)/08%20Gubin.pdf)

¹²² <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and>

¹²³ http://incu.org/docs/Day_3_-_05_Prabodh_Seth_EN.pdf

κριμένα ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών Τρύφων Αλεξιάδης στις 30/7/2016 απάντησε σε σχετική με το θέμα απάντηση σε βουλευτή της Αντιπολίτευσης. Το κείμενο της απάντησης του Αναπληρωτή Υπουργού είναι το εξής ¹²⁴:

«Α. Στον τομέα της επιβολής της τελωνειακής νομοθεσίας και ειδικότερα ως προς την αποτελεσματικότητα των ελέγχων, η Τελωνειακή Υπηρεσία, το έτος 2015, παρουσίασε σημαντική βελτίωση καθώς:

α) Από την σύγκριση των αποτελεσμάτων του 2015, σε σχέση με αυτά του 2014, έχουμε αύξηση:

- στην εισπραξιμότητα επί των καταλογισθέντων ποσών από ελέγχους, κατά 5,4% (από 6,1% σε 6,4%).
- των εισπράξεων επί ποσών που καταλογίστηκαν, από ελέγχους κατά 75,4% (από 10.066.341 σε 17.651.630).
- των ποσών που καταλογίστηκαν κατά 66,3% (από 165.920.115 σε 276.006.954).

β) Από την πορεία επίτευξης των στόχων που είχαν τεθεί στο επιχειρησιακό σχέδιο της ΓΓΔΕ, προκύπτει ότι:

- τα κ ποσά που έχουν καταλογιστεί (πρόστιμα, πολλαπλά τέλη, δασμοί και φόροι) από απλές τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπορίες ανήλθαν σε 276.006.954 έναντι στόχου 182.883.589 δηλαδή ποσοστό επίτευξης στόχου 151%.
- οι εισπράξεις από τους ανωτέρω καταλογισμούς ανήλθαν σε 17.651.630 ευρώ έναντι στόχου 11.072.976 ευρώ δηλαδή ποσοστό επίτευξης στόχου 159%.

Σε ότι αφορά στο δείκτη εισπραξιμότητας επί των καταλογισθέντων, παρά την κατά τα ανωτέρω αναφερόμενη βελτίωση της εισπραξιμότητας το 2015 (αύξηση κατά 5,4%) σε σχέση με το 2014, πράγματι υπήρξε υστέρηση ως προς το στόχο για εισπραξιμότητα 10%. Το γεγονός όμως αυτό οφείλεται στη μεγάλη αύξηση των καταλογισθέντων ποσών το 2015 σε σχέση με το 2014 και καταδεικνύει ακριβώς την αύξηση της έντασης των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν εντός του 2015 καθώς και της αποτελεσματικότητάς τους.

Επιπλέον, όσον αφορά στην εισπραξιμότητα επισημαίνουμε ότι κατά των καταλογιστικών πράξεων των Τελωνειακών Αρχών προβλέπεται προσφυγή ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων (άρθρο 152 Ν. 2960/2001), με ταυτόχρονη καταβολή του 30% επί

¹²⁴ <https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/30463>

των καταλογισθέντων προστίμων ή πολλαπλών τελών. Στην περίπτωση αυτή αναστέλλεται η είσπραξη ποσοστού 70% επί των καταλογισθέντων προστίμων ή πολλαπλών τελών. Δεδομένου ότι ο μεγαλύτερος αριθμός καταλογιστικών πράξεων προσβάλλεται με προσφυγή από τους καταλογισθέντες, επέρχεται αυτοδίκαια η παραπάνω αναστολή, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται μεγάλη διαφορά μεταξύ των βεβαιωθέντων και εισπραχθέντων ποσών από τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπορίες».

Τα τελωνεία καθημερινά δεσμεύουν παραποιημένα προϊόντα/ απομιμήσεις προϊόντων καθημερινής χρήσης που ενδεχομένως ενέχουν κινδύνους για τη δημόσια υγεία και ασφάλεια, όπως είδη περιποίησης σώματος, παιχνίδια, ηλεκτρικές συσκευές, απομιμήσεις γυαλιών ηλίου που μπορούν να προκαλέσουν βλάβες στην όραση και ανταλλακτικά αυτοκινήτων, μεταξύ των οποίων φρένα. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν οι απομιμήσεις φαρμάκων, οι οποίες αντιστοιχούν περίπου στο ένα τέταρτο των 36 εκατομμυρίων ειδών που κατασχέθηκαν το 2013, με εκτιμώμενη αξία σχεδόν 770 εκατ. ευρώ.

Ο αριθμός των φορτίων τα οποία κρίνονται ύποπτα για παραβάσεις δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας παραμένει σταθερός, ενώ πάνω από τα δύο τρίτα των ειδών που κατασχέθηκαν προέρχονταν από την Κίνα. Μια σημαντική παράμετρος είναι η επέκταση του ηλεκτρονικού εμπορίου: πάνω από το 70 % των κατασχέσεων αφορούσαν είδη που είχαν αποσταλεί με ταχυδρομικές υπηρεσίες ή υπηρεσίες ταχυμεταφορών.

Στον αγώνα της ΕΕ για πάταξη της πειρατείας μπορούν να συμβάλουν και οι καταναλωτές, αρνούμενοι να αγοράσουν παραποιημένα προϊόντα. Με την αγορά τέτοιων προϊόντων οι αγοραστές γίνονται συνεργοί σε πράξεις που συνιστούν κλοπή διανοητικής ιδιοκτησίας, ήτοι σε αξιόποινες πράξεις που στρέφονται εναντίον συγκεκριμένων προσώπων. Η εμπορία προϊόντων παραποίησης και πειρατείας στερεί από τους παραγωγούς των αυθεντικών προϊόντων τα νόμιμα κέρδη τους, αποθαρρύνει την καινοτομία και τη δημιουργικότητα και προκαλεί την απώλεια θέσεων εργασίας. Δεν αποκλείεται επίσης τα έσοδα από αυτήν να χρησιμοποιούνται ως έμμεση πηγή χρηματοδότησης του οργανωμένου εγκλήματος.

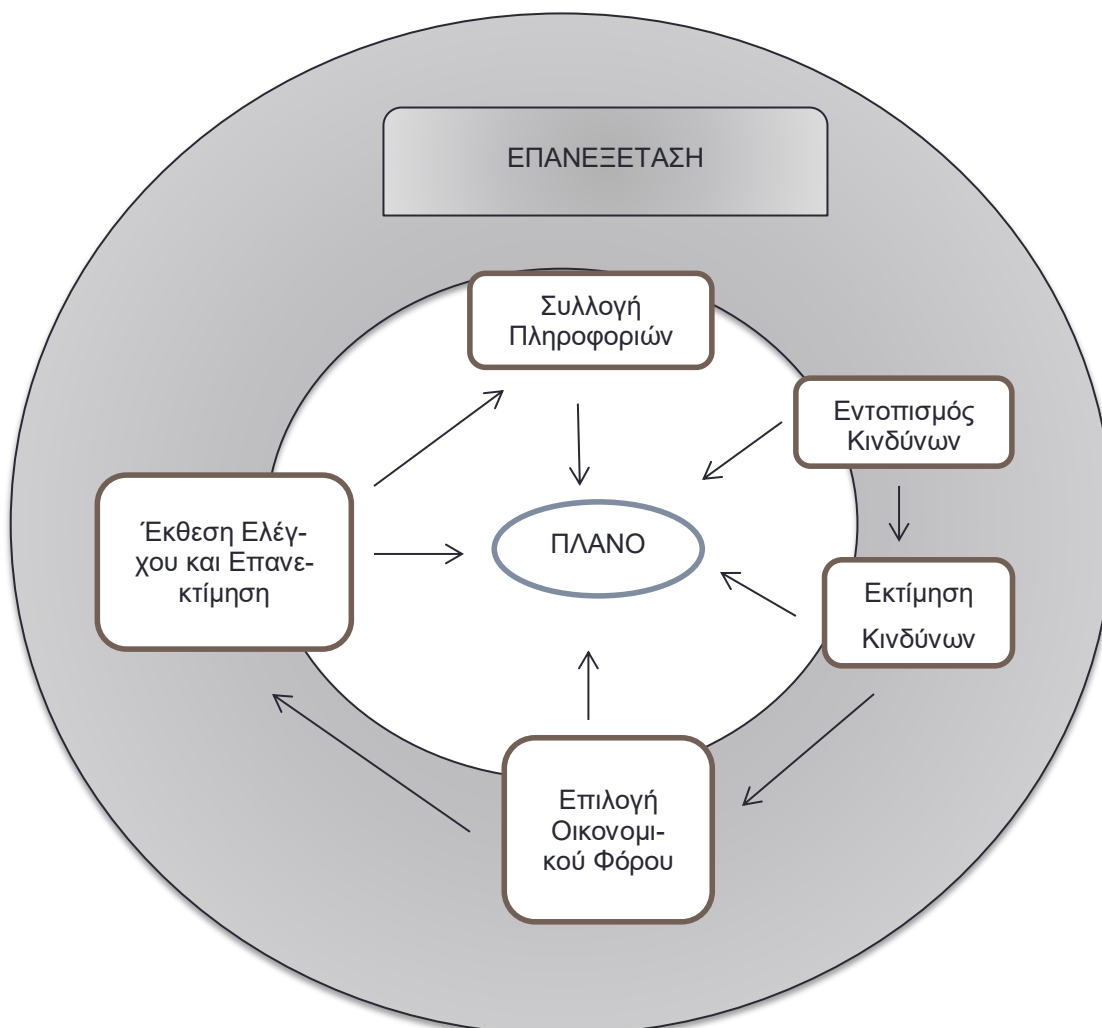
Οι τελωνειακές αρχές προστατεύουν επίσης τη δημόσια υγεία παρακολουθώντας εκ του σύνεγγυς τη διακίνηση των πρόδρομων ουσιών των ναρκωτικών. Πρόκειται για χημικές ουσίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη νόμιμη παρασκευή π.χ. φαρμακευτικών προϊόντων, αρωμάτων, καλλυντικών, λιπασμάτων και ελαίων. Ωστόσο, μπορούν να γίνουν

πολύ επικίνδυνες όταν διοχετεύονται από πρόσωπα που ενέχονται σε εγκληματικές δραστηριότητες παρασκευής παράνομων ναρκωτικών, όπως είναι η ηρωίνη, η κοκαΐνη, η «έκσταση» ή οι αμφεταμίνες. Η εμπορία πρόδρομων ουσιών ναρκωτικών δεν μπορεί να απαγορευθεί, όμως υπόκειται σε καθεστώς παρακολούθησης τόσο στο πλαίσιο της ΕΕ όσο και σε άλλα διεθνή πλαίσια, ενώ οι σχετικοί έλεγχοι υποστηρίζονται μέσω της εφαρμογής μέτρων τεκμηρίωσης, επισήμανσης, αδειοδότησης και καταχώρισης των επιχειρήσεων του κλάδου.

4.4. Στρατηγικός σχεδιασμός των τελωνειακών ελέγχων

Κάθε έτος, ο προγραμματισμός των τελωνειακών ελέγχων, τίθεται από την Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. και διαμορφώνεται στο πλαίσιο που ορίζουν οι στρατηγικοί στόχοι της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Πρόκειται για δυναμική διαδικασία που περιγράφεται στο παρακάτω σχήμα:

Διάγραμμα 4.1. Διαδικασία για τον προγραμματισμό των τελωνειακών ελέγχων



Πηγή: ΑΑΔΕ

Για τον καθορισμό της στρατηγικής ελέγχου το τελωνειακό κλιμάκιο ελέγχου λαμβάνει υπόψη του τα παραπάνω είδη κινδύνων και αποφασίζει για την προσέγγιση του ελέγχου. Υπάρχουν τρεις (3) βασικές προσεγγίσεις ελέγχου:

1. Βάση των συναλλαγών (transactions based) του οικονομικού φορέα, όπου το ελεγκτικό κλιμάκιο γνωρίζει εκ των προτέρων ότι δεν υπάρχει διαθέσιμο σύστημα εσωτερικού ελέγχου στην ελεγχόμενη επιχείρηση, οι κινήσεις της επιχείρησης είναι περιορισμένες κλπ.
2. Βάση του συστήματος του οικονομικού φορέα (system based), όπου εξετάζεται:
 - Εάν οι χρήστες της επιχείρησης έχουν εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στο σύστημα.
 - Η διασταύρωση των δεδομένων των δύο (2) συστημάτων (Τελωνείο - Επιχείρηση).
 - Οι εκτυπώσεις του συστήματος (αναφορές, ηλεκτρονικές διασαφήσεις, κλπ).

Στόχος είναι η πληρέστερη κατανόηση του τρόπου λειτουργίας του συστήματος της επιχείρησης. Όπου το τελωνειακό ελεγκτικό κλιμάκιο θέλει επιβεβαίωση για την λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος που χρησιμοποιείται από έναν φορέα, για την αυθεντικότητα και την εγκυρότητα των δεδομένων του μπορεί να συμβουλευτεί έναν εξειδικευμένο στα συστήματα.

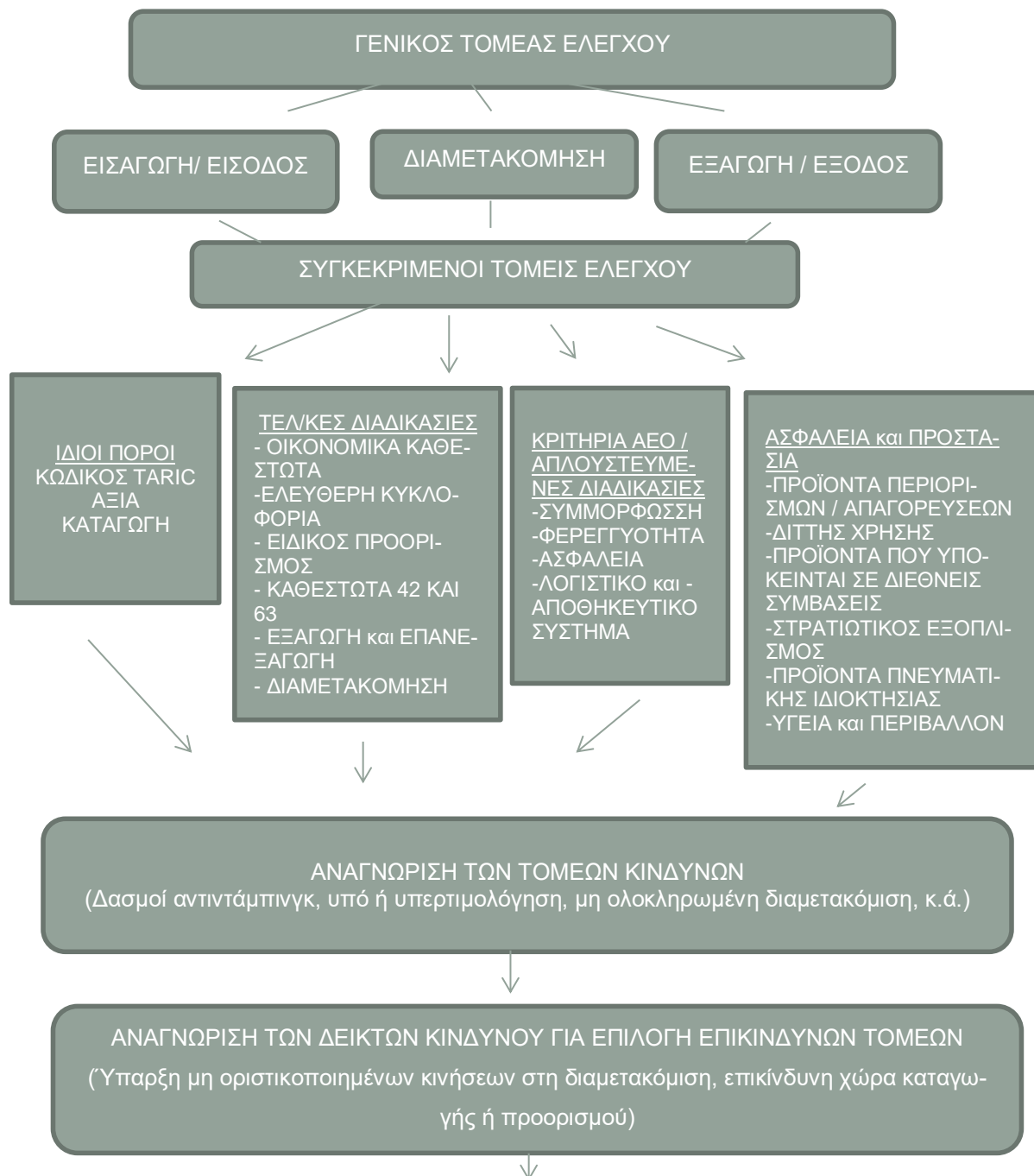
3. Συνδυασμός και των δύο. Ο κάθε έλεγχος έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις και ο εντοπισμός των σημείων ελέγχου που τις ικανοποιούν είναι καταλυτικής σημασίας. Επομένως, η διαμόρφωση ερωτηματολογίων ελέγχου, ανάλογα με το αντικείμενο, αποτελεί το πρότυπο για την, κατά το δυνατό, τυποποιημένη διεξαγωγή των ελέγχων. Ως εκ τούτου μειώνονται οι κίνδυνοι λανθασμένης εφαρμογής μιας διαδικασίας ελέγχου και λανθασμένης ερμηνείας των αποκτηθέντων ελεγκτικών τεκμηρίων.

Οι τελωνειακές υπηρεσίες για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καυσίμων και την αύξηση των δημοσίων εσόδων, ακολουθούν το «Επιχειρησιακό Σχέδιο Ελέγχου Καυσίμων». Στόχος του Επιχειρησιακού Σχεδίου είναι η εντατικοποίηση και ο συντονισμός στον τομέα του ελέγχου των πετρελαιοειδών με έμφαση στον έλεγχο υγρών καυσίμων (Πετρέλαιο κίνησης, Θέρμανσης, Βενζίνη) και στον έλεγχο της νόμιμης χρησιμοποίησης των υγραερίων όλων των χρήσεων με προτεραιότητα τα υγραέρια

που χρησιμοποιούνται ως καύσιμο θέρμανσης, καθώς και για βιομηχανική – εμπορική χρήση και υπόκεινται σε χαμηλότερο συντελεστή ΕΦΚ.

Στη συνέχεια περιγράφεται ο προσδιορισμός των επικίνδυνων τομέων των τελωνειακών ελέγχων.

Διάγραμμα 4.2. Προσδιορισμός των επικίνδυνων τομέων των τελωνειακών ελέγχων.



ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ

4.5. Διαδικασίες των τελωνειακών ελέγχων

Η διεξαγωγή των τελωνειακών ελέγχων στους συναλλασσόμενους οι οποίοι πρόκειται να ελεγχθούν, στηρίζεται σε μια καθορισμένη διαδικασία, η οποία δομείται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε με σύντομες σχετικά διαδικασίες να αναδεικνύεται η απόκρυψη της τελωνειακής ύλης που έχει συντελεστεί. Αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει συγκεκριμένες ελεγκτικές επαληθεύσεις οι οποίες είναι κατά βάση δειγματοληπτικές, αντιπροσωπεύοντας όμως όλο το φάσμα των τελωνειακών αντικειμένων του ελεγχόμενου. Οι δειγματοληπτικές επαληθεύσεις εστιάζονται σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα ή σε συγκεκριμένες συναλλαγές των διαχειριστικών χρήσεων της υπόθεσης που ελέγχεται. Εάν διαπιστωθούν εκτεταμένες τελωνειακές παραβάσεις τότε η διαδικασία του ελέγχου επεκτείνεται σε περισσότερα ή και μεγαλύτερα δείγματα.

Ανάλογα με το ποιος διενεργεί τον έλεγχο και ποια η σχέση εργασίας του με τον ελεγχόμενο φορέα, οι έλεγχοι διακρίνονται σε εσωτερικούς και εξωτερικούς¹²⁵. Ως εσωτερικοί έλεγχοι ορίζονται οι έλεγχοι που διενεργούνται από τον ίδιο τον φορέα για λογαριασμό της διοίκησης. Σύμφωνα με την Επιτροπή Διεθνών Ελεγκτικών και Ασφαλιστικών Προτύπων (IAASB) ο εσωτερικός έλεγχος ορίζεται ως ένα σύνολο μεθόδων, διαδικασιών και πολιτικών που εφαρμόζει μια οικονομική μονάδα στα πλαίσια της οργανωτικής της δομής για να εξασφαλίσει την ομαλή και αποδοτική της λειτουργία. Για να είναι αποτελεσματική η λειτουργία του εσωτερικού ελέγχου εξαρτάται από το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον των οικονομικών οργανισμών μέσα στο οποίο αυτοί δραστηριοποιούνται¹²⁶. Επίσης ο εσωτερικός έλεγχος είναι ο διοικητικός έλεγχος που διεξάγεται για την καταμέτρηση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των διάφορων διαδικασιών, μέτρων, μεθόδων και συστημάτων ελέγχου ενός οικονομικού φορέα¹²⁷.

Ο Εσωτερικός Έλεγχος διακρίνεται σε Εσωτερικό Έλεγχο ή Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου (internal control) και Εσωτερικό Έλεγχο (internal audit). Ο όρος “control” έχει την

¹²⁵ Παπαστάθης Π., (2010). *Εσωτερικός έλεγχος*. Σημειώσεις σεμιναρίου. Αθήνα, σελ. 10.

¹²⁶ Sawyer B. L., (2003). *Sawyer's International Auditing The Practice of Modern International Auditors*. 5 th edition, ISBN 0-89413-509-0, p.p. 120-121.

¹²⁷ Τσακλάγκανος Α., (1994). *Ελεγκτική*. Εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, σελ 44.

έννοια του συστήματος, του μηχανισμού, της διαδικασίας και των μεθόδων με τις οποίες επιτυγχάνεται ο έλεγχος, ενώ ο όρος “audit” έχει την έννοια του λογιστικού ή οικονομικού ελέγχου ή της επαλήθευσης ενός λογαριασμού. Επιπλέον ο εσωτερικός έλεγχος (internal audit) παρέχει εκτεταμένο εύρος υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους οργανισμούς οι οποίοι υιοθετούν τις αρχές του γνωστικού αντικειμένου του¹²⁸.

Εξωτερικοί είναι οι έλεγχοι που διενεργούνται από εξωτερικούς ελεγκτές για να ελέγξουν τον οικονομικό φορέα για λογαριασμό των μετόχων. Η διαφορά μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου είναι ότι ο εξωτερικός έλεγχος διασφαλίζει τις σωστές οικονομικές λειτουργίες του οργανισμού ενώ ο εσωτερικός έλεγχος συντελεί στην βελτίωση της οικονομικής και της αποτελεσματικής λειτουργίας του οργανισμού.

Για την τελωνειακή υπηρεσία ο Εξωτερικός Έλεγχος διενεργείται από τις αρμόδιες εθνικές και ενωσιακές υπηρεσίες, όπως ΣΔΟΕ, ΕΛΥΤ, Γενική Διεύθυνση Προϋπολογισμού – DG BUDGET της ΕΕ και άλλες.

Η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και ΕΦΚ, προκειμένου να διευκολύνει το νομίμως διακινούμενο εμπόριο έχει ήδη εισαγάγει σημαντικές μεταρρυθμίσεις, όπως είναι:

- Ηλεκτρονικό Τελωνείο (e-custom) και πλήρης παραγωγική λειτουργία του προγράμματος ICISnet,

Στην εποχή της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του ηλεκτρονικού εμπορίου, η Τελωνειακή Υπηρεσία καλείται να παίζει κεντρικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο με τη παροχή ασφαλών και ταχύτατων διαδικασιών διακίνησης και τελωνισμού των εμπορευμάτων. Η ιδέα για την λειτουργία του ηλεκτρονικού περιβάλλοντος στα τελωνεία με σκοπό την ηλεκτρονική διακυβέρνηση μεταξύ των δημόσιων υπηρεσιών και οργανισμών, είχε ανακοινωθεί για πρώτη φορά το 2004¹²⁹ και εφαρμόστηκε με τις αποφάσεις 253/2003, 1152/2003 και 70/2008 του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε ένα πλάνο στρατηγικού σχεδιασμού για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί¹³⁰ στα τελωνεία και με στόχους για αποτελεσματικούς ελέγχους, την καταπολέμηση της απάτης και του οργανωμένου εγκλήματος, τη διαφύλαξη των φορολογικών συμφερόντων, την προστασία της δημόσιας

¹²⁸ Δρογαλάς Γ., Φωτιάδης Θ. και Σουμπενιώτης Δ. (2005). *Εννοιολογικό πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου θεωρητική προσέγγιση και μελέτη περίπτωσης*. Διοικητική ενημέρωση.

¹²⁹ Gwardzinska E., (2012). *The standardization of customs services in the European Union*. World Customs Journal. Vol 6. No 1, p. 93-99.

¹³⁰ Απόφαση 70/2008 ΕΕ, 15/01/2008

υγείας και του περιβάλλοντος καθώς και την μείωση του κόστους και του χρόνου στις διαδικασίες τελωνισμού. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη της Ε.Ε. υλοποιεί προγράμματα (ΤΕΛΩΝΕΙΑ 2020) με σκοπό την ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση των ευρωπαϊκών συστημάτων πληροφοριών, καθώς και την ενίσχυση των δεξιοτήτων και ικανοτήτων των τελωνειακών υπαλλήλων¹³¹.

- Η σημαντική μείωση των ελέγχων κατά την τελωνειακή διαδικασία,
- Η θέσπιση διακριτών ελέγχων διαδικασίας
- Η καθιέρωση αποστολής των υποστηρικτικών της διασάφησης εγγράφων με ηλεκτρονικό τρόπο,

Οι τελωνειακοί έλεγχοι ανάλογα με τον χρόνο διενέργειας τους διακρίνονται σε:

- εκ των προτέρων έλεγχοι,
- έλεγχοι διαδικασίας- τελωνισμού και
- εκ των υστέρων έλεγχοι.

Στη συνέχεια, θα αναλύσουμε περιληπτικά τους εκ των προτέρων ελέγχους με διεξοδική ανάλυση στους εκ των υστέρων ελέγχους.

4.5.1. Εν των προτέρων τελωνειακοί έλεγχοι

Οι εκ των προτέρων έλεγχοι διενεργούνται από τις Τελωνειακές Αρχές πριν τη χορήγηση κάθε είδους τελωνειακής άδειας/πιστοποίησης, πιστοποιητικό, έγκριση ή απλούστευση (π.χ. απλουστευμένη διαδικασία, πιστοποιητικό ΑΕΟ, οικονομικό τελωνειακό καθεστώς, κλπ), προκειμένου να αξιολογηθούν τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις μιας επιχείρησης.

Σκοπός τους είναι να διασφαλίσουν τη συνδρομή των όρων και προϋποθέσεων που αφορούν ειδικές εγκρίσεις και άδειες (π.χ. προ-επικυρωμένα έγγραφα διαμετακόμισης, προτιμησιακής καταγωγής, πιστοποιητικά, συμφωνίες ποσοτώσεων, άδειες τελωνειακών και φορολογικών αποθηκών και άλλες απλοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες) και περιλαμβάνει την εξέταση της διοικητικής και οργανωτικής δομής, των εσωτερικών διαδικασιών ή/και των εσωτερικών συστημάτων του οικονομικού φορέα.

¹³¹ Κανονισμός 1294/2013 Ε.Ε.

Για την απόκτηση πιστοποιητικού Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (ΕΟΦ) προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία η οποία θεσπίστηκε στην Ελλάδα με την υπ. αριθμ ΑΥΟΟ 5007905/955/Α0019/17-2-2009 (ΦΕΚ Β' 383/4-3-2009).

Ο εκ των προτέρων τελωνειακός έλεγχος δεν πρέπει να συγχέεται με τη διαδικασία του «εσωτερικού ελέγχου», που είναι ένας μηχανισμός για την επαλήθευση και την αναθεώρηση, που διεξάγεται από τις τελωνειακές αρχές προκειμένου να επανεξετάσουν τους δικούς τους εσωτερικούς κανόνες και διαδικασίες στα Τελωνεία. Οι εσωτερικοί έλεγχοι μπορεί να είναι χρήσιμοι για τους σκοπούς της διαχείρισης και αποτελούν σημαντικό μέρος ενός προγράμματος ακεραιότητας, αλλά είναι αρκετά διαφορετικοί από την έννοια των εκ των προτέρων τελωνειακών ελέγχων.

Οι εκ των προτέρων τελωνειακοί έλεγχοι πραγματοποιούνται:

- Στους χώρους της τελωνειακής αρχής, με εξέταση του φακέλου που υποβάλλεται από τον οικονομικό φορέα με την υποβολή του αιτήματος και προσκόμιση των προβλεπόμενων δικαιολογητικών που απαιτούνται σύμφωνα με την εθνική και ενωσιακή τελωνειακή νομοθεσία καθώς και την συλλογή πληροφοριών για την ίδιο τον οικονομικό φορέα από τα στοιχεία που τηρούνται στο αρχείο της τελωνειακής αρχής
- Στις εγκαταστάσεις του οικονομικού φορέα όπου η τελωνειακή αρχή προβαίνει σε έλεγχο προκειμένου να διαπιστώσει τη διοικητική και οργανωτική δομή, να λάβει πληροφορίες για το καταστατικό, την εσωτερική οργάνωση, τα υπεύθυνα πρόσωπα έναντι της τελωνειακής αρχής, πληροφορίες για τους χώρους αποθήκευσης των εμπορευμάτων (ασφαλή φύλαξη των εμπορευμάτων), πληροφορίες για τα οικονομικά μεγέθη του, για το πληροφοριακό ή χειρόγραφο σύστημα λογιστικής παρακολούθησης και εμπορικής διαχείρισης για την παρακολούθηση των εμπορευμάτων που υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο και ότι άλλο είναι απαραίτητο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Σκοπός των εκ των προτέρων τελωνειακών ελέγχων είναι να αξιολογήσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτει η τελωνειακή νομοθεσία προκειμένου ο οικονομικός φορέας να εξασφαλίσει την έκδοση μιας άδειας, μιας έγκρισης ή ενός πιστοποιητικού. Αναφέρονται ενδεικτικά περιπτώσεις όπως η χρήση έγκρισης για απλουστευμένες διαδικασίες (όπως άδεια τελωνισμού στις εγκαταστάσεις του εξαγωγέα, άδεια εγκεκριμένου

παραλήπτη, ΑΕΟ και άλλα), ή χορήγηση άδειας λειτουργίας και διαχείρισης φορολογικών αποθηκών (καπνικών, αλκοολούχων ποτών, οχημάτων, τελωνειακής αποταμίευσης), ή άδεια στα πλαίσια της λειτουργίας των ειδικών τελωνειακών καθεστώτων (άδεια παθητικής τελειοποίησης, άδεια ειδικού προορισμού, άδεια ενεργητικής τελειοποίησης και άλλα).

Τα οφέλη που προκύπτουν από την εκτέλεση των εκ των προτέρων τελωνειακών ελέγχων είναι:

- Ο έμπορος που συμμορφώνεται με τη νομοθεσία, διευκολύνεται στο σημείο του εκτελωνισμού και έτσι οι συνοριακοί έλεγχοι μπορεί να μειωθούν
- Επιτρέπει στα Τελωνεία να αποκτήσουν καλύτερη πληροφόρηση και κατανόηση των επιχειρηματικών δράσεων των πελατών
- Το επίπεδο του κινδύνου μπορεί πιο εύκολα να αξιολογηθεί και αναθεωρηθεί καθώς μια επίσκεψη στους χώρους του εμπόρου παρέχει τη δυνατότητα να εντοπίζονται οι κίνδυνοι και οι αδυναμίες στα συστήματα των εμπόρων
- Διευκολύνει την εκπαίδευση εμπόρων με διατήρηση μακροπρόθεσμης και ολοκληρωμένης συμμόρφωσης
- Οι πόροι της Τελωνειακής Διοίκησης κατανέμονται πιο αποτελεσματικά.
- Τα Τελωνεία μπορούν ευκολότερα να προωθήσουν την ιδέα της εθελοντικής συμμόρφωσης και της αυτο-αξιολόγησης
- Υποψία για δόλιες δραστηριότητες μπορούν να προσδιοριστούν και να αναφέρονται προκειμένου να αναληφθεί η κατάλληλη δράση
- Παρέχει μια πλατφόρμα για την αξιολόγηση και τη διατήρηση του δικαιώματος από τον εγκεκριμένο οικονομικό φορέα
- Μακροπρόθεσμα διατηρούν και αυξάνουν τη συνολική συμμόρφωση των οικονομικών φορέων στις τελωνειακές υποχρεώσεις και τη δυνατότητα αυτό-αξιολόγησής τους

4.5.2. Τελωνειακοί έλεγχοι κατά τη διαδικασία του τελωνισμού εμπορευμάτων

Οι τελωνειακοί έλεγχοι κατά το στάδιο διαδικασίας τελωνισμού των εμπορευμάτων, αποτελούν μια σειρά διαδικασιών και διατυπώσεων που σκοπό έχουν την υπαγωγή των

εμπορευμάτων σε τελωνειακό καθεστώς όπως αυτό προσδιορίζεται από τον ενωσιακό κώδικα¹³², δηλαδή είτε να τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία, είτε σε ειδικά τελωνειακά καθεστώτα, είτε σε εξαγωγή. Οι ίδιες διατυπώσεις και διαδικασίες εφαρμόζονται και στα προϊόντα που υπόκεινται σε ΕΦΚ ή επιβολής Τέλους Ταξινόμησης στα οχήματα.

Με απόφαση της γενικής γραμματέα δημοσίων εσόδων¹³³ καθιερώθηκαν οι «Ελεγκτοι Διαδικασίας» στους οποίους υπόκεινται:

A) οι διασαφήσεις που υποβάλλονται στο πληροφοριακό σύστημα Τελωνειακών Ηλεκτρονικών Υπηρεσιών (ICISNET). Σκοπός των ελέγχων αυτών είναι:

- Η τήρηση των απαγορεύσεων – περιορισμών στη διακίνηση εμπορευμάτων που προβλέπονται από τις ισχύουσες κοινοτικές και εθνικές διατάξεις
- Την επιτήρηση των καθεστώτων τελειοποίησης προς επανεξαγωγή, μεταποίησης υπό τελωνειακό έλεγχο και τελειοποίησης προς επανεισαγωγή.

B) Οι διασαφήσεις που ελέγχονται για τη διασφάλιση των απαγορεύσεων - περιορισμών αποτελούν υποσύνολο εκείνων που υποδεικνύονται από το πληροφοριακό σύστημα ως μεσαίας επικινδυνότητας και τους αποδίδεται συγκεκριμένος βαθμός

Σκοπός των «Ελέγχων κατά τη Διαδικασία» είναι:

- Η διασφάλιση της τήρησης των απαγορεύσεων – περιορισμών όσον αφορά στον έλεγχο της ύπαρξης του κατάλληλου πιστοποιητικού ή άδειας ή έγκρισης ή εγγράφων και στην επικύρωση τους, εφόσον απαιτείται
- Η επιτήρηση των ανωτέρω καθεστώτων όσον αφορά στη δειγματοληψία που διενεργείται στα πλαίσια των καθεστώτων αυτών.
- Η εφαρμογή κανόνων απαγόρευσης και περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και προστασία της δημόσιας υγείας και ασφάλειας του κοινωνικού συνόλου, την προστασία του περιβάλλοντος, των φυτών, των ζώων και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Οι έλεγχοι αυτοί δεν προσμετρούνται στα ποσοστά των ελέγχων που πραγματοποιούνται, όπως αυτοί καθορίζονται με βάση τα κριτήρια ανάλυσης κινδύνου

4.5.3. Εκ των υστέρων τελωνειακοί έλεγχοι

¹³² Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε., άρθρο 5 εδάφιο 16

¹³³ Αριθμός απόφασης ΔΣΤΕΠΓ 028321ΕΞ2 01/12/2014 του Υπουργείου Οικονομικών

Οι εξελίξεις στο σύγχρονο εμπόριο, οι ανάγκες για πιο γρήγορη διακίνηση των εμπορευμάτων καθώς και η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, έχουν οδηγήσει τις τελωνειακές διοικήσεις της Ε.Ε. στην αλλαγή πολιτικής ως προς τον χρόνο διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων, εστιάζοντας περισσότερο στους εκ των υστέρων ελέγχους.

Οι εκ των υστέρων έλεγχοι τοποθετούνται χρονικά μετά την χορήγηση της άδειας παραλαβής των εμπορευμάτων (μετά την απελευθέρωση του εμπορεύματος) και διενεργούνται με σκοπό την εξακρίβωση της ακρίβειας και της αλήθειας των στοιχείων των τελωνειακών διασαφήσεων ή διαδικασιών καθώς και της διασφάλισης της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών και των συναφών νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων.

Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται είτε στο τελωνείο, είτε στην επιχείρηση, ενδέχεται και συνδυαστικά, ενώ όσον αφορά τους ελέγχους δίωξης διενεργούνται σε χώρους που επιλέγονται από την τελωνειακή αρχή και οι οποίοι άπτονται στην ευρύτερη περιοχή της χωρικής αρμοδιότητας της.

Οι εκ των υστέρων έλεγχοι είναι οι πιο σημαντικοί γιατί αποσκοπούν στην διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών και των συναφών νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων και της ακρίβειας των στοιχείων που έχουν δηλωθεί στα τελωνειακά παραστατικά. Οι εκ των υστέρων έλεγχοι τοποθετούνται χρονικά μετά την χορήγηση της άδειας παραλαβής των εμπορευμάτων και διενεργούνται για την εξασφάλιση της ακρίβειας των στοιχείων που δηλώνονται στις τελωνειακές διασαφήσεις και συναλλαγές.

Μέσω των ελέγχων αυτών, οι Τελωνειακές Αρχές επαληθεύουν την ακρίβεια και την πληρότητα των πληροφοριών που παρέχονται στα τελωνειακά παραστατικά, καθώς και την ύπαρξη, τη γνησιότητα, την ακρίβεια και την ισχύ όλων των δικαιολογητικών εγγράφων και εξετάζουν τα λογιστικά στοιχεία του διασαφιστή και άλλες καταχωρήσεις που έχουν σχέση με πράξεις που αφορούν τα εν λόγω εμπορεύματα, καθώς και με προγενέστερες ή μεταγενέστερες εμπορικές πράξεις που αφορούν τα ίδια εμπορεύματα μετά την απελευθέρωσή τους. Επίσης εξετάζουν τα εμπορεύματα και/ή λαμβάνουν δείγματα, εφόσον αυτό είναι ακόμα δυνατόν να γίνει. Οι εκ των υστέρων έλεγχοι αφορούν παραστατικά Εισαγωγής, Εξαγωγής, Διαμετακόμισης, Δήλωση Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΔΕΦΚ) και Δηλωτικών.

Αναμορφώθηκε το θεσμικό πλαίσιο των εκ των υστέρων ελέγχων ¹³⁴ (Τ.984 Α.Υ.Ο.) για την επιλογή υποθέσεων προς έλεγχο. Η Ελληνική Τελωνειακή Διοίκηση ακολουθώντας την πρακτική που εφαρμόζεται από τις Τελωνειακές Διοικήσεις όλων των Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετατόπισε χρονικά το κέντρο βάρους του τελωνειακού ελέγχου από το στάδιο της διαδικασίας στο στάδιο μετά τον τελωνισμό των εμπορευμάτων. Για τη διασφάλιση όμως ενός ισοδύναμου αποτελέσματος ελέγχου για την προστασία της οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και πολιτιστικής ασφάλειας της Χώρας κρίθηκε απαραίτητη η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των εκ των υστέρων ελέγχων, προκειμένου αυτοί να καταστούν καλύτερα στοχευμένοι και περισσότερο αποτελεσματικοί. Η καθιέρωση και διενέργεια στοχευμένων και αποτελεσματικών εκ των υστέρων ελέγχων συμβάλλει τόσο στην εμπέδωση κλίματος εμπιστοσύνης με τους οικονομικούς φορείς και τους συναλλασσόμενους, όσο και στην ενίσχυση της εκούσιας συμμόρφωσής τους.

Οι εκ των υστέρων έλεγχοι διακρίνονται περαιτέρω ως εξής:

- Εκ των υστέρων λογιστικοί έλεγχοι, όπου εξετάζεται η διοικητική, οργανωτική δομή, οι εσωτερικές διαδικασίες ή/και τα εσωτερικά συστήματα του οικονομικού φορέα (π.χ. λογιστικά βιβλία), με σκοπό τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων για την τεκμηρίωση της συμμόρφωσής του με τη σχετική ενωσιακή και εθνική τελωνειακή νομοθεσία.
- Έλεγχοι επαναξιολόγησης, οι οποίοι έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν τη συνδρομή των κριτηρίων ή/και κανονισμών από τον οικονομικό φορέα, όπως προβλέπονται στην έγκριση για την εκάστοτε απλούστευση/διευκόλυνση ή διαδικασία. Επίσης διενεργούνται σε περιπτώσεις σημαντικών αλλαγών της νομοθεσίας της Ε.Ε., ή όταν υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις που έχουν καταγραφεί από την διαδικασία επιτήρησης, ότι οι σχετικοί όροι και τα κριτήρια δεν πληρούνται.
- Έλεγχος των δεδομένων του Ενιαίου Διοικητικού Εγγράφου (ΕΔΕ), όπου εξετάζεται η διασάφηση και τα συνημμένα αυτής έγγραφα (που έχουν υποβληθεί ηλεκτρονικά ή εγγράφως) μετά την απελευθέρωση των εμπορευμάτων. Το αποτέλεσμα του ελέγχου μπορεί να οδηγήσει σε τροποποίηση της διασάφησης παρέχοντας χρήσιμες πληροφορίες για την στόχευση της ανάλυσης κινδύνου στους μελλοντικούς ελέγχους. Δεν θεωρούνται λογιστικοί έλεγχοι.

¹³⁴ http://www.publicrevenue.gr/kpi/static/doc/apologistiki_ekthesi2016.pdf

• Άλλα είδη εκ των υστέρων ελέγχων, όπου ελέγχονται οι συναλλαγές επιλεγμένου αριθμού διασαφήσεων, με στόχο να εξασφαλιστεί η ορθότητα των δηλωθέντων στοιχείων. Παραδείγματα τέτοιου είδους ελέγχου αποτελούν οι έλεγχοι καταβολής των αναλογούντων δασμών αντιντάμπινγκ, ή της καταγωγής, της προτίμησης, των πιστοποιητικών καταγωγής, οι έλεγχοι που ζητούνται κατόπιν αιτήματος αμοιβαίας συνδρομής, οι τελωνειακοί έλεγχοι σε φορολογικές αποθήκες (π.χ. απόθεμα ή επαλήθευση αποθεματικών λογαριασμών), δασμολογικής κατάταξης (π.χ. διόρθωση κωδικού εμπορεύματος κατόπιν δειγματοληψίας), προσδιορισμού της δασμολογητέας αξίας (π.χ. έλεγχος δικαιολογητικών εγγράφων, απαντήσεις αμοιβαίας συνδρομής, κ.λπ.).

Οι εκ των υστέρων έλεγχοι έχουν τα εξής πλεονεκτήματα¹³⁵:

- Επιταχύνουν τον τελωνισμό του νόμιμου εμπορίου, καθώς μετατίθεται η χρονική στιγμή του ελέγχου μετά την απελευθέρωση του εμπορεύματος
- Προάγουν την εκούσια συμμόρφωση των οικονομικών φορέων, καθώς μέσω των επιτόπιων επισκέψεων στις εγκαταστάσεις τους αποκτάται καλύτερη γνώση του μηχανισμού εσωτερικού ελέγχου του οικονομικού φορέα, δίνοντας τη δυνατότητα αφενός του εντοπισμού των αδυναμιών και των κινδύνων αυτού και αφετέρου της παροχής διορθωτικών συστάσεων, όπου απαιτείται.
- Μακροπρόθεσμα διατηρούν και αυξάνουν τη συνολική συμμόρφωση των οικονομικών φορέων στις τελωνειακές υποχρεώσεις και τη δυνατότητα αυτό-αξιολόγησής τους.
- Παρέχουν τη δυνατότητα για αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων Τελωνειακών Υπαλλήλων σε στοχευμένους ελέγχους.
- Βοηθούν στον εντοπισμό περιπτώσεων παραβατικότητας και οδηγούν στον προγραμματισμό των μελλοντικών ενεργειών από τις Τελωνειακές Υπηρεσίες.
- Παρέχεται ένα πλαίσιο συνεχούς επιτήρησης των τελωνειακών καθεστώτων/προορισμών.
- Επιδρούν προληπτικά στους οικονομικούς φορείς για την αποτροπή παρατυπιών κατά τις συναλλαγές τους με τις Τελωνειακές Αρχές.

¹³⁵ ΑΑΔΕ, ΑΣΤΕΠ Γ 1868/2015, Δ/ΝΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ

Ο τόπος διενέργειας ενός εκ των υστέρων ελέγχου μπορεί να διαφοροποιείται. Έτσι οι εκ των υστέρων έλεγχοι διενεργούνται είτε στο χώρο της Τελωνιακής Αρχής, είτε στις εγκαταστάσεις του κατόχου των εμπορευμάτων ή του αντιπροσώπου του, ή κάθε άλλου προσώπου που εμπλέκεται άμεσα ή έμμεσα σε επαγγελματικό επίπεδο στις εν λόγω πράξεις, καθώς και οποιουδήποτε άλλου προσώπου που έχει στην κατοχή του για επαγγελματικούς λόγους τα εν λόγω έγγραφα και στοιχεία. Σε ότι αφορά τους ελέγχους δίωξης αυτοί διενεργούνται σε χώρο που επιλέγει η Τελωνιακή Αρχή και ανήκει στην ευρύτερη περιοχή χωρικής αρμοδιότητάς της.

Οι τελωνιακές διατάξεις και κανονισμοί παρέχουν στα τελωνιακά όργανα που διενεργούν εκ των υστέρων ελέγχους τα εξής δικαιώματα:

- Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του ελεγχόμενου οικονομικού φορέα
- Εξέταση των αρχείων και των συστημάτων του οικονομικού φορέα και των δεδομένων που περιλαμβάνονται στις σχετικές τελωνιακά παραστατικά και τα σχετικά εμπορικά έγγραφα
- Επιθεώρηση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου
- Ανάκτηση και διατήρηση των εγγραφών και αρχείων του οικονομικού φορέα
- Επιτήρηση και λήψη δειγμάτων των εμπορευμάτων.

Όλα τα Τελωνεία διενεργούν εκ των υστέρων ελέγχους με την προϋπόθεση ότι το σύνολο των παραστατικών αυτών είναι τουλάχιστον δεκαπέντε (15) σε μηνιαία βάση. Οι έλεγχοι πραγματοποιούνται από τα Τμήματα Εκ των Υστέρων Ελέγχων των Τελωνείων, όπου υπάρχουν τέτοια τμήματα, ή από Κινητές Ομάδες Ελέγχου ή από Ομάδες εκ των Υστέρων Ελέγχων που συστήνονται από τον Προϊστάμενο του Τελωνείου ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες. Τα τελωνιακά ελεγκτικά κλιμάκια στελεχώνονται από υπαλλήλους έμπειρους σε διαφορετικούς τομείς ελέγχου, ώστε να επιτυγχάνεται η αποτελεσματικότητα του ελέγχου και να διασφαλίζεται η πληρότητά του (π.χ. εμπειρία στον έλεγχο λογιστικών βιβλίων, στην επικοινωνία με το κοινό, στην επιτόπια παρατήρηση, στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές κ.λπ.).

Αν και όλα τα Τελωνεία έχουν την δυνατότητα διενέργειας εκ των υστέρων ελέγχου, η αρμοδιότητα προκύπτει με βάση τα παρακάτω:

α) οικονομικών τελωνειακών καθεστώτων, όπου το Τελωνείο υπαγωγής και το Τελωνείο ελέγχου είναι διαφορετικά, αρμόδιο για τον εκ των υστέρων έλεγχο είναι το Τελωνείο ελέγχου και

β) όπου ένας συναλλασσόμενος τελωνίζει εμπορεύματα σε Τελωνείο διαφορετικό από αυτό που βρίσκεται η έδρα του, αρμόδιο για τον εκ των υστέρων έλεγχο είναι το Τελωνείο όπου έχει υποβληθεί το παραστατικό. Για παράδειγμα, συναλλασσόμενος με έδρα τη Λάρισα τελωνίζει εμπορεύματα στο Τελωνείο Βόλου, ως αρμόδιο Τελωνείο του τόπου της τελικής φόρτωσης. Αρμόδιο Τελωνείο για εκ των υστέρων έλεγχο εγγράφων είναι το Τελωνείο Βόλου. Σε περίπτωση που από τον έλεγχο αυτό προκύψουν διαφορές ή ευρήματα που συνιστούν λόγο για έλεγχο στις εγκαταστάσεις αυτού, τότε ενημερώνεται σχετικά το Τελωνείο που είναι αρμόδιο για τον τόπο εγκατάστασης αυτού (στο παράδειγμα η Λάρισα).

Στις περιπτώσεις όπου ο τόπος διεξαγωγής του ελέγχου βρίσκεται εκτός της χωρικής αρμοδιότητας της Τελωνειακής Αρχής στην οποία υποβλήθηκε το παραστατικό, ο έλεγχος δύναται να διενεργείται με την συνδρομή της αρμόδιας Ελεγκτικής Υπηρεσίας Τελωνείων (ΕΛΥΤ) Αττική ή Θεσσαλονίκης.

Πέραν των εκ των υστέρων ελέγχων που υποδεικνύονται από την Διεύθυνση Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων και Παραβάσεων (ΔΣΤΕΠ), τα Τελωνεία διενεργούν ανάλυση κινδύνου σε τοπικό επίπεδο με ευθύνη του Προϊσταμένου του Τελωνείου ή του Αναπληρωτή αυτού, με τη συνδρομή του Προϊστάμενου Τελωνισμού εφόσον κριθεί απαραίτητη, λαμβάνοντας ενδεικτικά υπόψη τα παρακάτω κριτήρια επικινδυνότητας:

1. Προφίλ συναλλασσόμενου
 - i. Νέος συναλλασσόμενος, ο οποίος εμφανίζεται πρώτη φορά στο Τελωνείο
 - ii. Ιστορικό τελωνειακών παραβάσεων, όταν υπάρχουν καταχωρημένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης του συναλλασσόμενου ή του τελωνειακού αντιπροσώπου του στις τελωνειακές διαδικασίες
 - iii. Ιστορικό διενέργειας ελέγχων, όταν έχει υποβληθεί σε προηγούμενο έλεγχο το τελευταίο τρίμηνο και το αποτέλεσμα ήταν «Καλώς»
 - iv. Εμπορική δραστηριότητα του συναλλασσόμενου που δεν συνάδει με την υποβληθείσα διασάφηση
 - v. Διαδρομή που ακολουθείται

- vi. Χρηματοπιστωτική φερεγγυότητα (εάν είναι γνωστή)
- vii. Τήρηση προθεσμιών, πχ απλουστευμένες διαδικασίες
2. Δασμολογητέα / Στατιστική Αξία
3. Δασμολογική κατάταξη
4. Χώρα καταγωγής
5. Προτιμησιακή καταγωγή
6. Δασμολογική ποσόστωση
7. Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί
8. Εμπορεύματα που υπόκεινται σε απαγορεύσεις/περιορισμούς
9. Εμπορεύματα πνευματικής ιδιοκτησίας
10. Έλεγχος δηλωτικών στα οποία έχει συμπληρωθεί η θέση «Ειδικές Μνείες» με τον κωδικό 90900 – Εξαίρεση ENS ότι όντως δεν υποβλήθηκε ENS για το εμπόρευμα
11. Έλεγχος εμπρόθεσμης υποβολής της ENS και ορθή αναφορά της στο παραστατικό που ακολουθεί (Δηλωτικό, ΕΔΕ Εισαγωγής, Διαμετακόμιση, κλπ)

Επίσης, για την επιλογή του προς έλεγχο δείγματος λαμβάνονται υπόψη πληροφορίες:

- α) που δίδονται από το τμήμα Ανάλυσης Κινδύνου (Risk Analysis) της ΔΣΤΕΠ στο Υποσύστημα Ειδικών Πληροφοριών & Υποθέσεων,
- β) που αποστέλλονται στα Τελωνεία από τις ΕΛΥΤ με την μορφή εγγράφου με τίτλο «ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» και
- γ) με τυχαία επιλογή ενός μικρού αριθμού παραστατικών, για λόγους αξιοπιστίας του δείγματος.

Η διαδικασία που ακολουθείται στους εκ των υστέρων ελέγχους μπορεί σε κάποιον τρίτο, ή κάποιον που δεν έχει σχέση με το αντικείμενο μπορεί να φαίνεται απλή ή λογική εκ τούτοις η εν λόγω διαδικασία έχει προέλθει από μακρά εμπειρία στελεχών της Τελωνιακής Αρχής στους ελέγχους. Για παράδειγμα το πρώτο στάδιο (έκδοση της εντολής ελέγχου) είναι απλή αλλά πάρα πολύ σημαντική στη διαδικασία. Μία μη ορθή ή και λανθασμένη εντολή ελέγχου μπορεί να οδηγήσει σε δικαίωση σε διοικητικά ή και ποινικά δικαστήρια, του αντισυμβαλλόμενου με την Τελωνιακή Διοίκηση. Επίσης, η ενημέρωση των κεντρικών υπηρεσιών καθώς και του συστήματος ελέγχων δημιουργεί μία βάση δεδομένων μέσω της οποίας μπορεί να γίνει καλύτερη στόχευση.

Ο εκ των υστέρων έλεγχος, πρέπει να αποτελείται από:

- Την εξέταση των σχετικών βιβλίων και αρχείων όπως συμβόλαια, τραπεζικές κινήσεις και ακόμη
- Εξέταση εμπορικών δεδομένων
- Εξέταση των συστημάτων των επιχειρήσεων
- Περιοδικούς και κυκλικούς ελέγχους
- Ένα επίπεδο ελέγχου ανάλογα με τον εκτιμώμενο κίνδυνο
- Δια-υπηρεσιακή συνεργασία με το προσωπικό που απασχολείται σε υπηρεσίες όπως ο ΦΠΑ ή ο φόρος εισοδήματος

Ο έλεγχος στις εγκαταστάσεις του εμπόρου απαιτεί μία ολοκληρωμένη προηγούμενη έρευνα καθώς και ένα μοντέλο ελέγχου τόσο σχετικά με την προετοιμασία όσο και την εκτέλεση.

Τα στάδια που ακολουθούνται από την διοίκηση προκειμένου για τη διενέργεια ελέγχου παρουσιάζονται στο διάγραμμα παρακάτω, τα σημαντικότερα όμως να αφορούν σε:

A) Έκδοση εντολής ελέγχου.

Η έκδοση της εντολής ελέγχου είναι το κύριο στοιχείο (και αποτελεί και αποδεικτικό στοιχείο στα δικαστήρια) της εντολής που δίνεται από την υπηρεσία προς τους ελεγκτές για την έναρξη του ελέγχου. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην εντολή, αφορούν στην υπηρεσία που την εκδίδει, την ημερομηνία που εκδίδεται, τους ελεγκτές στους οποίους ανατίθεται η αρμοδιότητα ελέγχου.

Η εντολή εκδίδεται από το σύστημα ELENXIS (ή στο ICISNET) και ολοκληρώνεται με την καταχώρηση σε αυτό των αποτελεσμάτων του ελέγχου. Στο σύστημα καταχωρούνται μία σειρά στοιχείων πληροφορικών που αφορούν τον έλεγχο (πχ. Κατηγορία ελέγχου, παραστατικά που ελέγχθηκαν).

B) Έκθεση Ελέγχου / Έκθεση Ελεγκτικών Επαληθεύσεων

Στις περιπτώσεις εκ των υστέρων ελέγχων στις εγκαταστάσεις του συναλλασσόμενου συντάσσεται και υπογράφεται από το τελωνειακό ελεγκτικό κλιμάκιο Έκθεση Ελεγκτικών Επαληθεύσεων ή Προσωρινή Έκθεση Ελέγχου με τα πραγματικά περιστατικά, τις ελεγκτικές ενέργειες και τις διαπιστώσεις του ελέγχου, καθώς και Έκθεση Δέσμευσης –

Κατάσχεσης, εάν απαιτείται, οι οποίες επιδεικνύονται και συνυπογράφονται από τον υπεύθυνο της ελεγχόμενης επιχείρησης για επιβεβαίωση των πραγματικών περιστατικών. Αντίγραφο αυτών επιδίδεται στον υπεύθυνο της ελεγχόμενης επιχείρησης.

Μετά το πέρας του ελέγχου συντάσσουν Έκθεση Ελέγχου, η οποία υπογράφεται από τον ελεγκτή, ελέγχεται και υπογράφεται από τον Προϊστάμενο του Τμήματος και θεωρείται από τον Προϊστάμενο του Τελωνείου.

Όταν ο ανωτέρω έλεγχος ολοκληρώνεται στο Τελωνείο η οριστική Έκθεση Ελέγχου υπογράφεται από το ελεγκτικό κλιμάκιο, ελέγχεται και υπογράφεται από τον Προϊστάμενο του Τμήματος και θεωρείται από τον Προϊστάμενο του Τελωνείου. Οι υπάλληλοι του Τμήματος που διενεργεί τον εκ των υστέρων έλεγχο είναι αρμόδιοι για την τήρηση του φακέλου του ελέγχου.

Γ) Ολοκλήρωση και αποτελέσματα διενέργειας εκ των υστέρων ελέγχων

Με την ολοκλήρωση του ελέγχου ο οριζόμενος στην εντολή ελεγκτής καταχωρεί τα αποτελέσματα του ελέγχου κατά περίπτωση στο ICISNET ή στο ELENXIS. Σε περίπτωση διαπίστωσης παρατυπίας, παράβασης ή απάτης η Έκθεση Ελέγχου διαβιβάζεται στο Δικαστικό Τμήμα, προκειμένου να ανακτήσει το ήδη καταχωρηθέν αποτέλεσμα ελέγχου και να προχωρήσει στις απαιτούμενες ενέργειες.

Δ) Εύρεση Διαφορών ή Παραβατικότητας

Στην περίπτωση διαπίστωσης παράβασης ο ελεγκτής, κατά την κρίση του, ενδέχεται να επεκτείνει τον έλεγχο, εφόσον θεωρεί ότι αυτό θα αυξήσει την αποτελεσματικότητά του:

- σε προηγούμενα τελωνειακά παραστατικά που έχει υποβάλει ο οικονομικός φορέας, στο ίδιο Τελωνείο που διενεργεί τον έλεγχο,
- στις εγκαταστάσεις του συναλλασσόμενου ή του Τελωνειακού Αντιπροσώπου αυτού, όταν η έδρα βρίσκεται εντός της χωρικής αρμοδιότητας του Τελωνείου.

Ο ελεγκτής μπορεί να υποβάλει αίτημα αμοιβαίας συνδρομής, όπου απαιτείται για την πληρέστερη στοιχειοθέτηση παραβάσεων. Εφόσον συντρέχει λόγος και αφού εξετασθούν και συνεκτιμηθούν όλα τα πραγματικά περιστατικά, είναι δυνατόν να:

- γίνει συμπληρωματική χρέωση δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων (άρθρο 31 Ν. 2960/01),
- επιβληθεί ποινή ανακριβούς δήλωσης (άρθρο 42 παρ. 1, 2, 3 Ν. 2960/01),
- βεβαιωθεί απλή τελωνειακή παράβαση (άρθρο 142 παρ. 1 Ν. 2960/01),

- εφαρμοστούν οι περί λαθρεμπορίας διατάξεις (άρθρο 142 παρ. 2 Ν. 2960/01).

Ε) Ενημέρωση Κεντρικών Υπηρεσιών και ΕΛΥΤ – Αποτίμηση των Ελέγχων

Οι Προϊστάμενοι κάθε Τελωνείου αποστέλλουν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο κάθε τρίμηνο αναφορά με τα αποτελέσματα των διενεργηθέντων εκ των υστέρων ελέγχων, καθώς και τις Εκθέσεις Ελέγχου στη Διεύθυνση Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων και Παραβάσεων (ΔΣΤΕΠ), στη Διεύθυνση Τελωνειακών Διαδικασιών (ΔΤΔ), στις Ελεγκτικές Υπηρεσίες Τελωνείων (ΕΛΥΤ) και στην καθ' ύλην αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων & ΕΦΚ, προκειμένου να αποφεύγονται ενδεχόμενες παράλληλες ενέργειες, αλλά και για την ανατροφοδότηση της ανάλυσης κινδύνου, τη στόχευση των μελλοντικών ελέγχων και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Η αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων συνδέεται με την ανάδειξη παραβατικότητας σε ποσοστό που προβλέπεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο της ΓΓΔΕ.

4.5.3.1. Οι στόχοι των εκ των υστέρων ελέγχων

Το περιεχόμενο του ελέγχου μετά τον τελωνισμό, αφορά σε:

- Άδεια εισαγωγής και εξαγωγής.
- Καταβολή των δασμών και τελών.
- Ομόλογα προϊόντα (Bonded goods), συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής, διάθεσης, αποθήκευσης, μεταφοράς, πώλησης, έκθεσης ή επανεξαγωγής.
- Χρήση και διαχείριση αγαθών με απαλλαγή, μειωμένους ή χωρίς δασμούς.
- Άλλες δραστηριότητες που αφορούν την εισαγωγή και την εξαγωγή.

Η βασική λειτουργία του ελέγχου μετά τον τελωνισμό αφορά σε τέσσερις (4) κυρίως δραστηριότητες:

- Προετοιμασία.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ενδείξεις επικινδυνότητας από την ανάλυση των κινδύνων και της έρευνας, είναι σε θέση η τελωνειακή διοίκηση να προσδιορίσει τις επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα, να κατανοήσει τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων που εισάγουν ή εξάγουν, τους τρόπους λειτουργίας και τα χαρακτηριστικά του εμπορίου, να εφαρμόσει εξειδικευμένα μέτρα, κάνοντας χρήση της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού και εξοπλισμού.

- Εκτέλεση.

Τα Τελωνεία διεξάγουν έλεγχο για τη διαπίστωση της ορθότητας της νομοθεσίας του φορτίου και των σχετικών εγγράφων, σε συνδυασμό με την εξέταση της ικανότητας εσωτερικού ελέγχου της επιχείρησης καθώς και της λειτουργίας των διαδικασιών. Όταν γίνεται διερεύνηση συγκεκριμένης περίπτωσης τότε η έρευνα επικεντρώνεται στην τεκμηριωμένη λήψη στοιχείων αναφορικά με την ύποπτη επιχείρηση.

- Διάθεση.

Κατά κύριο λόγο ασχολείται με τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή του ελέγχου και της κατά περίπτωση έρευνας, συμπεριλαμβανομένης της προσφυγής μέσα σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, καταβολής του φόρου, τυχόν διοικητικές κυρώσεις, πιστοποίηση της ποινής καθώς και την περαιτέρω έρευνα σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις.

- Αξιολόγηση.

Τα Τελωνεία διενεργούν μία αποτίμηση για την ακρίβεια των ενδείξεων του κινδύνου, την κατάσταση της συμμόρφωσης των επιχειρήσεων σε σχέση με τις πολιτικές καθώς και την κατάσταση της Τελωνειακής Διοίκησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του ελέγχου.

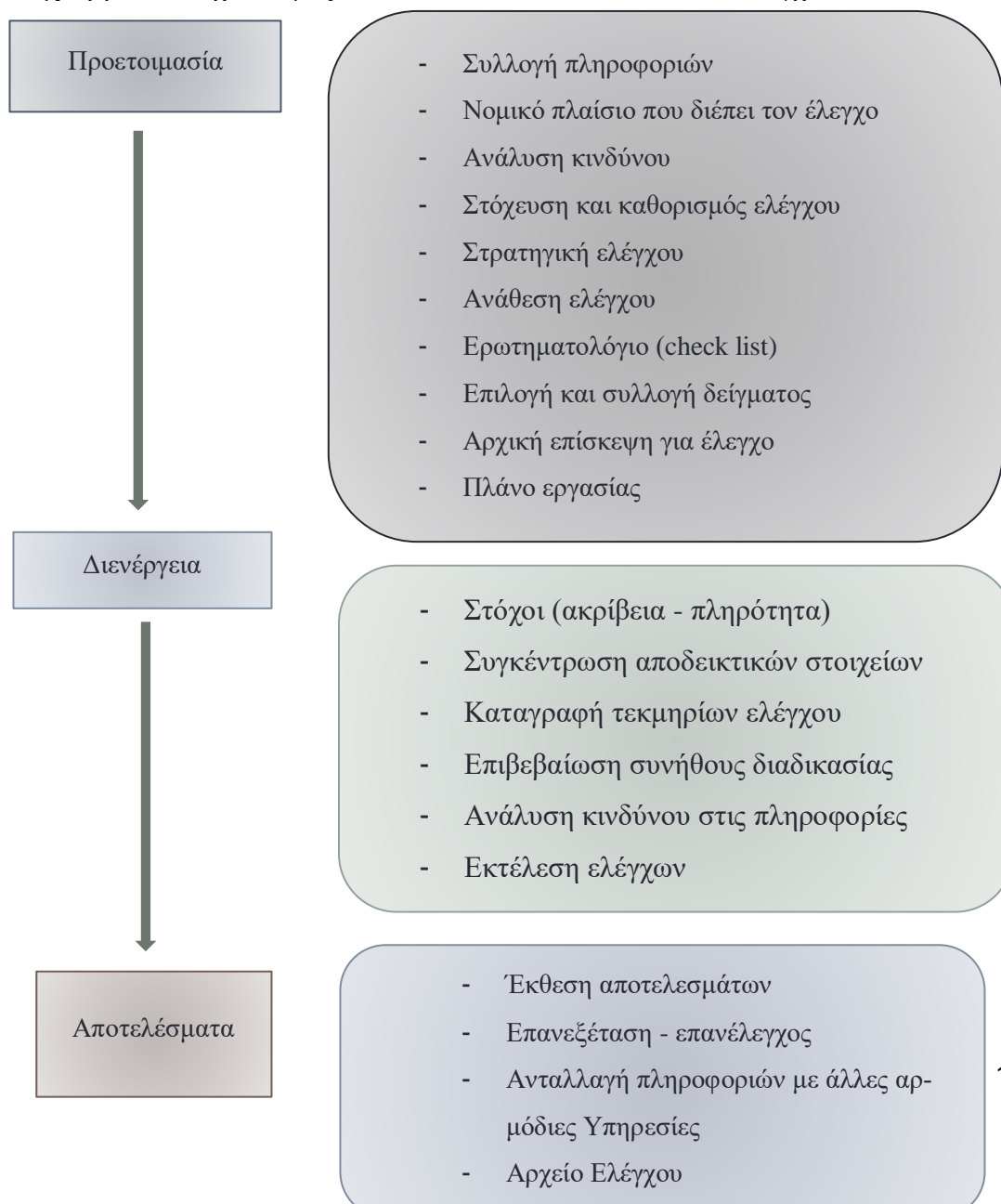
Οι βασικοί στόχοι των εκ των υστέρων ελέγχων μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- να διασφαλιστεί ότι οι τελωνειακές διασαφήσεις που έχουν ολοκληρωθεί είναι σε συμμόρφωση προς τις τελωνειακές απαιτήσεις αλλά και τις δηλώσεις στα λογιστικά και άλλα τηρούμενα βιβλία του οικονομικού φορέα
- να επαληθευτεί ότι το οφειλόμενο ποσό δασμών και φόρων έχει αναγνωριστεί και καταβληθεί στο σύνολό του
- να διευκολύνει το διεθνές εμπόριο στους συνεπείς πελάτες, να διασφαλίσει τα εμπορεύματα που υπόκεινται σε ειδικούς κανόνες εισαγωγής/εξαγωγής και είναι σωστά δηλωμένα, συμπεριλαμβανομένων των απαγορεύσεων, περιορισμών, ειδικών αδειών ή ποσοστώσεων
- να εξασφαλιστεί ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις σχετικά με ειδικές εγκρίσεις και άδειες, π.χ. προ-επικυρωμένα έγγραφα διαμετακόμισης, πιστοποιητικών προτιμησιακής

προέλευσης, ρυθμίσεις ποσοστώσεων, των ειδικών φόρων κατανάλωσης αποθηκών και άλλων ρυθμίσεων επί της διαδικασίας

- να διερευνηθούν τυχόν υπόνοιες απάτης, παρατυπίας, λαθρεμπορίας σε συναλλαγές που ενδεχομένως επιφέρουν επιβολή κυρώσεων
- να εντοπιστούν πιθανά λάθη κατά τη συμπλήρωση της διασάφησης, η διόρθωση των οποίων, δύναται να οδηγήσει στην ανάκτηση δασμών και, ενδεχομένως, στην επιβολή κυρώσεων
- Στην ανατροφοδότηση του συστήματος ανάλυσης κινδύνου και στη συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση των δεικτών επικινδυνότητας για την υπόδειξη στοχευμένων ελέγχων κατά τη διαδικασία

Διάγραμμα 4.3. Σχεδιασμός και διαδικασία των τελωνειακών ελέγχων



4.5.4. Η ικανότητα των ελεγκτών

Η πιθανότητα εντοπισμού των συναλλασσόμενων που παρανομούν και της μη συμμόρφωσής τους με τις διατάξεις του τελωνειακού κώδικα, είναι συνάρτηση τόσο των αυξημένων ποσοστών τελωνειακών ελέγχων, όσο και της ικανότητας των αρμόδιων ελεγκτών να εντοπίσουν το πραγματικό μέγεθος και τη σοβαρότητα της συντελεσθείσας τελωνειακής παράβασης.

Η αποστολή και το έργο του ελεγκτή για την διαπίστωση και ανάδειξη της τελωνειακής παράβασης είναι εξ ορισμού δύσκολο έργο. Ο ελεγκτής καλείται, πολλές φορές χωρίς τα απαραίτητα τεχνολογικά μέσα και σε αντίξοες συνθήκες (νύχτα, στο δρόμο, σε νησίδα στη θάλασσα, κ.α) να κάνει τους απαραίτητους ελέγχους, ανάλογα με την περίπτωση και το προϊόν. Επίσης το έργο του θα πρέπει να το περαιώσει σε σύντομο χρονικό διάστημα, ενώ ο συναλλασσόμενος επιτηδευματίας έχει στη διάθεσή του επάρκεια χρόνου για να σκέπτεται, να σχεδιάζει και να υλοποιεί πράξεις διαφυγής, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται κατά το δυνατόν από τον κίνδυνο οποιασδήποτε ελεγκτικής μεθόδου (Παπαδόπουλος Α.)¹³⁶. Καθοριστικά στοιχεία για την αντιμετώπιση τελωνειακών παραβάσεων, όπως και της φοροδιαφυγής, αποτελούν ο βαθμός οργάνωσης των ελεγκτικών υπηρεσιών και το σύστημα βεβαίωσης και είσπραξης φόρων και εσόδων (Βαβούρας και Κούτρης)¹³⁷.

Ως εκ τούτου οι ικανότητες και τα προσόντα του ελεγκτή, προκειμένου να ανταποκριθεί επαρκώς στα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, θα πρέπει να πληρούν κάποιες συγκεκριμένες προδιαγραφές. Η πληρότητα ενός τελωνειακού ελέγχου εξαρτάται από τις

¹³⁶ Παπαδόπουλος Α. (1998). *Φορολογικός έλεγχος και σχέδια εργασίας*. Εκδόσεις Φορολογιστική, Αθήνα.

¹³⁷ Βαβούρας, Ι., και Κούτρης, Α., (1991). *Παραοικονομία: Η έκταση του φαινομένου στην Ελλάδα και το εξωτερικό*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

ικανότητες και δεξιότητες του ελεγκτή, ο οποίος θα πρέπει να διαθέτει αναλυτική ικανότητα και σφαιρική προσέγγιση, ώστε κατά την πορεία του ελέγχου μέσω της έρευνάς του να μπορεί, εκτός των άλλων, να εντοπίζει και να αποκαλύπτει τις τυχόν ακολουθούμενες μεθόδους τελωνειακής παράβασης και φοροδιαφυγής από τους συναλλασσόμενους (Μιχαήλ Π., κ.α.)¹³⁸.

Οι τελωνειακοί ελεγκτές είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι υπάλληλοι και προσπαθούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, παρά τις αντίξοες συνθήκες στις οποίες πολύ συχνά ασκούν το καθήκον τους.

Οι συναλλασσόμενοι γενικά είναι απρόθυμοι να αποκαλύψουν στον τελωνειακό έλεγχο, τις παραβάσεις της νομοθεσίας τις οποίες σκόπιμα διέπραξαν, ωστόσο συχνά δεν γνωρίζουν τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες δεν έκαναν ακούσια, ορθή εφαρμογή των τελωνειακών διατάξεων.

4.5.5. Προγράμματα τελωνειακών ελέγχων

Οι τελωνειακές διοικήσεις προκειμένου να υλοποιήσουν τη διαδικασία των ελέγχων έχουν θεσμοθετήσει το ετήσιο πρόγραμμα στοχοθεσίας το οποίο κάθε έτος στέλνεται σε όλα τα τελωνεία. Οι έλεγχοι είναι στοχοποιημένοι, ανάλογα με το αντικείμενο που συναλλάσσεται το κάθε τελωνείο. Οι προγραμματισμένοι αυτοί έλεγχοι είναι στην αρμοδιότητα του προϊσταμένου για τον σωστό συντονισμό και την υλοποίησή τους.

Η αξία των προγραμματισμένων τελωνειακών ελέγχων είναι ευρύτερα αναγνωρισμένη γιατί παρουσιάζουν πολλά πλεονεκτήματα. Μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για τις τελωνειακές διοικήσεις είναι η αναγνώριση των συναλλασσόμενων ότι απαιτείται η υλοποίηση προγραμμάτων τελωνειακών ελέγχων, τα οποία με το μικρότερο δυνατό κόστος συμβάλουν αποτελεσματικά στον περιορισμό της μη τελωνειακής και φορολογικής συμμόρφωσης, ενώ παράλληλα είναι εύλογα δίκαια (Syed and Kalirajan)¹³⁹. Εξάλλου η σπουδαιότητα των προγραμμάτων των τελωνειακών ελέγχων αποτυπώνεται και στα αποτελέσματα των ελέγχων οι οποίοι διενεργήθηκαν στα πλαίσιά τους. Τέτοιου τύπου

¹³⁸ Μιχαήλ, Π., Κουτσούκος, Χ., Χλβατσιώτης, Δ., Μανουσάκης, Ι., Τρυποσκούφης, Θ. (2008). Οδηγός φορολογικού ελέγχου. Μέθοδοι και τεχνικές φορολογικού ελέγχου. Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (ΣΕΥΥΟ), Αθήνα.

¹³⁹ Syed, A. and Kaliraja, K. (2000). *Benchmarking tax compliance efficiency (risk) at the business entity level*. *Benchmarking: An International Journal*, vol. 7 (3), pp. 206 – 222.

έλεγχοι εφαρμόζονται πολλά χρόνια σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες και έχουν άριστα αποτελέσματα συμμόρφωσης των συναλλασσομένων προς την τελωνειακή υπηρεσία.

Εκτός αυτών των ελέγχων υπάρχουν και οι έκτακτοι που γίνονται πολύ συχνά και είναι στην κρίση του προϊσταμένου της υπηρεσίας.

4.6. Τομείς των τελωνειακών ελέγχων

Οι τελωνειακές αρχές έχουν την ευθύνη διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων, προκειμένου να εφαρμοσθεί η εθνική, ενωσιακή και συναφή με το τελωνειακό αντικείμενο κείμενη νομοθεσία στους κάτωθι τομείς

4.6.1. Έλεγχοι επιβολής δασμών σε σχέση με την καταγωγή, φύση και αξία των εμπορευμάτων

Το εμπόρευμα για να τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία θα πρέπει οι οικονομικός φορέας να υποβάλλει τελωνειακή διασάφηση βάση της οποίας θα πρέπει να υπολογιστούν οι προβλεπόμενες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις. Για τον υπολογισμό αυτών των επιβαρύνσεων οι παράγοντες που επηρεάζουν είναι η φύση, η αξία και η καταγωγή του εμπορεύματος.

Η δασμολογητέα αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται σύμφωνα με την συναλλακτική αξία, την πραγματική δηλαδή πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή για τα εμπορεύματα που πωλούνται με προορισμό το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένου και τυχόν άλλα έξοδα όπως μεταφορικά, ασφάλιστρα, προμήθειες, royalties και άλλα, μέχρι το λιμάνι εισαγωγής στην Ε.Ε¹⁴⁰.

Ο στόχος των τελωνειακών ελέγχων που διενεργούνται για τον έλεγχο της δασμολογητέας και φορολογητέας αξίας είναι η διαπίστωση τυχόν εικονικών στοιχείων που σκοπό έχουν την υπερτιμολόγηση (όπως η επιστροφή υψηλότερου ΦΠΑ) ή την υποτιμολόγηση (καταβολή χαμηλότερων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων) ανάλογα με το τελωνειακό καθεστώς, με σκοπό να καρπωθούν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο κέρδος.

¹⁴⁰ Άρθρα 69 – 76 κανονισμός 952/2013, 2447/128 – 146 Ε.Ε.

Άλλον σημαντικό παράγοντα είναι η φύση του εμπορεύματος για τον υπολογισμό των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων. Κάθε εμπόρευμα που εισάγεται ή εξάγεται από το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. κατατάσσεται με ένα κωδικό εμπορεύματος σύμφωνα με το Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο (ΚΤΔ). Η δασμολογική κατάταξη είναι το βασικό στοιχείο καθορισμού των δασμών καθώς και άλλων εμπορικών μέτρων ή μέτρων ασφαλείας, υγείας και προστασίας.¹⁴¹

Το Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο αποτελεί βασικό εργαλείο για την είσπραξη δασμών αλλά και για άλλες δραστηριότητες όπως ο καθορισμός των στατιστικών στοιχείων του εξωτερικού εμπορίου και η σωστή εφαρμογή διάφορων μέτρων σε θέματα γεωργικής, ή νομισματικής ή εμπορικής πολιτικής. Η συγκεκριμενοποίηση αυτών των μέτρων γίνεται με κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την έκδοση επεξηγηματικών σημειώσεων ή καταλόγων κατάταξης στην τελωνειακή ονοματολογία.

Το Ολοκληρωμένο Κοινό Δασμολόγιο (TARIC) αποτελεί μία τράπεζα δεδομένων στην οποία καταγράφεται με κάθε κωδικό οι ευρωπαϊκές διατάξεις που εφαρμόζονται στα εμπορεύματα και αφορούν τις τελωνειακές ποσοτώσεις και προτιμήσεις, τις πρόσκαιρές διακοπές των αυτόνομων δασμών του ΚΤΔ., τις αντισταθμιστικές εισφορές και τις εισφορές αντιντάμπινγκ. Το TARIC συγκεντρώνει το σύνολο των ευρωπαϊκών μέτρων που εφαρμόζει η ΕΕ με τις τρίτες χώρες στις εμπορικές συναλλαγές που αφορούν το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο.

Η καταγωγή του εμπορεύματος αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο το οποίο καθορίζει το ύψος των τελωνειακών δασμών που πρέπει να καταβληθούν. Η καταγωγή προσδιορίζει αν το εμπόρευμα θα τύχει προτιμησιακής δασμολογικής μεταχείρισης ή την επιβολή πρόσθετων δασμών, όπως μέτρων εμπορικής πολιτικής ή αντιντάμπινγκ. Για την απόδειξη της καταγωγής του εμπορεύματος οφείλει ο οικονομικός φορέας να προσκομίσει στην τελωνειακή αρχή το προβλεπόμενο πιστοποιητικό καταγωγής για κάθε χώρα με την οποία έχει συναφθεί συμφωνία με την Ε.Ε. στα πλαίσια της εμπορικής πολιτικής.

Οι τελωνειακοί έλεγχοι ου διενεργούνται ως προς τη δασμολογική κατάταξη του εμπορεύματος έχουν ως στόχο να ελεγχθεί η σωστή κατάταξη του εμπορεύματος οπότε να διαπιστωθεί η ορθή καταβολή των δασμών ή ότι έχει γίνει εσκεμμένα λάθος κατάταξη

¹⁴¹ Μούσης Ν., (2013). Ευρωπαϊκή Ένωση – δίκαιο, οικονομία, πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα, σελ. 79 – 80.

του εμπορεύματος προκειμένου να επωφεληθεί ο οικονομικός φορέας μειωμένη καταβολή δασμών, απαγορεύσεων, αποφυγή ή υπέρβαση δασμολογικών ποσοστώσεων, αποφυγή δασμών αντιτάμπινγκ.

Οι τελωνειακοί έλεγχοι που διενεργούνται ως προς την καταγωγή του εμπορεύματος, έχουν ως στόχο να εξακριβώσουν αν ο οικονομικός φορέας έχει προσκομίσει το σωστό πιστοποιητικό καταγωγής ή έχει πλαστό ή άκυρο με σκοπό να επωφεληθεί την προτιμησιακή δασμολογική μεταχείριση καταβάλλοντας μηδενικό ή μειωμένο δασμό, αποφυγή δασμού αντιτάμπινγκ, αποφυγή περιορισμών και απαγορεύσεων, αποφυγή δασμολογικών ποσοστώσεων ή άλλων μέτρων εμπορικής πολιτικής.

4.6.2. Έλεγχοι τελωνειακής επιτήρησης εμπορευμάτων σε συναλλαγές με τρίτες χώρες

Τελωνειακή επιτήρηση ασκούν οι τελωνειακές αρχές σε όλα τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. καθώς και σε όλα αυτά που εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος, μέσω χερσαίων, θαλάσσιων και αεροπορικών σημείων.

Αναλυτικά:

- Τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. παραμένουν σε επιτήρηση μέχρι να διαχωριστούν σε ενωσιακά και μη. Μόλις γίνει ο διαχωρισμός τα ενωσιακά εμπορεύματα απελευθερώνονται ενώ τα μη παραμένουν σε επιτήρηση μέχρι να τους δοθεί προορισμός σε ένα από τα τελωνειακά καθεστώτα όπως καθορίζονται στον ενωσιακό κώδικα. Στο στάδιο αυτό της επιτήρησης, τα προϊόντα μπορεί να υπόκεινται σε τελωνειακούς ελέγχους γιατί ενδεχομένως αποτελούν αντικείμενο περιορισμών – απαγορεύσεων, για λόγους ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας, της πνευματικής ιδιοκτησίας, της προστασίας του περιβάλλοντος, των πρόδρομων ουσιών, καθώς και μέτρων εμπορικής πολιτικής.¹⁴²

Διενεργούνται έλεγχοι επιτήρησης και στα πλαίσια της πάταξης του λαθρεμπορίου σε περιπτώσεις παράτυπης εισόδου εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. από σημεία μη επιτηρούμενα από τελωνειακούς υπαλλήλους. Ως παράτυπη είσοδος θεωρείται επίσης και η είσοδος εμπορευμάτων μέσω των τελωνείων τα οποία λόγω της φύσης ή του όγκου τους δηλώνονται ή καλύπτονται ψευδώς με άλλη περιγραφή. Τέτοια

¹⁴² Άρθρο 134, Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε

παραδείγματα είναι τα προϊόντα που υπόκεινται σε ΕΦΚ (δηλαδή καπνικά, αλκοολούχα, πετρελαιοειδή), ναρκωτικά, ρευστά διαθέσιμα, όπλα και άλλα.

- Όλα τα εμπορεύματα που εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. υπόκεινται σε τελωνειακή επιτήρηση μέχρι το σημείο εξόδου. Οι τελωνειακοί έλεγχοι που διενεργούνται σε αυτό στο στάδιο έχουν σκοπό:

Α) να διασφαλίσουν την οριστική (φυσική) έξοδο των εμπορευμάτων από το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ., διότι αφορούν περιπτώσεις επιστροφής ΕΠΑ, ΕΦΚ, εφοδιασμού ατελώς πλοίων με τροφοεφόδια – καύσιμα, χορήγηση επιδότησης για αγροτικά προϊόντα.

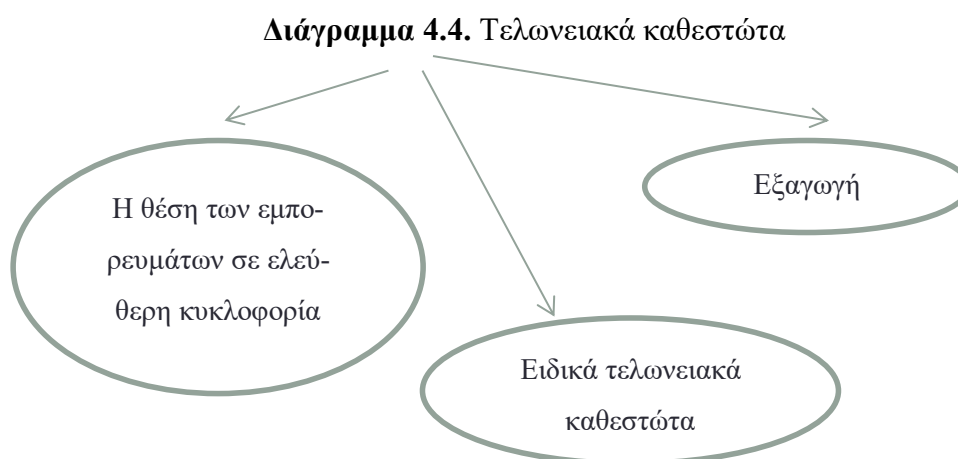
Β) να ταυτοποιήσουν ότι το εμπόρευμα είναι ίσης αξίας ή ποσότητας και όχι μεγαλύτερης από ότι έχει δηλωθεί (για λόγους επιστροφής Ε.Φ.Κ., Φ.Π.Α.).

Γ) να ταυτοποιήσουν ότι το εμπόρευμα που εξέρχεται από το τελωνειακό έδαφος είναι το ίδιο με αυτό που έχει δηλωθεί στο τελωνειακό παραστατικό.

4.6.3. Τελωνειακά καθεστώτα

Κάθε εμπόρευμα που εισάγεται ή εξάγεται στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ, πρέπει να λαμβάνει τελωνειακό προορισμό και να υπάγεται σε ένα τελωνειακό καθεστώς, από τα προβλεπόμενα.

Τα τελωνειακά καθεστώτα που προβλέπονται από τον ενωσιακό κώδικα¹⁴³, απεικονίζονται στο κάτωθι διάγραμμα.



¹⁴³ Άρθρο 5 εδάφιο 16, Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε.

Τα ειδικά τελωνειακά καθεστώτα διακρίνονται σε:

- Διαμετακόμιση, περιλαμβάνει την εσωτερική και εξωτερική διαμετακόμιση
- Αποθήκευση, περιλαμβάνει την τελωνειακή αποταμίευση και τις ελεύθερες ζώνες
- Ειδικές χρήσεις, περιλαμβάνουν την προσωρινή εισαγωγή και τον ειδικό προορισμό
- Τελειοποίηση, περιλαμβάνει την τελειοποίηση προς επανεξαγωγή και τελειοποίηση προς επανεισαγωγή.

Αναλυτικά:

A) Θέση των εμπορευμάτων σε ελεύθερη κυκλοφορία.

Το καθεστώς αυτό επιτρέπει τα μη ενωσιακά εμπορεύματα να αποκτούν το χαρακτήρα του ενωσιακού θέτοντάς τα σε καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας στο τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. καταβάλλοντας τις προβλεπόμενες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις, ελέγχοντας τυχόν περιορισμούς – απαγορεύσεις και εφαρμόζοντας τα μέτρα εμπορικής πολιτικής που προβλέπει η Ε.Ε. Οι τελωνειακοί έλεγχοι που διενεργούνται έχουν σκοπό τον έλεγχο των ανωτέρω προϋποθέσεων διασφαλίζοντας την δημόσια υγεία και ασφάλεια του κοινωνικού συνόλου και της ορθής επιβολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση των δημόσιων εσόδων και συνεπώς του εθνικού προϋπολογισμού.

B) Διαμετακόμιση

Είναι η διακίνηση εμπορευμάτων από ένα χώρο του τελωνειακού εδάφους της ΕΕ σε άλλο, χωρίς την καταβολή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων,. Η διάκριση μεταξύ εσωτερικής και εξωτερικής διαμετακόμισης έγκειται στο ότι η εξωτερική διαμετακόμιση αφορά μη ενωσιακά εμπορεύματα ενώ η εσωτερική αφορά ενωσιακά εμπορεύματα. Η διακίνηση των εμπορευμάτων στο καθεστώς διαμετακόμισης πραγματοποιείται με το καθεστώς ενωσιακής διαμετακόμισης, με ταχυδρομικά δέματα¹⁴⁴. Στο καθεστώς αυτό, οι τελωνειακοί έλεγχοι έχουν σκοπό την παρακολούθηση του εμπορεύματος μέχρι την παράδοση του στον τελικό προορισμό (έλεγχος ίσης ποσότητας και ταυτόσημου είδους όπως

¹⁴⁴ Άρθρα 226 – 234, Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε.

δηλώθηκε στο τελωνειακό παραστατικό) χωρίς να εκτραπεί προς την εγχώρια αγορά διαφεύγοντας την καταβολή των αναλογουσών δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και ειδικότερα τον ΕΦΚ και τον ΦΠΑ.

Γ) Προσωρινή Εισαγωγή¹⁴⁵.

Το καθεστώς αυτό επιτρέπει την εισαγωγή μη ενωσιακών εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ χωρίς την καταβολή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και για ορισμένο σκοπό με την υποχρέωση μετά την λήξη της προθεσμίας παραμονής τους, να γίνει επανεξαγωγή τους στην συγκεκριμένη μορφή που εισήχθησαν. Οι τελωνειακοί έλεγχοι διενεργούνται με σκοπό την επιτήρηση των εμπορευμάτων διασφαλίζοντας την αποτροπή της παραμονής τους στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ χωρίς την καταβολή των επιβαρύνσεων.

Δ) Ελεύθερες ζώνες και Τελωνειακή αποταμίευση.

Αποτελούν οι χώροι αποθήκευσης μη ενωσιακών εμπορευμάτων (στις ελεύθερες ζώνες όπου εισέρχονται και ενωσιακά εμπορεύματα με σκοπό την εξαγωγή) με ανασταλτικό καθεστώς (δηλαδή χωρίς την καταβολή των προβλεπόμενων επιβαρύνσεων, του περιορισμούς και τις απαγορεύσεις καθώς και την επιβολή των μέτρων εμπορικής πολιτικής) υπό τελωνειακή επιτήρηση για απεριόριστο χρονικό διάστημα μέχρι να δοθεί τελωνειακός προορισμός. Οι τελωνειακοί έλεγχοι έχουν σκοπό την επιτήρηση των εμπορευμάτων, την τήρηση των όρων και των προϋποθέσεων χορήγησης άδειας χώρων τελωνειακής αποταμίευσης και ελεύθερης ζώνης καθώς και των διαδικασιών λειτουργίας τους.

Ε) Ειδικό προορισμό¹⁴⁶.

Το καθεστώς αυτό επιτρέπει τη θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία ή και σε ανάλωση μη ενωσιακών εμπορευμάτων με πλήρη ή μερική απαλλαγή από δασμούς λόγω της ειδικής χρήσης των εμπορευμάτων. Η διενέργεια τελωνειακών ελέγχων έχουν στόχο την διαπίστωση της ύπαρξης των προϋποθέσεων για την ευνοϊκή δασμολογική μεταχείριση.

ΣΤ) Εξαγωγή.

¹⁴⁵ Άρθρα 250 – 253, Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε.

¹⁴⁶ Άρθρο 254, Κανονισμός 952/2013 Ε.Ε.

Αφορά την έξοδο των ενωσιακών εμπορευμάτων από το τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. Τα ενωσιακά εμπορεύματα που εξάγονται από το τελωνειακό έδαφος της ΕΕ απαλλάσσονται από τον ΕΦΚ και τον ΦΠΑ, ενώ σε περίπτωση καταβολής τους από τους οικονομικούς φορείς δικαιούνται την επιστροφή τους. Οι τελωνειακοί έλεγχοι που πραγματοποιούνται έχουν σκοπό την διασφάλιση της πραγματικής εξόδου των εμπορευμάτων που δηλώνονται στην τελωνειακή διασάφηση τόσο ως προς το είδος όσο και ως προς την ποσότητα αλλά ταυτόχρονα οφείλουν να διευκολύνουν την διαδικασία της εξαγωγής τους, παρέχοντα την δυνατότητα στους οικονομικούς φορείς να διακινούν ταχύτατα τα εμπορεύματά τους με το μικρότερο δυνατό διοικητικό και λειτουργικό κόστος. Επίσης η δυνατότητα χρησιμοποίησης απλοποιημένων τελωνειακών διαδικασιών σε συνδυασμό με τη χρήση του πληροφοριακού συστήματος των τελωνείων «icisnet», είναι ιδιαίτερος επιτυχής, δίνοντας ώθηση στις εξαγωγές στην χώρα μας και διευκολύνοντας το διεθνές εμπόριο (ενδεικτικά, η χώρα μας βελτιώθηκε κατά δέκα θέσεις σε σύγκριση με το 2103, 52^η θέση στο 2014, 62^η θέση το 2013 και 84^η θέση το 2012, σύμφωνα με την έκθεση της Παγκόσμιας τράπεζας το 2014)¹⁴⁷. Οι εξαγωγές αποτελούν την αιχμή του δόρατος για την οικονομία γιατί η αύξηση των εξαγωγών σημαίνει ανάπτυξη της οικονομίας της απασχόλησης, των δημόσιων εσόδων και του βιοτικού επιπέδου.

4.6.4. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.)

Αποτελεί φόρο που επιβάλλεται σε διάφορα προϊόντα όπως είναι τα ενεργειακά (λιθάνθρακας, πετρελαιοειδή, λιγνίτης, κ.α.) και βιομηχανοποιημένο καπνό, ηλεκτρική ενέργεια, αιθυλική αλκοόλη και αλκοολούχα προϊόντα. Ο Ε.Φ.Κ. είναι φόρος με ιδιαίτερη βαρύτητα για την τελωνειακή υπηρεσία και αυτό διαφαίνεται και από τον τίτλο της διεύθυνσης : «Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ.» για τον οποίο έχει καθοριστεί ένα ενιαίο πλαίσιο παρακολούθησης σε όλα τα στάδια παραγωγής, κατοχής, διακίνησης και φορολόγησης των ανωτέρω προϊόντων πλαισιωμένο από ένα νομικό πλαίσιο σε επίπεδο Ε.Ε. καθώς και σε εθνικό επίπεδο.

Η ρύθμιση ενός ενιαίου συστήματος παρακολούθησης αποδίδεται στην υψηλή επικινδυνότητα που εμπεριέχουν κατά την διακίνηση των συγκεκριμένων προϊόντων

¹⁴⁷ <https://www.unece.org>, αναρτήθηκε 30/10/2016

λόγω δημιουργίας της κοινής εσωτερικής αγοράς και της κατάργησης των ενδοκοινοτικών φορολογικών συνόρων, καθώς και της επιβολής των υψηλών συντελεστών φορολόγησης από κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε. Άλλωστε ο Ε.Φ.Κ. αποτελεί ένα σημαντικό έσοδο στον προϋπολογισμό κάθε κράτους – μέλους της Ε.Ε. όπως και στον φορολογικό μηχανισμό αποτελώντας έτσι ένα εύκαμπτο στοιχείο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση ανάγκης νέων φορολογικών εσόδων¹⁴⁸.

4.6.5 Άλλοι τομείς των τελωνειακών ελέγχων

Εκτός από το τομείς ελέγχου που περιγράψαμε ανωτέρω, υπάρχουν και τελωνειακοί έλεγχοι που διενεργούνται σε άλλα πεδία, όπως:

- Έλεγχος σε εφοδιασμούς πλοίων με τροφοεφόδια και εξοπλισμό ατελών (δηλαδή χωρίς την καταβολή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων)
- Έλεγχος διακίνησης και ορθής φορολόγησης των οχημάτων
- Έλεγχος ορθής καταβολής Φ.Π.Α. στα εμπορεύματα που εισάγονται καθώς και στα εμπορεύματα που εξάγονται (απαλλαγή από Φ.Π.Α.)
- Έλεγχος προσωρινής εισαγωγής και κυκλοφορίας οχημάτων
- Έλεγχος σε πρόσωπα και εμπορεύματα που αφορούν περιορισμούς και απαγορεύσεις
- Έλεγχος χορήγησης απαλλαγών από δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις σε οχήματα και εμπορεύματα
- Κάθε είδος ελέγχου που προβλέπεται σύμφωνα με τις αρμοδιότητες του τελωνειακού υπαλλήλου στο άρθρο 3 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα με σκοπό την ασφάλεια και προστασία της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και την διασφάλιση των δημοσίων εσόδων.

4.7. Μέσα διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων

Για την ασφάλεια και προστασία της δημόσιας υγείας, την διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου, και την καταστολή του λαθρεμπορίου, επιβάλλεται οι τελωνειακοί υπάλληλοι

¹⁴⁸ Μούσης Ν. (2013). *Ευρωπαϊκή Ένωση – δίκαιο, οικονομία, πολιτική*. Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα, σελ 282.

να έχουν εξασφαλίσει όλα τα απαραίτητα μέσα για την ταχύτατη, ασφαλή και αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.

Ένα σημαντικό εργαλείο για τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων είναι η χρήση της ανάλυσης κινδύνου ως μέσο υπόδειξης για τα προς έλεγχο εμπορεύματα. Η ανάλυση κινδύνου είναι ένα σύγχρονο εργαλείο διαχείρισης κινδύνων και συμβάλλει στην ταχύτερη απελευθέρωση των εμπορευμάτων και συγχρόνως υποδεικνύει τα προς έλεγχο εμπορεύματα για τα οποία υπάρχουν ενδείξεις για την ύπαρξη ενδεχόμενων κινδύνων παρατυπίας και απάτης.

Απαραίτητα εργαλεία για την αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων θεωρούνται:

- τα σταθερά ή αυτοκινούμενα μηχανήματα ανίχνευσης με ακτίνες x (x - tray) για την ανίχνευση όπλων, καπνικών, ναρκωτικών και άλλων εμπορευμάτων
- συσκευές ανίχνευσης ραδιενεργών υλικών
- εργαλειοφόρα και ανυψωτικά οχήματα, ενδοσκοπία
- σκύλοι ανιχνευτές για τον εντοπισμό παράνομων ουσιών
- πλωτά μέσα δίωξης

Αυτά τα μέσα διενέργειας τελωνειακών ελέγχων είναι περιορισμένα σε αριθμό λόγω του μεγάλου κόστους και είναι διαθέσιμα σε ορισμένα μόνο τελωνεία, κυρίως στα μεγάλα τελωνεία εισόδου της χώρας, με συνέπεια τα υπόλοιπα τελωνεία της χώρας να στερούνται της δυνατότητας αποτελεσματικής διενέργειας των ελέγχων. Η έλλειψη εξοπλισμού είναι τόσο εμφανής ώστε μόλις το Νοέμβριο του 2016 η Τελωνειακή Υπηρεσία απέκτησε το πρώτο αυτοκινούμενο μηχάνημα με ακτίνες x (x - tray), απαραίτητο για τον έλεγχο των φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων. Το συγκεκριμένο μηχάνημα είναι δωρεά της εταιρίας Παπαστράτος και χρησιμοποιείται από το Γ' Τελωνείο Πειραιά¹⁴⁹.

Στα πλαίσια του επιχειρησιακού σχεδίου για τα έτη 2016 – 2017, στόχος της Γ.Δ.Δ.Ε. είναι η προμήθεια μέσω διαφόρων προγραμμάτων ανάλογων μέσων διενέργειας ελέγχων.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί η περιορισμένη εκπαίδευση των τελωνειακών υπαλλήλων στις μεθόδους διενέργειας των τελωνειακών ελέγχων. Στην προσπάθεια αυτή

¹⁴⁹ <https://www.pmi.com>

το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης διοργανώνει όλο το έτος, σειρά σεμιναρίων που έχουν σκοπό την επιμόρφωση και εκπαίδευση των τελωνειακών υπαλλήλων αλλά είναι απαραίτητη και πρακτική εκπαίδευση. Το κενό αυτό ευελπιστεί να το καλύψει η νεοσύστατη Φορολογική και Τελωνειακή Ακαδημία¹⁵⁰.

4.8. Η πολυπλοκότητα της τελωνειακής νομοθεσίας

Τα βασικά κριτήρια επιλογής για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση του τελωνειακού συστήματος είναι η δικαιοσύνη, η αποδοτικότητα και η απλότητα. Σύμφωνα με το κριτήριο της δικαιοσύνης, υπάρχει μια οριζόντια διάσταση έτσι ώστε όλοι οι συναλλασσόμενοι με τις ίδιες τελωνειακές υποχρεώσεις θα πρέπει να καταβάλλουν τα ίδια ποσά που τους αναλογούν ανάλογα με την περίπτωση. Η αποδοτικότητα προϋποθέτει ότι το τελωνειακό σύστημα είναι δομημένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μη προκαλεί στρεβλώσεις την εφαρμογή του. Τέλος το κριτήριο της απλότητας του τελωνειακού συστήματος θα πρέπει να είναι ξεκάθαρο ώστε οι συναλλασσόμενοι να μην υπόκεινται σε αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις και να αντιλαμβάνονται εύκολα τις επιπτώσεις που θα έχουν οι πράξεις τους αν δεν είναι σύμφωνες με την τελωνειακή νομοθεσία.

Στην πράξη, η εφαρμογή των συγκεκριμένων κριτηρίων τα οποία χαρακτηρίζουν ένα ιδεατό τελωνειακό σύστημα, αποδεικνύει ότι δεν συνάδει με την θεωρητική του υπόσταση.

Αν και σε πολλές περιπτώσεις υποτίθεται ότι οι συναλλασσόμενοι γνωρίζουν στο σύνολό τους τις υποχρεώσεις που έχουν με την τελωνειακή υπηρεσία, εντούτοις είναι γεγονός ότι η πολυπλοκότητα της τελωνειακής νομοθεσίας, καθώς και οι ιδιαιτερότητες της διαδικασίας των τελωνειακών ελέγχων, συντελούν στην μεγέθυνση της αβεβαιότητας που διαισθάνονται οι συναλλασσόμενοι όσον αφορά την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων.

Η απλοποίηση της τελωνειακής νομοθεσίας θα συνέβαλε αποφασιστικά στην συμμόρφωση των συναλλασσόμενων με την τελωνειακή νομοθεσία και στην μεγαλύτερη επίτευξη των στόχων που έχουν οι τελωνειακοί έλεγχοι.

Νόμος 4389/2016 (ΦΕΚ Α' 94/2016). *Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις*, άρθρο 17Α

4.9. Τα κριτήρια επιλογής των ελεγχόμενων

Τα ειδικά τελωνειακά καθεστώτα διακρίνονται σε:

- Διαμετακόμιση, περιλαμβάνει την εσωτερική και εξωτερική διαμετακόμιση
- Αποθήκευση, περιλαμβάνει την τελωνειακή αποταμίευση και τις ελεύθερες ζώνες
- Ειδικές χρήσεις, περιλαμβάνουν την προσωρινή εισαγωγή και τον ειδικό προορισμό
- Τελειοποίηση, περιλαμβάνει την τελειοποίηση προς επανεξαγωγή και τελειοποίηση προς επανεισαγωγή.

Από ανασκόπηση στα αρχεία της τελωνειακής υπηρεσίας προκύπτει μια μεθοδολογία επιλογής των συναλλασσόμενων οι οποίοι εμπίπτουν στους ελέγχους από την τελωνειακή υπηρεσία.

Τα κριτήρια επιλογής χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Σε ιδιώτες και επιχειρήσεις που εμπίπτουν στην διαδικασία απαλλαγής του ειδικού φόρου κατανάλωσης και σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα πρέπει να ελέγχονται όλα τα παραστατικά που οφείλουν να προσκομίζουν ή και να γίνονται έλεγχοι στον χώρο της επιχείρησής τους.
- Είναι έκτακτοι έλεγχοι σε τυχαίο δείγμα συναλλασσόμενων το προφίλ των οποίων δείχνει αυξημένο ποσοστό για τελωνειακή παράβαση.

Οι τελωνειακές διοικήσεις χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που απορρέουν από τους τελωνειακούς ελέγχους προκειμένου να καθορίσουν σε νέα βάση τους κανόνες με τους οποίους επιλέγονται οι συναλλασσόμενοι προς έλεγχο.

Ένας βασικός κανόνας επιλογής των τελωνειακών ελέγχων στηρίζεται στο ιστορικό συμμόρφωσης των συναλλασσόμενων, έτσι ώστε αυτοί που παρουσιάζουν μικρότερο βαθμό φορολογικής συμμόρφωσης στο παρελθόν, να ελέγχονται με μεγαλύτερη συχνότητα στο μέλλον. Ένας άλλον κανόνας εφαρμόζει την ίδια προσέγγιση στις προηγούμενες περιόδους, έτσι ώστε οι συναλλασσόμενοι οι οποίοι ελέγχθηκαν στη παρούσα

περίοδο και διαπιστώθηκε ότι υπέπεσαν σε τελωνειακή παράβαση να υπόκεινται σε έλεγχο των προηγούμενων περιόδων. Οι Landsberger and Meilijson¹⁵¹, Rickard et al¹⁵², και ο Greenberg¹⁵³, υποστήριξαν ότι οι κανόνες αυτοί είναι αποτελεσματικοί για την αποτροπή της φοροδιαφυγής.

Πρέπει να αναφερθεί ότι τα κριτήρια επιλογής τελωνειακών ελέγχων θα πρέπει να αναθεωρούνται και να υπόκεινται σε επικαιροποίηση με την προσθήκη νέων κριτηρίων. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Ολλανδικής φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης η οποία έχει θεσμοθετήσει την εθνική βάση δεδομένων κινδύνου (National Risk Database RDB) η οποία αποτελεί μια αυτοματοποιημένη μέθοδο εξέτασης και αξιολόγησης αυτών των κριτηρίων (κινδύνων). Στη βάση αυτή έχουν πρόσβαση όλα τα μέλη της φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης και το κάθε μέλος μπορεί να καταχωρεί κάποιο νέο κριτήριο που έχει εντοπίσει (European Commission)¹⁵⁴. Και στην Ελλάδα τα τελευταία έτη εφαρμόζεται το αντίστοιχο πρόγραμμα στο οποίο εκπαιδεύονται τελωνειακοί υπάλληλοι και αντλούν στοιχεία για τους ελέγχους.

Ένα πρώτο κριτήριο επιλογής των συναλλασσομένων για έλεγχο, το οποίο αξιολογείται ιδιαίτερα από τις τελωνειακές αρχές, είναι το μέγεθος της επένδυσης τους για την οποία ελέγχονται, όπως αυτό μετράτε (ύψος ακαθάριστων εσόδων, σύνολο περιουσιακών στοιχείων, κ.α.)

Το μέγεθος των επιχειρήσεων αποτελεί παράγοντα ο οποίος σχετίζεται θετικά με την τελωνειακή και φορολογική συμμόρφωση (Joulfaian, 2000)¹⁵⁵. Οι μεγάλες επιχειρήσεις παραβατούν αναλογικά λιγότερο συγκρινόμενες με τις μικρότερες επιχειρήσεις (Marrelli, 1984)¹⁵⁶. Όσο μεγαλύτερη είναι μία επιχείρηση τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα

¹⁵¹ Landsberger, M., and Meilijson, I., (1982). *Incentive generating state dependent penalty system: The case of income tax evasion*, *Journal of Public Economics*. Vol. 19 (3), pp. 333 – 352.

¹⁵² Rickard, J. A., Russel, A.M. and Howroyd, T.D. (1982), «A tax evasion model with allowance for retroactive penalties», *Economic Record*, vol. 58 (4), pp. 379 – 385.

¹⁵³ Greenberg, J. (1984). *Avoiding tax avoidance: A (repeated) game – theoretic approach*. *Journal of Economic Theory*, vol. 32 (1), pp. 1 – 13.

¹⁵⁴ European Commission, (2006). *Risk management guide for tax administrations*. Fiscalis Risk Analysis Project Group, financial code: fpg / 11.

¹⁵⁵ Joulfaian, D. (2000). *Corporate income tax evasion and managerial preferences*. *Review of Economics and Statistics*, vol. 82 (4), pp. 698 – 701.

¹⁵⁶ Marrelli, M., (1984). *On indirect tax evasion*. *Journal of Public Economics*, vol. 25 (1-2), pp. 181-196

νότητα της συμμόρφωσής της και μικρότερη η πιθανότητα της παράβασης και της φοροδιαφυγής. (Giles, 2000)¹⁵⁷. Άλλωστε οι Joulfaian and Rider¹⁵⁸(1998) υποστήριξαν ότι η φοροδιαφυγή στις μικρές επιχειρήσεις ως απόλυτο χάσμα φόρου, είναι μεγαλύτερη σε όσες από αυτές δηλώνουν υψηλότερα εισοδήματα.

Στην Ελλάδα έχει συσταθεί τα τελευταία χρόνια στο Υπουργείο Οικονομικών ομάδα παρακολούθησης μεγάλων επιχειρήσεων και συγκεκριμένα των επιχειρήσεων που τα ακαθάριστα έσοδά τους υπερβαίνουν σε ετήσια βάση το ποσό των 30 εκατομμυρίων ευρώ.

Επίσης έχει εκδοθεί «Επιχειρησιακό Σχέδιο Ελέγχου Καυσίμων»¹⁵⁹ σύμφωνα με το οποίο η Τελωνειακή Υπηρεσία κάνει δειγματοληψίες και έλεγχο στα καύσιμα. Στόχος του Επιχειρησιακού Σχεδίου είναι η εντατικοποίηση και ο συντονισμός στον τομέα του ελέγχου των πετρελαιοειδών με έμφαση στον έλεγχο υγρών καυσίμων (πετρέλαιο κίνησης, θέρμανσης, βενζίνη) και στον έλεγχο της νόμιμης χρησιμοποίησης των υγραερίων όλων των χρήσεων με προτεραιότητα τα υγραέρια που χρησιμοποιούνται ως καύσιμο θέρμανσης, καθώς και για βιομηχανική – εμπορική χρήση και υπόκεινται σε χαμηλότερο συντελεστή ΕΦΚ.

Σύμφωνα με το ανωτέρω σχέδιο ελέγχου, πρωταρχικός στόχος των ελέγχων αποτελεί η επίτευξη της παραβατικότητας (10%), ανεξαρτήτως του αριθμού των ελέγχων που πρέπει να πραγματοποιηθούν για την επίτευξή του, οι οποίοι όμως σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι λιγότεροι από τον αριθμό που καθορίζεται στην στοχοθεσία του έτους, για κάθε Τελωνείο.

Το επόμενο κριτήριο επιλογής των συναλλασσόμενων για έλεγχο, είναι τα δημογραφικά κριτήρια. Έτσι η τελωνειακή διοίκηση έχοντας ως σημείο αναφοράς συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των συναλλασσόμενων όπως είναι η ηλικία, η επαγγελματική δραστηριότητα, η περιοχή κ.α., τους κατατάσσει σε τάξεις τελωνειακού ελέγχου. Οι συναλλασσόμενοι που κατηγοριοποιούνται σε αυτές τις τάξεις, έχουν με βάση αυτήν ακριβώς

¹⁵⁷ Giles, D.E.A. (2000). *Modeling the tax compliance profiles of New Zealand firms: Evidence from audit records*. In Scully G.W. and Caragata P.G. editors, *Taxation and the limits of government*, Kluwer Academic Publishers, Boston.

¹⁵⁸ Joulfaian, D. and Rider, M. (1998). *Differential taxation and tax evasion by small business*. *National Tax Journal*, vol. 51 (4), pp. 698-701.

¹⁵⁹ Υπ αριθμ. ΔΣΤΕΠ Γ 164352/ 23.12.2016 Υπουργείου Οικονομικών.

την κατάταξη, συγκεκριμένες πιθανότητες να υποστούν τελωνειακό έλεγχο, ομοίως με τον φορολογικό (Cremer et al.)¹⁶⁰.

Η επιλογή των προς έλεγχο υποθέσεων ενεργείται με ευθύνη των Προϊσταμένων των ελεγκτικών υπηρεσιών σε συνεργασία με άλλες υπηρεσίες, κατά περίπτωση.

Επομένως γίνεται αντιληπτό ότι η διαδικασία επιλογής των συναλλασσόμενων οι οποίοι πρόκειται να ελεγχθούν στηρίζεται σε διάφορα δεδομένα και στοιχεία.

4.10. Αποτελέσματα των τελωνειακών ελέγχων

Τα αποτελέσματα των τελωνειακών ελέγχων και κυρίως των στοχευόμενων ελέγχων, σίγουρα είναι σημαντικά και πρέπει να τύχουν της προσοχής ενός αναλυτή.

Βάσει της εισηγητικής έκθεσης του κρατικού Προϋπολογισμού έτους 2014 και της αναλογίας συμμετοχής των τελωνειακών εσόδων στα κρατικά έσοδα, τέθηκε ως ετήσιος στόχος ποσό ύψους 12,1 δισ. € από εισπράξεις προ επιστροφών φόρων. Το συνολικό ποσό που εισπράχθηκε ανήλθε στα 11,86 δισ. € παρουσιάζοντας απόκλιση - 2%. Η απόκλιση αυτή των τελωνειακών εσόδων οφείλεται αφενός στη μείωση του Ε.Φ.Κ. καπνικών, αλκοολούχων και ενεργειακών προϊόντων (στην οποία αντικατοπτρίζεται η μείωση στην αντίστοιχη κατανάλωση) και αφετέρου στην αύξηση των εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης των αυτοκινήτων και από τον ειδικό φόρο ειδών πολυτελείας (λόγω της παράτασης του μέτρου της απόσυρσης, του νέου τρόπου διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και στην αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που τελωνίσθηκαν), η οποία όμως δεν αντιστάθμισε την προαναφερθείσα μείωση του Ε.Φ.Κ. Ειδικότερα, οι εισπράξεις από τον Ε.Φ.Κ. (που επιβάλλεται στα ενεργειακά προϊόντα, στα καπνικά και στα αλκοολούχα) αντιστοιχούν στο 59% των τελωνειακών εσόδων και οι εισπράξεις από τον Φ.Π.Α. αντιστοιχούν στο 38% των συνολικών τελωνειακών εσόδων. Τα έσοδα από την έμμεση αυτή φορολογία αποτελούν το 97% των τελωνειακών εσόδων του κράτους.

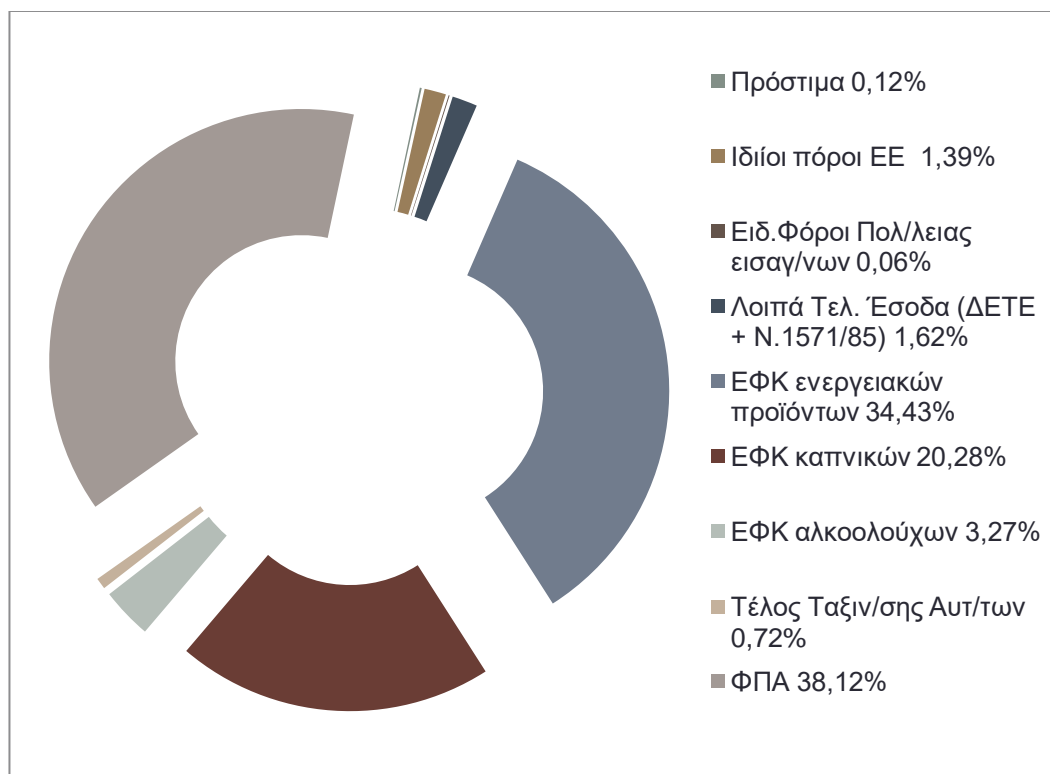
Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (WCO = World Customs Organization)¹⁶¹ ο χρόνος και η ποιότητα των πληροφοριών είναι τα πιο κρίσιμα στοιχεία

¹⁶⁰ Cremer, H., Marchand, M. and Pestieau, P., (1990). *Evading, auditing and taxing: the equity – compliance tradeoff*. Journal of Public Economics, vol. 34 (1), pp.67 – 92.

¹⁶¹ http://www.wcoomd.org/en/topic/facilitation/instrument-and-Tools/tools/~/_/media/D81b2807C64A4B669942F88D51D5FCF6.ashx

για αποδοτικούς και αποτελεσματικούς τελωνειακούς ελέγχους και διαχείρισης του συστήματος ανάλυσης κινδύνων. Αυτά τα στοιχεία έχουν γίνει ακόμη πιο απαραίτητα δεδομένης της ανάγκης για αύξηση της ασφάλειας σε όλη την αλυσίδα του παγκόσμιου εμπορίου. Το παγκόσμιο εμπόριο έχει δύο παράλληλες εργασίες: τη φυσική μετακίνηση των εμπορευμάτων-αγαθών μεταξύ αποστολέα και προορισμού και την παράλληλη κίνηση των εμπορικών δεδομένων. Ο γενικός στόχος είναι να υπάρχουν τα δεδομένα όσο το δυνατόν νωρίτερα προκειμένου να γίνει συστηματικός έλεγχος ανάλυσης κινδύνου προκειμένου τελικά να επιτευχθεί η ελεύθερη και ομαλή ροή των αγαθών.

Γράφημα 4.1. Κατανομή Τελωνειακών εσόδων έτους 2014



Πηγή: ΑΑΔΕ

Για το έτος 2015 προκύπτουν τα ακόλουθα:

α) Το σύνολο των ελέγχων που διενήργησαν οι Τελωνειακές Αρχές της Χώρας ανήλθε συνολικά στους 74.076, επιτυγχάνοντας ποσοστό 185% του αντίστοιχου στόχου του επιχειρησιακού σχεδίου 2015. Οι έλεγχοι αυτοί αποτελούνται από 38.096 ελέγχους δίωξης (προληπτικοί έλεγχοι) και 35.980 εκ των υστέρων ελέγχους. Οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο των ελέγχων αυτών ανήλθαν στις 3.483, σημειώνοντας συνεπώς ποσοστό παραβατικότητας 4,7%. Ειδικότερα, οι έλεγχοι αφορούν σε προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ., φορολογικές αποθήκες, νόμιμη κατοχή και κυκλοφορία οχημάτων, ρευστά διαθέσιμα, διακίνηση, καταγγελίες κλπ. Οι έλεγχοι για παραποιημένα εμπορεύματα ανήλθαν στους 4.003 και διαπιστώθηκαν 302 παραβάσεις.

β) Η διενέργεια τελωνειακών ελέγχων για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, οδήγησε σε αύξηση, τόσο του πλήθους των καταλογιστικών πράξεων, όσο και των καταλογισθέντων ποσών συγκριτικά με τα αποτελέσματα του προηγούμενου έτους. Συγκεκριμένα, το 2015 εκδόθηκαν 5.929 καταλογιστικές πράξεις και καταλογίστηκαν, για απλές

τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπορίες, 276.006.957 €, υλοποιώντας τους στόχους του επιχειρησιακού σχεδίου 2015 με ποσοστά επίτευξης 95,6% και 151,2% αντίστοιχα.

γ) Το ύψος των κατασχέσεων – δεσμεύσεων που πραγματοποιήθηκαν από τις Τελωνειακές Αρχές ανήλθε στις 1.344, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 60% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Το μεγαλύτερο μέρος των κατασχέσεων αφορά στην κατηγορία των καπνικών προϊόντων. Ενδεικτικά σημειώνεται πως κατασχέθηκαν 327.466.935 τεμάχια λαθραία τσιγάρα.

δ) Στο θαλάσσιο χώρο, στο πλαίσιο της επιχειρησιακής δράσης των δύο αντιλαθρεμπορικών σκαφών δίωξης, διεξήχθησαν 178 έλεγχοι, σχετικών με την καταμέτρηση καυσίμων και διακίνησης φορτίου, στους οποίους διαπιστώθηκαν 51 παραβάσεις, σημειώνοντας αντίστοιχα ποσοστό παραβατικότητας 28,6%.

Πρόσφατα ο Π.Ο.Τ. εξέδωσε οδηγίες για τη διαδικασία των εκ των υστέρων τελωνειακών ελέγχων¹⁶². Σύμφωνα με τον ΠΟΤ, οι έλεγχοι στα σύνορα εξακολουθούν να διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στη λειτουργία ενός σύγχρονου Τελωνείου, ωστόσο, οι υπερβολικοί και χρονοβόροι έλεγχοι στο σημείο της εκκαθάρισης μπορεί να είναι αντιπαραγωγικοί. Το σύγχρονο διεθνές εμπόριο έχει πλέον πιεστικές προθεσμίες ενώ υπάρχουν και προσδοκώμενα εθνικά οικονομικά οφέλη. Επιπλέον, η πλειοψηφία των διεθνών συναλλαγών περιλαμβάνει μεγάλες επιχειρήσεις με παγκόσμια δίκτυα και πολύπλοκα συστήματα και αλυσίδες εφοδιασμού. Η περιορισμένη τεκμηρίωση που απαιτείται για να παραχθεί κατά τη στιγμή της εισαγωγής δεν προβλέπουν την ολοκληρωμένη εικόνα και το πλαίσιο της εμπορικής συναλλαγής, η οποία είναι απαραίτητη για να προσδιοριστεί σωστά, μεταξύ άλλων, τη σωστή δασμολογητέα αξία, η ταξινόμηση και το δικαίωμα προτιμησιακής προέλευσης.

Οι τύποι των ελέγχων – επαληθεύσεων αφορούν σε:

- Επαλήθευση της συναλλαγής μετά την εισαγωγή
- Τελωνειακές Διοικήσεις που έχουν πρόσφατα υλοποιήσει τους ελέγχους μετά την εισαγωγή μπορούν σε πρώτη φάση να εξετάσουν τη δυνατότητα ελέγχων σε μεμονωμένες

¹⁶² http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/~/_media/0A6E3DCDE47E41F2A71B757596ABAA97.ashx

συναλλαγές. Οι δηλώσεις αυτές επαληθεύονται, συνήθως σε συνεννόηση με τον οικονομικό φορέα, και κατά περίπτωση αναλαμβάνεται κάποια δράση. Σε κάθε περίπτωση, συνιστάται η χρήση κριτηρίων επιλογής με βάση τον κίνδυνο προκειμένου να καθοριστούν ποιες τελωνειακές διασαφήσεις θα επαληθευτούν.

- **Επαλήθευση από το γραφείο**

Ορισμένοι έλεγχοι μπορούν να διεξάγονται μέσω αλληλογραφίας ή τηλεφώνου, συνήθως όταν πρόκειται για ένα απλό ή μεμονωμένο ζήτημα. Ο έλεγχος από το γραφείο μπορεί να κριθεί σκόπιμο, ως αποτέλεσμα της έρευνας προελέγχου. Αν και δεν είναι τόσο διεξοδικός όπως ο επιτόπιος έλεγχος, παρόλα αυτά χρησιμοποιεί λιγότερους πόρους και λειτουργεί ως υπενθύμιση για τις επιχειρήσεις, υπενθυμίζοντας ότι τα τελωνεία παρακολουθούν τις δραστηριότητές τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένας έλεγχος από το γραφείο μπορεί στη συνέχεια να περιλαμβάνει και ένα επιτόπιο έλεγχο, εάν αυτό κριθεί αναγκαίο, προκειμένου να εξετάσει ένα θέμα με περισσότερες λεπτομέρειες.

- **Επί τόπου έλεγχος**

Αυτός ο τύπος ελέγχου πραγματοποιείται στις εγκαταστάσεις του ελεγχόμενου. Η ποσότητα των πληροφοριών που πρέπει να εξεταστούν από τους ελεγκτές είναι εν δυνάμει μεγάλη και θα εξαρτηθεί από το χρονικό διάστημα από τον προηγούμενο έλεγχο της εν λόγω επιχείρησης. Μια πλήρης εικόνα της επιχείρησης μπορεί να συλληφθεί κατά τη διάρκεια του ελέγχου, καθώς και λεπτομέρειες για τα συστήματα των επιχειρήσεων, τις μεθόδους εμπορίας τους εταίρους, κ.λπ.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία συμμετέχει σε κοινές επιχειρήσεις/ασκήσεις με άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε και τρίτων χωρών υπό την εποπτεία φορέων όπως οι OLAF, SELEC, EUROPOL, Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (Π.Ο.Τ.), το Διεθνές Γραφείο Ελέγχου Ναρκωτικών των Ηνωμένων Εθνών κ.ά. καθώς και σε κοινές δράσεις με άλλους φορείς του δημοσίου για την περιστολή και καταπολέμηση του διασυνοριακού λαθρεμπορίου.

Οι κοινές τελωνειακές επιχειρήσεις στις οποίες η Διεύθυνση Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων και Παραβάσεων (ΔΣΤΕΠ) είναι το εθνικό σημείο επαφής για τον συντονισμό και την εποπτεία των τελωνειακών ελέγχων αφορούν:¹⁶³

¹⁶³ Έκθεση Απολογισμού ΓΓΔΕ για το έτος 2014 και προγραμματισμός δράσεων για το 2015

- την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου καπνικών προϊόντων με διενέργεια κοινής τελωνειακής επιχείρησης σε συνεργασία του Λιμενικού Σώματος και της ΕΛ.ΑΣ.,
- την καταπολέμηση της διακίνησης παραποιημένων προϊόντων που διακινούνται μέσω ταχυδρομικών δεμάτων και ταχυμεταφορών που προέρχονται από τρίτες χώρες,
- την καταπολέμηση της διακίνησης παραποιημένων προϊόντων που διακινούνται μέσω θαλάσσης υπό την εποπτεία της OLAF, καθώς και φαρμάκων υπό την εποπτεία του ΠΟΤ και της Interpol,
- την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου καπνικών προϊόντων με διενέργεια κοινής τελωνειακής επιχείρησης σε συνεργασία του Λιμενικού Σώματος και της ΕΛΑΣ,
- την καταπολέμηση της υποτιμολόγησης υπό την εποπτεία του OLAF (επιχειρησιακή άσκηση SNAKE),
- τον εντοπισμό μη δηλωθέντων ρευστών διαθεσίμων αξίας 10.000,00 € και άνω, καθώς και την πρόληψη του ξεπλύματος χρήματος εντός της επικράτειας της Ε.Ε. Συμμετείχαν 26 κράτη μέλη της Ε.Ε., η OLAF, η Europol (επιχείρηση ATHENA IV),
- την παρακολούθηση της πρόδρομης ουσίας οξικός ανυδρίτης, προκειμένου να εντοπιστεί η περίπτωση παράνομης διακίνησης αυτής προς τις χώρες της Δυτικής Ασίας (επιχείρηση EAGLE EYE),
- την καταγραφή του λαθρεμπορίου μικροποσοτήτων τσιγάρων 2000-50000 τεμαχίων, υπό την εποπτεία του SELEC,
- τη διακίνηση καπνικών και αλκοολούχων ποτών που προέρχονται από Τρίτες Χώρες (επιχειρησιακή άσκηση WAREHOUSE II).

4.10.1. Συμμόρφωση των συναλλασσόμενων στον τελωνειακό κώδικα

Έχοντας σαν δεδομένο ότι η συμμόρφωση ή μη, των συναλλασσόμενων προς την τελωνειακή νομοθεσία αποτελεί ένα πολυσύνθετο φαινόμενο, αρκετοί είναι οι προσδιοριστικοί παράγοντες οι οποίοι αλληλοεπιδρούν στη διαμόρφωση των συγκεκριμένων μεθόδων. Οι βασικοί παράγοντες όπως έχει αναφερθεί και στο αντίστοιχο υπόδειγμα των Allingham and Sandmo¹⁶⁴ για την για φορολογική συμμόρφωση των συναλλασσόμενων,

¹⁶⁴ Allingham and Sandmo, (1972). *Income tax evasion: a theoretical analysis*. Journal of Public Economics 1. North – Holland Publishing Company. Vol. 7, No 11, American Society for Microbiology

είναι οι πιθανότητες εντοπισμού, το ύψος των επιβαλλόμενων κυρώσεων και το ύψος των φορολογικών συντελεστών που έχουν οι τελωνειακές παραβάσεις.

Οι επιβαλλόμενες ποινές διακρίνονται στις διοικητικές και τις ποινικές. Οι διοικητικές κυρώσεις στην βασική εκδοχή τους περιλαμβάνουν τις προσαυξήσεις και τους πρόσθετους φόρους οι οποίοι επιβάλλονται με συγκεκριμένο συντελεστή επί του ποσού που αντιστοιχεί η συγκεκριμένη παράβαση σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα. Οι ποινικές κυρώσεις για τη διάπραξη αδικημάτων σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα, περιλαμβάνουν μέχρι την ποινή της φυλάκισης και της κάθειρξης.

Η επίδραση των ποινών στη διαμόρφωση της συμμόρφωσης ως προς την αναφερόμενη νομοθεσία, είναι συνάρτηση του ύψους τους, ανάλογα με το μέγεθος των παραβάσεων.

Θετική συσχέτιση μεταξύ των επιβαλλόμενων ποινών για τις αναφερόμενες παραβάσεις και της συμμόρφωσης των συναλλασσόμενων διαπιστώθηκε από τους Becker et al.¹⁶⁵ και οι Clang et al.¹⁶⁶. Ο Sansing¹⁶⁷ υποστήριξε ότι η αύξηση των συντελεστών και των προστίμων από τις παραβάσεις, ενισχύει την εθελοντική φορολογική συμμόρφωση.

Οι συναλλασσόμενοι γνωρίζοντας ότι η καταφυγή στην παράβαση λειτουργεί σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, αναλαμβάνουν και τον κίνδυνο της μείωσης της προσωπικότητάς του ή της καλής εικόνας της επιχείρησής τους, καθώς και του στιγματισμού στην περίπτωση εντοπισμού τους (Bosco and Mittone¹⁶⁸). Αυτού του μέτρου η εφαρμογή πλήττει περισσότερο σε περιπτώσεις εντοπισμού της μη συμμόρφωσης στον τελωνειακό κώδικα, αυτούς τους συναλλασσόμενους των οποίων η επιτυχημένη δραστηριότητα συναρτάται σε μεγάλο βαθμό με την καλή φήμη που έχουν αποκτήσει.

Αρκετές φορές οι συναλλασσόμενοι αποτρέπονται από την παράνομη συμπεριφορά, όταν γίνεται κατανοητό σε αυτούς ότι ο εντοπισμός των έκνομων πράξεων θα γνωστοποιηθούν δημόσια (Grasmick and Scott¹⁶⁹). Η υιοθέτηση της γνωστοποίησης των

¹⁶⁵ Becker et al., 1987. *Towards determination of the structure of the Saccharomyces cerevisiae a-factor: an acylated pentadecapeptide blocks a-factor activity*. Vol. 7, No 11, American Society for Microbiology

¹⁶⁶ Clang et al. (1987). *Unusual and Rare Psychological Disorders: A Handbook for Clinical Practice*. Edited by Brian Sharpless, Oxford.

¹⁶⁷ Sansing (1994). *Journal of Accounting Research*. Vol. 32, No. 2. Proceedings of the International Symposium on Remote Sensing of Environment.

¹⁶⁸ Bosco and Mittone, (1997) . *Meta-analysis of crime and deterrence: A comprehensive review of the Literature*.

¹⁶⁹ Grasmick and Scott, (1982). *Taxpayer Compliance, Volume 1: An Agenda for Research*. University of Pennsylvania Press. Philadelphia.

στοιχείων των παραβατών προσκρούει σε πολλές χώρες, στις αρχές προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και τελικώς δεν υλοποιείται.

4.10.2. Το ποσοστό των τελωνειακών ελέγχων

Το επίπεδο της έντασης των τελωνειακών ελέγχων καθορίζεται από δύο παραμέτρους. Η πρώτη παράμετρος αφορά το ποσοστό των ελέγχων που ορίζεται από τον λόγο του αριθμού των δικαιούχων συναλλασσόμενων που ελέγχθηκαν προς το συνολικό αριθμό των δικαιούχων συναλλασσόμενων, σε ένα οικονομικό έτος. Η δεύτερη παράμετρος σχετίζεται με την έκταση των ελέγχων οι οποία είναι δύσκολο να μετρηθεί λόγω μη ύπαρξης δημοσιευμένων στοιχείων και η διαδικασία ορίζεται από τον προϊστάμενο της τελωνειακής υπηρεσίας σε συνάρτηση με την στοχοθεσία που έχει τεθεί από την εποπτεύουσα αρχή.

Οι τελωνειακές διοικήσεις των περισσότερων αναπτυγμένων κρατών αναμένουν ότι τα έσοδα τους κατά κύριο λόγο θα προέρχονται από την εκούσια συμμόρφωση με τις διατάξεις του τελωνειακού κώδικα και λιγότερο από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Με δεδομένο ότι υφίστανται περιορισμοί στους πόρους που μπορούν να διατεθούν για την διενέργεια τελωνειακών ελέγχων και έλλειψη των απαραίτητων τεχνολογικών μέσων, το ποσοστό των ελέγχων είναι σχετικά μικρό. Οι υπάλληλοι καταβάλλουν όλες τις προσπάθειες για να γίνεται σωστά και σύμφωνα με τους υπηρεσιακούς στόχους το έργο τους.

Τα αποτελέσματα των τελωνειακών ελέγχων έχουν δείξει ότι η συμμόρφωση των δικαιούχων συναλλασσόμενων επηρεάζεται καθοριστικά από το ποσοστό και τη συχνότητα των ελέγχων. Εξάλλου και ο Joulfaian¹⁷⁰ εξετάζοντας την φοροδιαφυγή των επιχειρήσεων βρήκε ότι η φορολογική συμμόρφωση αυτών παρουσιάζει θετική συσχέτιση με τα ποσοστά των ελέγχων. Βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι οι φορολογούμενοι οι οποίοι διαθέτουν υψηλά εισοδήματα έχουν την δυνατότητα να υποστηρίζονται κατά την λήψη των αποφάσεών τους, από ομάδες ειδικών (νομικούς, φορολογικούς συμβούλους, κ.ά.), οι οποίοι λόγω του αντικειμένου τους γνωρίζουν την πραγματική διάσταση των δυνατοτήτων της τελωνειακής νομοθεσίας

¹⁷⁰ Joulfaian, D., (2010). *Handbook of Research on Nonprofit Economics and Management*. MPG Books Group, UK.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΝ

5.1. Εισαγωγή

Ως φορολογικό σύστημα μιας χώρας, μπορεί να οριστεί το σύνολο των φόρων που ισχύουν σε μια δεδομένη χρονική στιγμή, συμπεριλαμβανομένων και των διατάξεων του διαχρονικού φορολογικού δικαίου. Το φορολογικό σύστημα κάθε χώρας διαφοροποιείται ανάλογα με τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν και τους σκοπούς που επιδιώκει το κράτος στα πλαίσια της παρεμβατικής οικονομικής πολιτικής που ασκεί¹⁷¹.

Κατά συνεπεία στις αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες η φορολογία βαρύνει τα εισοδήματα, σε αντίθεση με τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες στις οποίες το φορολογικό σύστημα στηρίζεται στην επιβολή των έμμεσων φόρων που βαρύνουν τη δαπάνη¹⁷².

5.2. Γενικές αρχές της φορολογίας

Σε όλα τα αναπτυγμένα κράτη, για την επιβολή των φόρων, υπάρχουν θεσπισμένοι από την εκάστοτε πολιτεία κανόνες, από τους οποίους απορρέει η φορολογική τους πολιτική. Ουσιαστικά οι κανόνες αυτοί αποτελούν τις αρχές της φορολογίας, οι οποίες είναι οι ακόλουθες¹⁷³:

- Η αρχής της καθολικότητας του φόρου: Με βάση αυτή την αρχή, οι φόροι πρέπει να επιβάλλονται σε όλους τους πολίτες, χωρίς εξαιρέσεις, ακόμη και στους αλλοδαπούς που διαμένουν στην Ελλάδα. Ωστόσο, η απαλλαγή από την φορολογία των χαμηλών εισοδημάτων δεν έρχεται σε αντίθεση με τον κανόνα της καθολικότητας, μιας και η διαφορά μεταξύ των εσόδων από την φορολόγηση των μικρών εισοδημάτων και των εξόδων βεβαίωσης και είσπραξης των φόρων αυτών είναι πολύ μικρή.

- Η αρχή της παραγωγικότητας του φόρου: Η συγκεκριμένη αρχή εξυπηρετεί τον ταμειακό σκοπό της φορολογίας. Προκειμένου ένα φόρος να θεωρεί παραγωγικός θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω λόγοι:

> Να είναι σαφής και να μην μεταβάλλεται συχνά,

¹⁷¹ Θεοχαρόπουλος, Α., (1981). *Οι δημοσιονομικοί θεσμοί*. Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα.

¹⁷² Αναστασόπουλος, Ι., Φορτσάκης, Θ., (2003). *Φορολογικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα.

¹⁷³ Φλώρος, Α., (2018). *Το φορολογικό σύστημα στην Ελλάδα*. Μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Αθήνα.

- > Να επιδιώκεται όσο το δυνατόν γρηγορότερη βεβαίωση και είσπραξη του φόρου με τα λιγότερα έξοδα,
 - > Να μην καθιερώνει απαλλαγές, και
 - > Να μην έχει υπερβολικό ποσοστό, ώστε να οδηγεί τους πολίτες στη φοροδιαφυγή.
- Η αρχή της απλότητας του φόρου: Σύμφωνα με την αρχή αυτή, θα πρέπει τόσο το αντικείμενο του φόρου όσο και ο υπολογισμός και η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης του φόρου να χαρακτηρίζονται από απλότητα και κυρίως σαφήνεια, έτσι ώστε να μην αφήνουν περιθώρια παρερμηνειών από τους υπόχρεους φορολογούμενους και από τις αρμόδιες ελεγκτικές φορολογικές αρχές.
 - Η αρχή της βεβαιότητας και της σταθερότητας: Κατά την συγκεκριμένη αρχή ο φόρος πρέπει να είναι γνωστός εκ των προτέρων, τόσο ως προς τον τρόπο υπολογισμού του, όσο και για το ύψος και το μέγεθος του, ώστε να μπορεί ο κάθε φορολογούμενος να είναι συνεπής στην εξόφληση του.
 - Η αρχή της καταλληλότητας του φόρου: Με βάση την αρχή αυτή, ένας φόρος θα πρέπει να κατάλληλος τόσο από πλευράς χρόνου, τόπου όσο και τρόπου πληρωμής. Αυτό σημαίνει ότι ο χρόνος πληρωμής θα πρέπει να συμπίπτει και με τη πραγματοποίηση του εισοδήματος. Όσον αφορά τον τόπο πληρωμής θα πρέπει να ορίζεται ο τόπος διαμονής ή κατοικίας ή επαγγελματικής στέγης του φορολογουμένου. Τέλος, από την άποψη του τρόπου πληρωμής θα πρέπει να δίδεται οποιαδήποτε διευκόλυνση (π.χ. δόσεις).
 - Η αρχή του ελάχιστου ορίου συντήρησης: Η αρχή αυτή οριοθετεί ένα τμήμα του εισοδήματος του φορολογούμενου, το οποίο θα πρέπει να υπάρχει προκειμένου να μπορεί να καλύπτει ο ίδιος αλλά και η οικογένεια του τις βασικές τους δαπάνες. Το τμήμα του ποσού αυτού ονομάζεται “ελάχιστο όριο συντήρησης”.
 - Η αρχή του διαφορισμού των εισοδημάτων: Σύμφωνα με αυτή την αρχή η φοροδοτική ικανότητα του φορολογούμενου εξαρτάται άμεσα από την προέλευση των εισοδημάτων του. Για παράδειγμα, εκείνος του οποίου τα εισοδήματα του προέρχονται από την ύπαρξη κεφαλαίου, έχει μεγαλύτερη φοροδοτική ικανότητα από εκείνον που τα εισοδήματα που πηγάζουν από την προσωπική του εργασία. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχουν διαφορετική φορολογική επιβάρυνση ανάλογα με την πηγή προέλευσης των εισοδημάτων.

- Η αρχή της αποφυγής της διπλής φορολόγησης: Με βάση την αρχή αυτή, θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή φορολόγηση την οποία δύναται να υποστεί ένας φορολογούμενος για το ίδιο αντικείμενο μέσα στο ίδιο κράτος ή μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών. Μια τέτοια κατάσταση οδηγεί τους φορολογούμενους στη φοροδιαφυγή, δημιουργεί φορολογικές ανισότητες και εξασθενεί τις επιχειρηματικές προσπάθειες.

5.3. Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης

Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (ΕΦΚ) ανήκει στους έμμεσους φόρους οι οποίοι από διοικητική άποψη, επιβάλλονται στο δαπανώμενο εισόδημα και εισπράττονται όχι ονομαστικά, αλλά κατόπιν πραγματοποίησης ορισμένων γεγονότων ή συναλλαγών.

Από δημοσιονομική άποψη, οι έμμεσοι φόροι επιβάλλονται σε κάποιο άτομο, το οποίο θα μετακυλήσει το φόρο σε κάποιο τρίτο πρόσωπο.

Οι έμμεσοι φόροι εμφανίζουν ορισμένα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα:

Πλεονεκτήματα:

- Η επιβολή των έμμεσων φόρων από την πολιτεία μπορεί να γίνει με ευκολότερο τρόπο γιατί, ενσωματώνονται στο τίμημα των καταναλωτικών αγαθών και παρεχόμενων υπηρεσιών,
- Για την είσπραξή τους δεν απαιτείται μεγάλη δαπάνη, και
- Οι έμμεσοι φόροι είναι πιο αποδοτικοί για τα έσοδα του κράτους.

Μειονεκτήματα:

- Η επιβάρυνση των έμμεσων φόρων δημιουργεί άνιση κατανομή των φορολογικών βαρών μεταξύ των πολιτών μιας και επιβάλλονται το ίδιο σε όλους τους φορολογούμενους ανεξάρτητα με το εισόδημα τους. Αυτό σημαίνει ότι δεν συμβαδίζουν με την φορολογική ικανότητα των πολιτών ενός κράτους.

Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) επιβάλλεται σε κάποιες συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων, σε αντίθεση με το φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.), ο οποίος περιλαμβάνεται σε όλα σχεδόν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες. Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης είναι ένας φόρος ο οποίος προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η εναρμόνιση του με την υπόλοιπη ευρωπαϊκή κοινότητα επήλθε από της 01/01/1993 μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την κατάργηση των ενδοκοινοτικών συναλλα-

γών. Σύμφωνα με τα παραπάνω, θεσπίστηκαν εναρμονισμένοι μηχανισμοί για την επιβολή του φόρου, κοινοί κανόνες για την κυκλοφορία, την κατοχή αλλά και τον έλεγχο των προϊόντων που υπόκεινται στον ειδικό φόρο κατανάλωσης, όπως επίσης και ελάχιστοι συντελεστές φορολογίας¹⁷⁴.

5.4. Κατηγορίες προϊόντων που υπόκεινται στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης

Οι κατηγορίες των προϊόντων στις οποίες επιβάλλεται ο Ε.Φ.Κ., είναι τα βιομηχανοποιημένα προϊόντα καπνού, τα υγρά καύσιμα-ενεργειακά προϊόντα- ηλεκτρική ενέργεια και η αλκοόλη και τα αλκοολούχα ποτά. Περαιτέρω ανάλυση των ως άνω προϊόντων ακολουθεί παρακάτω. Το βασικό χαρακτηριστικό του ειδικού φόρου κατανάλωσης είναι ότι η καταβολή του γίνεται μόλις τα προϊόντα τεθούν σε κατανάλωση.

Αναλυτικά:

- Βιομηχανοποιημένα προϊόντα καπνού: Ο φόρος καπνού, ο οποίος εναρμονίστηκε με τον Ν.1439/1984 το ελληνικό σύστημα τσιγάρων και προϊόντων καπνού με ότι ισχύει στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 53 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Ν.2960/01, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), επιβάλλεται στα βιομηχανοποιημένα είδη καπνού, όπως είναι τα τσιγάρα, τα πούρα και τα πουράκια και ο λεπτοκομμένος καπνός. Ο υπολογισμός του ειδικού φόρου κατανάλωσης γίνεται από ένα μικτό σύστημα φόρου το οποίο αποτελείται από ένα πάγιο στοιχείο (συντελεστής ανά ποσότητα) και ένα αναλογικό (συντελεστής κατ' αξία).

- Υγρά καύσιμα, ενεργειακά προϊόντα & ηλεκτρική ενέργεια: Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) με βάση το άρθρο 72, του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Ν.2960/01 επιβάλλεται στη βενζίνη, στο αργό πετρέλαιο, στο πετρέλαιο, στο μαζούτ, στα λάδια από πετρέλαιο, στα αέρια πετρελαίου, στις παραφίνες, πίσσες, βενζόλες, μίγματα υδρογονανθράκων κ.τ.λ. Ωστόσο με βάση την τροποποίηση του κοινοτικού πλαισίου Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (27-10-2003) και το άρθρο 72 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Ν.2960/01 (όπως αυτός τροποποιήθηκε) επεκτείνεται και στον άνθρακα, το φυσικό αέριο και την ηλεκτρική ενέργεια, εφόσον χρησιμοποιούνται για καύσιμα καυστήρων ή καύσιμα θέρμανσης για βιομηχανική ή εμπορική χρήση. Ο υπολογισμός του φόρου

¹⁷⁴ *Οικονομικό Ποινικό Δίκαιο*, (2001). Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη

γίνεται με συντελεστές κατά μονάδα προϊόντος (ευρώ / λίτρο) και διαφέρει σημαντικά ανάλογα με το είδος του καυσίμου που υπολογίζεται.

- Αλκοόλη και αλκοολούχα ποτά: Η επιβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης με βάση τις διατάξεις του άρθρου 53, του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα περιλαμβάνει τα παρακάτω προϊόντα (άρθρο 79, Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, Ν.2960/01):

- Μπίρα ή μίγμα μπίρας με μη αλκοολούχα ποτά
- Κρασί
- Άλλα ποτά τα οποία παρασκευάζονται με ζύμωση, όπως για παράδειγμα ο μηλίτης
- Ενδιάμεσα προϊόντα όπως είναι το σέρι και το πόρτο
- Αλκοολούχα ποτά, και
- Αιθυλική αλκοόλη, εκτός και αν χρησιμοποιείται για την παραγωγή προϊόντων που δεν προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση, όπως για παράδειγμα, εάν χρησιμοποιείται για την παραγωγή πετρελαίου θέρμανσης ή κίνησης, σε αυτή την περίπτωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ενεργειακό προϊόν.

5.5. Αντικείμενο του ειδικού φόρου κατανάλωσης και ο τρόπος καταβολής του

Τα αντικείμενα του φόρου (του ειδικού φόρου κατανάλωσης), με βάση το Άρθρο 54 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Ν.2960/22-11-01 (ΦΕΚ 265/22-11-01), θεωρούνται όλα τα προϊόντα τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω και τα οποία είτε παράγονται στην Ελλάδα είτε προέρχονται από άλλα Κράτη μέλη είτε τέλος εισάγονται από τρίτες χώρες.

Με βάση το Άρθρο 56 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, Ν.2960/22-11-01, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης κατά κανόνα καθίσταται απαιτητός στη χώρα που τα προϊόντα τίθενται για ανάλωση, εκτός και αν πρόκειται για προϊόντα τα οποία τα αποκτούν ιδιώτες για δική τους αυστηρά χρήση και μεταφέρονται από τους ίδιους στη Δημοκρατία. Σε αυτή την περίπτωση ο ειδικός φόρος κατανάλωσης καταβάλλεται στο κράτος-μέλος της Ε.Ε. όπου τα προϊόντα αποκτώνται.

Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης καθίσταται επίσης απαιτητός και οφείλεται να εισπραχθεί από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές της χώρας στην οποία βρίσκονται τα προϊόντα στην κατοχή κάποιου ατόμου για εμπορικούς σκοπούς, έστω και αν τα συγκεκριμένα προϊόντα είχαν τεθεί για ανάλωση σε άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε.

Προκειμένου να αποδείξει κάποιος ιδιώτης ότι τα προϊόντα προορίζονται για ίδια χρήση και όχι για εμπορικούς σκοπούς, μεταξύ άλλων θα πρέπει να συντρέχουν και οι παρακάτω προϋποθέσεις (Άρθρο 60 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Ν.2960/22-11-01):

- η εμπορική ιδιότητα του ατόμου,
- το είδος των προϊόντων αποκτώνται,
- κάθε σχετικό έγγραφο που αφορά τα προϊόντα, και
- η ποσότητα αυτών των προϊόντων, η οποία δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις προκαθορισμένες ποσότητες βάση νόμου.

5.6. Περιπτώσεις απαλλαγής από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης

Τα προϊόντα τα οποία υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης (ενεργειακά προϊόντα, βιομηχανοποιημένα καπνά και αλκοολούχα ποτά), απαλλάσσονται από τον Ε.Φ.Κ., εφόσον προορίζονται:

- για παράδοση προϊόντων μέσα στα πλαίσια που ορίζουν οι διπλωματικές ή προξενικές σχέσεις,
- για Διεθνείς Οργανισμούς ή για τα μέλη αυτών των αναγνωρισμένων οργανισμών σύμφωνα με τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις για την σύσταση τους ή από τις συμφωνίες από την έδρα τους.
- για τις Ένοπλες Δυνάμεις και για τις πολιτικές αρχές που τους συνοδεύουν, όπως επίσης και για τον ανεφοδιασμό των κυλικείων και των λεσχών τους, των άλλων Κρατών-Μελών του Βορειοατλαντικού Συμφώνου, η οποία ενεργοποιείται σύμφωνα με τη συνθήκη,
- για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροσκαφών σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις, και
- για να καταναλωθούν, με βάση συμφωνίας η οποία έχει επιτευχθεί μεταξύ Τρίτων χωρών ή με Διεθνείς οργανισμούς εφόσον αυτή η συμφωνία είναι αποδεκτή ή δύναται να υπαχθεί σε καθεστώς απαλλαγής από τον φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.).

Συμπεράσματα Β' ενότητας

Η τελωνειακή υπηρεσία, υπήρξε από τις πρώτες δημόσιες ελεγκτικές υπηρεσίες του Ελληνικού κράτους. Περιγράφοντας αναλυτικά το έργο και τη δράση της, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προκύπτει πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της στην καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της φοροδιαφυγής.

Από τη μελέτη προκύπτει ότι, το πλαίσιο της τελωνειακής συμμόρφωσης αν και εξέλιπε σε μεγάλο βαθμό, από την ερευνητική κοινότητα το αναγκαίο πρωτογενές υλικό με τα δεδομένα των τελωνειακών ελέγχων, προκειμένου η προσέγγιση του υπό διερεύνησης θέματος, να παρουσιάζει πληρέστερη άποψη, εντούτοις από τις διενεργηθείσες μελέτες και τη σύνθεση των θεωρητικών υποδειγμάτων, αναδείχθηκαν οι κρίσιμοι προσδιοριστικοί παράγοντες των τελωνειακών παραβάσεων και οι συνέπειές τους.

Οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες, προκύπτει ότι είναι η πιθανότητα εντοπισμού που προκύπτει άμεσα από το επίπεδο της έντασης των τελωνειακών ελέγχων και η βαρύτητα των επιβαλλόμενων κυρώσεων για τη μη τελωνειακή συμμόρφωση.

Εκτός των ανωτέρω, σημαντικά συνεισφέρουν στη διαμόρφωση του επιπέδου της τελωνειακής συμμόρφωσης, ο επαγγελματικός κλάδος των συναλλασσόμενων, ο δίκαιος ή μη χαρακτήρας του τελωνειακού συστήματος, το επίπεδο διαφθοράς, η γεωγραφική περιοχή, κ.ά.

Περιγράφοντας και εξετάζοντας αναλυτικά τα είδη των τελωνειακών ελέγχων, προκύπτει ότι η διενέργειά τους, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επίτευξη ενός επιπέδου τελωνειακής συμμόρφωσης. Σε αυτή την ενότητα, εισήχθη η έννοια του τελωνειακού ελέγχου και αποτυπώθηκε η πολύπλευρη συνεισφορά του. Κατέστη σαφές, ότι η συμβολή των συναλλασσόμενων σύμφωνα με τη τελωνειακή διαδικασία, είναι πολύ σημαντική.

Η συμβολή αυτή, αποτυπώνεται ως θετική επίδραση που ασκεί η διαδικασία στους ήδη ελεγχθέντες φορολογούμενου, υπό την προϋπόθεση βέβαια, ότι οι διενεργηθέντες έλεγχοι ήταν αποτελεσματικοί αναδεικνύοντας την πραγματική διάσταση των τελωνειακών παραβάσεων.

Τα κριτήρια επιλογής των συναλλασσόμενων προκειμένου να ελέγχουν τελωνειακά, τα οποία αποτελούν και τους προσδιοριστικούς παράγοντες των τελωνειακών παραβάσεων, είναι πολλά όπως προκύπτει από τις μελέτες ανεξάρτητων ερευνητών αλλά και τις εκθέσεις της τελωνειακής διοίκησης.

Η συγκεκριμένη εμπειρική έρευνα έχει ως σημείο αναφοράς τους συναλλασσόμενους που χρησιμοποιούν προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης (ιδιώτες και επιχειρήσεις). Η μελέτη επικεντρώθηκε στην ανάδειξη των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων των συναλλασσόμενων, τα οποία ως προσδιοριστικοί παράγοντες της συμμόρφωσης σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα θα προσδιορίζουν συνοπτικά, και πριν την διενέργεια των χρονοβόρων τακτικών τελωνειακών ελέγχων, τη μορφή του συντελούμενου οικονομικού εγκλήματος, το οποίο θα κατευθύνει την τελωνειακή υπηρεσία σε μία στοχοθετημένη αποτελεσματική διαδικασία, η οποία θα επιβεβαιώνεται από τα αποτελέσματα των ελέγχων των ελεγχθέντων συναλλασσόμενων.

Προς αυτή τη κατεύθυνση αξιοποιήθηκαν και δεδομένα τα οποία προκύπτουν από της ετήσιες απολογιστικές εκθέσεις της τελωνειακής υπηρεσίας που δημοσίευε το Υπουργείο Οικονομικών και από το 2017 η ΑΑΔΕ, στην οποία ανήκει πλέον η τελωνειακή υπηρεσία.

Το παρατηρούμενο κενό, τόσο στο επίπεδο της ερευνητικής κοινότητας, όσο και στο κρίσιμο πεδίο εφαρμογής της Ελληνικής τελωνειακής νομοθεσίας, επιχειρεί κατά το δυνατό, να πληρώσει η επιχειρούμενη μελέτη, στηριζόμενη στο ευρύτερο θεωρητικό υπόβαθρο, στα πλαίσια βέβαια των ισχυόντων ερευνητικών περιορισμών.

Γ. ΕΝΟΤΗΤΑ
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο
ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

6.1. Εισαγωγή

Οικονομική μάστιγα της εποχής μας αποτελεί το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων, το οποίο συνεχίζει να είναι σε άνθιση, όπως δείχνουν πρόσφατα αποτελέσματα ελέγχων¹⁷⁵ που έκαναν οι τελωνειακές υπηρεσίες.

Θα ασχοληθούμε αναλυτικά, με τη μελέτη του θέματος παρουσιάζοντας όλη τη δομή της αγοράς καυσίμων στην Ελλάδα, τις μεθόδους με τις οποίες γίνεται το λαθρεμπόριο, τις επιπτώσεις του επιφέρει, καθώς και τρόπους αντιμετώπισης του φαινομένου.

Η ανάπτυξη των ηλεκτρονικών εφαρμογών από την Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων το 2011, εκτός από την απλοποίηση των διαδικασιών και την απαλλαγή από τις γραφειοκρατικές διεργασίες, έθεσε ως στόχο ο έλεγχος σε πραγματικό χρόνο (real time) και ο εντοπισμός παραβάσεων. Μια από τις προτεραιότητες που ορίστηκαν ήταν ο έλεγχος και η καταπολέμηση του κυκλώματος λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων.

Οι έλεγχοι αυτοί είναι από τους βασικούς που πραγματοποιεί η Τελωνειακή Υπηρεσία καθώς επιβλέπει διαρκώς το σύστημα εισροών – εκροών στα πρατήρια υγρών καυσίμων.

6.2. Η αγορά υγρών καυσίμων στην Ελλάδα

Τα υγρά καύσιμα αποτελούν ένα κλάδο της οικονομίας με τεράστια δυναμική που διατρέχει όλο το φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας. Όλοι οι τομείς της οικονομίας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την μηχανοκίνηση και την ενέργεια που παράγεται από τα υγρά καύσιμα. Ο ίδιος ο κλάδος μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερις τομείς:

- Τα διυλιστήρια, που παίρνουν το αργό πετρέλαιο και με την μέθοδο της διύλισης το μετατρέπουν σε καύσιμο (βενζίνη, πετρέλαιο, υγραέριο κ.α.) και υποπροϊόντα όπως τα ορυκτέλαια και σε βασικές ουσίες των πλαστικών.

Στην Ελλάδα υπάρχουν 4 διυλιστήρια, τρία της εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια σε Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα και Ασπρόπυργο, και ένα του ομίλου Μότορ Όιλ στην Κόρινθο, 12 εταιρείες εμπορίας που ανήκουν στον Σύνδεσμο Εμπορίας Πετρελαιοειδών με τζίρο 13.531 εκατομμύρια ευρώ και μικτά κέρδη 489 εκατομμύρια ευρώ, 1.909 βυτιοφόρα από

¹⁷⁵ Στρατηγικό Σχέδιο ΑΑΔΕ, 2017-2020

τα οποία τα 384 ανήκουν στις εταιρείες εμπορίας και τα 1.525 σε ανεξάρτητους επιτηδευματίες (λόγω κυρίως της πλαισίου που έβαζε περιορισμούς στις εταιρείες εμπορία μέχρι πρόσφατα κατέχουν ιδιότητα βυτιοφόρα) και 6.192 πρατήρια υγρών καυσίμων¹⁷⁶

- Οι εταιρείες εμπορίας, όπου τα τελικά καύσιμα εμπορεύονται στην αγορά. Οι εταιρείες εμπορίας μπορούν να κατέχουν οι ίδιες διυλιστήρια, είτε να αγοράζουν καύσιμα από αυτά.
- Οι μεταφορείς υγρών καυσίμων, που είτε σαν ανεξάρτητοι μεταφορείς, είτε ενταγμένοι στις εταιρείες εμπορίας μεταφέρουν το καύσιμο στα σημεία διάθεσης.
- Τα πρατήρια υγρών καυσίμων, που μεταπωλούν το καύσιμο σε ιδιώτες και επιχειρηματίες και είτε είναι σημεία πώλησης των εταιρειών εμπορίας, είτε είναι πρατήρια που με συμβάσεις πωλούν καύσιμο μιας συγκεκριμένης εταιρείας, είτε ακόμα είναι ανεξάρτητα πρατήρια που μεταπωλούν καύσιμο χωρίς δεσμεύσεις με κάποια συγκεκριμένη εταιρεία.

Τα πετρελαιοειδή προϊόντα θα αποκτήσουν μια από τις πιο κυρίαρχες θέσεις στην Ελλάδα τις επόμενες δυο δεκαετίες, στοιχείο που προκύπτει από τις έρευνες του ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών¹⁷⁷. Στην μελέτη σημειώνεται ότι η αγορά των πετρελαιοειδών εμφανίζει μεγάλες προοπτικές εξέλιξης τα επόμενα χρόνια αλλά με πιο χαμηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης από ότι τα προηγούμενα χρόνια. Στην μελέτη με τίτλο «ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών» επισημαίνεται ότι η αντικατάσταση του πετρελαίου από άλλες πηγές ενέργειας όπως το φυσικό αέριο θα γίνει με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς. Και ο βασικότερος λόγος για κάτι τέτοιο είναι η έλλειψη επενδύσεων κεφαλαίων.

Σημαντικά προβλήματα αναφέρονται στη μελέτη του IOBE για την δομή της αγοράς των πετρελαιοειδών αλλά και την διαχρονική καταναλωτική συμπεριφορά. Πρόβλημα επίσης αποτελεί και ο μηχανισμός τιμολόγησης του κόστους αποθεμάτων και το κόστος μεταφοράς, στοιχεία τα οποία επηρεάζουν αρνητικά τον ανταγωνισμό του συγκεκριμένου κλάδου.

¹⁷⁶ Στοιχεία από το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), για το έτος 2011.

¹⁷⁷ Στοιχεία από το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), για το έτος 2008.

κριμένου κλάδου. Προβλήματα όπως η νοθεία, η λαθρεμπορία και η πειρατεία παραμένουν σημαντικά παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει να για να καταπολεμηθούν¹⁷⁸. Στην ίδια μελέτη σημειώνεται ότι οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί δεν είναι επαρκείς για την ενίσχυση του ανταγωνισμού, της σωστής λειτουργίας της αγοράς αλλά και της προστασίας των καταναλωτών. Η ποιότητα των προϊόντων πρέπει να διασφαλισθεί όπως και όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι προϋποθέσεις που χρειάζονται ακόμα είναι αρκετές και έχουν να κάνουν με το θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα μπορέσει να εξαλείψει τα εμπόδια του ανταγωνισμού και της υγιείς λειτουργία της αγοράς.

Στην επίλυση των ανωτέρω προβλημάτων, μπορούν να συμβάλουν θετικά τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η τεχνολογία όπως τα μηχανογραφικά συστήματα και η αξιοποίηση των τεχνολογικών δυνατοτήτων.

Να σημειωθεί ότι όλοι οι ελεγκτικοί μηχανισμοί θα πρέπει να είναι άμεσα ενημερωμένοι γύρω από τις διατάξεις που ισχύουν. Η επιτάχυνση επίσης των δικαστικών διαδικασιών θα παίξει σημαντικό ρόλο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες, σύμφωνα με τον IOBE, θα πρέπει να εξετάσουν ζητήματα σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο όπως:

Σε προϊόντα ίδια ή παρόμοια με τα χαρακτηριστικά (αμόλυβδη, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης) η εξίσωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης. Θα πρέπει να επιλεγεί κάποιος ορθολογικός τρόπος επιστροφής φόρων σε προϊόντα του πετρελαίου κίνησης, από το κράτος στους δικαιούχους και να αποφευχθεί η συμμετοχή των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών αν κάτι τέτοιο είναι δυνατόν.

Αρκετοί από τους ειδικούς υποστηρίζουν πως η LRP βενζίνη θα πρέπει να καταργηθεί όπως επίσης και η χρήση μικρών συσκευασιών πρόσθετων. Ο έλεγχος στις εξαγωγές να είναι πιο αυστηρός και πιο ουσιαστικός, γύρω από την φόρτωση στο πλοίο με προορισμό εντός και εκτός Ελλάδας, στο βάρος των βυτιοφόρων στην είσοδο και στην έξοδο από την χώρα. Κάποια άλλα μέτρα που προτείνονται είναι και η άρση των περιορισμών σχετικά με τις διαδικασίες χορήγησης άδειας ανέγερσης νέων αποθηκευτικών χώρων, η απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων, η απλούστευση των διαδικασιών στο τελωνείο και φυσικά η εγκατάσταση μηχανογραφικών συστημάτων. Στα μέσα της δεκαετίας του 2000, η βαρύτητα των πετρελαιοειδών παρέμεινε σταθερή στο

¹⁷⁸ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2008

ενεργειακό ισοζύγιο. Επίσης τις τρεις τελευταίες δεκαετίες καθώς το μερίδιο αυτών υπερβαίνει το 70% κατά μέσο όρο της συνολικής τελικής κατανάλωσης

Από τα ανωτέρω αντιλαμβανόμαστε τον αργό ρυθμό αποκατάστασης των πετρελαιοειδών από άλλες μορφές ενέργειας. Η συνολική ζήτηση της εσωτερικής αγοράς, σύμφωνα με την μελέτη του IOBE, παρουσιάζει μια εξέλιξη που οφείλεται στην αύξηση της ζήτησης της αμόλυβδης βενζίνης αλλά και στα προϊόντα πετρελαίου θέρμανσης τα οποία και φυσικά έχουν την υψηλότερη ζήτηση στην εσωτερική αγορά.

Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει η κατανάλωση βενζινών (αμόλυβδη και super), με μερίδιο αγοράς 32%. Η ζήτηση βενζινών παρουσίασε μια μέση ετήσια αύξηση κατά 3,4 % η οποία οφειλόταν σε στην μεγάλη ζήτηση για αμόλυβδη, κατά την περίοδο 1995-2005. Αυτή ήταν και η μεγαλύτερη επίδοση, 14%, κατά την ΜΕΡΜ. Τα μερίδια των υπολοίπων πετρελαιοειδών καταλήγουν στο 4% που αφορά το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, στο 3% για το υγραέριο και στην άσφαλτο με 2%.

6.2.1. Ανταγωνισμός στην πώληση καυσίμων

Ο αριθμός των πρατηρίων στην ελληνική αγορά και η αναλογία πρατηρίων ανά κάτοικο είναι από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Αντιστοιχούν περίπου 6 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους την ίδια στιγμή που στην Γερμανία αντιστοιχούν 2 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους. Ακόμα και αν αφαιρεθούν τα νησιά, όπου η αναλογία πρατηρίων ανά κάτοικο είναι ακόμα μεγαλύτερη, και πάλι η αναλογία παραμένει στα 5 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους¹⁷⁹. Ταυτόχρονα, ο λόγος αυτοκινήτων προς πρατήριο είναι από τους μικρότερους στην Ευρώπη, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για την οικονομική κατάρρευση των πρατηρίων.

Στη γεωγραφική κατανομή των πρατηρίων το 20% αυτών, βρίσκεται στην Αθήνα και πραγματοποιούν το 50% του πανελλαδικού τζίρου. Όλα αυτά θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως αποδείξεις ότι ο ανταγωνισμός στην λιανική είναι μεγάλος και η αγορά μπορεί να αυτορυθμίζεται ικανοποιητικά.

¹⁷⁹ Λόης, Ε., (2016). *Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και τα πετρελαιοειδή*. Μελέτη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Την ίδια χρονική περίοδο, υπάρχουν εμπόδια για τη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στα σημεία λιανικών πωλήσεων, κυρίως λόγω των συμβάσεων μεταξύ εταιρειών εμπορίας και πρατηρίων. Δηλαδή:

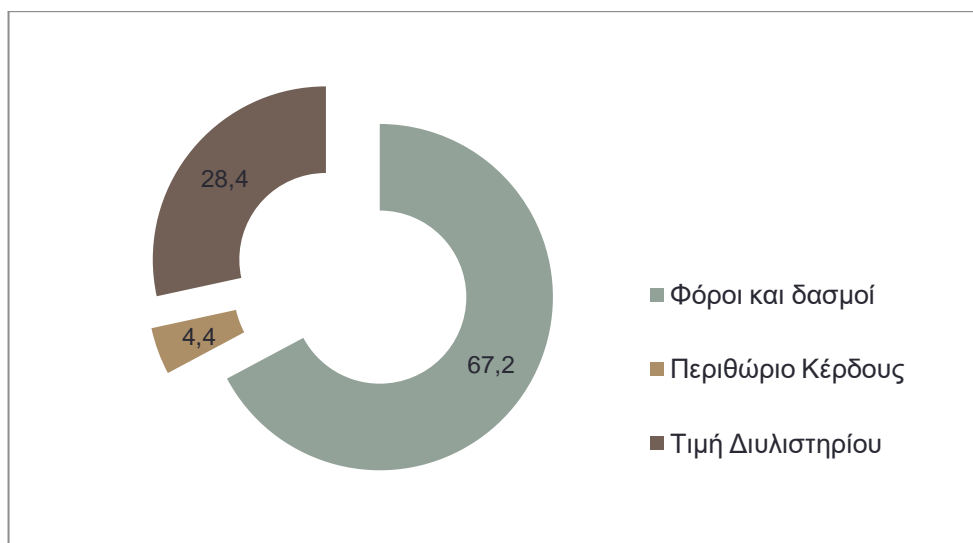
- Οι συμβάσεις των πρατηριούχων με τις εταιρείες εμπορίας δεσμεύουν υπερβολικά τους πρατηριούχους, εμποδίζουν την κινητικότητά τους μεταξύ των εταιρειών με υψηλές ρήτρες αποδέσμευσης και τελικά διατηρούν τις τιμές υψηλές.
- Ο πρατηριούχος καταβάλλει μηνιαία αποζημίωση για την συντήρηση του εξοπλισμού και μηνιαίο μίσθωμα που πληρώνεται στην εταιρεία.
- Υπάρχουν κάποιες «ποινές» στην περίπτωση που κάποιο πρατήριο ξεπεράσει με τις πωλήσεις του το όριο κατανάλωσης που προβλέπεται από την σύμβαση, πέραν των παραπάνω καταβολών.
- Οι δε όροι των συμβάσεων απαιτούν υψηλές ρήτρες συμμόρφωσης σε περίπτωση που για κάποιο λόγο παραβιαστούν – και την ευθύνη την έχει κατά αποκλειστικότητα ο πρατηριούχος.
- Για τους πρατηριούχους, δεν υπάρχει σαφής ορισμός της τιμής χονδρικής και των εκπτώσεων.

6.2.2. Καθορισμός της τιμής πώλησης των καυσίμων

Ο καθορισμός της τιμής πώλησης των υγρών καυσίμων εξαρτάται κατά ένα μέρος από την τιμή του πετρελαίου στις διεθνείς αγορές. Εκτός αυτού, υπάρχουν επιβαρύνσεις και φόροι που δίνουν την τελική τιμή του προϊόντος. Η τιμή καθορίζεται τελικά από τη τιμή του διωλιστηρίου κατά 28,4%, τους φόρους και δασμούς στο 67,2% και το περιθώριο κέρδους της εταιρεία εμπορίας, τα μεταφορικά και το κέρδος του πρατηριούχου που αθροιστικά φτάνει το 4,4%.¹⁸⁰ Ουσιαστικά μεταφορικά, εταιρεία και πρατηριούχος μοιράζονται 0,08€ ανά λίτρο καυσίμου – με τους πρατηριούχους, ανάλογα με τις πωλήσεις τους να καρπώνονται από 0,005€ ως και 0,035€ ανά λίτρο (τιμές Νοεμβρίου 2015).

¹⁸⁰ Λόης, Ε., (2016). *Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και τα πετρελαιοειδή*. Μελέτη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Γράφημα 6.1. Διαμόρφωση τιμής καυσίμου για το έτος 2015



Πηγή: ΑΑΔΕ

6.3. Τα αίτια του λαθρεμπορίου στα πετρελαιοειδή προϊόντα

Η παρατήρηση και ανάλυση της δομής της ελληνικής αγοράς καυσίμου αποδεικνύει τις αιτίες για την ύπαρξη νοθείας και λαθρεμπορίου. Ο κατακερματισμός των λιανοπωλητών που εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους την στιγμή που το περιθώριο κέρδους τους είναι ελάχιστο τους αναγκάζει είτε να κλείσουν την επιχείρησή τους (τάση που παρατηρείτε έντονα τα τελευταία χρόνια), είτε να ενταχθούν στο κύκλωμα της νοθείας – λαθρεμπορίας. Οι λεόντειες συμβάσεις με εταιρείες εμπορίας αναγκάζει αρκετούς από τους εμπόρους να αποδεσμεύονται και να κάνουν τα πρατήρια τους Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.), όπου αγοράζοντας καύσιμο από διάφορες πηγές/ χονδροπωλητές, και με κριτήριο την χαμηλότερη τιμή μεταπωλούν αρκετές φορές λαθραίο καύσιμο εν αγνοία τους.

Βέβαια, οι πρατηριούχοι είναι ο τελευταίος κρίκος μιας αλυσίδας που ξεκινάει από προηγούμενα στάδια. Δεν υπάρχει κάποια αναφορά για περιπτώσεις λαθρεμπορίας στο χώρο των διυλιστηρίων, ενώ στις εταιρείες εμπορίας δεν έχει τελεσιδικήσει καμία περίπτωση τέτοια – παρά μόνο υπάρχουν χρόνιες δίκες σε εξέλιξη, όπου δεν μπορεί να προβλεφθεί το αποτέλεσμα τους. Η μόνη οριστική απόφαση είναι για τις εναρμονισμένες πρακτικές τους (που είχαν σαν αποτέλεσμα την πληρωμή από 50 εκατομμύρια ευρώ πρόστιμο από δύο εκ των μεγάλων εταιρειών του κλάδου, με αποτέλεσμα την λειτουργική τους αποχώρηση από την Ελλάδα.)

Το ίδιο πρόβλημα εντοπίζεται και στην διακίνηση υγρών καυσίμων. Η μέχρι τώρα κλειστή αγορά των βυτιοφόρων είχε δημιουργήσει ένα καθεστώς προνομίων στους ιδιοκτήτες τους. Η δε τιμή μιας άδειας είχε φτάσει και τις 500.000 € - μέχρι το σχετικό άνοιγμα της αγοράς το 2011. Παράλληλα η έλλειψη ελέγχων και η απουσία ηλεκτρονικής καταγραφής των διακινούμενων ποσοτήτων αλλά και των δρομολογίων των βυτιοφόρων έδωσαν την αφορμή σε επιτήδειους να εισχωρήσουν στον κλάδο και να καρπώνονται υπερκέρδη από την παράνομη δραστηριότητα τους. Άλλωστε με την παράνομη εισαγωγή καυσίμου στην αγορά και με τις φορολογικές επιβαρύνσεις του 60,4% που δεν αποδίδονται, στο τέλος αποκομίζει ο λαθρέμπορος τα κέρδη και είναι αστρονομικά. Τέτοια ώστε να μπορούν να εξαγοράσουν αν χρειαστεί και διεφθαρμένα στελέχη της κρατικής μηχανής, που κακοπληρωμένα και χωρίς τα απαραίτητα μέσα προσπαθούν να εμποδίσουν αυτές τις συμμορίες.

6.4. Η νοθεία των καυσίμων

Ως νοθεία υγρών καυσίμων, ορίζεται η ανάμιξη καυσίμου είτε με αντίστοιχο φθηνότερο καύσιμο, είτε η πρόσμιξη καυσίμου με οργανικές ουσίες που προσομοιάζουν με το αρχικό καύσιμο. Μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες:

- Στη νοθεία με σκοπό το κέρδος του πρατηριούχου και
- Στη "νοθεία" που συμβαίνει λόγω διαχείρισης και φύλαξης του καυσίμου χωρίς φυσικά σκοπιμότητα κέρδους του πρατηριούχου.

Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε προσμίξεις φθηνότερου καυσίμου σε ακριβότερο προκειμένου ο πρατηριούχος να κερδίσει την διαφορά τιμής από το "φθηνό" στο "ακριβό" καύσιμο

Στα πρατήρια της ελληνικής επικράτειας, η νόθευση των υγρών καυσίμων είναι ένα φαινόμενο που εμφανίζει μια συχνότητα της τάξης του 7% - 15%. Στην προσπάθεια των Αρχών για την παρεμπόδιση αναμίξεων φθηνών καυσίμων στα αντίστοιχα ακριβότερα καύσιμα έχουν τοποθετηθεί στα φθηνά καύσιμα ειδικές ουσίες - ιχνηθέτες. Επίσης έχουν μπει χρωστικές ουσίες σε κάποια από αυτά για να είναι ευκολότερος ο εντοπισμός τους. Με αυτό τον τρόπο υπάρχει η δυνατότητα εντοπισμού της επιμόλυνσης ενός ακριβού καυσίμου με φθηνό και το ποσοστό ανάμειξης.

Παρόλα αυτά όσοι διαπράττουν νοθεία – και ειδικά αυτοί που το διαπράττουν σε μαζική κλίμακα – έχουν οργανώσει εγκαταστάσεις για την αφαίρεση των ιχνηθετών και τον αποχρωματισμό των καυσίμων.

Στην Ελλάδα, διακινούνται 3 είδη βενζίνης:

- Αμόλυβδη βενζίνη 95 RON χρώματος κίτρινου με ιχνηθέτη κινιζαρίνη.
- Super Αμόλυβδη βενζίνη 100 RON για κινητήρες υψηλών επιδόσεων χρώματος φυσικού χωρίς ιχνηθέτη.
- Βενζίνη LRP 97 RON για κινητήρες παλαιάς τεχνολογίας χρώματος πράσινου χωρίς ιχνηθέτη.

Ας δούμε τους τρόπους νόθευσης.

6.4.1. Τρόποι νόθευσης της βενζίνης

Η ποιότητα των βενζινών σε ολόκληρο το φάσμα της διακίνησής τους, επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό, πέρα από την νοθεία. Για παράδειγμα, η ανάμειξη της βενζίνης, με το πετρέλαιο πολλές φορές και σε μικρά ποσοστά μπορεί να αυξήσει αισθητά το στερεό υπόλειμμα σε βενζίνες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση της απόδοσής τους και την δημιουργία επικαθήσεων στο εσωτερικό του κινητήρα. Και η πιο μικρή αύξηση του στερεού υπολείμματος είναι ικανό να ακυρώσει την οποιαδήποτε ευεργετική επίδραση των ποικίλων αντιρρυπαντικών προσθέτων. Έτσι λοιπόν η βενζίνη γίνεται χειρότερη από μια βενζίνη χωρίς πρόσθετο. Με τον τρόπο αυτό η βενζίνη γίνεται χειρότερης ποιότητας από μια βενζίνη χωρίς πρόσθετο. Να σημειωθεί ότι η νοθεία της βενζίνης, για παράδειγμα, μπορεί να γίνει από την φόρτωσή της σε βυτιοφόρο το οποίο δεν είχε αδειάσει εντελώς από την προηγούμενη μεταφορά του σε πετρέλαιο¹⁸¹

Η νόθευση της βενζίνης στην ελληνική αγορά γίνεται με τους κάτωθι τρόπους:

- Νόθευση βενζίνης τύπου LRP με αμόλυβδη βενζίνη.

Μετά την κατάργηση της πώλησης καυσίμων με πρόσθετο μόλυβδου (λόγω των τοξικών ιδιοτήτων του μόλυβδου στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον), για τους εναπομείναντες κινητήρες εσωτερικής καύσης σε αυτοκίνητα και λοιπά μηχανήματα, προωθήθηκε η λύση της βενζίνης LRP η οποία περιέχει πρόσθετα Καλίου (K) τα οποία έχουν αντίστοιχες ιδιότητες λίπανσης με τα πρόσθετα μόλυβδου.

¹⁸¹ Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΕ), 2008.

Αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα την αυξημένη τιμή της σε σχέση με την απλή αμόλυβδη κατά περίπου 0,07€ (τιμές Νοεμβρίου 2015). Ανάλογα με τα ποσοστά ανάμειξης των δύο παραπάνω καυσίμων – φθηνότερης αμόλυβδης με ακριβότερη LRP - μπορεί να επιτευχθεί κέρδος ως και 70 € ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

- Νόθευση βενζίνης τύπου Super Αμόλυβδη με απλή αμόλυβδη.

Στα πρατήρια υγρών καυσίμων εκτός από την απλή αμόλυβδη που περιέχει 95 RON διατίθεται και η πιο εξελιγμένη Super Αμόλυβδη 100 RON όπου η διαφορά στην τιμή τους είναι περίπου 0,20€ (σε τιμές Νοεμβρίου 2015). Ανάλογα με τα ποσοστά ανάμειξης των δυο αυτών καυσίμων το κέρδος μπορεί να φτάσει τα 200€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

- Νόθευση βενζίνης με αιθανόλη.

Η αιθανόλη (οινόπνευμα) χρησιμοποιείται στους βενζινοκινητήρες από χρόνια στις Η.Π.Α. και στις χώρες της Λατινικής Αμερικής ως προϊόν της επεξεργασίας των ζαχαρότευτλων. Ως καύσιμο δεν παρέχει την ίδια ισχύ όπως η βενζίνη, για αυτό σε αυτές τις χώρες χρησιμοποιείται σε μείγμα με βενζίνη. Στην Ελλάδα η αιθανόλη χρησιμοποιείται στην βιομηχανία και στην ποτοποιαία, η δε τιμή της ανέρχεται σε περίπου 0,50€ το λίτρο. Επειδή δεν είναι δυνατό να γίνει νοθεία στη βενζίνη σε ποσοστό άνω του 20% χωρίς να γίνει αντιληπτό από τον τελικό καταναλωτή (άμεσα προβλήματα στην εκκίνηση του κινητήρα) η ανάμειξη της γίνεται μέχρι το παραπάνω ποσοστό και επιφέρει τελικό κέρδος μέχρι 200€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

Αξίζει να σημειωθεί το κενό νόμου που υπάρχει. Η προδιαγραφή οποιουδήποτε τύπου βενζίνης στην Ελλάδα επιτρέπει μέχρι 5% αιθανόλη στο καύσιμο την στιγμή που στα ελληνικά διυλιστήρια δεν έχει καταγραφεί διάθεση βενζίνης με αιθανόλη ποτέ. Ίσως αυτό μπορεί να λειτουργεί σαν παράθυρο νόμου για κάποιους επιτήδειους.

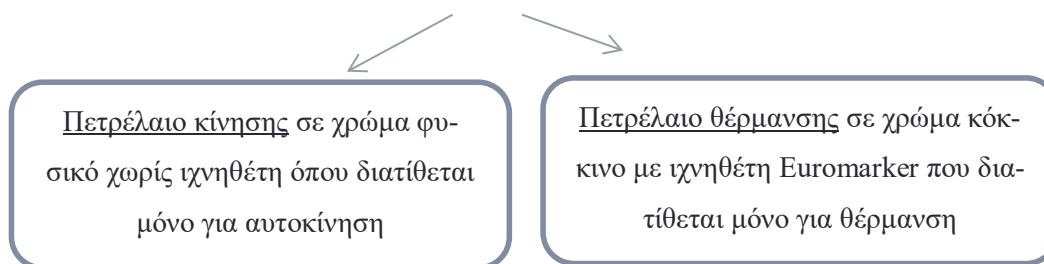
- Νόθευση βενζίνης με άλλα προϊόντα

Πέρα από τους παραπάνω τρόπους σε έρευνες των αρμόδιων φορέων έχουν βρεθεί και επιμολύνσεις βενζινών και με άλλες ουσίες – όπως μεθανόλη, βενζόλιο, διαλυτικά νίτρου κ.α.. Αυτός ο τρόπος νοθείας – με υλικά επικίνδυνα για την δημόσια υγεία δεν είναι δεδομένος και δεν μπορεί να εκτιμηθεί το οικονομικό κέρδος των διακινητών του.

6.4.2. Τρόποι νόθευσης του πετρελαίου

Στην Ελλάδα το πετρέλαιο διακρίνεται σε δύο τύπους, όπως περιγράφονται κάτωθι στο διάγραμμα.

Διάγραμμα 6.1. Τύποι του πετρελαίου



Στην Ελλάδα διατίθεται και το ναυτιλιακό πετρέλαιο, όχι όμως για την ελληνική αγορά αλλά για πλοία που βρίσκονται σε διεθνή ύδατα για τον ανεφοδιασμό τους, χωρίς δασμούς, φόρο κατανάλωσης και Φ.Π.Α.. Το ναυτιλιακό πετρέλαιο έχει χρώμα μαύρο και ιχνηθέτη κινιζαρίνη.

Η νόθευση του πετρελαίου γίνεται με τους κάτωθι τρόπους:

- Νόθευση πετρελαίου κίνησης με πετρέλαιο θέρμανσης

Όπως και στην βενζίνη οι νοθευτές εκμεταλλεύονται την διαφορά στην τιμή μεταξύ πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης. Ειδικά μέχρι το 2013 όπου υπήρχε διαφορετική φορολόγηση η διαφορά στην τιμή των δύο καυσίμων άγγιζε τα 0,55€ και εκτίνασσε το όφελος μέχρι και τα 550€ ανά χιλιόλιτρο. Παρόλα αυτά ακόμα και σήμερα (Νοεμβρίου 2015) υπάρχει διαφορά 0,15€ ανά λίτρο και κέρδος μέχρι 150€ ανά χιλιόλιτρο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για την παράνομη πρακτική που εφαρμόζουν κάποιοι οδηγοί (ιδιώτες και επαγγελματίες) να εφοδιάζουν τα αυτοκίνητα τους με πετρέλαιο θέρμανσης εκμεταλλευόμενοι την διαφορά τιμής των δύο καυσίμων. Έκθετοι είναι και οι οδηγοί – που σε κάποιο έλεγχο κινδυνεύουν με πρόστιμα – και οι πρατηριούχοι που εφοδιάζουν τα οχήματα καθώς αυτό απαγορεύεται.

- Νόθευση πετρελαίου θέρμανσης με ορυκτέλαια και λοιπά υπολείμματα

Σε αρκετές περιπτώσεις έχει παρατηρηθεί να αναμιγνύονται στο πετρέλαιο θέρμανσης καμένα ορυκτέλαια καθώς και διάφορα άλλα υλικά – εστέρες με ιδιότητες αντίστοιχες του πετρελαίου. Η νοθεία τέτοιου τύπου πραγματοποιείται κατά μεγάλο ποσοστό στο πετρέλαιο θέρμανσης, καθώς λόγω της φύσης των κινητήρων των αυτοκινήτων και της

μικρής ενεργειακής αξίας του νοθευμένου καυσίμου αυτό θα γινόταν αντιληπτό στους οδηγούς. Το παράνομο κέρδος από αυτή τη δραστηριότητα μπορεί να φτάνει και τα 400€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

- Νόθευση πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης με ναυτιλιακό πετρέλαιο
Αυτή η περίπτωση – ίδια στην φύση της με την παραπάνω – έγκειται και στην λαθρεμπορία, όπως θα εξεταστεί και στο επόμενο κεφάλαιο. Η νοθεία αυτή εκμεταλλεύεται ένα ολόκληρο κύκλωμα που αγοράζει ναυτιλιακό πετρέλαιο σε τιμή περίπου 0,35€ το λίτρο και το πουλά με κέρδος που μπορεί να φτάνει και τα 1.000€ το χιλιόλιτρο. Το ναυτιλιακό πετρέλαιο δε έχει χαρακτηριστικά ίδια σχεδόν με το πετρέλαιο θέρμανσης ούτως ώστε με τον αποχρωματισμό του και τον επαναχρωματισμό του σε κόκκινο να μην μπορεί να γίνει αντιληπτή η διαφορά. Η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2006 αλλά και η τρόικα το 2012 το έχει κατατάξει ως την πλέον προσοδοφόρα μορφή λαθρεμπορίας και νόθευσης με κέρδη άνω του ενός δις ευρώ.

- Κλοπή ποσότητας στις αντλίες διάθεσης των πρατηρίων.
Ακόμη ένας τρόπος προσπορισμού παράνομου κέρδους στον χώρο των υγρών καυσίμων είναι και η κλοπή στις αντλίες. Τυπικά δεν ανήκει στον χώρο της νοθείας (αν και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ανάμειξη καυσίμου με αέρα). Αφορά αποκλειστικά τους πρατηριούχους, ενώ όπως εξηγήσαμε ανωτέρω, οι άλλοι τρόποι νοθείας μπορούν να ασκούνται μέσα σε όλο το κύκλωμα εφοδιασμού και διακίνησης. Σε αυτή την περίπτωση εφαρμόζεται ειδική συνδεσμολογία στην αντλία του καυσίμου ώστε η ποσότητα που πωλείται στον καταναλωτή να είναι μικρότερη από αυτή που αναγράφεται στην αντλία. Σε μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί από το Ε.Μ.Π. (Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2008), Έρευνα Σχετικά με την Διακίνηση Νοθευμένων Καυσίμων, Αθήνα) το 10% των πρατηρίων ασκεί αυτή την μέθοδο σε ποσοστό που κυμαίνεται από 3,5% ως και 17%. Το κέρδος από αυτή τη δραστηριότητα μπορεί να φτάνει και τα 400€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχουν και περιπτώσεις που έχουμε "νοθεία" λόγω κακής διαχείρισης η οποία δεν έχει τόσο σαν σκοπό το κέρδος:

- α. Νερό σε οποιοδήποτε τύπο καυσίμου
- β. Οποιοσδήποτε δυνατός συνδυασμός πρόσμιξης 2 προϊόντων.
- γ. Σκουπίδια σε οποιοδήποτε τύπο καυσίμου

Πιο συνηθισμένη είναι η περίπτωση α στα πετρέλαια, εξαιτίας του δυσκολότερου διαχωρισμού της υγρασίας από τα πετρέλαια που ολοένα και γίνεται πιο δύσκολο εξαιτίας της πρόσμιξης βιοντήζελ στο πετρέλαιο που ως γνωστόν είναι υδρόφιλο. Θα πρέπει κάθε εταιρεία και κάθε πρατηριούχος, να ελέγχουν τις δεξαμενές φύλαξης των καυσίμων τους σε τακτά χρονικά διαστήματα και να εκτελούν εργασίες αποστράγγισης της υγρασίας όπου χρειάζεται (αυτό έχουν την δυνατότητα ελάχιστοι επαγγελματίες κάνουν).

Από λάθος μπορεί να συμβεί η β περίπτωση όταν ο πρατηριούχος δεν δώσει σημασία κατά την παραλαβή και ο βυτιοφορέας μπερδέψει τα ακροσωλήνια των δεξαμενών και ρίξει αλλού το καύσιμο από εκεί που του έχει υποδειχθεί προηγουμένως. Η γ περίπτωση αφορά την καθαριότητας των δεξαμενών του πρατηρίου. Ανά τακτά χρονικά διαστήματα θα πρέπει να εκτελούνται εργασίες καθαρισμού των πάτων των δεξαμενών όπως αναφέραμε και στην α περίπτωση των πετρελαίων. Οι πετρελαιοκινητήρες εμφανίζουν μεγαλύτερα προβλήματα σε περίπτωση νοθείας από τους βενζινοκινητήρες, ενώ οι βενζινοκινητήρες συνήθως βγάζουν προβλήματα σε τρόμπες βενζίνης, μπεκ, φίλτρα και γενικότερα κυκλωμάτων καυσίμου.

Αρκετές φορές έχουν παρατηρηθεί στα κυκλώματα αντλιών παράνομες προσθήκες αεραντλιών που με το πάτημα ενός κουμπιού γεμίζουν με αέρα τις σωληνώσεις της αντλίας με αποτέλεσμα να αναμιγνύεται αέρας με το καύσιμο, που το κάνει να αφρίζει ατελείωτα, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα να μπαίνει αέρας στο ρεζερβουάρ μας αντί για καύσιμο. Προκειμένου να είναι σε θέση κάποιος να εξετάσει την περίπτωση της νοθείας στην Ελλάδα, θα πρέπει να εστιάσει στην διακίνηση των υγρών καυσίμων στη χώρα όπου τα βασικά στάδια είναι τα εξής¹⁸²:

- Το διωλιστήριο
- Η εγκατάσταση της εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών
- Η μεταφορά
- Ο προορισμός.

Αντιλαμβανόμαστε ότι ο κίνδυνος της παράνομης διακίνησης αλλά και του λαθρεμπορίου μπορεί να υπάρξει σε όλα τα παραπάνω στάδια. Η νοθεία είναι συνυφασμένη με τους παραπάνω κινδύνους.

¹⁸² ICAP – Μελέτη για Νοθείες στη Διανομή Καυσίμων και Πετρελαιοειδών, 2009

6.5. Λαθρεμπόριο καυσίμων

Εκτός από την νοθεία, μεγάλο πρόβλημα αποτελούν οι δήμενες εξαγωγές. Στις περιπτώσεις αυτές τα καύσιμα προς εξαγωγή και δεν φορολογούνται ή απλά έχουν χαμηλούς δασμούς μεταφέρονται με βυτιοφόρα ή πλοία, στο εξωτερικό. Οι εικονικοί εφοδιασμοί πλοίων ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία¹⁸³. Είναι αδασμολόγητα ναυτιλιακά καύσιμα τα οποία διοχετεύονται παράνομα στην εσωτερική αγορά. Το πλοίο, στην περίπτωση αυτή, δεν εφοδιάζεται καθόλου ή απλά με μια μικρή ποσότητα. Η υπόλοιπη επιστρέφει χωρίς δασμούς για να χρησιμοποιηθεί από πρατήρια στην εσωτερική αγορά. Μια άλλη περίπτωση αφορά την διακίνηση καυσίμων στην εξωτερική αγορά. Και εδώ υπάρχει η εικονική εξαγωγή καυσίμων όπου οι λαθρέμποροι επανεισάγουν παράνομα κάποιες ποσότητες καυσίμων, νοθευμένα, για να χρησιμοποιηθούν από πρατήρια.

Το φαινόμενο της νοθείας και της λαθρεμπορίας συντηρείται από τις μεγάλες διαφορές στην υψηλή φορολογία των διαφόρων καυσίμων. Αυτό συμβαίνει σε συνδυασμό πάντα με τους ελέγχους της πολιτείας που είναι πλημμελείς, αλλά και από πολλούς εμπλεκόμενους που είναι ασυνείδητοι. Οι περιπτώσεις λάθους είναι πολλές. Λάθος σε κακή διαχείριση κατά την διαδικασία της αποθήκευσης των καυσίμων ή και στην διακίνησής τους την οποία την κάνει ή ο πρατηριούχος ή ο μεταφορέας οδηγός. Η κακή ποιότητα και οι καταστροφικές επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και οι αρνητικές επιπτώσεις στον κινητήρα είναι μερικές από τις συνέπειες των ανωτέρω. Στις περιπτώσεις αυτές, η νοθεία γίνεται με δόλο και έχει σαν σκοπό την εξαπάτηση και κλοπή (του καταναλωτή, ή του δημοσίου συμφέροντος).

Εκτός από την εταιρεία με την οποία είναι συμβεβλημένος ο πρατηριούχος μπορεί να εφοδιάζεται από κάποια άλλη ή και από κάποιον έμπορο. Τότε εμφανίζονται οι «πειρατές», ή οι έμποροι οι οποίοι έχουν σαν σκοπό τις «αρπαχτές» και όχι την καλή τους φήμη. Εσκεμμένα είναι απρόσεκτοι στην διακίνηση των καυσίμων και νοθεύουν συστηματικά τα καύσιμα που μεταφέρουν έχοντας πάντα ως όπλο τους τις φθηνές τιμές. Το ανωτέρω φαινόμενο έχει ερευνηθεί από πολλές έρευνες. Το ΕΜΠ ξεκίνησε έρευνα για τα λιπαντικά και απέδειξε ότι τα περισσότερα από αυτά ήταν καθαρό πετρέλαιο. Και οι

¹⁸³ Ελληνικά Πετρέλαια, 2008

έρευνες του Πανεπιστημίου Πατρών,¹⁸⁴ έδειξαν ότι τα ποσοστά αντικανονικών καυσίμων κυμαίνονται ανάμεσα σε 7% και 10% (χωρίς να υπάρχει λόγω αιτίας, εσκεμμένης, λαθρεμπορίου ή και λαθών κατά την αποθήκευση).

Το λαθρεμπόριο καυσίμων βασίζεται στην εισαγωγή καυσίμου στην αγορά το οποίο δεν έχει φορολογηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και έχει εισαχθεί χωρίς έλεγχο.

Έρευνες του Γενικού Χημείου του Κράτος έδειξαν ότι όσο αφορά το ντίζελ, τα νούμερα είναι ακόμα μεγαλύτερα. Ακόμη μεγαλύτερη είναι η νοθεία η οποία γίνεται εκτός της Αθήνας. Για παράδειγμα όσο αφορά το ντίζελ το 15,9% της πρωτεύουσας θα έπρεπε να μεταφραστεί σε 30% για ολόκληρη την Ελλάδα. Δεν αποκλείεται βέβαια το τελικό νούμερο των ποσοτήτων ντίζελ που διακινούνται να αγγίζει το 40% στην Ελλάδα. Και αυτό γιατί τα νούμερα που αναφέρθηκαν παραπάνω αποτελούν ποσοστά αντικανονικών δειγμάτων και αν σταθμιστούν με τις καταναλώσεις των πρατηρίων τότε δίνεται και το αποτέλεσμα του 40%.

Πρέπει να αποτελεί χρέος για κάθε εταιρεία η οποία διαμορφώνει την εμπορική της πολιτική και διενεργεί ελέγχους εσωτερικούς, να είναι και ενημερωμένη για οτιδήποτε συμβαίνει στην διακίνηση καυσίμων. Να μπορεί να εγγυηθεί στους καταναλωτές ότι τα καύσιμα που διαθέτει είναι καθαρά. Για να επιτύχει κάτι τέτοιο, θα πρέπει:

- να μην χρησιμοποιεί μεσολαβητές εμπόρους και
- να πουλάει η ίδια κατευθείαν στα πρατήρια.
- να εφαρμόζει σύστημα ολικής ποιότητας στην διανομή καυσίμων, να εφαρμόζει συστηματικούς ελέγχους ποιότητας καυσίμων με δικό της μηχανισμό ή με ανάθεση σε κάποιον αξιόπιστο φορέα

Πρέπει να αναφέρουμε, ότι το λαθρεμπόριο καυσίμων αφορά κυρίως:

- τα ναυτιλιακά καύσιμα τα οποία αντί να πωλούνται στα πλοία για τα οποία προορίζονται, κατευθύνονται στην εσωτερική αγορά σαν πετρέλαιο κίνησης. Το 20%-25% του πετρελαίου κίνησης που πωλείται, εκτιμάται ότι προέρχεται από πετρέλαιο ναυτιλίας.

¹⁸⁴Γεωργακοπούλου, Π., (2012). *Η διακίνηση πετρελαιοειδών στην Ελληνική αγορά και οι επιπτώσεις της νοθείας και του λαθρεμπορίου στα έσοδα του Δημοσίου και στα συμφέροντα του ιδιωτικού τομέα*. Μελέτη, Πανεπιστήμιο Πατρών.

- τα καύσιμα τα οποία προορίζονται για εξαγωγές. Οι ποσότητες εικονικά κατευθύνονται με βυτία ή δεξαμενόπλοια προς τις γειτονικές χώρες, αλλά πωλούνται στην εσωτερική αγορά. Τα φορτία δεν φθάνουν ποτέ στα σύνορα και σφραγίζονται με πλαστές σφραγίδες ή σε συμφωνία με τελωνειακούς βγαίνουν και ξαναμπαίνουν.

- πώληση πετρελαίου θέρμανσης για κίνησης. Η μετατροπή/αποχρωματισμός γινόταν σε παράνομα εργαστήρια αποχρωματισμού και μεταφορά σε παράνομες δεξαμενές

Αν δεχθούμε ότι τα διωλιστήρια στην Ελλάδα έχουν κλειστό τρόπο λειτουργίας – ως προς την εισαγωγή ακατέργαστου πετρελαίου μέσω τελωνείου και ως προς την εξαγωγή του καυσίμου πάλι μέσω τελωνείου, οι μόνοι δύο τρόποι όπου μπορεί να διακινηθεί λαθραίο καύσιμο στην αγορά είναι είτε με την κλοπή από τις σωληνώσεις του ίδιου του διωλιστηρίου είτε με κυκλώματα εικονικών – άτυπων εξαγωγών.

6.5.1. Τρόποι λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών είναι οι μονοπωλιακές συνθήκες, τα μεγάλα ποσοστά νοθείας και ο υπερεπαγγελματισμός στους πρατηριούχους. Από μια και μοναδική επιχείρηση, τα Ελληνικά Πετρέλαια ελέγχεται το 77% της παραγωγής των εγχώριων διωλιστηρίων, το υπόλοιπο 23% ελέγχεται από την ιδιωτική Μότορ Οϊλ. Τα ΕΛΠΕ διαθέτουν ακόμα περιορισμένη διαχείριση Δεν τίθεται επομένως ιδιαίτερο θέμα ανταγωνισμού¹⁸⁵

Το φαινόμενο που παρατηρείται είναι από την μία η χειρότερη σχέση οχημάτων ανά πρατήριο στην Ευρώπη και από την άλλη οι πολλοί πρατηριούχοι οι οποίοι πουλούν μικρούς όγκους καυσίμων με αυξημένες τιμές και με αρκετή νοθεία. Υπάρχει ένα καθεστώς ημιπροστασίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα, το οποίο αφορά τους εισαγωγείς. Τα καθεστώς αυτό έχει να κάνει με τις μεγάλες αποκλίσεις στις τιμές σε διάφορες περιοχές με πολλά ρίσκα για όσους συμμετέχουν στην αγορά, και φυσικά οι ανταγωνιστές δεν μπορούν να έχουν μια δυναμική παρουσία στην Ελλάδα.

Σημαντικό είναι ότι οι άδειες εκδίδονται αποκεντρωμένα από τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις οι οποίες παρακολουθούνται από το Υπουργείο Ανάπτυξης και το Υπουρ-

¹⁸⁵ Ελληνικά Πετρέλαια, 2008

γείο Μεταφορών χωρίς όμως, να έχει γίνει καμία καταγραφή των πρατηρίων. Τα ανεξάρτητα πρατήρια παραμένουν εκτός κάθε καταγραφής και τα μέτρα που λαμβάνονται κατά της λαθρεμπορίας είναι μηδενικά.

Περιγράφοντας αναλυτικά τη λαθρεμπορία των καυσίμων, είναι:

- **Εικονικές εξαγωγές καυσίμων**

Κατά τις εικονικές εξαγωγές, οι ποσότητες κατευθύνονται εικονικά με βυτία ή δεξαμενόπλοια προς τις γειτονικές χώρες, αλλά πωλούνται στην εσωτερική αγορά. Τα καύσιμα τα οποία προορίζονται για εξαγωγές δεν επιβαρύνονται με ΕΦΚ και ΦΠΑ.

Συγκεκριμένα ο 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. Πολλές φορές τα φορτία δεν φθάνουν ποτέ στα σύνορα και σφραγίζονται με πλαστές σφραγίδες ή σε συμφωνία με τελωνειακούς βγαίνουν και ξαναπαίρνουν καταλήγοντας στα πρατήρια εντός της χώρας. Άλλες φορές δηλώνουν άλλες ποσότητες και είδος άλλης δασμολογικής κλάσης (πχ τολουόλη) στα σύνορα σε σύμπραξη με τελωνιακούς. Ακολούθως, οι λαθρέμποροι διαθέτουν τα αφορολόγητα καύσιμα παράνομα εντός της επικράτειας, καρπούμενοι τους προβλεπόμενους φόρου. Τα διαφεύγοντα έσοδα του Δημοσίου είναι το σύνολο ΕΦΚ και ΦΠΑ που θα έπρεπε να εισπραχθούν αν τα καύσιμα διατίθενται νόμιμα.

Το κύκλωμα αυτό αφορά εικονικές εξαγωγές με λήπτριες ανύπαρκτες εταιρείες, ενεργή εμπλοκή τελωνειακών, και με το αδασμολόγητο πετρέλαιο να διατίθεται σε πρατήρια τόσο της Βόρειας όσο όμως και της Νότιας Ελλάδας. Η μορφή αυτή του λαθρεμπορίου αναπτύσσεται σε μεγάλο βαθμό με φορτώσεις βυτίων και πλοίων από εγκαταστάσεις στην βόρεια Ελλάδα.

Το ποσοστό των εξαγόμενων προϊόντων τα οποία επανεισάγονται στη χώρα και πωλούνται στην εσωτερική δασμολογημένη αγορά υπολογίζεται σε ποσοστό περίπου 25% .

- **Κλοπή καυσίμου από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων.**

Αν και δεν είναι συχνό φαινόμενο, κατά περιόδους έχουν αναφερθεί περιστατικά όπου με ειδική συνδεσμολογία σε σωληνώσεις των διυλιστηρίων υφαρπάζονται ποσότητες καυσίμου που καταρχάς αποθηκεύονται σε δεξαμενές πλησίον των διυλιστηρίων και μετά προωθούνται στην αγορά μέσω διακινητών. Λόγω της φύσης της διύλισης δεν μπορεί να

γίνει ο εντοπισμός της κλοπής κατά την παραγωγή σε εξέλιξη και η κλοπή αυτή λογίζεται σαν φύρα από τους υπεύθυνους . Ο τρόπος εντοπισμού γίνεται κυρίως με την ανίχνευση των παράνομων συνδέσμων σε τυχαίους ελέγχους ή μετά από ατύχημα. Ο προσδιορισμός του κέρδους των διακινητών δεν μπορεί να οριστεί.

- Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω χερσαίων συνόρων.

Στην έκθεση του ΟΗΕ για το διεθνές εμπόριο (ΟΗΕ, Βάση δεδομένων Comtrade, comtrade.un.org) παρατηρείται το φαινόμενο πως ενώ η Ελλάδα εξάγει καύσιμα προς τους χερσαίους γείτονες της, στην αντίστοιχη λίστα εισαγωγών τους να μην δηλώνονται αντίστοιχες εισαγωγές. Η λογική εξήγηση ότι πρόκειται για transit εξαγωγές που θα δηλωθούν στον τόπο προορισμού δεν εξηγούν τις μεγάλες διαφορές στις ποσότητες. Στο παράρτημα υπάρχουν πίνακες για την εξαγωγή καυσίμων μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, ΠΓΔΜ, Βουλγαρίας και Τουρκίας. Τα κόλπα που χρησιμοποιούν οι λαθρέμποροι είναι τα εξής:

Α) Το βυτιοφόρο ενώ δηλώνει την εξαγωγή στο ελληνικό τελωνείο δεν φτάνει ποτέ στο ξένο τελωνείο, κάνει αναστροφή και γυρίζει στην Ελλάδα “άδειο”

Β) Το βυτιοφόρο φορτώνει γεμάτο από το διωλιστήριο, αδειάζει την μισή ποσότητα σε συνεργάτη, δηλώνει στις ελληνικές συνοριακές αρχές την αρχική ποσότητα και στο ξένο την πραγματική μισή ποσότητα, με διπλά τιμολόγια.

Γ) Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις όπου το βυτιοφόρο ενώ πέρασε τον ελληνικό τελωνειακό έλεγχο εξαφανίστηκε στην κυριολεξία.

Στην πορεία τα λαθραία καύσιμα επανεισάγονται στην ελληνική αγορά και διατίθενται μέσω κυκλωμάτων στα πρατήρια.

- Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω κλοπής κατά την παράδοση σε πρατήρια

Το φαινόμενο αυτό δεν παρατηρείτε συχνά στα πρατήρια της αγοράς, όπου οι πρατηριούχοι είναι πάντα εξαιρετικά επιμελείς κατά την παράδοση των καυσίμων από τους βυτιοφορείς, όσο κατά την παράδοση στις δεξαμενές του στρατού. Οι υπεύθυνοι κατά την παράδοση εκτελούν πλημμελώς τα καθήκοντά τους και έτσι οι βυτιοφορείς δεν παραδίδουν ολόκληρη την ποσότητα που έχει τιμολογηθεί και παρακρατούν καύσιμο που αργότερα διατίθεται μέσω του λαθρεμπορίου.

- Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω πλωτών μέσων

Στον τομέα των λαθραίων καυσίμων ναυτιλίας το εμπόρευμα κατά κανόνα δεν εισάγεται λαθραία, παράγεται στην Ελλάδα, αλλά εξάγεται ή διατίθεται σε δικαιούχους αφορολόγητων καυσίμων εικονικά.

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 πλοίαρχου 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 οι οποίες ανήκουν σε πρόσωπα που τις νοικιάζουν σε λαθρέμπορους, για να αποθηκεύουν το ναυτιλιακό καύσιμο που εξασφαλίζουν με τη συνεργασία ναυτιλιακής εταιρείας και τελωνειακών

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.

Δεδομένου ότι τα ναυτιλιακά καύσιμα δεν υπόκεινται σε ΕΦΚ ή ΦΠΑ, τα διαφεύγοντα έσοδα του Δημοσίου είναι το σύνολο ΕΦΚ και ΦΠΑ

Η διαδικασία για την νόμιμη αγορά ναυτιλιακού καυσίμου από πλοία που βρίσκονται σε διεθνή ύδατα γίνεται ως εξής: ο πλοίαρχος στέλνει εγγράφως αίτημα προς τα διυλιστήρια, το καύσιμο φορτώνεται παρουσία τελωνειακών και του Σ.Δ.Ο.Ε. σε ειδικά δεξαμενόπλοια (σλέπια) και μετά μεταγγίζεται μεσοπέλαγα στο πλοίο. Ο τρόπος που επεμβαίνει το κύκλωμα της λαθρεμπορίας γίνεται είτε σε συμφωνία με τον πλοίαρχο, όπου παραγέλλεται μεγαλύτερη ποσότητα και παραδίδεται στο πλοίο μικρότερη – με την διαφορά να διακινείται μετά ως λαθραίο καύσιμο, είτε εν αγνοία πολλές φορές του πλοίαρχου γίνεται παραγγελία και διατίθεται το καύσιμο εξ ολοκλήρου στην παράνομη αγορά.

Μελέτη¹⁸⁶ αναφέρει ότι 50 σλέπια κινούνται ανεξέλεγκτα μεταξύ Ασπροπύργου και Λαυρίου τροφοδοτώντας 200 παράνομες δεξαμενές σε όλη την Αττική. Το λαθραίο καύσιμο μετά αποχρωματίζεται και διοχετεύεται στην αγορά. Το οικονομικό όφελος για τους διακινητές φτάνει σε δυσθεώρητα ύψη άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ.

Άλλες πιθανές εστίες λαθρεμπορίου είναι:

- Βιοντήζελ, που εισάγεται σαν σπορέλαιο ή παράγεται σε εγχώριες μονάδες και νοθεύει πετρέλαιο κίνησης.
- Πετρέλαιο, που περιέχεται στα απόβλητα πλοίων (Shops), από κλοπή των καυσίμων του πλοίου και διοχετεύονται εν τέλει σε πρατήρια.
- Νοθεία καυσίμων.

Αποτελεί, μια από τις χειρότερες μορφές αισχροκέρδειας που ανενόχλητη δρα κατά κόρον στην ελληνική αγορά αποτελεί η νόθευση των καυσίμων, και η οποία λαμβάνει χώρα εκτός του διωλιστηρίου. Έχει έμμεση σχέση με το λαθρεμπόριο γιατί λαθραίες ποσότητες αναμιγνύονται με νόμιμα καύσιμα. Η νοθεία γίνεται με ανάμειξη προϊόντων φθηνότερου με ακριβότερου ή άλλης κατηγορίας (κυρίως αλκοόλες, τολουόλες, χρησιμοποιημένα λιπαντικά κλπ Σύμφωνα με έρευνα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, στην Αττική το 2007 το ποσοστό της νοθευμένης βενζίνης αποτελούσε το 5,2% των πρατηρίων που ελέγχθηκαν. Στο λεκανοπέδιο της Αττικής υψηλά ποσοστά νοθείας βρέθηκαν στη βενζίνη - αμόλυβδη (100 οκτανίων) κοντά στο 10% και στο πετρέλαιο 10,3%. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα, στην επαρχία το ποσοστό νόθευσης στην βενζίνη είναι αρκετά μεγαλύτερο, κοντά στο 20%.

Οι τρόποι νόθευσης οι οποίοι γίνονται είτε σε χώρους αποθήκευσης είτε μεταφοράς, είτε στα πρατήρια είναι οι εξής :

- Αμόλυβδη 95 οκτανίων: Νοθεύεται με προσθήκη άλλων χημικών ουσιών, όπως τολουόλιο η αλκοόλες. Είναι το πιο επικίνδυνο είδος νοθείας.

¹⁸⁶ Μάρδας, Δ., (2012). *Νοθεία και Λαθρεμπόριο Καυσίμων: Μέτρα Πολιτικής*, Μελέτη, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών ΑΠΘ.

- Σούπερ LRP: Η νόθευση γίνεται με την προσθήκη απλής βενζίνης σούπερ. Η νοθεία αυτή δεν επιφέρει μεγάλα κέρδη στα πρατήρια, εξαιτίας της μικρής κατανάλωσης της και της μικρής διαφοράς τιμής με την αμόλυβδη 95 οκτανίων.
- Σούπερ αμόλυβδη 100 οκτανίων: Συνήθως νοθεύεται με απλή αμόλυβδη βενζίνη.
- Diesel κίνησης: Νοθεύεται με diesel θέρμανσης ή diesel ναυτιλίας και σπανιότερα με white spirit.
- Διαλύτες (τολουόλιο κλπ), μεθανόλη, κ.α. που νοθεύουν βενζίνες ή και πετρέλαιο δεν επιβαρύνονται με τον Ειδικό Φόρο που επιβαρύνονται π.χ. οι βενζίνες, δηλαδή 670 € ανά κυβικό, άρα κάθε κυβικό που αντικαθιστούν, σημαίνει αντίστοιχη απώλεια εσόδων για το Κράτος. Εδώ δεν είναι δυνατόν να υπολογισθούν ζημιές που προκαλούν στα οχήματα λόγω ακαταλληλότητας χρήσης.

Όλοι οι παραπάνω τρόποι νοθείας προκαλούν σημαντικές ζημιές και επιφέρουν την πρόωρη φθορά των κινητήρων.

Το ποσοστό των αδασμολόγητων χημικών (μεθανόλη, διαλυτικά, κλπ.), που χρησιμοποιούνται για τη νόθευση των βενζινών, υπολογίζεται σε ποσοστό περίπου 3,5%.

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 ζητούν 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 κ.λπ.).
- 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.

6.6. Μέθοδος CAROUSEL στην Ελλάδα. Φοροδιαφυγή επιχειρήσεων εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών

Η απάτη του τύπου CAROUSEL, είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται συχνά για να προσδιορίσει αυτόν τον τύπο της απάτης. Η λέξη CAROUSEL παραπέμπει στην κυκλική κίνηση των αγαθών μέσα στο κύκλωμα της απάτης. Αυτή, η κυκλική κίνηση, δεν πραγματοποιείται πάντα και δεν είναι βεβαίως ένα ουσιαστικό στοιχείο της απάτης.

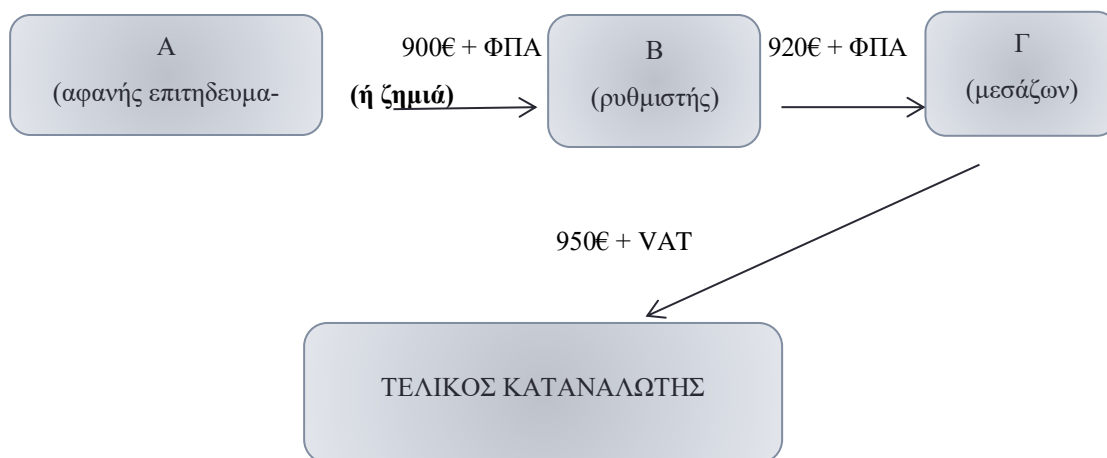
Το φαινόμενο της οργανωμένης απάτης στο Φ.Π.Α. εμφανίζεται για πρώτη φορά στο τέλος της δεκαετίας του 1970 και στην αρχή του 1980 στις χώρες της BENELUX, δηλαδή Βέλγιο, Ολλανδία και Λουξεμβούργο.

Καλύτερα, θα πρέπει να αναφέρεται κάποιος σε «οργανωμένη φοροδιαφυγή ΦΠΑ», η οποία ορίζεται ως η φοροδιαφυγή η οποία πραγματοποιείται χρησιμοποιώντας συστήματα και μηχανισμούς αποφυγής του ΦΠΑ, μη καταβάλλοντας τον οφειλόμενο ΦΠΑ ή απαιτώντας αδικαιολόγητα επιστροφές του ΦΠΑ με τη βοήθεια κατασκευασμένων κυκλωμάτων με εμπλεκόμενες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μέσα σε ένα διεθνές πλαίσιο.¹⁸⁷

Στη συνέχεια απεικονίζεται το μοντέλο φοροδιαφυγής κυκλικής απάτης ή CAROUSEL.

¹⁸⁷ Αντωνόπουλος, Δ., και Κατούδης, Η., (2008). *Μετατροπές και συγχωνεύσεις εταιρειών*. Μελέτη, ΑΤΕΙ Κρήτης.

Γράφημα 6.2. Απλό μοντέλο κυκλικής απάτης
(με την ολοκλήρωση του κύκλου απάτης)



Ο τομέας της τεχνολογίας είναι ο πλέον επικίνδυνος για την οργανωμένη απάτη του ΦΠΑ μέσω της μεθόδου CAROUSEL μιας επιχείρησης εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Αυτό σημαίνει ότι τα CPU -Central Processor Units δηλαδή κεντρική μονάδα επεξεργαστή πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να είναι ιδανικά αγαθά για απάτη CAROUSEL

όπως :

- μικρή διάσταση συνεπώς εύκολη μεταφορά
- μεγάλη αξία και επομένως μεγάλη αξία ΦΠΑ
- δημοφιλή αγαθά και επομένως γρήγορα πωλούνται στην αγορά

Πριν από μερικά χρόνια για παράδειγμα, η επιχείρηση της INTEL, η πιο μεγάλη κατασκευαστική εταιρεία CPU, αποφάσισε να αντικαταστήσει τις συσκευασίες του «δίσκου» με συσκευασίες «κιβωτίου», δηλαδή να χρησιμοποιήσουν μια ατομική συσκευασία για κάθε ένα CPU αντί της Standard συσκευασίας για 50 κομμάτια. Αυτό σημαίνει ότι ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε σημαντικά.

Ο μεγάλος όγκος εμπορευμάτων της ίδιας αξίας, είχε ως σκοπό να αποθαρρύνει το ενδιαφέρον των απατεώνων για απάτη στα συγκεκριμένα αγαθά και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο τα τελευταία χρόνια, τα κομπιούτερ αντικαθίστανται όλο και περισσότερο από μελάνια εκτυπώσεων, στα κυκλώματα απάτης που δρουν στον τομέα της πλη-

ροφορικής. Στις επικίνδυνες δραστηριότητες της κυκλικής απάτης φοροδιαφυγής εντάσσονται τα κινητά τηλέφωνα, τα αυτοκίνητα, οι ράβδοι πλατίνας και χρυσού, τα ηλεκτρονικά μηχανήματα μετάδοσης ήχου και εικόνας.

Όταν γίνονται έρευνες από τις αρμόδιες υπηρεσίες για τέτοιες περιπτώσεις απάτης και προκειμένου να αποκαλυφθούν πρέπει οι υπεύθυνοι να καταγράψουν τους αριθμούς σειράς (Serial Number) που βρίσκονται τυπωμένοι στις συσκευασίες των υπολογιστών. Στη συνέχεια, η κατασκευάστρια εταιρεία INTEL μπορεί ανά πάσα στιγμή να παρέχει τις δέουσες πληροφορίες σχετικά με τις ειδικές ενδείξεις που βρίσκονται επάνω στους υπολογιστές και επάνω στα κουτιά συσκευασίας.

Η εγκατάσταση μιας νέας επιχείρησης περιλαμβάνει κάποια πρακτικά μειονεκτήματα για το διοργανωτή της απάτης φοροδιαφυγής μέσω της μεθόδου CAROUSEL. Προκειμένου να εγκατασταθεί μια επιχείρηση, πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον ένα μέρος του κεφαλαίου της – τουλάχιστον προσωρινά – σε έναν τραπεζικό λογαριασμό, ενώ αντίθετα η αναβίωση μιας επιχείρησης που ήταν σε αδράνεια δεν κοστίζει συχνά παρά ένα συμβολικό ευρώ.

Σε μερικές περιπτώσεις, η επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην εμπορία και διακίνηση πετρελαιοειδών στην Ελλάδα θα κρατήσει έναν τραπεζικό λογαριασμό που υπάρχει ήδη, αποφεύγοντας έτσι πιθανά προβλήματα κατά τη διάρκεια της δημιουργίας μιας νέας τραπεζικής σχέσης. Για αυτήν την αιτία και για άλλες, είναι πιο αποτελεσματικό από τη μεριά του απατεώνα να αγοράσει και να αναβιώσει μια υπαρκτή επιχείρηση που βρίσκεται σε αδράνεια. Η προσφορά τέτοιων επιχειρήσεων που βρίσκονται σε αδράνεια, είναι μεγάλη. Κάποιες επιχειρήσεις όπως πιστωτικά ιδρύματα, λογιστικά γραφεία και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών έχουν ειδικευτεί στην αγορά τέτοιων επιχειρήσεων, με στόχο τη μετέπειτα πώλησή τους. Είναι ιδιαίτερα δύσκολο να υποδειχτεί κάποιος ως ποινικά υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών logistics αλλά δεν πρέπει να υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μερικοί από αυτούς γνωρίζουν τέλεια το είδος και τον προορισμό των επιχειρήσεων που πωλούν.

Ένας απλός δείκτης και η πιο φωτεινή ένδειξη, είναι η έδρα της εγκατάστασης του εξαφανισμένου εμπόρου. Καθώς το σημαντικότερο καθήκον των παράνομων εμπόρων είναι να εκδίδουν εικονικά τιμολόγια – οι διοργανωτές της απάτης δεν θα δυσκολευτούν να δημιουργήσουν μια δομή πραγματικής επιχείρησης γύρω από τον εξαφανισμένο

έμπορο. Η ταχυδρομική διεύθυνση του παράνομου εμπόρου είναι συχνά ένα ταχυδρομικό κουτί.

Η απουσία της πραγματικής εμπορικής υποδομής είναι ένα βασικό στοιχείο για το ότι εκδίδονται εικονικά τιμολόγια. Οι μετέχοντες στη φοροδιαφυγή CAROUSEL έχουν συνεχώς την ανάγκη να αγοράζουν όλο και περισσότερα εμπορεύματα για να προμηθεύουν και να τροφοδοτούν το κύκλωμα της απάτης. Όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία, οι προμηθευτές στο Λουξεμβούργο ήταν υπεύθυνοι για το 50% του ετήσιου κύκλου εργασιών των Βέλγων εξαφανισμένων εμπορών κατά τα έτη 2001-2002.

Δεν είναι εύκολη η απόδειξη της ποινικής ευθύνης των συγκεκριμένων προμηθευτών, οι οποίοι έχουν την έδρα τους σε άλλα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. Τα τιμολόγια που εκδίδουν οι προμηθευτές αυτοί, που απευθύνονται στους εγχώριους πελάτες, υπόκεινται στους νόμους περί ΦΠΑ του Κράτους Μέλους, εντός του οποίου αυτοί είναι εγκατεστημένοι, όπου τους έχει χορηγηθεί ο ΑΦΜ, και οι ποινικές ευθύνες μπορούν να τους αποδοθούν μόνο στη χώρα εγκατάστασής τους. Σε κάποιες περιπτώσεις, είναι πιθανό να αποδειχτεί η συμμετοχή των ξένων προμηθευτών με τους εξαφανισμένους εμπόρους κατά τον έλεγχο για όσο διάστημα χρειαστεί μέχρι να αποδειχτεί η επαρκής γνώση ως προς τη φοροδιαφυγή, βάσει πραγματικών γεγονότων και αντικειμενικών στοιχείων.

Οι ακόλουθες εκτιμήσεις είναι σημαντικές :

- Ο ξένος προμηθευτής παρείχε στον παράνομο έμπορο, ο οποίος δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις του σχετικά με τον ΦΠΑ, παράνομα οφέλη τα οποία αποτελούν άμεση απόρροια της μη υποβολής δήλωσης ΦΠΑ και της μη πληρωμής των οφειλόμενων φόρων μετά την πώληση των εμπορευμάτων.
- Ο ξένος προμηθευτής επιτρέπει στον παράνομο έμπορο να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό με πωλήσεις χωρίς κέρδος, αλλά που χρηματοδοτείται από τον μη καταβληθέντα ΦΠΑ ο οποίος οφείλεται στο Δημόσιο, ενώ η καταβολή του ΦΠΑ στο Δημόσιο αποτελεί νόμιμη υποχρέωση κάθε υποκειμένου στο φόρο (συμπεριλαμβανομένου και του εξαφανισμένου εμπόρου).
- Ο ξένος προμηθευτής έχει όφελος σαν συνέπεια ενός κύκλου εργασιών, που δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την φοροδιαφυγή από την καταβολή του ΦΠΑ, στην οποία είχε συμμετάσχει συνειδητά.

- Τα εκδιδόμενα τιμολόγια από τον ξένο προμηθευτή προς τον παράνομο έμπορο, είναι εικονικά, διότι αναφέρουν τον εξαφανισμένο έμπορο ως αποδέκτη, ενώ οι πραγματικοί οικονομικοί αποδέκτες είναι οι πελάτες του εξαφανισμένου εμπόρου στην εγχώρια αγορά.

Είναι προφανές ότι οι επιχειρήσεις εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, που μπορούν να θεωρηθούν σημαντικοί βοηθοί των συστημάτων CAROUSEL, είναι υπό παρακολούθηση σε πολλά Κράτη Μέλη, σε συνεργασία κυρίως με τις τελωνειακές υπηρεσίες, έτσι ώστε τα υπόλοιπα Κράτη Μέλη να ενημερώνονται όσον το δυνατό γρηγορότερα για τις συναλλαγές εσωτερικού και εξωτερικού, προκειμένου να καταστούν ικανά να αντιμετωπίσουν τους εξαφανισμένους εμπόρους στη χώρα τους. Η χρήση ενός τραπεζικού λογαριασμού σε άλλο κράτος μέλος από αυτό που έχει έδρα η επιχείρηση, είναι δυνατόν να καταστήσει πολύπλοκη τη ροή των πληρωμών .

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί πως μια κατασκευή η οποία βασίζεται στην αποφυγή καταβολής φόρων, έχει περιορισμένη διάρκεια ζωής. Είναι σημαντικό για τους διοργανωτές της απάτης, να πραγματοποιήσουν το μέγιστο συνολικό κύκλο εργασιών, στον ελάχιστο δυνατό χρόνο. Σαν αποτέλεσμα , αυτός ο κύκλος εργασιών συσχετίζεται με ένα ποσό ΦΠΑ, γεγονός το οποίο εξάπτει το ενδιαφέρον των φοροφυγάδων. Η δήλωση ΦΠΑ σαφώς επισημαίνει το μέγεθος και το είδος της απάτης, ιδίως στην περίπτωση του εξαφανισμένου εμπόρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

7.1 Εισαγωγή

Σε όλες τις χώρες του ευρωπαϊκού νότου, παρατηρείται η μεγαλύτερη -στην Ευρωπαϊκή Ένωση- αρνητική επίδραση στο ΑΕΠ από τις απότομες μεταβολές στην τιμή του πετρελαίου, με τη μεγίστη επίδραση να αφορά στην Ελλάδα.

Μια αύξηση στην τιμή του πετρελαίου επηρεάζει την οικονομία μιας χώρας μέσω διάφορων παραγόντων, όπως είναι:

- η άνοδος στο κόστος παραγωγής,
- η μείωση των εταιρικών κερδών,
- ο πληθωρισμός και
- η μεταφορά πλούτου από τις χώρες που καταναλώνουν πετρέλαιο προς τις πετρελαιοπαραγωγούς χώρες.

Σε πρώτο επίπεδο, οι υψηλότερες τιμές του πετρελαίου δημιουργούν πληθωριστικές πιέσεις, το μέγεθος των οποίων θα εξαρτηθεί αφ' ενός μεν από το κατά πόσον οι καταναλωτές θα προσπαθήσουν να αντισταθμίσουν, μέσω των υψηλότερων μισθολογικών διεκδικήσεων, την διαφαινόμενη πτώση στο πραγματικό τους εισόδημα, αφ' ετέρου δε από τον βαθμό στον οποίο οι εταιρίες μπορούν να αποκαταστήσουν τα περιθώρια κέρδους τους (τα οποία πλήττονται από την άνοδο του κόστους παραγωγής) μέσω της τιμολογιακής τους πολιτικής.

Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου θεωρείται ως ένας έμμεσος φόρος που επιβάλλεται σε μια χώρα που εισάγει πετρέλαιο από μια πετρελαιοπαραγωγό χώρα. Η καταβολή του «φόρου» καθίσταται εφικτή λόγω της μείωσης των καταναλωτικών ή επενδυτικών δαπανών στις πληττόμενες από την άνοδο της τιμής του πετρελαίου χώρες. Έτσι, σε δεύτερο επίπεδο έχουμε την επίδραση της αύξησης της τιμής του πετρελαίου επί της ιδιωτικής κατανάλωσης και της ιδιωτικής επένδυσης.

Αναλυτικά, η άνοδος της τιμής του πετρελαίου προκαλεί αύξηση του επιπέδου τιμών, με αποτέλεσμα την μείωση της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών, και συνακόλουθα την περιστολή της καταναλωτικής ζήτησης για διαρκή αγαθά και υπηρεσίες.

Επίσης, η άνοδος της τιμής του πετρελαίου προκαλεί πτώση της επενδυτικής ζήτησης για τους εξής λόγους.

- ο υψηλός ρυθμός πληθωρισμού και η αύξηση των βραχυπρόθεσμων επιτοκίων που επακολουθεί καθιστά λιγότερα επενδυτικά σχέδια κερδοφόρα (λιγότερα επενδυτικά σχέδια με θετική καθαρή παρούσα αξία), με αποτέλεσμα η επενδυτική δαπάνη να μειώνεται,
- η μείωση της καταναλωτικής ζήτησης δημιουργούν αρνητικές προσδοκίες και άνοδο της αβεβαιότητας στους επιχειρηματίες για το μέλλον, με αποτέλεσμα αναβολές ή ακυρώσεις επενδυτικών σχεδίων σε πολλούς παραγωγικούς κλάδους και δη στην βιομηχανία. Η άνοδος της αβεβαιότητας δύναται να οδηγήσει σε σημαντική επιβράδυνση ή και παύση της παραγωγής, αφού αυτή καθιστά σημαντικό μέρος του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού σε βιομηχανίες εντάσεως πετρελαίου οικονομικά ασύμφορο για χρησιμοποίηση.

Σε περιόδους αβεβαιότητας (αναφορικά με την τιμή του πετρελαίου), εντείνεται η ανακατανομή των πόρων από κλάδους που πλήττονται λόγω του ακριβότερου πετρελαίου, σε κλάδους μικρότερης εντάσεως πετρελαίου και ενέργειας. Οι ανακατατάξεις αυτές είναι συχνά βεβιασμένες και δεν οδηγούν σε βέλτιστους συνδυασμούς κεφαλαίου και εργασίας.

Τέλος, σε περιόδους αβεβαιότητας για τα επίπεδα ισορροπίας της τιμής του πετρελαίου, η απόδοση του κεφαλαίου μειώνεται και ως εκ τούτου οι εταιρίες διστάζουν να προβούν σε νέες επενδύσεις. Η μείωση της επενδυτικής δαπάνης σημαίνει αύξηση του κόστους παραγωγής και απώλεια παραγωγικότητας ή ανταγωνιστικότητας της οικονομίας¹⁸⁸.

Όπως θα αναλύσουμε στη συνέχεια, η άνοδος των διεθνών τιμών πετρελαίου επηρεάζει αρνητικά και την ελληνική οικονομία και το βιοτικό επίπεδο των πλατιών λαϊκών στρωμάτων.

¹⁸⁸ Σταμέλος, Γ., και Δακοπούλου, Α., (2006). *Η διατριβή στις κοινωνικές επιστήμες. Από τον σχεδιασμό στην υλοποίηση*. Εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα.

7.2. Τομείς που επηρεάζονται από τις τιμές του πετρελαίου

Οι τομείς της ελληνικής οικονομίας που επηρεάζονται από τις τιμές του πετρελαίου είναι:

- Ο πληθωρισμός : η αναζωπύρωση του πληθωρισμού, είναι ορατή και έχει αρχίσει να γίνεται αισθητή με τις ανατιμήσεις στα υγρά καύσιμα (βενζίνες και πετρέλαια) και σε διάφορα άλλα - κυρίως εισαγόμενα - εμπορεύματα και πρώτες ύλες από Η.Π.Α. και Ιαπωνία.

Σύμφωνα με τον Σμυρνή (2009), «η επίδραση της τιμής του πετρελαίου στον πληθωρισμό έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών μελετών. Οι Burbidge και Harrison (1984) στηριζόμενοι σε δεδομένα της περιόδου 1961-1982 χρησιμοποίησαν υποδείγματα VaR (στατιστική τεχνική υπολογισμού κινδύνου), προκειμένου να εκτιμήσουν την επίδραση της ανόδου της τιμής του πετρελαίου στην οικονομία του Καναδά, της Ιαπωνίας, της Δυτικής Γερμανίας, της Μεγάλης Βρετανίας, και των Η.Π.Α. Οι εν λόγω μελετητές διαπίστωσαν ότι μια προσωρινής μορφής αύξηση κατά μια τυπική απόκλιση στην τιμή του πετρελαίου αυξάνει τους μισθούς και τις τιμές σε όλες τις προαναφερθείσες χώρες».

Ωστόσο, στην Γερμανία και την Ιαπωνία ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτών και οι μισθοί στην μεταποίηση παρουσίασαν μικρή σχετικά ευαισθησία στην άνοδο της τιμής του πετρελαίου. Επίσης, η βιομηχανική παραγωγή έδειξε σημεία σημαντικής κάμψης στις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία.

- Το ΑΕΠ: ένας άλλος τομέας της ελληνικής οικονομίας που επηρεάζεται αρνητικά από την άνοδο των διεθνών τιμών πετρελαίου είναι η κατακόρυφη άνοδος στα ελλείμματα του ισοζυγίου. Η αυξημένη δαπάνη για εισαγωγές πετρελαιοειδών, καταναλωτικών αγαθών (που εισάγονται κυρίως από Η.Π.Α. και Ιαπωνία), καθώς και οι ανατιμήσεις που προκάλεσε η άνοδος του «μαύρου χρυσού» σε ορισμένες εισαγόμενες πρώτες ύλες, θα έχουν ως συνέπεια τη διόγκωση των ελλειμμάτων του ισοζυγίου γύρω στο 1 δισ. δολάρια. Το οφέλη για την Ελλάδα (ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων και άρα αύξηση των εξαγωγών) θα είναι μηδαμικά, καθώς η αξία των ελληνικών καλύπτει ποσοστό μικρότερο του 20% της δαπάνης για εισαγωγές.

Σύμφωνα με τον Σμυρνή (2009), σε έρευνα που πραγματοποίησαν «οι Rotemberg και Woodford (1996), βρήκαν ότι μια αύξηση κατά 1% στην τιμή του πετρελαίου σχετίζεται με μια μείωση κατά 0,25% στην παραγωγή της Αμερικανικής οικονομίας μετά την πάροδο πέντε έως επτά τριμήνων.

Όπως καταγράφει ο Σμυρνής (2009), στην Ελλάδα, σύμφωνα με την μελέτη της Παπαπέτρου (2001), το πετρέλαιο επηρεάζει σημαντικά την οικονομική δραστηριότητα, καθώς οι απότομες μεταβολές στην τιμή του εξηγούν ένα σημαντικό ποσοστό των διακυμάνσεων στους ρυθμούς μεταβολής του ΑΕΠ και της απασχόλησης. Επίσης, σύμφωνα πάντοτε με την ίδια μελέτη, οι διακυμάνσεις της τιμής του πετρελαίου επηρεάζουν αρνητικά τα επιτόκια, την βιομηχανική παραγωγή, και την πορεία του χρηματιστηρίου, οι δε επιδράσεις της τιμής του πετρελαίου στα παραπάνω μεγέθη εκτιμάται ότι διαρκούν από 6 έως 24 μήνες.

- Στο χρηματιστήριο: Η τιμή του πετρελαίου μεταβάλλει τις τιμές των περιουσιακών στοιχείων, όπως οι μετοχές, καθώς επηρεάζει την οικονομική δραστηριότητα, τα εταιρικά κέρδη τον πληθωρισμό, και την νομισματική πολιτική.

Την καλύτερη εκτίμηση της αγοράς, αναφορικά με την μελλοντικής κερδοφορία της εταιρίας, αποτελεί η τιμή μιας μετοχής. Δεδομένου δε ότι η (δίκαιη) τιμή μιας μετοχής προκύπτει από την προ εξοφλημένη αξία των μελλοντικών καθαρών κερδών της εταιρίας, τότε οι τρέχουσες και οι αναμενόμενες μελλοντικές επιδράσεις που θα επιφέρει η άνοδος της τιμής του πετρελαίου θα πρέπει να αντανακλώνται στην τιμή της μετοχής.

Σύμφωνα με τον Σμυρνή (2009), οι Jones και Kaul (1996) εντόπισαν την άμεση επίδραση που έχει η άνοδος της τιμής του πετρελαίου στις πραγματικές αποδόσεις των μετοχών, στο Ηνωμένο Βασίλειο, τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ιαπωνία και στον Καναδά. Η άνοδος στην τιμή του πετρελαίου ασκεί μεγαλύτερη επίδραση στις αποδόσεις των μετοχών εταιριών που ανήκουν στον κλάδο του πετρελαίου και του φυσικού αερίου, ενώ επηρεάζει αρνητικές τις αυτοκινητοβιομηχανίες και τις εταιρίες του λιανικού εμπορίου¹⁸⁹.

¹⁸⁹ Σμυρνής, Ν., (2009). Το «ντόμινο» που προκαλεί το πετρέλαιο. Η επίδραση των διακυμάνσεων της τιμής του μαύρου χρυσού σε πληθωρισμό, απασχόληση, εξαγωγές, ΑΕΠ, χρηματιστήρια, Περιοδικό Χρήμα. (<http://www.hrima.gr/article.asp?view=640&ref=621>), και (<http://www.euro2day.gr/news/economy/! 24/articles/145683/Article.aspx>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

8.1. Ηλεκτρονικό σύστημα διακίνησης πετρελαίου θέρμανσης

Ο πρώτος στόχος των τελωνειακών ελέγχων, ήταν η λαθρεμπορία του πετρελαίου θέρμανσης

Το πετρέλαιο θέρμανση μέχρι το 2007 είχε χαμηλό Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) με συνέπεια η τιμή του ήταν εξαιρετικά πιο χαμηλή από σήμερα (0,39€ το λίτρο το χειμώνα του 2007). Οι λαθρέμποροι αγόραζαν πετρέλαιο θέρμανσης το οποίο αναμίγνυαν με πετρέλαιο κίνησης κερδίζοντας την διαφορά στην τιμή (περίπου 0,55€ κέρδος ανά λίτρο το 2007).

Το 2008 αποφασίστηκε η εξομοίωση του Ε.Φ.Κ. με το πετρέλαιο κίνησης, αλλά η επιβάρυνση δεν θα έφτανε στον τελικό καταναλωτή. Ο τρόπος ήταν ο εξής: οι μεταπωλητές (πρατήρια και εταιρείες διαχείρισης πολυκατοικιών) αγόραζαν το πετρέλαιο θέρμανσης με το συνολικό ποσό του Ε.Φ.Κ. στη συνέχεια πωλούσαν το καύσιμο στους καταναλωτές με τον μειωμένο Ε.Φ.Κ. - 21€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου - και μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ, αφού με κατάλληλα δικαιολογητικά που ζητούνταν από τους καταναλωτές αποδεικνυόταν ότι η πώληση έγινε σε ιδιώτη και για σκοπούς θέρμανσης, πιστωνόταν η διαφορά του Ε.Φ.Κ. στους μεταπωλητές.

Με ρυθμιστικές αποφάσεις¹⁹⁰, καθορίζονται οι στάδια εφαρμογής, οι προθεσμίες και οι διαδικασίες του συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ.

Ορίστηκαν τρία στάδια εφαρμογής του συστήματος όπου:

- Στο πρώτο στάδιο, εγγράφηκαν στο Μητρώο Διακινητών Πετρελαίου Θέρμανσης (ΔΙ.ΠΕ.ΘΕ.) όσες επιχειρήσεις με Άδεια Εμπορίας Πετρελαιοειδών, ή Άδεια Λιανικής Εμπορίας με Άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων το επιθυμούσαν.
- Στο δεύτερο στάδιο, έπρεπε να δηλωθούν οι ποσότητες καυσίμων που είχαν εξαχθεί από τις φορολογικές αποθήκες αλλά δεν είχαν διατεθεί προς κατανάλωση

¹⁹⁰ ΑΑΔΕ: Ρυθμιστικές αποφάσεις για το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ είναι οι: Α.Υ.Ο 1011787/65/0015 (Π.Ο.Λ. 1018/31-01-2008) και η Α.Υ.Ο. 1119446/113/0015 (Π.Ο.Λ. 1034/14-02-2008).

- Στο τρίτο στάδιο, θα ξεκινούσε η λειτουργία της επιστροφής Ε.Φ.Κ. μέσω του συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ

Με την έναρξη του συστήματος τα αποθέματα που υπήρχαν δηλώθηκαν και πληρώθηκε για αυτά από τους διακινητές ο επιπλέον Ε.Φ.Κ.. Στη συνέχεια σε κάθε παράδοση καυσίμου σημειωνόταν ο αριθμός πληρωμής Δ.Ε.Η. και ο Α.Φ.Μ. του αγοραστή /καταναλωτή είτε ο αριθμός πληρωμής Δ.Ε.Η. του κοινόχρηστου ρεύματος και ο Α.Φ.Μ. του διαχειριστή. Με αυτά τα στοιχεία υποβαλλόταν ηλεκτρονικά η αίτηση για επιστροφή του Ε.Φ.Κ. του παραδομένου καυσίμου μέσα σε 7 ημέρες από την παράδοση στο σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ και επιστρεφόταν ο φόρος στον διακινητή μέσα σε 30 ημέρες.

Ταυτόχρονα, κάθε κίνηση από διακινητή σε διακινητή δηλωνόταν αντίστοιχα στο σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ. Το σύστημα διασταύρωνε τις κινήσεις μεταξύ διακινητών και επιτηρούσε αν υπήρχαν υπερβολικές παραδόσεις σε συγκεκριμένα Α.Φ.Μ. Εάν δεν δηλώνονταν θεωρείτο λαθρεμπορία

Το σύστημα λειτούργησε αρκετά καλά, αν και υπήρξαν παράπονα για καθυστέρηση πληρωμών και για αναίτιες απορρίψεις πληρωμών. Σε κάθε περίπτωση παρά την προσπάθεια υπήρξαν και σημαντικές αβλεψίες, όπως για παράδειγμα δεν υπήρχε και αντίστοιχο μητρώο καυστήρων ή χρηστών πετρελαίου θέρμανσης. Δηλαδή αν κάποιος λαθρέμπορος το επεδίωκε, μπορούσε με το Α.Φ.Μ. του και τον λογαριασμό Δ.Ε.Η. του εξοχικού του να αγοράζει επίσημα πετρέλαιο θέρμανσης ακόμα και αν δεν είχε καυστήρα πετρελαίου, αφού δεν υπήρχε δυνατότητα διασταύρωσης. Ουσιαστικά υπήρχαν «παράθυρα» όπου το πετρέλαιο θέρμανσης μπορούσε να χρησιμοποιείται σε λαθρεμπόριο.

Το 2012, το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ έπαψε να ισχύει ως εργαλείο επιστροφής του Ε.Φ.Κ. με την ψήφιση του Σύμφωνου Δημοσιονομικής Σταθερότητας, όπου ο Ε.Φ.Κ. εξομοιώθηκε και στο πετρέλαιο θέρμανσης και στο πετρέλαιο κίνησης στα 330€ ανά χιλιόλιτρο, χωρίς δικαίωμα έκπτωσης για τον καταναλωτή. Από τότε χρησιμοποιείται με το όνομα Σύστημα Διαχείρισης Πετρελαίου Θέρμανσης, με μικρές αλλαγές ως προς την διασταύρωση των στοιχείων καταναλωτή (χρησιμοποιείται ο αριθμός παροχής πλέον) και ως προς τις προθεσμίες υποβολής των στοιχείων (14 ημερολογιακές ημέρες) για την διασταύρωση των κινήσεων στο πετρέλαιο θέρμανσης.

8.2. Σύστημα εισροών - εκροών

Στο ξεκίνημα του το σύστημα εισροών - εκροών εφαρμόζεται στα πρατήρια υγρών καυσίμων. Στη συνέχεια προβλέπεται η επέκταση του στα διυλιστήρια, στις εταιρίες εμπορίας και τα βυτιοφόρα. Με το νομοθετικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε τον Μάρτιο του 2014 ορίστηκε πως οι φορολογικές αποθήκες και οι δεξαμενές αποθήκευσης θα πρέπει να ενταχθούν στο σύστημα εισροών - εκροών σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση και μέχρι τις 7 Μαΐου 2015 θα πρέπει να ενταχθούν το 40% των δεξαμενών και αποθηκών των εταιριών εμπορίας και των διυλιστηρίων ενώ μέχρι 7 Μαΐου 2016 το υπόλοιπο 60%. Για τις εταιρίες που έχουν ήδη εγκαταστήσει συστήματα διαχείρισης πρέπει εντός 2 μηνών από την εγκατάσταση του συστήματος να αποστέλλουν στην Γενική Γραμματεία τα απαραίτητα δεδομένα. Για τα βυτιοφόρα και τα δεξαμενόπλοια προβλέπεται ήδη και η εγκατάσταση συστημάτων γεωγραφικού προσδιορισμού (GPS) για την παρακολούθηση των δρομολογίων τους, αλλά μέχρι στιγμής δεν έχουν γίνει οι διαδικασίες πιστοποίησης των συστημάτων αυτών.

Η βασική αρχή λειτουργίας¹⁹¹ του συστήματος εισροών – εκροών, είναι η σε πραγματικό χρόνο (real time) απογραφή των αποθεμάτων υγρών καυσίμων στις δεξαμενές.

Η εφαρμογή του συστήματος στα πρατήρια έχει τις κάτωθι προθεσμίες:

- 27/03/2013 ή το αργότερο 27/08/2013 για τα πρατήρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Αττικής και Θεσσαλονίκης.
- 27/09/2013 ή το αργότερο 27/02/2014 για τις Περιφερειακές Ενότητες Λάρισας, Αχαΐας, Ηρακλείου, Μαγνησίας και Ιωαννίνων
- 27/03/2014 ή το αργότερο 27/08/2014 στην υπόλοιπη Ελλάδα

Οι προδιαγραφές του συστήματος έχουν να κάνουν με το hardware και το software που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την ορθή καταγραφή των δεξαμενών και του όγκου τους. Το ολοκληρωμένο σύστημα Εισροών – Εκροών¹⁹², που σύμφωνα με την τροποποίηση του 2012 αφορά αποκλειστικά υγρά καύσιμα και όχι συμπιεσμένα (υγραέριο, φυσικό

¹⁹¹ Η αρχική λειτουργία του συστήματος εισροών – εκροών βασίζεται στην Κ.Υ.Α. Φ2-1617/07-12-2010 όπως αρχικά τροποποιήθηκε με την Π.Ο.Λ. 1009/04.01.2012 και αργότερα με την Π.Ο.Λ. 1032/21.02.2013.

¹⁹² Οι διαδικασίες και προδιαγραφές του συστήματος ορίστηκαν στο Φ.Ε.Κ 1980/Β/2010 όπως αυτές τροποποιήθηκαν στο Φ.Ε.Κ. 3017/Β/2012.

αέριο κ.τ.λ), αποτελείται από υποσυστήματα που απεικονίζονται στη συνέχεια, όπως και η διαδικασία βαθμονόμησης, ελέγχου σφαλμάτων και μέτρα προστασίας από παραποίηση του συστήματος:

Διάγραμμα 6.2. Παρουσίαση του συστήματος Εισροών – Εκροών υγρών καυσίμων



Αναλυτικά:

Το υποσύστημα εισροών και παραλαβής καυσίμου.

Το υποσύστημα εισροών και παραλαβής καυσίμου έχει ως στόχο τον προσδιορισμό του όγκου καυσίμου στη δεξαμενή και τις μεταβολές του που πραγματοποιείται μέσω του μηχανισμού μέτρησης στάθμης και θερμοκρασίας καυσίμου. Ο μηχανισμός (που αποτελείται από αισθητήρα μεταλλικής ράβδου), μετρά την στάθμη και την θερμοκρασία του καυσίμου, την στάθμη νερού που σωρεύεται στον βυθό της δεξαμενής, πραγματοποιεί αυτόματη αναγνώριση της εισροής καυσίμου - που μπορεί να πρόκειται είτε για εφοδιασμό είτε από επιστροφή, την καταγράφει και μόλις η στάθμη του υγρού καυσίμου επέλθει σε κατάσταση ηρεμίας την οριστικοποιεί. Βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία με την κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας δεδομένων.

Ο μηχανισμός τοποθετείται σε δεξαμενές που έχουν λάβει αριθμό μητρώου. Απαγορεύεται η χρήση δεξαμενών χωρίς αριθμό μητρώου είτε για παραλαβή είτε για επιστροφή καυσίμου.

Πάνω στο παραστατικό πώλησης του προμηθευτή πρέπει να αναγράφεται η πυκνότητα του πωλούμενου καυσίμου στους 15ο C¹⁹³, που εισάγεται στην κεντρική μονάδα έλεγχου χειροκίνητα.

Λόγω οποιουδήποτε προβλήματος, σε περίπτωση κένωσης της δεξαμενής από καύσιμο, η δεξαμενή τίθεται σε κατάσταση "Εξαγωγής" και απαγορεύεται η πώληση καυσίμων μέσω αυτών των δεξαμενών. Η δεξαμενή, με τη λήξη της κένωσης, επανέρχεται σε κατάσταση λειτουργίας και εκδίδεται αυτόματα "Δελτίο Εξαγωγής". Η χρήση του δελτίου εξαγωγής είναι για τον σωστό υπολογισμό των ισοζυγίων του συστήματος.

Κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας δεδομένων.

Η κεντρική μονάδα διαχείρισης είναι ο μηχανισμός εκείνος που συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και αποθηκεύει τα δεδομένα των υποσυστημάτων παρακολούθησης εισροών και εκροών. Με τον τρόπο αυτό ελέγχει και τα αποθέματα στις δεξαμενές. Το υποσύστημα αυτό μπορεί να είναι εγκατεστημένο σε αυτόνομη μονάδα υπολογιστή είτε στους υπολογιστές που ήδη χρησιμοποιούνται από τα πρατήρια. Στα πλαίσια της λειτουργία της η κεντρική μονάδα παρέχει τις εξής δυνατότητες:

¹⁹³ Τα καύσιμα από την φύση τους έχουν μεταβολές στην πυκνότητα και τελικά στον όγκο τους λόγω θερμοκρασίας. Ο νόμος ορίζει πως για την εξαγωγή συμπερασμάτων επί των μεταβολών του όγκου καυσίμου γίνεται αναγωγή των ποσοτήτων στους 15ο C βάσει ειδικών πινάκων μεταβολών.

- Υπολογισμός όγκου καυσίμου και νερού στις δεξαμενές από τα δεδομένα του υποσυστήματος εισροών στην τρέχουσα θερμοκρασία και αναγωγή τους στους 15ο C.
- Παρακολούθηση των δεδομένων από το υποσύστημα εκροών - μεμονωμένα και αθροιστικά - ανά ακροσωλήνιο και ανά είδος καυσίμου. Αναγωγή αυτών των δεδομένων στους 15οC και διατήρηση όλων των παραπάνω στοιχείων στην μνήμη κατά τρόπο μη προσπελάσιμο από τον χρήστη.
- Συνεχής υπολογισμός του ισοζυγίου καυσίμου κάθε δεξαμενής και παρουσίαση των αποκλίσεων σε τρέχουσα θερμοκρασία και στους 15οC.
- Έλεγχος και ειδοποίηση για διαρροές, αστοχία υλικού και σφάλματα που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα είτε στο λογισμικό.
- Έκδοση ισοζυγίων ημέρας και ενδιάμεσων αναφορών, συγκεντρωτικών καταστάσεων. Πρέπει να καταγράφονται όλες οι διαφορές μεταξύ των υποσυστημάτων εισροών και εκροών με απόλυτους αριθμούς και σε ποσοστό στην θερμοκρασία των 15οC.
- Τα ισοζύγια υπολογίζονται ανά τύπο καυσίμου αθροιστικά για όλες τις δεξαμενές.
- Το υποσύστημα λειτουργεί καθ' όλο το 24ώρο και εκδίδεται ένα ισοζύγιο πριν τα μεσάνυχτα (24.00). Οι ενδιάμεσες ενημερωτικές αναφορές δεν παίρνουν σήμανση και δεν αποστέλλονται στην Γενική Γραμματεία. Κατά την διάρκεια της εκτύπωσης των ισοζυγίων οι αντλίες του πρατηρίου πρέπει να απενεργοποιούνται από το σύστημα για την αποφυγή λαθών.
- Κατά την διάρκεια κάθε εκροής το σύστημα ανάγει αυτόματα τον όγκο στους 15οC με βάση την τρέχουσα θερμοκρασία την στιγμή της πώλησης. Σε περίπτωση ανατιστοιχίας σημαίνει την βλάβη του συστήματος και συναγερμό.
- Τα ισοζύγια κλεισίματος ημέρας σημαίνονται από φορολογικό μηχανισμό και αρχαιοθετούνται με ευθύνη του πρατηριούχου.
- Κάθε δυσλειτουργία του συστήματος (όπως βλάβη του υποσυστήματος εισροών, εκροών, νερό πάνω από 4cm στη δεξαμενή, μεταβολή στον τρόπο υπολογισμού του όγκου της δεξαμενής, αναίτια μείωση του καυσίμου στην δεξαμενή, απόκλιση ισοζυγίου πέραν των ορίων) σημαίνεται μέσω ΕΑΦΔΣΣ και αποστέλλεται σε πραγματικό χρόνο στην Γενική Γραμματεία. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό (λόγω πτώσης ρεύματος ή δικτύου) η ειδοποίηση στέλνεται μόλις η διασύνδεση με την Αρχή γίνει εφικτή.

- Το σύστημα επιτρέπει να γίνουν όλες οι εργασίες αποθήκευσης στοιχείων όταν γίνει διακοπή ρεύματος και άμεση ανάκληση τους όταν επανέρθει. Επίσης κάνει όλους τους υπολογισμούς εισροών και εκροών που συνέβησαν κατά την διάρκεια της διακοπής.
Υποσύστημα κεντρικής ενημέρωσης δημοσίων αρχών.

Το υποσύστημα αποτελεί την πηγή άντλησης δεδομένων των πρατηρίων από την δημόσια διοίκηση. Έτσι το σύστημα αποστέλλει όλα τα στοιχεία που συμβάλουν στον έλεγχο και την διαφάνεια στην αγορά των καυσίμων όπως τις κινήσεις πωλήσεων καυσίμου, τα δεδομένα του συστήματος εισροών, τα δεδομένα των αθροιστών των αντλιών, τους ανεφοδιασμούς του πρατηρίου, τις βλάβες των υποσυστημάτων και τις αλλαγές τιμών. Η αυτόματη ενημέρωση των Αρχών, μετά την δοκιμαστική φάση, πρόκειται να μπει σε παραγωγική διαδικασία για τα πρατήρια της Α φάσης εφαρμογής και Β φάσης εφαρμογής από 31/03/2014.

Το υποσύστημα παρακολούθησης εκροών από τις αντλίες καυσίμων.

Η παρακολούθηση των εξερχόμενων ποσοτήτων γίνεται με την χρήση ειδικού υποσυστήματος που τοποθετείται στις αντλίες καυσίμων. Με ειδικούς ελεγκτές επικοινωνίας συλλέγονται στοιχεία από την κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας.

Ειδικοί αθροιστές ποσοτήτων που δεν έχουν την δυνατότητα μηδενισμού χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο και την διασταύρωση των πωλούμενων ποσοτήτων. Στην τροποποίηση του 2012 ορίζετε ότι με την ένταξη μιας αντλίας στο σύστημα εισροών - εκροών ο συνολικός αθροιστής πρέπει να είναι μηδενικός.

Το υποσύστημα παρακολουθεί αδιάλειπτα τις κινήσεις των ακροσωλήνιων (πιστολιών) των αντλιών, λαμβάνει δε υπ' όψη του την επιτρεπόμενη απόκλιση +/- 0,5% στις παραδιδόμενες ποσότητες.

Διαδικασία βαθμονόμησης, ελέγχου σφαλμάτων και μέτρα προστασίας από παραποίηση του συστήματος.

Κατά την εγκατάσταση του συστήματος πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες όπου θα εξασφαλίζουν την σωστή και απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος εισροών - εκροών και του κάθε υποσυστήματος ξεχωριστά. Σε πρώτη φάση γίνεται η ογκομέτρηση των δεξαμενών είτε με εγκεκριμένο ογκομετρικό δοχείο ή πρότυπο μετρητή ροής. Εδώ σημειώνεται πως ανεξάρτητες δεξαμενές με μόνιμη μεταξύ τους διασύνδεση λογίζονται ως μία δεξαμενή.

Ακόλουθα γίνεται η βαθμονόμηση του μηχανισμού μέτρησης του υποσυστήματος εισροών. Σε κάθε περίπτωση οι διαφορές μεταξύ των στοιχείων από τα υποσυστήματα εισροών και εκροών δεν πρέπει να αποκλίνουν περισσότερο από +/- 0,5% από το υποσύστημα εκροών. Για τον έλεγχο των παραμετροποιήσεων και την σύγκριση των δεδομένων οι όγκοι θα πρέπει να ανάγονται στους 15ο C με την χρήση πινάκων διυλιστηρίων.

Οι κατασκευαστές - εγκαταστάτες των συστημάτων φροντίζουν για την εξασφάλιση του αδιάβλητου του συστήματος και των υποσυστημάτων με ειδικές σφραγίσεις στα σημεία πρόσβασης και στις θύρες επικοινωνίας των συστημάτων.

Σε περίπτωση δε που χρησιμοποιείται η κεντρική μονάδα διαχείρισης των δεδομένων μέσω κοινόχρηστου υπολογιστή του πρατηρίου, πρέπει να ληφθούν όλες οι απαραίτητες πρόνοιες και κλειδώματα ώστε να γίνεται ο έλεγχος και η ταυτοποίηση του λογισμικού και η προστασία των αποθηκευμένων δεδομένων. Οι δε αλγόριθμοι αναγωγής θα πρέπει να είναι απαραίτητα κλειδωμένοι και μη προσβάσιμοι από τον χρήστη. Για την προστασία του software θα πρέπει το πρόγραμμα να κρατά ημερολόγιο για κάθε μεταβολή που γίνεται στις παραμέτρους και τους αλγόριθμους υπολογισμού, οι οποίοι γίνονται μόνο μετά από άδεια του Υπουργείου. Σε αυτό το ημερολόγιο καταγράφονται οι μεταβολές, η ημερομηνία και η ώρα μεταβολής, τα δε στοιχεία φυλάσσονται, για έλεγχο από τις αρχές, σε μη προσπελάσιμη μνήμη για 10 έτη.

8.3. Αξιολόγηση αποτελεσματικότητα του συστήματος εισροών - εκροών

Το σύστημα εισροών – εκροών ξεκίνησε ως καινοτομία και ένα εργαλείο απαραίτητο για την πάταξη της λαθρεμπορίας. Στην συνέχεια όμως, υπήρξαν επικρίσεις και προβληματισμοί για την λειτουργία του. Οι κύριοι λόγοι είναι οι ακόλουθοι:

- Οι συνεχείς αναβολές ως προς τον χρόνο έναρξης της εφαρμογής του συστήματος στα πρατήρια και οι συνεχείς μεταθέσεις στις καταληκτικές ημερομηνίες δημιούργησαν προβλήματα στην αγορά.
- Η τμηματική εφαρμογή του άφηνε μεγάλα περιθώρια άσκησης λαθρεμπορίου στις περιοχές που το σύστημα δεν εφαρμοζόταν, νοθεύοντας και τον ανταγωνισμό σε κοντινά πρατήρια που βρίσκονταν στα όρια δυο νομών.
- Το υψηλό κόστος εγκατάστασης του συστήματος, περίπου 12.000€, σε μια περίοδο κρίσης για την αγορά καυσίμου, όπου παρά την επιχορήγηση μέσω Ε.Σ.Π.Α. του

40% της δαπάνης παρέμενε υψηλό για τα μικρά περιφερειακά πρατήρια, που αρκετά από αυτά οδηγήθηκαν στο κλείσιμο μην μπορώντας να ανταπεξέλθουν σε αυτή τη δαπάνη.

- Η εφαρμογή του συστήματος στο ξεκίνημά της, μόνο στον τελικό κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας της αγοράς υγρών καυσίμων δεν περιόρισε την λαθρεμπορία
- Η καθυστέρηση στην ένταξη στο σύστημα των εταιριών εμπορίας και των βυτιοφόρων, γεγονός που δημιουργεί κενά στην ενημέρωση των δεδομένων και στους τελικούς υπολογισμούς από την Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων.
- Η ύπαρξη ατελειών στο σύστημα καθώς δεν μπορούν να εντοπιστούν δεξαμενές που δεν έχουν απογραφεί, καθώς και η αδυναμία ελέγχου βυτιοφόρων με αλλοδαπές πινακίδες που εκτελούν μεταφορικό έργο στην χώρα.
- Οι δυσλειτουργίες του ίδιου του συστήματος είτε με την υπολειτουργία των υποσυστημάτων του, είτε και με τα μεγάλα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την πρώτη περίοδο αποστολής των δεδομένων, οδήγησαν σε χαοτικές καταστάσεις.

Τα ανωτέρω, είχαν σαν συνέπεια πολλά πρατήρια υγρών καυσίμων να χρεωθούν με καταλογιστικές πράξεις από τα Τελωνεία Ελέγχου για λαθρεμπορία, επιβάλλοντας ένα μεγάλο πρόστιμο το οποίο σε πολλά πρατήρια ήταν καθοριστικό για να οδηγήσει σε κλείσιμο της επιχείρησης.

8.4. Λογιστική παρακολούθηση του συστήματος εισροών – εκροών ενός πρατηρίου

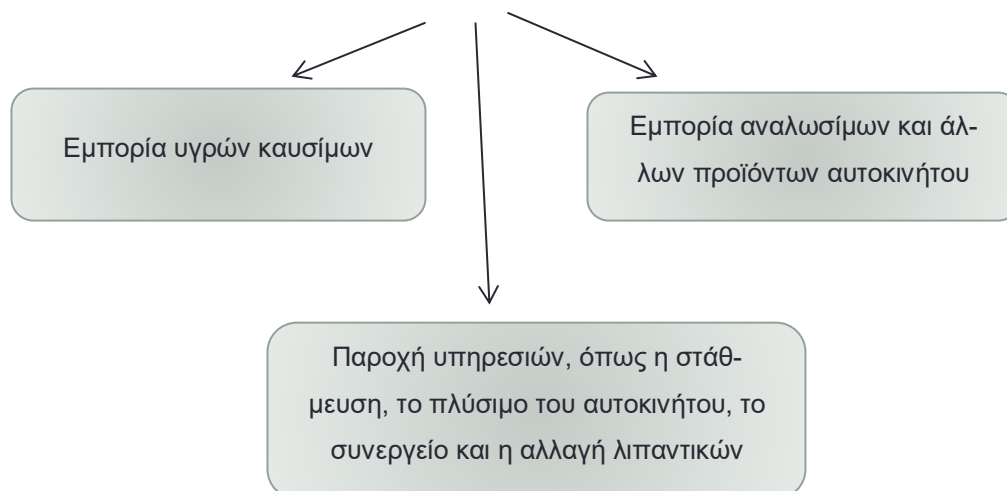
Η λογιστική παρακολούθηση ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων έχει ιδιαιτερότητες σε σχέση με την λογιστική παρακολούθηση σε άλλες επιχειρήσεις, λόγω της εφαρμογής σε αυτά και του συστήματος εισροών – εκροών. Εκτός αυτού είναι και η διαφορετικότητα των προϊόντων που εμπορεύεται ένα πρατήριο υγρών καυσίμων.

Μέχρι τις 30/04/2010, οι πρατηριούχοι για την λογιστική παρακολούθηση των πρατηρίων τους, τηρούσαν για την δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων βιβλίο αγορών (Α΄ κατηγορίας βιβλία) με Μ.Σ.Κ.Κ 1,2% για βενζίνες και πετρέλαιο κίνησης και 1,64% για το πετρέλαιο θέρμανσης. Για τις υπόλοιπες δραστηριότητες υπήρχε η υποχρέωση τήρησης βιβλίου εσόδων – εξόδων (β΄ κατηγορίας βιβλία) με λογιστικό προσδιορισμό του κέρδους. Από 01/05/2010 επιβλήθηκε η υποχρεωτική ένταξη όλων των δραστη-

ριοτήτων του πρατηρίου στα βιβλία εσόδων – εξόδων και μάλιστα ακόμη και αν η δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων – και μόνο αυτή - υπερβαίνει το 1.500.000€ δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης βιβλίων γ' κατηγορίας. Με την εφαρμογή του Κ.Φ.Α.Σ. από το 2013 η δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων υπόκειται στην τήρηση απλογραφικών βιβλίων ανεξαρτήτως τζίρου, για τις δε παρεπόμενες δραστηριότητες εφόσον ξεπερνάνε τα 1.500.000€ τζίρου υπάρχει η υποχρέωση τήρησης διπλογραφικού συστήματος.

Αξίζει να παραστήσουμε τις λειτουργίες που εκτελεί ένα πρατήριο υγρών καυσίμων, και διακρίνονται στις εξής:

Διάγραμμα 6.3. Λειτουργίες που εκτελεί ένα πρατήριο υγρών καυσίμων



Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, η λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων γίνεται μέσω του συστήματος εισροών – εκροών, και έχει ουσιώδεις διαφορές από την τήρηση όπως πραγματοποιείται για άλλα εμπορεύματα¹⁹⁴. Οι βασικές δύο διαφορές είναι πως η απογραφή των αποθεμάτων είναι διαρκής και επίσημη, ενώ ο τρόπος τιμολόγησης και έκδοσης παραστατικών είναι αυτόματος και υπόκειται σε ειδικούς όρους. Η έκδοση παραστατικών στα πρατήρια υγρών καυσίμων γίνεται αυτόματα και συνδέεται

¹⁹⁴ Τόλης, Α., Μπάκας, Ε., Κυριαζόπουλος, Χ., Φουρκαλίδης, Γ., Κριτσέλης, Γ., (1999). *Οδηγός φορολογικού ελέγχου*. Φορολογική Επιθεώρηση, Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (ΣΕΥΥΟ), Αθήνα.

σαν λειτουργία με το υποσύστημα εκροών του συστήματος εισροών – εκροών. Στην απόδειξη εσόδου (που χαρακτηρίζεται ειδικό φορολογικό στοιχείο) αναγράφονται: τα στοιχεία του εκδότη, ο α/α της αντλίας, το είδος καυσίμου, η ημερομηνία και ώρα έκδοσης, ο πωλούμενος όγκος καυσίμου (ποσότητα), η τιμή μονάδας συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α., ο συντελεστής Φ.Π.Α. και η συνολική αξία. Η θέση του εκτυπωτή του φορολογικού στοιχείου (που εκδίδεται ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση της παράδοσης), πρέπει να είναι εμφανής και σε ορατή θέση από τον πελάτη. Επίσης, πρέπει να λαμβάνεται ειδική πρόνοια για την εύκολη πρόσβαση στον εκτυπωτή και την εύκολη λήψη της απόδειξης από τον καταναλωτή σε περίπτωση που το πρατήριο λειτουργεί με αυτόματο πωλητή τις ώρες που είναι κλειστό.

8.4.1. Λογιστική παρακολούθηση παροχής υπηρεσιών

Σε ένα πρατήριο καυσίμων, η παροχή υπηρεσιών έγκειται στην δραστηριότητα του πλυντηρίου αυτοκινήτων, της εκμετάλλευσης χώρου στάθμευσης και της εκμετάλλευσης συνεργείου - λιπαντηρίου. Τιμολογείται η παροχή υπηρεσίας με τις διατάξεις του Κ.Φ.Α.Σ. με την υποσημείωση πως λόγω των καταργήσεων των πρόσθετων βιβλίων για τις δραστηριότητες της παροχής υπηρεσίας λιπαντηρίου ή πλυντηρίου υπάρχει η υποχρέωση απόδειξης από φορολογική ταμειακή μηχανή ή μηχανογραφημένη με την χρήση φορολογικού μηχανισμού. Για την παροχή υπηρεσίας στάθμευσης δεν υπάρχει υποχρέωση χρήσης θεωρημένης απόδειξης. Τα έσοδα από τις παραπάνω δραστηριότητες μπορούν να καταχωρούνται σε ενιαία στήλη στο απλογραφικό βιβλίο ή και σε ξεχωριστές στήλες κατά την οργάνωση του λογιστηρίου.

8.4.2. Λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων

Η λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων γίνεται μέσω του συστήματος εισροών - εκροών, και έχει ουσιώδεις διαφορές από την τήρηση όπως πραγματοποιείται για άλλα εμπορεύματα. Οι βασικές δύο διαφορές είναι πως η απογραφή των αποθεμάτων είναι διαρκής και επίσημη, ενώ ο τρόπος τιμολόγησης και έκδοσης παραστατικών είναι αυτόματος και υπόκειται σε ειδικούς όρους¹⁹⁵.

¹⁹⁵ Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, (2010). *Προτάσεις του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας για την αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος*. Οικονομικά Χρονικά, τεύχος 140.

Η έκδοση παραστατικών στα πρατήρια υγρών καυσίμων γίνεται αυτόματα και συνδέεται σαν λειτουργία με το υποσύστημα εκροών του συστήματος εισροών - εκροών. Για την απόδειξη πώλησης η τυπική προδιαγραφή της προσδιορίζεται στο Φ.Ε.Κ.3130/Β/26.11.2012, δηλαδή στην απόδειξη εσόδου (που χαρακτηρίζεται ειδικό φορολογικό στοιχείο) αναγράφονται: τα στοιχεία του εκδότη, ο α/α της αντλίας, το είδος καυσίμου, η ημερομηνία και ώρα έκδοσης, ο πωλούμενος όγκος καυσίμου (ποσότητα), η τιμή μονάδας συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α., ο συντελεστής Φ.Π.Α. και η συνολική αξία. Η θέση του εκτυπωτή του φορολογικού στοιχείου (που εκδίδεται ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση της παράδοσης), πρέπει να είναι εμφανής και σε ορατή θέση από τον πελάτη¹⁹⁶. Ακόμα πρέπει να λαμβάνεται ειδική πρόνοια για την εύκολη πρόσβαση στον εκτυπωτή και την εύκολη λήψη της απόδειξης από τον καταναλωτή σε περίπτωση που το πρατήριο λειτουργεί με αυτόματο πωλητή τις ώρες που είναι κλειστό.

8.4.2.1. Τρόπος έκδοσης των παραστατικών σε επιτηδευματίες

Η απόδειξη εσόδου σαν το μοναδικό ειδικό φορολογικό στοιχείο που εκδίδεται από τις αντλίες για την πώληση καυσίμου - και που εκδίδεται υποχρεωτικά σε κάθε παράδοση που γίνεται, ανάγκασε την φορολογική αρχή να προβεί σε διευκρινίσεις για την αντιμετώπιση της τιμολόγησης των επιτηδευματιών.

Στο παραπάνω Φ.Ε.Κ. ορίζεται πως για παραδόσεις καυσίμου συνολικής αξίας κάτω από 300€ πρέπει να καταχωρείται πριν την παράδοση καυσίμου στο σύστημα ο αριθμός κυκλοφορίας, ο οποίος εκτυπώνεται στην απόδειξη εσόδου, το δε ειδικό φορολογικό στοιχείο υπέχει θέση Τιμολογίου (στην πράξη αναγράφεται χειρόγραφα ο αριθμός κυκλοφορίας στο πίσω μέρος της απόδειξης). Για παραδόσεις πλέον των 300€, πέραν του αριθμού κυκλοφορίας πρέπει να καταχωρείται και να εκτυπώνεται στην απόδειξη εσόδου και ο Α.Φ.Μ. του πελάτη. Για παραδόσεις καυσίμου σε επιτηδευματίες σε δοχεία πρέπει να καταχωρείται ο Α.Φ.Μ. ανεξαρτήτως αξίας.

Σε περίπτωση επαναλαμβανόμενων χονδρικών πωλήσεων η απόδειξη εσόδου παραδίδεται στον πελάτη και στο τέλος της περιόδου που αφορούν οι πωλήσεις συντάσσεται διπλότυπη αθεώρητη κατάσταση (§2 άρθρου 6 του Κ.Φ.Α.Σ.) που αναγράφει τα στοιχεία

¹⁹⁶ Νεγρεπόντη – Δελιβάνη, Μ., (1990). *Η οικονομική της παραοικονομίας στην Ελλάδα*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

των αποδείξεων εσόδου, και την οποία ο επιτηδευματίας καταχωρεί ως δικαιολογητικό έγγραφης.

Για τις παραπάνω περιπτώσεις υπάρχει και η δυνατότητα έκδοσης τιμολογίου όπου θα αναγράφεται η φράση "Εκδόθηκε σε αντικατάσταση των υπ' αριθμό ...αποδείξεων εσόδου" όπου θα συναρτώνται και οι αντίστοιχες αποδείξεις.

8.4.2.2. Πωλήσεις επί πιστώσει και συμφωνίες καθορισμού τιμής

Στα πρατήρια που τηρούν βιβλία σύμφωνα με το διπλογραφικό σύστημα δίδεται η δυνατότητα να εκδίδονται αποδείξεις επί πιστώσει. Πέραν τούτου παρέχεται η δυνατότητα έκδοσης αθεώρητου λογιστικού σημειώματος όπου αναγράφεται ότι "η απόδειξη με αριθμό ... εκδίδεται επί πιστώσει" με αναγραφή του αντισυμβαλλόμενου. Για ειδικές περιπτώσεις, όπως συναλλαγές με το Δημόσιο και Ν.Π. εκδίδεται Τιμολόγιο, με επισυναπτόμενες τις αντίστοιχες αποδείξεις εσόδου, όπου αναγράφεται "Εκδόθηκε σε αντικατάσταση των υπ' αριθμό ...αποδείξεων εσόδου επί πιστώσει"¹⁹⁷.

Η απόδειξη εσόδου υποχρεωτικά εκδίδεται με τιμή την ανηρτημένη τιμή μονάδας στο ενημερωτικό ταμπλό του πρατηρίου - που είναι και η τιμή υπολογισμού στις αντλίες. Σε περιπτώσεις που έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένη τιμή πώλησης (είτε μικρότερη, είτε μεγαλύτερη) εκ των προτέρων, με την έκδοση της απόδειξης εσόδου εκδίδεται κατά περίπτωση πιστωτικό ή συμπληρωματικό τιμολόγιο, που καλύπτει την διαφορά μεταξύ της τιμής ημέρας με την τιμή σύμβασης όπου αναγράφεται ο αριθμός απόδειξης που αφορά. Στις περιπτώσεις εκ των υστέρων παροχής έκπτωσης - λόγω τζίρου επί παραδείγματι - εκδίδεται πιστωτικό τιμολόγιο (§13 άρθρου 6 του Κ.Φ.Α.Σ.) όπου αναγράφονται επίσης οι αριθμοί των αποδείξεων εσόδου.

8.4.2.3. Εγγραφές στα βιβλία

Η απόδειξη εσόδου με την έκδοσή της ενημερώνει την φορολογική μνήμη του συστήματος και εμφανίζεται στο ημερήσιο δελτίο "Ζ". Η καταχώρηση του δελτίου στην περίπτωση που διεξάγονται μόνο λιανικές πωλήσεις και με τις γέφυρες που υπάρχουν μεταξύ του λογισμικού του συστήματος εισροών - εκροών και των περισσότερων λογιστικών

¹⁹⁷ Παπαδόπουλος, Α., (1998). *Φορολογικός έλεγχος και σχέδια εργασίας*. Εκδόσεις Φορολογιστική, Αθήνα.

προγραμμάτων αυτοματοποιούν πλήρως την λογιστική εργασία ως προς τις καταχωρήσεις των παραστατικών εσόδων.

Μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται στην περίπτωση των πωλήσεων σε επιτηδευματίες. Η λύση που προτείνει ο φοροτεχνικός σύμβουλος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος - Ο.Β.Ε. - κ. Χριστόπουλος (Γιώργος . Χριστόπουλος (2014), Το φορολογικό Τοπίο στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων με το σύστημα εισροών - εκροών - Σημειώσεις Σεμιναρίου Ο.Β.Ε., Αθήνα) είναι η διαχείριση των πωλήσεων σε επιτηδευματίες με την δημιουργία ειδικών στηλών στο βιβλίο εσόδων - εξόδων πληροφοριακού χαρακτήρα που δεν υπολογίζονται στον προσδιορισμό του λογιστικού αποτελέσματος. Ο κ. Χριστόπουλος επισημαίνει το σοβαρό ζήτημα που δημιουργείται με τα παραστατικά που αφορούν σε πωλήσεις με προκαθορισμένη τιμή που διαφέρει από την τιμή πώλησης την ημέρα της συναλλαγής. Προτείνεται η λύση της έκδοσης συμπληρωματικού τιμολογίου πώλησης.

8.4.3. Λοιπές λογιστικές εργασίες στα πρατήρια υγρών καυσίμων

Η τήρηση των βιβλίων και στοιχείων, πέρα από τις παραπάνω ιδιαιτερότητες, δεν παρουσιάζει επιπλέον ιδιομορφίες σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση εμπορίας. Στον κύκλο των λογιστικών εργασιών ενός πρατηρίου περιλαμβάνονται οι συνήθεις δαπάνες και έξοδα, (ηλεκτρικής ενέργειας, μισθοδοσίας, παροχών τρίτων κ.α.) χωρίς διαφοροποιήσεις ως προς τις προθεσμίες τους. Μια διαφοροποίηση είναι η καταχώρηση του Ταμείου Βενζινοπωλών στα βιβλία ως δαπάνη - παρόλο που είναι ασφαλιστική εισφορά ακόμη και πριν το 2013, που βάσει του φορολογικού νόμου οι ασφαλιστικές δαπάνες των επιτηδευματιών καταχωρούνται στα βιβλία και όχι στην δήλωση εισοδήματος - Ε1.

Κατά την συμπλήρωση του εντύπου Ε3 για τον προσδιορισμό του λογιστικού αποτελέσματος και για τον αυτοέλεγχο χρησιμοποιούνται οι κάτωθι Μέσοι Συντελεστές Καθαρού Κέρδους (Μ.Σ.Κ.Κ.)

- Μ.Σ.Κ.Κ. 4214 με ποσοστό 1,15% για την εμπορία βενζίνης και πετρελαίου κίνησης
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4214α με ποσοστό 1,57% για την εμπορία πετρελαίου θέρμανσης
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4215 με ποσοστό 10% για την εμπορία λιπαντικών και συναφών ειδών
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4220 με ποσοστό 6% για την εμπορία υγραερίου κίνησης.

8.4.4. Λογιστική παρακολούθηση παρεπομένων εμπορευμάτων

Τα πρατήρια υγρών καυσίμων εκτός από καύσιμα εμπορεύονται και είδη αυτοκινήτου, λιπαντικά, τσιγάρα ή είδη ψιλικών σαν παρεπόμενη ασχολία. Η λογιστική παρακολούθηση τους δεν έχει ιδιαιτερότητες. Σαν αγορές παρακολουθούνται σε ειδικές στήλες, ανά εμπόρευμα είτε ανά ποσοστό Φ.Π.Α.. Στα διπλογραφικά βιβλία οι αγορές του παρακολουθούνται στον λογαριασμό 20. Αγορές Εμπορευμάτων με ανάλυση κατά τις ανάγκες της επιχείρησης. Καλό είναι ο δευτεροβάθμιος 20.00 να περιλαμβάνει τα καύσιμα και στην συνέχεια την ανάλυση τους και οι πέραν αυτού δευτεροβάθμιοι τα παρεπόμενα εμπορεύματα. Οι πωλήσεις τους παρακολουθούνται στον λογαριασμό 70. Πωλήσεις εμπορευμάτων με αντίστοιχη ανάλυση του λογαριασμού 20¹⁹⁸.

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στο χειρισμό των απογραφών τους και των αποθεμάτων των παρεπόμενων εμπορευμάτων όπως ίσχυε μέχρι τις 31/12/2013. Για τα πρατήρια υγρών καυσίμων η απογραφή γινόταν για το μέρος των καυσίμων, των λιπαντικών και των τσιγάρων σαν ένα ενιαίο σύνολο εμπορευμάτων όπου δεδομένα ο τζίρος τους υπερέβαινε συνολικά τα 150.000€, οπότε και υφίσταντο η υποχρέωση απογραφής, με ανάλυση ανά κωδικό, κατ' έτος. Για το μέρος των ειδών διατροφής, των αξεσουάρ των μικροανταλλακτικών και λοιπών αντίστοιχων προϊόντων υπήρχε υποχρέωση απογραφής, με ανάλυση ανά κωδικό, στην περίπτωση που αυτοτελώς ο τζίρος της ομάδας αυτής υπερέβαινε τις 150.000€. Από 01/01/2014 καταργήθηκαν όλες οι εξαιρέσεις από την απογραφή, οπότε και στα πρατήρια πρέπει να συντάσσεται και να καταχωρείται απογραφή για όλα τα είδη.

8.5. Κυρώσεις που επιβάλλονται στους λαθρεμπόρους πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ελλάδα

Οι κυρώσεις, διακρίνονται σε διοικητικές και ποινικές:

Διοικητικές κυρώσεις : Εκδίδεται το φύλλο ελέγχου και η πράξη προσδιορισμού για τον φορολογούμενο ο οποίος έχει υποβάλλει ανακριβή δήλωση ή παρέλειψε να υποβάλλει δήλωση για την επιχείρησή τους. Αναφέροντας ανακριβή δήλωση δεν εννοείται

¹⁹⁸ Μπαλφούσιας, Α., (2000). *Διαχειριστικό κόστος του Ελληνικού φορολογικού συστήματος*. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), σειρά Εκθέσεων 34, Αθήνα.

μόνο αυτή στην οποία δεν έχουν μεταφερθεί ορθά τα κέρδη των βιβλίων των επιχειρήσεων, αλλά και σε κάθε περίπτωση που ο φορολογικός έλεγχος καταλογίζει οποιαδήποτε διαφορά με βάση τα ευρήματά του, είτε τα βιβλία κρίνονται ανακριβή, είτε κρίνονται ανεπαρκή, είτε ειλικρινή οπότε στην τελευταία αυτή περίπτωση προστίθενται οι λογιστικές διαφορές στην φορολογία εισοδήματος και οι λοιπές διαφορές στις λοιπές φορολογίες. Έτσι στο φύλλο ελέγχου καταγράφονται αυτά που δήλωσε ο φορολογούμενος, αυτά που προσδιόρισε ο έλεγχος και στην συνέχεια ο φόρος που προκύπτει από την διαφορά ελέγχου και δήλωσης.

Σύμφωνα με τον τελωνειακό κώδικα¹⁹⁹, εκτός όμως από την διαφορά κύριου φόρου που προκύπτει από τον διενεργηθέντα έλεγχο επιβάλλεται πρόσθετος φόρος είτε ως προσαύξηση, το ύψος του οποίου υπολογίζεται ως ποσοστό ανά μήνα για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την προθεσμία υποβολής της δήλωσης και την ημεροχρονολογία έκδοσης του αντίστοιχου φύλλου ή πράξης, ενώ το ποσοστό προσαύξησης συναρτάται από το αν αφορά άμεση ή έμμεση φορολογία, με υψηλότερες προσαυξήσεις ανά μήνα στην έμμεση φορολογία καθώς και αν υπάρχει ανακριβής δήλωση ή μη υποβολή δήλωσης με υψηλότερες προσαυξήσεις ανά μήνα στην μη υποβολή, κατά τα ρυθμιζόμενα στην σχετική νομοθεσία²⁰⁰. Τα ως άνω ποσοστά προσαύξησης στα φύλλα ελέγχου έχουν σαν οροφή 200% από το 2004 και μετά²⁰¹. Οι εν λόγω προσαυξήσεις, όπως σημειώσαμε και σε άλλο σημείο, κατά τον συμβιβασμό μειώνονται υποχρεωτικά στα 3/5.

Επίσης, βασική κατηγορία διοικητικών κυρώσεων για φοροδιαφυγή στις επιχειρήσεις εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, αποτελούν τα πρόστιμα. Υπάρχει το γενικό πρόστιμο που επιβάλλεται σε επιχειρήσεις επί μη τήρησης υποχρεώσεων γενικά που απορρέουν από την κείμενη φορολογική νομοθεσία²⁰².

Ποινικές Κυρώσεις : Όταν από τον έλεγχο διαπιστώνεται διάπραξη συγκεκριμένων φορολογικών παραβάσεων που χαρακτηρίζονται από τον νόμο²⁰³ αδικήματα φοροδιαφυγής, προβλέπεται η επιβολή ποινικών κυρώσεων κατά των δραστών και των κατά

¹⁹⁹ Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (ΕΤΚ). Όπως τροποποιήθηκε με. Ν. 2992/02 (ΦΕΚ 54 Α'), Ν. 3052/02 (ΦΕΚ 221/Α'), Ν. 3153/03 (ΦΕΚ 153/Α'), Ν. 3156/03 (ΦΕΚ 157/Α').

²⁰⁰ Νόμος 2523/97, Άρθρο 1.

²⁰¹ Νόμος 2523/97, Άρθρο 2 § 4.

²⁰² Νόμος 2052/2002 και Νόμος 3522/2006

²⁰³ Νόμος Ν. 2523/97, Άρθρο 17, 18 & 19.

περίπτωση αυτουργών και συνεργών από τα αρμόδια ποινικά δικαστήρια, ύστερα από μηνυτήρια αναφορά των αρμόδιων ελεγκτικών αρχών.

Τέτοια αδικήματα φοροδιαφυγής είναι όταν ο διαφυγών φόρος επιχείρησης εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα από μη υποβολή ή ανακριβή δήλωση στην φορολογία εισοδήματος και φορολογία η οποία υπερβαίνει ανά διαχειριστική περίοδο το ποσό των 15.000 € (Άρθρο 17 Νόμου 2523/97) καθώς και η μη απόδοση ή η ανακριβής απόδοση στο Δημόσιο του Φ.Π.Α., και των λοιπών εμμέσων φόρων, εφόσον το προς απόδοση ποσό του κατά περίπτωση κύριου φόρου, τέλους ή εισφοράς ή το ποσό του Φ.Π.Α. που συμψηφίστηκε ή επιστράφηκε ή δεν αποδόθηκε, υπερβαίνει σε ετήσια βάση το ποσό των τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ (Άρθρο 18 Νόμου 2523/97)

Για τα εν λόγω αδικήματα φοροδιαφυγής προβλέπεται ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός έτους έως κάθειρξη μέχρι δέκα ετών, ανάλογα με το ύψος των κατά περίπτωση ποσών. Ακόμη αδίκημα φοροδιαφυγής αποτελεί παραβίαση ή παραποίηση φορολογικών μηχανισμών και συστημάτων ή η επέμβαση κατά οποιοδήποτε τρόπο στη λειτουργία του μηχανισμού ή η διάθεση ή χρησιμοποίηση παραβιασμένου ή διαφοροποιημένου ή παραποιημένου τέτοιου μηχανισμού²⁰⁴.

²⁰⁴ Νόμος 1809/1988, ως ισχύει

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΣΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

9.1. Απώλεια εσόδων στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα από τη νοθεία καυσίμων

Το λαθρεμπόριο καυσίμων έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις στην Ελλάδα αλλά στον κόσμο γενικότερα, με αποτέλεσμα την απώλεια δισεκατομμυρίων ευρώ από τα δημόσια έσοδα (ενδεικτικά για το έτος 2014 το πρώην πρωθυπουργός Παπαδήμος Λουκάς είχε υπολογίσει τη διαφυγή στο ποσό του 1 δις ευρώ), καθώς και στην χρήση νοθευμένων καυσίμων²⁰⁵.

Πολλοί υποστηρίζουν πως τα φορολογικά έσοδα είναι εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ το χρόνο που χάνει το Δημόσιο από την παράνομη δραστηριότητα στην αγορά καυσίμων. Τα Ελληνικά Πετρέλαια, υποστηρίζοντας ότι φοροδιαφυγή, νοθεία και λαθρεμπόριο πλήττουν τόσο τα δημόσια έσοδα όσο και τις υγιείς επιχειρήσεις. Η διοίκηση των ΕΛΠΕ σε εκτιμήσεις της για την τιμή του πετρελαίου θέρμανσης, εμφανίστηκε εντός του 2010 υπέρ της εξίσωσης των φόρων στο πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, με στόχο ακριβώς την καταπολέμηση της νοθείας²⁰⁶.

Οι ειδικοί υποστηρίζουν πως ευθύνη για το λαθρεμπόριο, τη νοθεία, την πειρατεία, τις ελλειπείς παραδόσεις στους καταναλωτές, την αδιαφάνεια, τους περιορισμένους ελέγχους για νοθεία, τις καθυστερήσεις στην επιβολή ποινών, τις εικονικές εξαγωγές, την έλλειψη ελέγχων για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας, ουσιαστικά φέρουν οι κρατικές αρχές.

Για πολλά χρόνια αναγγέλλονταν η τοποθέτηση ταμειακών μηχανών στα πρατήρια καυσίμων και μόλις πραγματοποιήθηκε, άρχισε η συζήτηση για το σύστημα με το οποίο θα διασυνδεθούν με τις αντλίες, και πρότεινε ένταση των ελέγχων στη μεταφορά

²⁰⁵ Κολώνας, Χ., (2015). Έτσι γίνεται το λαθρεμπόριο καυσίμων (http://www.caranddriver.gr/ellada/arthro/etsi_ginetai_to_lathremporio_kausimon-7392514/)

²⁰⁶ Ελληνικά Πετρέλαια, 2008

των καυσίμων, εξάρθρωση των κυκλωμάτων εικονικών εξαγωγών, έλεγχο των τιμολογίων αγορών των πρατηρίων από το ΣΔΟΕ, Τελωνεία και τα ΚΕΝΑΚ και αφαίρεση της άδειας λειτουργίας για τα πρατήρια που συλλαμβάνονται με «πειραγμένες» αντλίες²⁰⁷.

Παράλληλα, οι πωλήσεις καυσίμων στον κλάδο λόγω κρίσης μειώθηκαν κατά 15,6% στο πρώτο εξάμηνο του έτους 2008, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2007, ποσοστό που η διοίκηση των ΕΛΠΕ χαρακτηρίζει πρωτόγνωρο όχι μόνο για την ελληνική αλλά και τις ξένες αγορές. Οι ειδικοί αποδίδουν τη μείωση των πωλήσεων αφενός στην αυτοσυγκράτηση των καταναλωτών, αφετέρου στην αύξηση των τιμών λόγω επιβάρυνσης της φορολογίας. Η μέση τιμή της αμόλυβδης στην αρχή του χρόνου ήταν 1,076 ευρώ το λίτρο και στις 13 Σεπτεμβρίου έφθασε στο 1,489 ευρώ. Από τα 41,3 λεπτά που είναι η αύξηση, αποδίδονται τα 37 που οφείλονται στους φόρους (Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης και ΦΠΑ) και τα υπόλοιπα στην άνοδο των διεθνών τιμών ενώ τα περιθώρια κέρδους εταιριών εμπορίας και πρατηριούχων παρέμειναν αμετάβλητα στα 9 λεπτά το λίτρο²⁰⁸.

Το ελληνικό Δημόσιο χάνει κάθε χρόνο δασμούς και φόρους ύψους περίπου 290 εκατομμυρίων ευρώ από το κύκλωμα εμπορίας του «μαύρου χρυσού». Αυτή η φοροκλοπή γίνεται από ένα πανίσχυρο κύκλωμα λαθρεμπορίας και νοθείας καυσίμων, που απλώνει τα πλοκάμια του σε ολόκληρη τη χώρα²⁰⁹. Όπως αποκαλύπτουν εκπρόσωποι ελληνικών επιχειρήσεων, στην Ελλάδα διακινούνται ετησίως 1 εκατομμύριο τόνοι πετρέλαιο ναυτιλίας και θέρμανσης που πωλούνται ως πετρέλαιο κίνησης, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια φοροκλοπή της τάξεως των 170 εκατομμυρίων ευρώ.

Μεγάλης έκτασης φοροκλοπή συντελείται και στον τομέα εμπορίας της αμόλυβδης βενζίνης, την οποία πωλούν ως σούπερ. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις κορυφαίων εκπροσώπων των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών, από τη νοθεία 8 δισεκατομμυρίων λίτρων αμόλυβδης (που τελικώς πωλείται ως σούπερ) προκύπτει απώλεια δημοσίων εσόδων της τάξεως των 120 εκατομμυρίων ευρώ.

Στην παράνομη δραστηριότητα που σημειώνεται στον τομέα των ναυτιλιακών καυσίμων εμπλέκονται και δημόσιοι λειτουργοί αλλά και γειτονικές βαλκανικές χώρες. Το «κόλπο» «στήνεται» πολύ εύκολα: το βυτίο με τα αφορολόγητα καύσιμα κινείται προς

²⁰⁷ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2008

²⁰⁸ Βροντάκης, Μ., (2005). *Γιατί ακριβαίνει η τιμή του πετρελαίου*. (www. geocities. com.)

²⁰⁹ Τελωνειακή έρευνα, 2014

τη γειτονική βαλκανική χώρα για να παραδώσει το φορτίο του εκεί όπου οφείλει. Φτάνει στα σύνορα. Ο τελωνειακός υπάλληλος βάζει τη σφραγίδα εισόδου και εξόδου του βυτιοφόρου και αυτό, χωρίς ποτέ να «διαβεί» τα σύνορα της χώρας, γυρίζει γεμάτο, κατευθυνόμενο αυτή τη φορά προς κάποιο μεγάλο πρατήριο, όπου τα καύσιμα θα πωληθούν με φόρο. Η υπόθεση αυτή έχει ήδη πέσει στην αντίληψη των αρχών συγκεκριμένης γειτονικής χώρας, οι οποίες με τη σειρά τους έχουν ειδοποιήσει το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών. Αυτό από την πλευρά του ειδοποίησε το υπουργείο Οικονομικών ενώ το όλο θέμα ενδέχεται να αποτελέσει αντικείμενο έρευνας από τις διωκτικές ελεγκτικές αρχές. Χαρακτηριστικό του μεγέθους των κερδών των λαθρεμπόρων είναι ότι κάθε τόνος αφορολόγητου ναυτιλιακού καυσίμου που διακινείται στην εγχώρια αγορά (φορολογημένο) «προσφέρει» στον λαθρέμπορο το ποσό των 400 ευρώ. Πρακτικώς σημαίνει ότι από τη διακίνηση ενός και μόνον τέτοιου παράνομου βυτιοφόρου μπορεί να προκύψει φοροκλοπή ως και 20.000 ευρώ.

Ένα ακόμη κίνητρο για λαθρεμπορία αποτελεί η διαφορά τιμής μεταξύ αμόλυβδης και σούπερ βενζίνης. Από κάθε λίτρο αμόλυβδης που πουλιέται ως σούπερ, ο λαθρέμπορος κερδίζει (επιπλέον) έως και 0,60 ευρώ. Έτσι, από τα 4 εκατ. τόνους καυσίμων που διακινούνται με αυτόν τον παράνομο τρόπο, υπολογίζεται φοροκλοπή της τάξεως των 240 εκατομμυρίων ευρώ²¹⁰.

Υπάρχει κίνδυνος λόγω νοθείας ο οποίος είναι ότι η απλή αμόλυβδη 95 οκτανίων, νοθεύεται με την προσθήκη άλλων χημικών ουσιών σαν αυτή της αλκοόλης ή της τολουόλης. Αυτή η μορφή νοθείας είναι πιο σπάνια αλλά και πιο επικίνδυνη. Ο λόγος είναι ότι μπορεί να αυξήσει την απόδοση του κινητήρα αντί να την μειώσει αφού η τολουόλη μπορεί και διαθέτει μεγάλο αριθμό οκτανίου. Αυτό έχει ως συνέπεια να προκληθούν πολλές και σοβαρές ζημιές λόγω της τολουόλης. Ο βασικότερος λόγος είναι ότι είναι διαβρωτικό με αποτέλεσμα να αποσυνθέτει όλα τα ελαστομερή το κινητήρα, σαν τις τσιμούχες φλάντζες ή σωληνάκια.

Για το περιβάλλον είναι επίσης καταστροφικές οι συνέπειες αφού δημιουργεί αυξημένη αύξηση ρύπων σύμφωνα με την αναφερόμενη μελέτη ICAP.

²¹⁰ Σταμπολής, Ν., (2009). *Πετρέλαιο και Ελληνική οικονομία*. (http://www.energia.gr/article.asp?art_id=31407)

Αξίζει να σημειωθεί ότι εκτός από τα πρατήρια, τα παράνομα καύσιμα ακολουθούν και άλλες διαδρομές. Το μαύρο (αφορολόγητο) πετρέλαιο ναυτιλίας οδηγείται στα λεγόμενα «καθαριστήρια καυσίμων». Αυτά βρίσκονται σε διάφορες απομονωμένες περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής, όπου οι ιδιοκτήτες τους, χρησιμοποιώντας επιστημονικές μεθόδους, αποχρωματίζουν το μαύρο πετρέλαιο και στη συνέχεια το διαθέτουν στην αγορά. Με την ίδια μέθοδο αποχρωματίζεται και το κόκκινο ντίζελ θέρμανσης για να οδηγηθεί επίσης στη λιανική αγορά. Βενζινάδικα, εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών και ιδιοκτήτες βυτιοφόρων βρίσκονται στην κορυφή της λίστας των εταιρειών που έπειτα από καταγγελίες και αυτεπάγγελτους ελέγχους του ΣΔΟΕ, των Τελωνείων, της διεύθυνσης Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων και των νομαρχιών, βρέθηκαν να κερδοσκοπούν σε βάρος καταναλωτών²¹¹.

Από το σύνολο των προστίμων που επιβλήθηκαν σε συνολικά 46 επιχειρήσεις, τα 257.500 ευρώ αφορούσαν παράνομες πρακτικές που εντοπίστηκαν στον κλάδο των καυσίμων από 28 πρατήρια υγρών καυσίμων, δύο εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλους δύο ιδιοκτήτες βυτιοφόρων. Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Καταναλωτή, οι παραβάσεις του νόμου για την προστασία του καταναλωτή αφορούσαν διάθεση «μη ασφαλών» καυσίμων (νοθεία κ.ά.) και τη θέση σε κίνδυνο της υγείας και της ασφάλειας των καταναλωτών.

9.2. Τρόποι αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου καυσίμων

Οι βασικές λειτουργίες μιας δρώσας επιχείρησης εμπορίας και διακίνησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα αποτελούν για τον εσωτερικό έλεγχο υποσυστήματα (κυκλώματα) του συστήματος «επιχείρηση», τα οποία ελέγχονται ξεχωριστά ως προς την εύρυθμη λειτουργία τους. Τα κυκλώματα αυτά είναι τα εξής²¹²:

- Το κύκλωμα των εσόδων.
- Το κύκλωμα των δαπανών.
- Το παραγωγικό κύκλωμα.
- Το κύκλωμα των επενδύσεων.
- Το χρηματοοικονομικό κύκλωμα.

²¹¹ Στούρνας, Σ., Λόης, Ε., Ζαννίκος, Φ., Καρώνης, Δ., (2002). *Τεχνολογία Καυσίμων και Λιπαντικών*. ΕΜΠ, Αθήνα.

²¹² Φινοκαλιώτης, Κ., (2007). *50 πρακτικά θέματα φορολογικού δικαίου*. Νομική βιβλιοθήκη.

- Το κύκλωμα έρευνας και ανάπτυξης.
- Το κύκλωμα μισθοδοσίας (ανθρωπίνων πόρων).

Το 2014 σε έκθεση της Γενικής Γραμματείας Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων 2012 – 2014 από τον Σούρλα Γεώργιο, επισημαίνεται η μεγάλη αύξηση του λαθρεμπορίου στη χώρα μας στο χώρο των καυσίμων, ναρκωτικών, κ.α. με συνέπεια την τεράστια απώλεια δημοσίων εσόδων και την πρόκληση βλάβης στη δημόσια υγεία και προτείνει τρόπους αντιμετώπισης του φαινομένου.

Ενδεικτικοί τρόποι αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου είναι:

- Η ενίσχυση των τελωνειακών αρχών με τεχνολογικό εξοπλισμό
- Την εφαρμογή συγκεκριμένων μέσων και μεθόδων για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καυσίμων (όπως μοριακή ιχνηθέτηση των καυσίμων, τοποθέτηση GPS στα μεταφορικά μέσα διακίνησης καυσίμων, σύστημα εισροών - εκροών. κ.α).
- Χρήση εναλλακτικών καυσίμων.

Για παράδειγμα βιολογικών καυσίμων ή βιοκαυσίμων τα οποία προέρχονται από τη βιομάζα, δηλαδή οργανισμούς που ζούσαν πρόσφατα ή τα μεταβολικά υποπροϊόντα τους όπως είναι τα περιττώματα από αγελάδες και διάφορα άλλα. Είναι μια ανανεώσιμη πηγή ενέργειας, αντίθετα από άλλους φυσικούς πόρους όπως είναι το πετρέλαιο, ο άνθρακας, και τα πυρηνικά καύσιμα²¹³.

Επιπλέον, μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα βιοδιασπώμενα απόβλητα από τη βιομηχανία, τη γεωργία, τη δασονομία και τις οικογενειακές δραστηριότητες. Τέτοια παραδείγματα περιλαμβάνουν το άχυρο, την ξυλεία, το λίπασμα, τους φλοιούς του ρυζιού, τα λύματα, τα βιοδιασπώσιμα απόβλητα, και τα περισσεύματα των τροφίμων, που μπορούν να μετατραπούν σε βιοαέριο μέσω της αναερόβιας χώνευσης.

Η παραγωγή των βιοκαυσίμων θεωρείται αποδοτική αν τα υγρά ή αέρια που παράγονται προσφέρουν με την καύση τους καθαρή ενέργεια. Ένα πλεονέκτημα των βιοκαυσίμων πάνω στους περισσότερους άλλους τύπους καυσίμων είναι ότι είναι βιοδιασπώσιμα, και σχετικά αβλαβή για το περιβάλλον εάν χυθούν ²¹⁴.

²¹³ Μάρδας, Δ.,(2012, 2014). *Νοθεία και Λαθρεμπόριο Καυσίμων: Μέτρα Πολιτικής*. Μελέτη, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών ΑΠΘ.

²¹⁴ Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2008). *Έρευνα Σχετικά με την Διακίνηση Νοθευμένων Καυσίμων*. Αθήνα.

Και αυτά δεν είναι αθώα για τη δημόσια υγεία. Καθώς καίγονται, μετατρέπονται σε διοξείδιο του άνθρακα. Κάθε τόνος φοινικόδενδρου παράγει 33 τόνους αερίων ή δεκαπλάσια ποσότητα μόλυνσης από αυτήν που παράγει το πετρέλαιο²¹⁵.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση πέρασε από τρεις ενεργειακές κρίσεις και πρόσφατα, με την ανεξέλεγκτη άνοδο των τιμών του πετρελαίου καθίσταται σαφές πως το ενεργειακό είναι μείζον ζήτημα και είναι επιτακτική πλέον η ανάγκη λήψης μέτρων. Έτσι λοιπόν, το μήνα Οκτώβριο του 2005 οι Ευρωπαίοι αρχηγοί των κρατών μελών συμφώνησαν ότι πρέπει να υιοθετήσουν μία κοινή ενεργειακή πολιτική. Λίγους μήνες αργότερα, στις αρχές του 2006 δόθηκε η Πράσινη Βίβλος για την ενεργειακή ασφάλεια που πρακτικά αποτελεί ένα κείμενο ομπρέλα των ενεργειακών δράσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης²¹⁶.

Βασικοί και ουσιαστικοί στόχοι της είναι η ενεργειακή ασφάλεια, η μείωση της ενεργειακής ζήτησης, η διεθνής συνεργασία, η προώθηση νέων καθαρότερων τεχνολογιών και η μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τα ορυκτά καύσιμα²¹⁷.

Συμπεράσματα Γ' ενότητας

Οικονομική μάστιγα της εποχής μας αποτελεί το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων. Σοβαρές παραβάσεις φοροδιαφυγής και λαθρεμπορίου, στο ένα στα τρία πρατήρια υγρών καυσίμων σε όλη τη χώρα, διαπιστώνει η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, έπειτα από τακτικούς ελέγχους.

Σε αυτή την ενότητα, περιγράψαμε αναλυτικά την αγορά καυσίμων στην Ελλάδα, τη νοθεία και τον τρόπο λαθρεμπορίας των υγρών καυσίμων, καθώς και τις επιπτώσεις που έχει στα δημόσια και ιδιωτικά έσοδα.

Επίσης, αναπτύξαμε το ρόλο του πετρελαίου στην Ελληνική οικονομία, καθώς και τον καθοριστικό ρόλο των τελωνειακών ελέγχων, στην καταπολέμηση της νοθείας και της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων.

Με την ολοκλήρωση της μελέτης της δομής της αγοράς των καυσίμων στην Ελλάδα, καθώς και των φαινομένων λαθρεμπορίας και νόθευσης, των τρόπων αντιμετώπισής τους

²¹⁵ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2008.

²¹⁶ Ελληνικά Πετρέλαια, 2008

²¹⁷ Γεωργίου, Δ., (1995), *Διεθνές Εμπόριο*. Εκδόσεις, Σύγχρονη Εκδοτική

και την παρακολούθηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων, διεξήγαμε τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η αγορά καυσίμου στην Ελλάδα, παρά τον αυξημένο ανταγωνισμό που διακατέχει όλο το κλάδο, με αρκετές εταιρίες εμπορίας και διευρυμένο δίκτυο πρατηρίων, παρουσιάζει ανακολουθίες και στρεβλώσεις, που επηρεάζουν τον υγιή ανταγωνισμό.
- Η τελική τιμή των υγρών καυσίμων, διαμορφώνεται σε τρία στάδια: από τα διυλιστήρια προς τις εταιρίες εμπορίας καυσίμων, από τις εταιρίες προς τους κατόχους άδειας λιανικής (πωλητές πετρελαίου θέρμανσης και πρατήρια) και σε από τους κατόχους άδειας λιανικής προς τους τελικούς καταναλωτές.
- Η αδυναμία πλήρη ελέγχου του κρατικού μηχανισμού, τα υψηλά επίπεδα κέρδους των νοθευτών και των λαθρέμπορων, και η παρεμπόδιση της ελευθερίας μέσω των συμβάσεων με τις εταιρίες εμπορίας, οδηγούν στην δράση των κυκλωμάτων λαθρεμπορίας.
- Η λαθρεμπορία στα πετρελαιοειδή, πλήττει τον ανταγωνισμό, βλάπτοντας τις νομοταγείς επιχειρήσεις και δημιουργώντας τεράστιο έλλειμμα στα κρατικά έσοδα. Οι τρόποι λαθρεμπορίας και νόθευσης, ποικίλουν σε εύρος και έχουν ο καθένας από αυτούς διαφορετικό ποσοστό προσδοκώμενου κέρδους, ανάλογα με τις περιστάσεις.
- Ο κλάδος των πετρελαιοειδών πλήττεται από τις συνέπειες της ελληνικής οικονομικής δυσπραγίας, μέσα στα πλαίσια της παγκόσμιας ύφεσης. Η τιμή πώλησης του καυσίμου, το σύνολο δασμών και φόρων και το μικρό περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων, είναι μερικοί από τους λόγους που κρατούν τις τιμές πώλησης του καυσίμου σε υψηλά επίπεδα στην Ελλάδα.
- Με το ηλεκτρονικό σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ γίνεται για πρώτη φορά, προσπάθεια περιορισμού του λαθρεμπορίου και οδήγησε σε κάποιο περιορισμό της λαθρεμπορίας πετρελαίου θέρμανσης και νόθευσης με πετρέλαιο κίνησης, αλλά από την φύση του άφησε ανοιχτά παράθυρα που δεν κατάφεραν να εξαλείψουν τελείως το φαινόμενο.
- Το σύστημα εισροών – εκροών, που είναι υποχρεωμένα βάση νομοθεσίας να τοποθετήσουν όλα τα πρατήρια και σλέπια που δίνουν πετρέλαιο, αποτελεί την συνολική λύση για τον έλεγχο στην παραγωγή, διακίνηση και διάθεση των υγρών καυσίμων.

- Το σύστημα, που αποτελείται από 4 υποσυστήματα ελέγχει την εισροή και εκροή των υγρών καυσίμων σε ένα πρατήριο και στην εξέλιξη του σε όλο το κύκλωμα της αγοράς, δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως και ως εκ τούτου δεν έχει περιορίσει αισθητά τα φαινόμενα λαθρεμπορίας.
- Παρά ταύτα, ακόμα και με την πλήρη – κάθετη – εφαρμογή του, δυνητικά θα μπορούν να υφίστανται δυνατότητες λαθρεμπορίας εάν δεν θα υφίσταται έλεγχο τα αλλοδαπά βυτιοφόρα και θα υπάρχουν παράνομες δεξαμενές.
- Σημαντικές διαφορές μεταξύ των λογιστικών εργασιών ενός πρατηρίου και μιας μέσης επιχείρησης εμπορίας συνίστανται στον τρόπο απογραφής των αποθεμάτων του και του ειδικού τρόπου έκδοσης και παρακολούθησης των παραστατικών που εκδίδονται από ένα πρατήριο υγρών καυσίμων.

Στις τελωνειακές παραβάσεις συγκαταλέγονται περιπτώσεις λειτουργίας δεξαμενών χωρίς την προβλεπόμενη άδεια ή ασφράγιστες υπέργειες δεξαμενές, μη κανονικά δείγματα καυσίμων, λαθρεμπορία, μη πιστοποιημένες ογκομετρήσεις των δεξαμενών, που σε ορισμένες περιπτώσεις, πέραν των προβλεπόμενων προστίμων, οδηγούν σε κατασχέσεις των προϊόντων και των μέσων μεταφοράς.

Δ' ΕΝΟΤΗΤΑ
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10^ο

Μεθοδολογία της έρευνας και παρουσίαση των αποτελεσμάτων

10.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας που χρησιμοποιήθηκε. Αρχικά παρουσιάζεται το δείγμα της έρευνας και το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου που χρησιμοποιήθηκε και στη συνέχεια γίνεται παράθεση της στατιστικής μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε.

10.2. Σκοπός της έρευνας

Η έρευνα αυτή έγινε με σκοπό να εξετάσει και να αναδείξει, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι και ποιες βελτιώσεις – παρεμβάσεις θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν, προκειμένου να γίνουν ποιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου και την αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος στη σύγχρονη Ελλάδα.

10.3. Το ερευνητικό δείγμα και η τεχνική της δειγματοληψίας

Για τη διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας, το 2018, επιλέχθηκαν τελωνειακοί υπάλληλοι που υπηρετούν στην Τελωνειακή Περιφέρεια Αττικής, η οποία περιλαμβάνει τα εξής τελωνεία: Α΄ Πειραιά, Β΄ Πειραιά, Γ΄ Πειραιά, Δ΄ Πειραιά, αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθηνών, Ελευσίνας, Λαυρίου, Χαλκίδος, Κορίνθου, Ναυπλίου, Αντίκυρας, Οινόης, Πόρου, Ωρέων, Ραφήνας, Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού, Πάτρας, Μυτιλήνης, Χίου, Ρεθύμνου, Χανίων, Ηράκλειου Κρήτης, Σύρου, Ρόδου, Αγίου Νικολάου Κρήτης, Σητείας, Σάμου, Αιγίου, Αργοστολίου, Νάξου, Θήρας, Κω, Καλύμνου, Αστακού, Γυθείου, Καλαμάτας, Κυλλήνης, Μεσολογγίου, Ζ΄ ΤΕΤΣ, Αχαρνών, ΔΙΠΕΑΚ, Βιομηχανίας και Ευπαθών υλικών, Θήβας, Χαλκίδας, Κορίνθου, Σικύνου, Ισθμίων.

Επιλέχθηκε να εξεταστεί η συγκεκριμένη Τελωνειακή Περιφέρεια, γιατί έχει το μεγαλύτερο αριθμό υπαλλήλων συγκριτικά με τις υπόλοιπες Τελωνειακές Περιφέρειες,

καθώς και για το γεγονός ότι στην αρμοδιότητά της υπάγονται Τελωνεία του Νομού Κυκλάδων και Δωδεκανήσου, οι οποίοι χαρακτηρίζονται για τον πολυδιάσπαρτο γεωγραφικά χώρο τους.

Το σύνολο των εργαζομένων, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Υπηρεσίας είναι 866 υπάλληλοι, εκ των οποίων απάντησαν 204. Άρα το υπό εξέταση δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό.

Η έρευνα που έγινε ήταν δειγματοληπτική. Για τον υπολογισμό του δείγματος της έρευνας, χρησιμοποιήθηκε μια επιστημονικά τεκμηριωμένη ²¹⁸δειγματοληπτική τεχνική. Η επιλογή της κατάλληλης τεχνικής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον υπό εξέταση πληθυσμό και ιδιαίτερα με τα χαρακτηριστικά αυτού, όπως την εμφάνιση αξιωματικών διαφοροποιήσεων των δειγματοληπτικών μονάδων ως προς τα υπό μελέτη χαρακτηριστικά τους ανάλογα με την γεωγραφική θέση τους.

Η τεχνική της δειγματοληψίας που εφαρμόστηκε είναι αναλογική στρωματοποιημένη δειγματοληψία (stratified sampling).

Σύμφωνα με αυτήν την τεχνική, το δείγμα καταμερίστηκε ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού σε στρώματα και στην συνέχεια μέσα σε κάθε στρώμα επιλέχθηκαν, με τυχαίο τρόπο, οι υπάλληλοι.

Η τεχνική αυτή, οδηγεί γενικά σε εκτιμήσεις με υψηλό επίπεδο ακρίβειας και διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό την διαδικασία προσέγγισης των ερωτώμενων. Χρησιμοποιήθηκε, επειδή είναι μία τεχνική στατιστικής ανάλυσης με βέλτιστες μαθηματικές ιδιότητες, οι οποίες εξασφαλίζουν την επιτυχή κατανομή του δείγματος τόσο στα στρώματα όσο και εσωτερικά αυτών.

Ως υπό εξέταση πληθυσμός θεωρήθηκε το σύνολο των τελωνειακών υπαλλήλων της τελωνειακής περιφέρειας Αττικής, ενώ ως δειγματοληπτική μονάδα ορίστηκε ο υπάλληλος.

10.4. Η επιλογή του ερωτηματολογίου

Το κύριο εργαλείο της έρευνας αποτέλεσε ένα σύνθετο αυτοσχέδιο ερωτηματολόγιο, το οποίο ως κύριο στόχο είχε να περιγράψει τους τελωνειακούς ελέγχους και παράγοντες

²¹⁸ Σιάρδος, Γ., (2005). *Μέθοδοι πολυμεταβλητής στατιστικής ανάλυσης*. Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

που τους επηρεάζουν, το οποίο συμπληρώθηκε από τους υπαλλήλους της τελωνειακής περιφέρειας Αττικής.

Το ερωτηματολόγιο, βασίστηκε σε παρεμφερή ερευνητικά εργαλεία προηγούμενων ερευνών²¹⁹ και επιστημονική μέθοδο ανάλυσης²²⁰.

Παρά τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η χρήση ερωτηματολογίου (Κυριαζή, 1998), εντούτοις για την συγκέντρωση των στοιχείων από ένα σχετικά μεγάλο τελωνειακών υπαλλήλων, το ερωτηματολόγιο κρίθηκε ότι ήταν η καταλληλότερη τεχνική.

Το ερωτηματολόγιο βασίζεται σε μία τυποποιημένη, απλή και κατανοητή δομή²²¹ για να είναι εύκολη η συμπλήρωσή του. Οι ερωτήσεις που χρησιμοποιήθηκαν ήταν πολλαπλής επιλογής και βαθμολογικής κλίμακας Likert (πενταβάθμια κλίμακα) όπου το 1 = καθόλου, 2=λίγο, 3=μέτρια, 4=πολύ, 5=πάρα πολύ. Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να δηλώσουν το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας τους σε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν την αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων και την αξιολόγηση αυτών.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε έξι ενότητες:

- Στην πρώτη ενότητα εξετάστηκαν τα δημογραφικά κυρίως στοιχεία των ερωτηθέντων. Αποτυπώνει τα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων και αποτελείται από πέντε ερωτήσεις (1-5). Η πρώτη ερώτηση αναφέρεται στο φύλο του ερωτηθέντος, η δεύτερη την ηλικία του, η τρίτη το μορφωτικό του επίπεδο, η τέταρτη τα έτη υπηρεσίας του ως τελωνειακός υπάλληλος και η πέμπτη τον αριθμό των επιμορφωτικών σεμιναρίων που έχει παρακολουθήσει σχετικά με τη δίωξη ή και το λαθρεμπόριο.
- Στη δεύτερη ενότητα εξετάστηκε το επίπεδο συνεργασίας που έχουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι κατά την διαδικασία διεξαγωγής των ελέγχων, με υπηρεσίες και πολίτες. Αποτελείται από τρεις ερωτήσεις (6-8). Η 6^η ερώτηση αναφέρεται στο πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών από άλλες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ, οι οποίες βοηθούν στην αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Η 7^η ερώτηση αναφέρεται στο πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών και η ανταπόκριση των αιτημάτων προς άλλες υπη-

²¹⁹ Ζαχαροπούλου, Χ., (2005). *Στατιστική: Μέθοδοι – εφαρμογές*. Έκδοση Τρίτη, Εκδόσεις Σοφία, Θεσσαλονίκη.

²²⁰ Δαφέρμος, Β., (2005). *Κοινωνική στατιστική με το SPSS*. Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη.

²²¹ Δαμιανού, Χ., (2006). *Μέθοδοι δειγματοληψίας. Τεχνικές και εφαρμογές*. Εκδόσεις Σοφία, Θεσσαλονίκη.

ρεσίες (π.χ. εισαγγελικών αρχών, λιμεναρχείου, αστυνομίας) για τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Και στην 8^η ερώτηση εξετάστηκε εάν οι ελεγχόμενοι – συναλλασσόμενοι πολίτες, ανταποκρίνονται στην παροχή εγγράφων και στοιχείων για την αποτελεσματική και γρήγορη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.

- Στην τρίτη ενότητα εξετάστηκε η τελωνειακή νομοθεσία σχετικά με το εάν είναι επαρκής, διευκολύνει και διευκρινίζει σύγχρονα θέματα για τους τελωνειακούς ελέγχους και αποτελείται από τρεις ερωτήσεις (9-11). Στην 9^η εξετάζεται εάν διευκολύνει η Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη της Γενικής Γραμματείας δημοσίων Εσόδων στην αναζήτηση θεμάτων της τελωνειακής νομοθεσίας, που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου. Η 10^η εξετάζει εάν είναι επαρκείς και άπτονται της σύγχρονης πραγματικότητας οι νόμοι και διαταγές της τελωνειακής νομοθεσίας που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου. Τέλος στη 11^η ερώτηση εξετάστηκε ο βαθμός στον οποίο η Κεντρική Υπηρεσία της ΑΑΔΕ, ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά στην παροχή διευκρινίσεων και ερωτημάτων, που αφορούν τη διαδικασία για την πάταξη του λαθρεμπορίου.

- Στην τέταρτη ενότητα εξετάστηκαν οι τελωνειακοί έλεγχοι ανά κατηγορία και κατά πόσο είναι αποτελεσματικοί. Περιλαμβάνει οκτώ ερωτήσεις (12-19). Η 12^η ερώτηση εξετάζει τη συμβολή της Ανάλυσης Κινδύνου στην πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου. Η Ανάλυση Κινδύνου είναι η χρήση τεχνικών ανάλυσης κινδύνου κατά τη διάρκεια των τελωνειακών ελέγχων και τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων. Η 13^η ερώτηση εξετάζει εάν στους εκ των υστέρων ελέγχους (οι έλεγχοι που γίνονται μετά τον τελωνισμό), εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά έγγραφα. Οι επόμενες ερωτήσεις (14-19) εξετάζουν το βαθμό κατά τον οποίο διαπιστώνονται τελωνειακές παραβάσεις στους ελέγχους που γίνονται για διακίνηση καπνικών προϊόντων, αλκοολούχων, κατά τη διάρκεια απόσταξης τσίπουρου – τσικουδιάς, κατά τον εφοδιασμό με καύσιμα πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών, κατά τη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίων σε σημεία πώλησης και τέλος παραβάσεις σε σημεία πώλησης προϊόντων (για παράδειγμα τα παραποιημένα προϊόντα, sites, και άλλα).

- Στην πέμπτη ενότητα εξετάστηκε εάν ο αριθμός του προσωπικού και εάν ο εξοπλισμός που διατίθεται για τους τελωνειακούς ελέγχους είναι επαρκής, καθώς και εάν το προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τέσσερις ερω-

τήσεις (20-23). Στην 20^η ερώτηση εξετάστηκε το εάν για τη διενέργεια άμεσων και αποτελεσματικών φυσικών ελέγχων, υπάρχει ο επαρκής αριθμός τελωνειακών ελεγκτών στην εκάστοτε τελωνειακή υπηρεσία. Στην 21^η ερώτηση γίνεται έρευνα για το εάν κατά τη διενέργεια των φυσικών ελέγχων, έχουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι τον απαραίτητο εξοπλισμό (μηχανήματα x-tray, συσκευές ανίχνευσης, κ.α.). Η 22^η ερώτηση ασχολείται με το πολύ σοβαρό ζήτημα της κατάλληλης εκπαίδευσης των τελωνειακών υπαλλήλων και ρωτάει εάν για την διενέργεια φυσικών ελέγχων σε φορτοεκφόρτωση πετρελαϊκών προϊόντων και αποθηκών καυσίμων, έχουν περάσει από κατάλληλη εκπαίδευση. Τέλος η 23^η ερώτηση ασχολείται με το εάν η εκάστοτε τελωνειακή υπηρεσία έχει επάρκεια οικονομικών πόρων για την διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.

- Τέλος, στην έκτη ενότητα, εξετάστηκε η αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων και παράγοντες που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τα αποτελέσματά τους. Αποτελείται από οκτώ ερωτήσεις (24-31). Στην 24^η ερώτηση καλούνται να απαντήσουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι για το εάν η οργάνωση και παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου, πιστεύουν ότι θα βοηθήσει στην αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων. Η 25^η ερώτηση εξετάζει εάν η υπηρεσιακή εμπειρία είναι καθοριστικός παράγοντας στη αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Η 26^η ερώτηση εξετάζει τον βαθμό στον οποίο θα βοηθούσε ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στους τελωνειακούς ελέγχους. Η 27^η ερώτηση αναφέρεται στην χρησιμότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στην πάταξη της λαθρεμπορίας στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων. Με το ίδιο ερώτημα ασχολείται και η 28^η και 29^η ερώτηση αλλά για τα καπνικά και τα αλκοολούχα προϊόντα αντίστοιχα. Η 30^η ερώτηση εξετάζει εάν η υλοποίηση της Ενιαίας Θυρίδας (ενημέρωση των τελωνειακών αρχών με ηλεκτρονικό τρόπο – κοινή διαχείριση διασυνοριακών ελέγχων) θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας. Τέλος η 31^η ερώτηση ασχολείται με το εάν πιστεύουν οι ερωτώμενοι υπάλληλοι ότι η δημιουργία των ΚΟΕ (κινητές ομάδες ελέγχου) θα συμβάλει αποτελεσματικά στην πάταξη του λαθρεμπορίου – παραεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας.

Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην σειρά των ερωτήσεων, την διατύπωση και το περιεχόμενο αυτών, καθώς αυτό αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την ειλικρινή και ακριβή συμπλήρωση τους (Κυριαζή, 1998 και Javeau, 2000). Αναλυτικά το ερωτηματολόγιο είναι στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας.

10.5. Μεθοδολογία της στατιστικής ανάλυσης του ερωτηματολογίου

Για τη στατιστική επεξεργασία και ανάλυση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου, χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο λογισμικού SPSS 17. Συγκεκριμένα, μετά την συλλογή των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, έγινε καταγραφή των απαντήσεων σε μορφή λογιστικού φύλου excel και στη συνέχεια τα συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία εισήχθησαν στο στατιστικό πακέτο SPSS. Στο στατιστικό πακέτο έγινε επεξεργασία των στατιστικών μέτρων για μονομεταβλητή ανάλυση και εξαγωγή των δεδομένων τόσο με μορφή αναλυτικών πινάκων όσο και με τη μορφή διαγραμμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11^ο

Αποτελέσματα της έρευνας. Ανάλυση των αποτελεσμάτων και προτάσεις

11.1 Εισαγωγή

Μετά την ολοκλήρωση της καταγραφής των απαντημένων ερωτηματολογίων, ακολούθησε η επεξεργασία και η παρουσίαση των αποτελεσμάτων που προέκυψαν. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα στοιχεία της στατιστικής ανάλυσης και των γραφημάτων, που έγιναν μέσω του λογισμικού πακέτου SPSS 17.

11.2. Αποτελέσματα περιγραφικής στατιστικής

Για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας, μοιράστηκαν ερωτηματολόγια σε τελωνειακούς υπαλλήλους που υπηρετούν στην Τελωνειακή Περιφέρεια Αττικής η οποία περιλαμβάνει τα εξής τελωνεία: Α΄ Πειραιά, Β΄ Πειραιά, Γ΄ Πειραιά, Δ΄ Πειραιά, αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθηνών, Ελευσίνας, Λαυρίου, Χαλκίδος, Κορίνθου, Ναυπλίου, Αντίκυρας, Οινόης, Πόρου, Ωρέων, Ραφήνας, Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού, Πάτρας, Μυτιλήνης, Χίου, Ρεθύμνου, Χανίων, Ηράκλειου Κρήτης, Σύρου, Ρόδου, Αγίου Νικολάου Κρήτης, Σητείας, Σάμου, Αιγίου, Αργοστολίου, Νάξου, Θήρας, Κω, Καλύμνου, Αστακού, Γυθείου, Καλαμάτας, Κυλλήνης, Μεσολογγίου, Ζ΄ ΤΕΤΣ, Αχαρνών, ΔΙΠΕΑΚ, Βιομηχανίας και Ευπαθών υλικών, Θήβας, Χαλκίδας, Κορίνθου, Σικύνου, Ισμίων.

Ο συνολικός αριθμός των υπηρετούντων υπαλλήλων είναι 866 και απαντήθηκαν 204 ερωτηματολόγια και επομένως το δείγμα θεωρείται αντιπροσωπευτικό.

Ακολουθεί η παρουσίαση και ανάλυση των αποτελεσμάτων.

Ξεκινάμε με την ανάλυση των αποτελεσμάτων των δημογραφικών χαρακτηριστικών των ερωτώμενων που είναι το φύλο, η ηλικία και το μορφωτικό τους επίπεδο. Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει τις ερωτήσεις 1-5

Είναι πολύ σημαντικό όταν ξεκινάμε ένα ερωτηματολόγιο, να παρουσιάζονται στην αρχή τα βασικά δημογραφικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων για να μπορέσουμε με τον τρόπο αυτό να έχουμε την εικόνα του δείγματος.

Αυτό είναι πολύ χρήσιμο στον τελικό σχολιασμό των αποτελεσμάτων της έρευνας.

Εκτός από τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των υπαλλήλων, στην ενότητα αυτή ερωτώνται για τα έτη που υπηρετούν ως τελωνειακοί υπάλληλοι, καθώς και τον αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που έχουν παρακολουθήσει σχετικά με το λαθρεμπόριο.

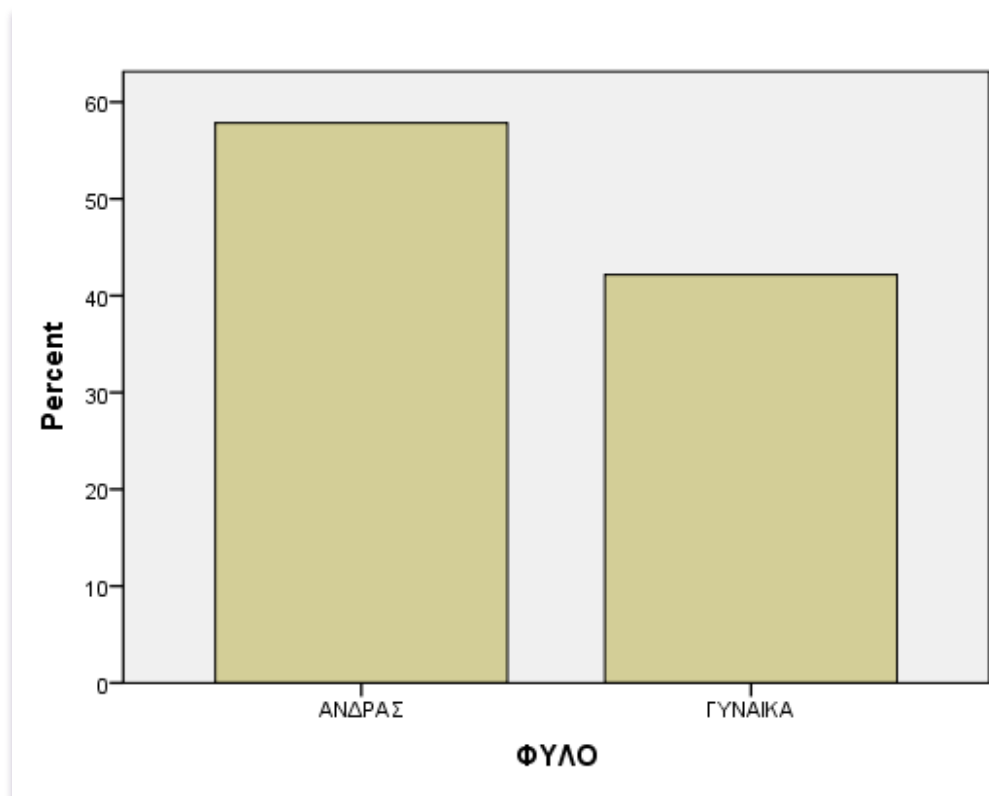
Στην 1^η ερώτηση, ανήκει στην κατηγορία δημογραφικά στοιχεία και εξετάσαμε το φύλο του εκάστοτε ερωτηθέντος υπαλλήλου. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 11.1. Το φύλο των ερωτηθέντων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΑΝΔΡΑΣ	118	57,8	57,8	57,8
Valid ΓΥΝΑΙΚΑ	86	42,2	42,2	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από την ανάλυση των δεδομένων του δείγματός μας, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων είναι άντρες 57,8% έναντι των γυναικών που είναι 42,2%. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.1. Το φύλο των ερωτηθέντων



Με τη 2^η ερώτηση εξετάσαμε την ηλικία του ερωτηθέντος και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα στον κάτωθι πίνακα.

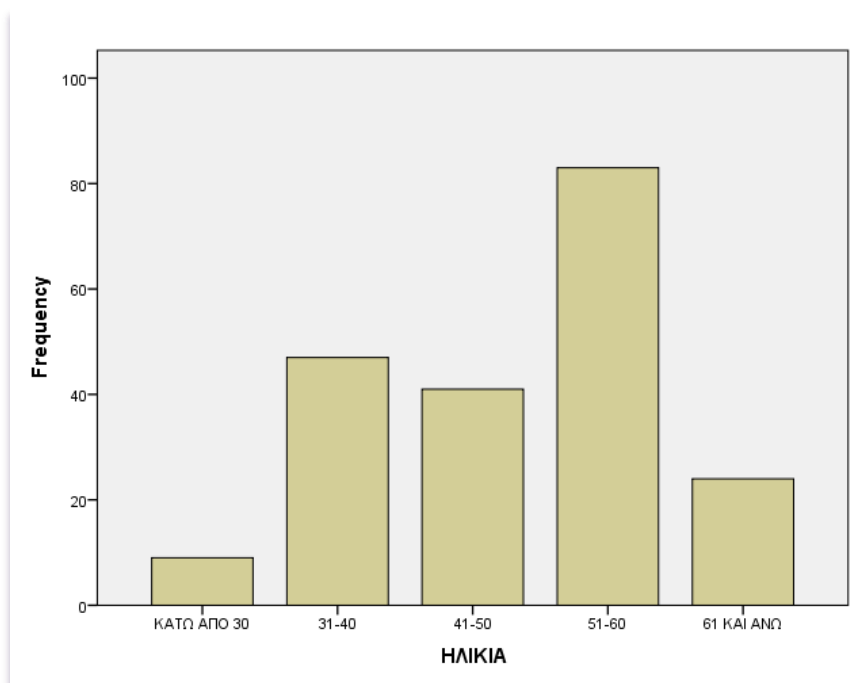
Πίνακας 11.2. Ηλικία

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΚΑΤΩ ΑΠΟ 30	9	4,4	4,4	4,4
Valid 31-40	47	23,0	23,0	27,5
41-50	41	20,1	20,1	47,5
51-60	83	40,7	40,7	88,2
61 ΚΑΙ ΑΝΩ	24	11,8	11,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Παρατηρούμε από τα αποτελέσματα, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων είναι ηλικίας 51 – 60 (83%) και στη συνέχεια ακολουθούν οι υπάλληλοι ηλικίας 31 – 40 (23%),

41 – 50 (41%), άνω των 61 (24%) και τέλος τα άτομα ηλικίας κάτω των 30 ετών (4,4%). Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα:

Διάγραμμα 11.2. Ηλικία



Στην 3^η ερώτηση εξετάσαμε το μορφωτικό επίπεδο των υπαλλήλων και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα :

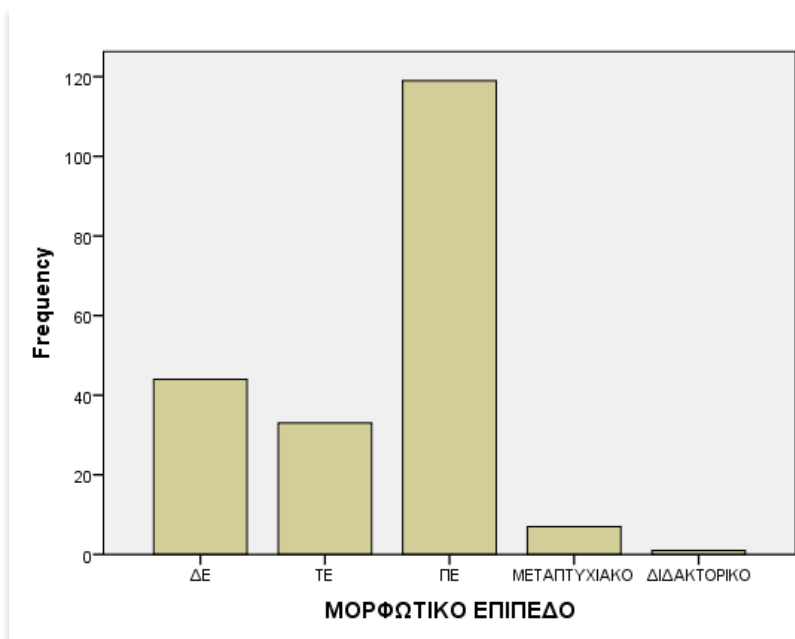
Πίνακα 11.3. Μορφωτικό επίπεδο

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ΔΕ	44	21,6	21,6	21,6
ΤΕ	33	16,2	16,2	37,7
ΠΕ	119	58,3	58,3	96,1
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ	7	3,4	3,4	99,5
ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ	1	,5	,5	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (58,3%) είναι απόφοιτοι Πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, στη συνέχεια είναι οι απόφοιτοι

Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (21,6%), ακολουθούν οι απόφοιτοι Τεχνολογικής εκπαίδευσης (16,2%) και ένα πολύ μικρό ποσοστό έχει μεταπτυχιακές σπουδές (3,4%) και (0,5%) οι κάτοχοι διδακτορικού διπλώματος. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.3. Μορφωτικό επίπεδο



Η 4^η ερώτηση εξετάζει τα έτη τελωνειακής υπηρεσίας των ερωτηθέντων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

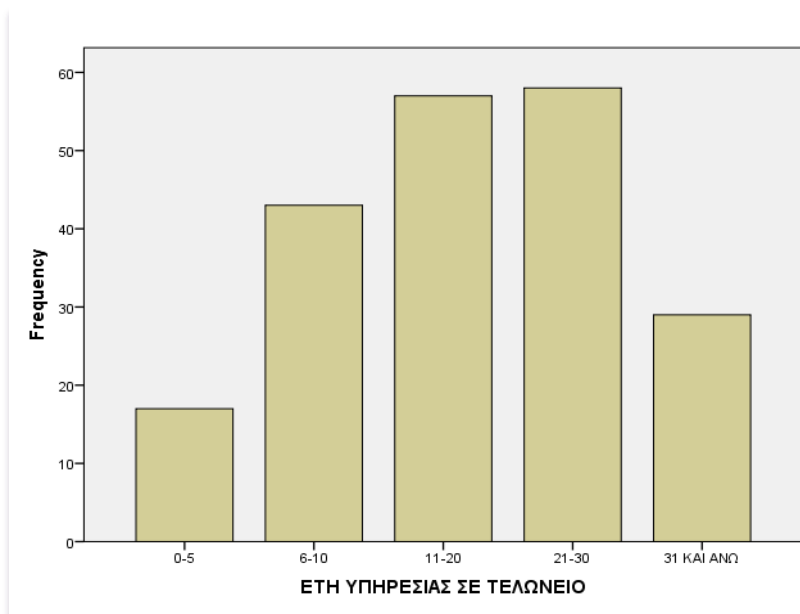
Πίνακας 11.4. Έτη υπηρεσίας σε Τελωνείο

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
0-5	17	8,3	8,3	8,3
6-10	43	21,1	21,1	29,4
11-20	57	27,9	27,9	57,4
Valid 21-30	58	28,4	28,4	85,8
31 ΚΑΙ ΑΝΩ	29	14,2	14,2	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό υπαλλήλων (28,4%) έχει 21 – 30 έτη υπηρεσίας, ακολουθούν οι υπάλληλοι με 11 – 20 έτη

υπηρεσίας (21,1%), στη συνέχεια αυτοί που έχουν 31 και άνω έτη (14,2%) και τέλος οι νεότεροι σε έτη υπηρεσίας υπάλληλοι, με 0 – 5 χρόνια (8,3%). Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.4. Έτη υπηρεσίας σε Τελωνείο



Η 5η ερώτηση εξετάζει τον αριθμό των επιμορφωτικών σεμιναρίων που έχουν παρακολουθήσει οι υπάλληλοι. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα.

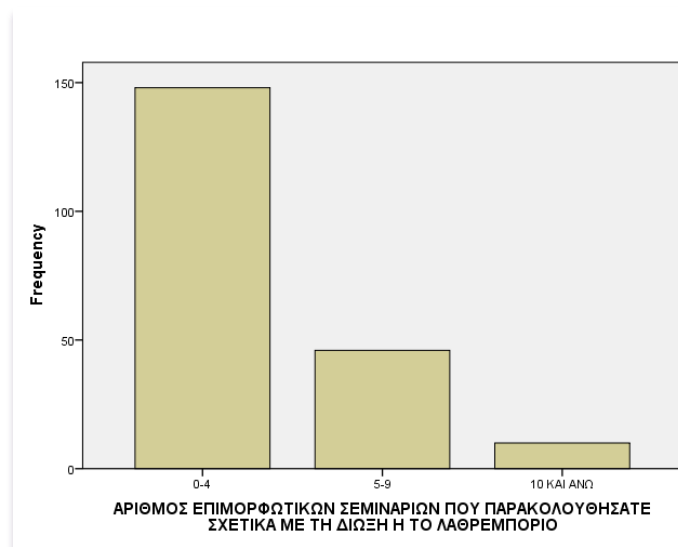
Πίνακας 11.5. Αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που παρακολουθήσατε σχετικά με τη δίωξη ή το λαθρεμπόριο

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0-4	148	72,5	72,5	72,5
5-9	46	22,5	22,5	95,1
10 και άνω	10	4,9	4,9	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα, το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (72,5%) έχει παρακολουθήσει 0 – 4 επιμορφωτικά σεμινάρια σχετικά με την δίωξη ή / και το λαθρεμπόριο. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί οι υπάλληλοι στερούνται της απαραίτητης εκπαίδευσης, της οποίας μέρος λαμβάνουν από τους συναδέλφους, προκειμένου να εκτελέσουν τα υπηρεσιακά τους

καθήκοντα. Ακολουθούν με μικρότερο ποσοστό (22,5%) όσοι έχουν παρακολουθήσει 5 – 9 σεμινάρια, και τέλος, πολύ μικρό ποσοστό (4,9%) έχει παρακολουθήσει περισσότερα από 10 σεμινάρια. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Γράφημα 11.5. Αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που παρακολουθήσατε σχετικά με τη δίωξη ή το λαθρεμπόριο



Στη δεύτερη ενότητα εξετάστηκε ο βαθμός ανταπόκρισης και συνεργασίας των τελωνειακών υπαλλήλων που τελούν τους ελέγχους, με άλλες υπηρεσίες (εντός της ΑΑΔΕ και εκτός) καθώς και συναλλασσόμενων. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ερωτήσεις 6-8.

Οι ομάδα αυτή των ερωτήσεων δημιουργήθηκε για να εξετάσει το εάν υπάρχει συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των υπηρεσιών που κάνουν δίωξη και έλεγχο για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συνεργασία μεταξύ των διοικητικών αρχών είναι άκρως απαραίτητη προκειμένου να γίνεται ολοκληρωμένη και άμεση η πάταξη του λαθρεμπορίου.

Η συνεργασία μπορεί να γίνεται με υπηρεσίες που υπάγονται εντός της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων εσόδων (ΑΑΔΕ), που είναι οι υπηρεσίες των Τελωνείων, Χημείων και Εφοριών. Αλλά και με υπηρεσίες που είναι εκτός της ΑΑΔΕ που είναι οι Λιμενικές Αρχές, η Εισαγγελία, η Ασφάλεια και άλλες υπηρεσίες.

Για τον λόγο αυτό υπάρχουν και από το Νόμο «Κοινές Ομάδες Δράσεις» για πολλές περιπτώσεις ελέγχων όπου συνεργάζονται μεταξύ τους οι υπηρεσίες προκειμένου να μπορέσουν πιο γρήγορα και αποτελεσματικά να τελέσουν το έργο της πάταξης του λαθρεμπορίου και του οικονομικού εγκλήματος.

Συνεργασία όμως, πρέπει να υπάρχει και με τους ελεγχόμενους – συναλλασσόμενους προκειμένου να παρέχουν τα απαραίτητα στοιχεία, δικαιολογητικά, έγγραφα, για να μπορέσει να γίνει σωστά και ολοκληρωμένα, ο τελωνειακός έλεγχος.

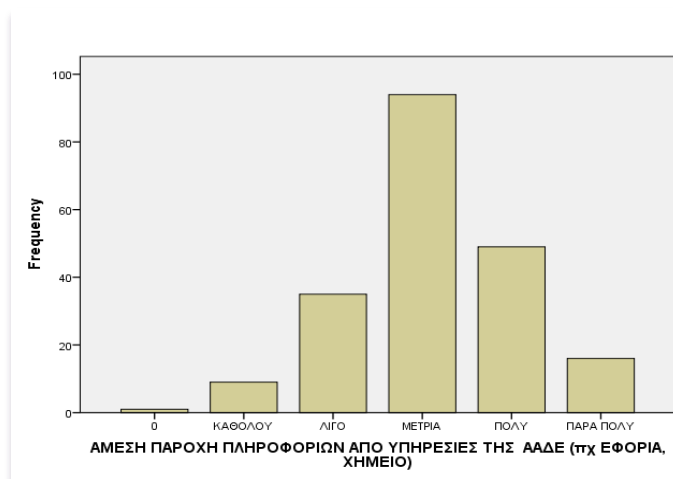
Στην 6^η ερώτηση εξετάστηκε το πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών από άλλες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ, οι οποίες καλούνται να βοηθήσουν στην αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στη συνέχεια.

Πίνακας 11.6. Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες της ΑΑΔΕ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
0	1	,5	,5	,5
ΚΑΘΟΛΟΥ	9	4,4	4,4	4,9
ΛΙΓΟ	35	17,2	17,2	22,1
Valid ΜΕΤΡΙΑ	94	46,1	46,1	68,1
ΠΟΛΥ	49	24,0	24,0	92,2
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	16	7,8	7,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα, οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι κατά τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων, η παροχή χρήσιμων και απαραίτητων πληροφοριών από τις άλλες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ δεν είναι πολύ ικανοποιητική και ο βαθμός ανταπόκρισης είναι μέτριος (46,1%), ακολουθούν αυτοί που απαντούν ότι είναι μεγάλος ο βαθμός ανταπόκρισης (24,0%), οι επόμενοι πιστεύουν ότι ο βαθμός ανταπόκρισης είναι μικρός (17,2%), λίγοι θεωρούν ότι είναι πολύ μεγάλη η ανταπόκριση (7,8%) και τέλος ένα πολύ μικρό ποσοστό (4,4%) πιστεύει ότι δεν ανταποκρίνονται καθόλου για παροχή πληροφοριών οι υπηρεσίες της ΑΑΔΕ κατά τη διάρκεια των ελέγχων και της δίωξης του λαθρεμπορίου. Ένα μικρό ποσοστό (0,5) δεν απάντησε στην ερώτηση. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.6. Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες της ΑΑΔΕ



Η 7^η ερώτηση εξέτασε, πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών και η ανταπόκριση των αιτημάτων των υπαλλήλων, προς άλλες υπηρεσίες (π.χ. εισαγγελικών αρχών, λιμεναρχείου, αστυνομίας) για τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

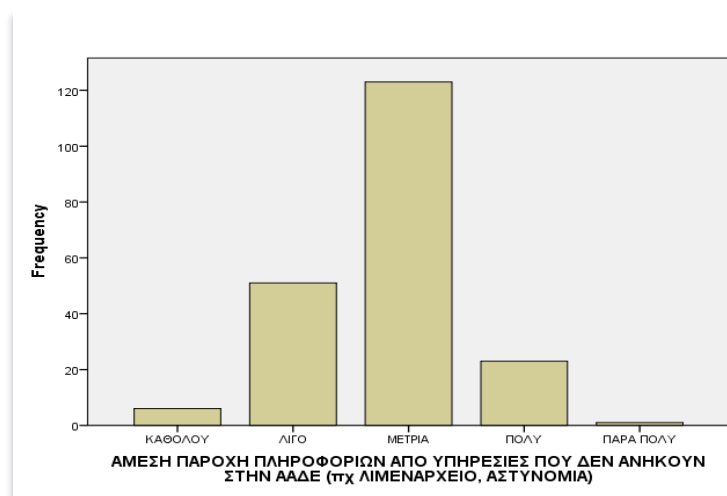
Πίνακας 11.7. Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες εκτός της ΑΑΔΕ

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΚΑΘΟΛΟΥ	6	2,9	2,9	2,9
ΛΙΓΟ	51	25,0	25,0	27,9
ΜΕΤΡΙΑ	123	60,3	60,3	88,2
ΠΟΛΥ	23	11,3	11,3	99,5
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	1	,5	,5	100,0

Total	204	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα, οι τελωνειακοί υπάλληλοι πιστεύουν ότι η ανταπόκριση των άλλων υπηρεσιών που δεν ανήκουν στην ΑΑΔΕ (π.χ. Λιμεναρχείο, Αστυνομία, Εισαγγελία, κ.α.) αλλά χρειάζεται πολλές φορές η συνδρομή τους και η παροχή πληροφοριών κατά τη διάρκεια των τελωνειακών ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου, είναι μέτρια (60,3%). Στη συνέχεια πιστεύουν ότι είναι μικρή η συνδρομή (25%), μετά ότι είναι πολύ (11,3%), μερικοί πιστεύουν ότι δεν υπάρχει καθόλου συνδρομή (2,9%) και τέλος, ένα μικρό ποσοστό (0,5%) απάντησε ότι η συνδρομή είναι πολύ μεγάλη. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.7. Άμεση παροχή πληροφοριών από υπηρεσίες εκτός της ΑΑΔΕ



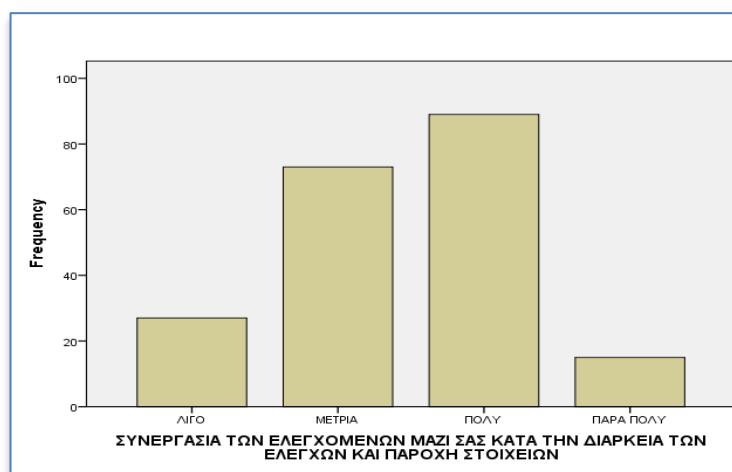
Η 8^η ερώτηση εξέτασε το βαθμό στον οποίο οι ελεγχόμενοι – συναλλασσόμενοι πολίτες, ανταποκρίνονται στην παροχή εγγράφων και στοιχείων για την αποτελεσματική και γρήγορη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.

Πίνακας 11.8. Συνεργασία των ελεγχόμενων με τους τελωνειακούς, κατά τη διάρκεια των ελέγχων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΛΙΓΟ	27	13,2	13,2	13,2
ΜΕΤΡΙΑ	73	35,8	35,8	49,0
Valid ΠΟΛΥ	89	43,6	43,6	92,6
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	15	7,4	7,4	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Όπως παρατηρούμε από τα αποτελέσματα, οι συναλλασσόμενοι – ελεγχόμενοι ανταποκρίνονται πολύ (43,6%) στην παροχή στοιχείων –εγγράφων και πληροφοριών για την ταχύτερη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Ακολουθούν αυτοί που απαντάνε ότι ανταποκρίνονται μέτρια (35,8%), μερικοί πιστεύουν ότι ανταποκρίνονται λίγο (13,2%) και τέλος ένα μικρό ποσοστό (7,4%) απάντησε ότι ανταποκρίνονται πάρα πολύ. Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι κανένας από τους ερωτηθέντες δεν έδωσε σαν απάντηση το «καθόλου», που συνεπάγεται ότι όλοι οι ελεγχόμενοι, σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, συνεργάζονται με την τελωνειακή υπηρεσία κατά τη διάρκεια που δέχονται τον τελωνειακό έλεγχο για την πάταξη του λαθρεμπορίου.

Διάγραμμα 11.8. Συνεργασία των ελεγχόμενων με τους τελωνειακούς, κατά τη διάρκεια των ελέγχων



Στην τρίτη ενότητα ασχοληθήκαμε με την επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας, των σχετικών διαταγών καθώς και την άμεση ανταπόκριση της Κεντρικής Διοίκησης στην διαδικασία των τελωνειακών ελέγχων. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ερωτήσεις 9-11.

Λειτουργεί τα τελευταία χρόνια η Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων, όπου έχει καταχωρηθεί όλη η τελωνειακή νομοθεσία και ενημερώνεται διαρκώς με τις σχετικές υπηρεσιακές διαταγές. Είναι σημαντικό να ερευνησουμε εάν οι υπάλληλοι κάνουν χρήση αυτής και εάν τους είναι χρήσιμη.

Πολύ σημαντικό για την πάταξη του λαθρεμπορίου και την ορθή διεξαγωγή των ελέγχων είναι το εάν οι τελωνειακοί υπάλληλοι κατανοούν τους νόμους και τις διαταγές της τελωνειακής νομοθεσίας σχετικά με το λαθρεμπόριο.

Επίσης όταν γίνονται έλεγχοι προκύπτουν διάφορα προβλήματα για τα οποία χρειάζονται οι τελωνειακοί υπάλληλοι την άμεση και δραστική παρέμβαση της Κεντρικής Διοίκησης.

Από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων θα συμπεράνουμε το τι συμβαίνει κατά τη διάρκεια των τελωνειακών ελέγχων.

Η 9^η ερώτηση εξέτασε εάν διευκολύνει η Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη της Γενικής Γραμματείας δημοσίων Εσόδων στην αναζήτηση θεμάτων της τελωνειακής νομοθεσίας, που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου.

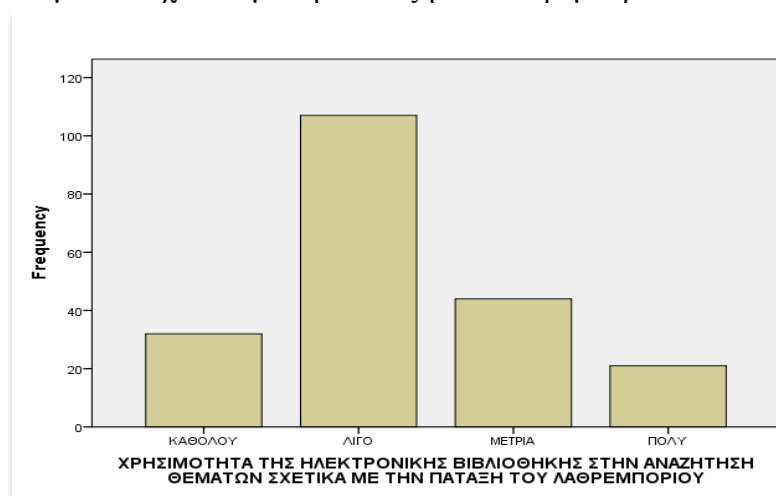
Πίνακας 11.9. Χρησιμότητα της ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης στην αναζήτηση θεμάτων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΚΑΘΟΛΟΥ	32	15,7	15,7	15,7
ΛΙΓΟ	107	52,5	52,5	68,1
Valid ΜΕΤΡΙΑ	44	21,6	21,6	89,7
ΠΟΛΥ	21	10,3	10,3	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Όπως προέκυψε από τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στον ανωτέρω πίνακα, η πλειοψηφία των υπαλλήλων (52,5%), θεωρεί ότι η χρησιμότητα της Ηλεκτρονικής Βιβλιοθήκης συμβάλει λίγο στην αναζήτηση θεμάτων της τελωνειακής υπηρεσίας σχετικά με τους τελωνειακούς ελέγχους και την πάταξη του λαθρεμπορίου. Ακολουθούν οι υπάλληλοι που απάντησαν ότι συμβάλλει μέτρια (21,6%), στη συνέχεια αυτοί που απάντησαν ότι δεν συμβάλλει καθόλου (15,7%) και τέλος μικρός αριθμός υπαλλήλων (10,3%) απάντησε ότι συμβάλλει πολύ.

Παρατηρούμε από τα αποτελέσματα ότι κανένας υπάλληλος δεν απάντησε ότι είναι πάρα πολύ χρήσιμη η Ηλεκτρονική Βιβλιοθήκη στην αναζήτηση θεμάτων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου

Διάγραμμα 11.9. Χρησιμότητα της ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης στην αναζήτηση θεμάτων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου



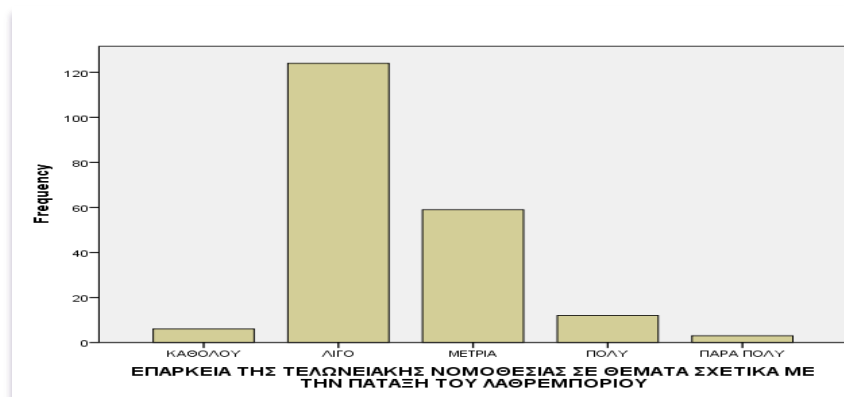
Η 10^η ερώτηση εξέτασε εάν είναι επαρκείς και κατανοητοί οι νόμοι και οι διατάξεις της τελωνειακής νομοθεσίας που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου.

Πίνακας 11.10. Επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΚΑΘΟΛΟΥ	6	2,9	2,9	2,9
ΛΙΓΟ	124	60,8	60,8	63,7
ΜΕΤΡΙΑ	59	28,9	28,9	92,6
ΠΟΛΥ	12	5,9	5,9	98,5
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	3	1,5	1,5	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (60,8%) θεωρεί ότι η ισχύουσα τελωνειακή νομοθεσία δεν είναι επαρκείς και κατανοητή σε θέματα που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου. Είναι πολύ μεγάλο το ποσοστό και αξίζει να σχολιαστεί ότι εάν οι υπάλληλοι δεν έχουν κατανοήσει και θεωρούν ότι υπάρχουν ελλείψεις στον νόμο, είναι δύσκολο να τελέσουν το έργο τους με τον τρόπο που θα αποφέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα για την πάταξη του οικονομικού εγκλήματος. Ακολουθούν οι υπάλληλοι που απάντησαν ότι κατά τη γνώμη τους η επάρκεια της τελωνειακής υπηρεσίας είναι μέτρια (28,9%), οι επόμενοι απάντησαν ότι είναι αρκετή η επάρκεια (5,9%), ένα μικρό ποσοστό (2,9%) απάντησε ότι είναι μηδενική και τέλος κάποιιοι (1.5%) πιστεύουν ότι είναι πολύ μεγάλη η επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.10. Επάρκεια της τελωνειακής νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου



Η 11^η ερώτηση εξέτασε το εάν η Κεντρική Διοίκηση ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά στην παροχή διευκρινήσεων και ερωτημάτων των υπαλλήλων, που αφορούν τη διαδικασία για την πάταξη του λαθρεμπορίου.

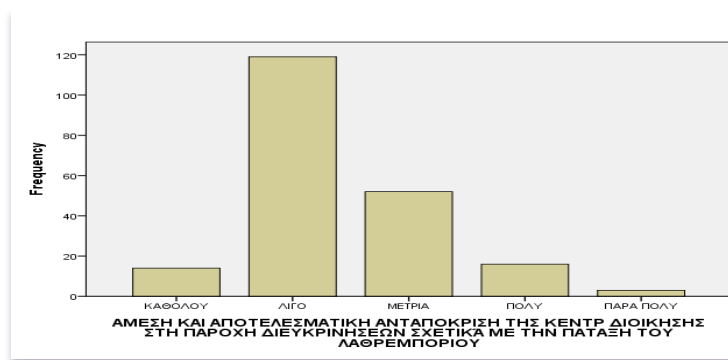
Πίνακας 11.11. Άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΑΑΔΕ, στην παροχή διευκρινήσεων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
ΚΑΘΟΛΟΥ	14	6,9	6,9	6,9
ΛΙΓΟ	119	58,3	58,3	65,2
Valid ΜΕΤΡΙΑ	52	25,5	25,5	90,7
ΠΟΛΥ	16	7,8	7,8	98,5
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	3	1,5	1,5	100,0

Total	204	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

Από τα ανωτέρω αποτελέσματα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (58,3%) θεωρεί ότι η Κεντρική Διοίκηση έχει μικρή ανταπόκριση στην παροχή διευκρινίσεων σχετικά με την πάταξη του λαθρεμπορίου. Αν σε αυτό το ποσοστό προστεθεί και αυτό των υπαλλήλων που θεωρούν ότι δεν βοηθάει καθόλου η Κεντρική Διοίκηση (6,9%) σε θέματα δίωξης και πάταξης του λαθρεμπορίου συμπεραίνουμε ότι υπάρχει πρόβλημα στην παροχή μιας κεντρικής κατεύθυνσης και παροχή απαραίτητων διευκρινίσεων προκειμένου να γίνεται με σωστό τρόπο η δίωξη του λαθρεμπορίου και κατά συνέπεια η πάταξη του οικονομικού εγκλήματος. Μερικοί υπάλληλοι (25,5%) απάντησαν ότι ο βαθμός ανταπόκρισης της Κεντρικής Υπηρεσίας είναι μέτριος, μετά είναι αυτοί που απάντησαν ότι είναι μεγάλος το βαθμός ανταπόκρισης (7,8%) και τέλος ένα πολύ μικρό ποσοστό απάντησε ότι είναι πολύ μεγάλος ο βαθμός ανταπόκρισης (1,5%). Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.11



Στην επόμενη ενότητα που είναι η τέταρτη ασχοληθήκαμε με τα είδη των τελωνειακών ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου και την αποτελεσματικότητα αυτών. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ερωτήσεις 12-19.

Οι έλεγχοι αυτοί περιλαμβάνουν τους φυσικούς ελέγχους (με αυτοπρόσωπη παρουσία) που κάνουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι και είναι οι πιο αποτελεσματικοί για την διαπίστωση και πάταξη του λαθρεμπορίου.

Είναι η πιο δύσκολη κατηγορία ελέγχων γιατί επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες όπως για παράδειγμα τις καιρικές συνθήκες, την τοποθεσία όπου υπάρχει το αντικείμενο του ελέγχου, γίνονται κατά τη διάρκεια όλου του εικοσιτετράωρου και πολλά

άλλα πρακτικά προβλήματα τα οποία πρέπει να ξεπερνάνε διαρκώς οι υπάλληλοι για να κάνουν το καθήκον τους.

Οι έλεγχοι για τους οποίους καλούνται να απαντήσουν στο παρών ερωτηματολόγιο, αφορούν τους ελέγχους στα αλκοολούχα προϊόντα, στον εφοδιασμό με καύσιμα των σκαφών, στην απόσταξη τσίπουρου – τσικουδιάς, στη διακίνηση καυσίμων – υγραερίων σε σημεία πώλησης και στη διακίνηση άλλων προϊόντων στα σημεία πώλησής τους (για εξακρίβωση γνησιότητας αυτών, ή σε προστατευόμενα είδη).

Στο ηλεκτρονικό πρόγραμμα που δουλεύουν όλοι οι τελωνειακοί υπάλληλοι (το ICISNET), γίνεται για κάθε τελωνισμό, Ανάλυση Κινδύνου όπου εκτιμάτε ο βαθμός επικινδυνότητας για λαθρεμπορία. Ερωτώνται λοιπόν, οι υπάλληλοι εάν αυτό βοηθάει το έργο τους ως ελεγκτές.

Επίσης όταν ολοκληρώνεται μια τελωνειακή διαδικασία, υπάρχει η δυνατότητα να πραγματοποιηθεί «Εκ των υστέρων Έλεγχος» στα έγγραφα για την επαλήθευση της ορθότητας της διαδικασίας και την αποφυγή τυχόν λαθών. Ερωτώνται οι υπάλληλοι εάν κατά τους ελέγχους αυτούς εντοπίζουν πλαστά ή εικονικά πιστοποιητικά.

Η 12^η ερώτηση εξέτασε εάν η Ανάλυση Κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα

Πίνακας 11.12. Σε ποιο βαθμό η ανάλυση κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και τη καταστολή του λαθρεμπορίου.

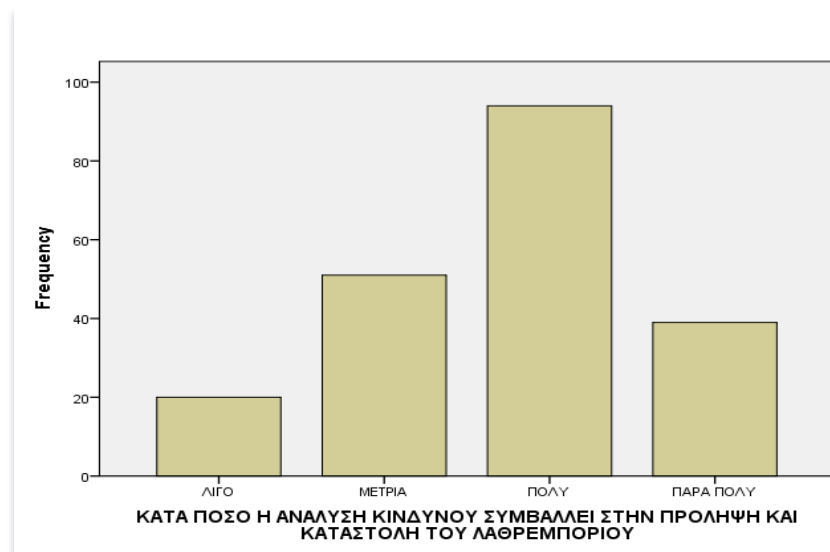
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ΛΙΓΟ	20	9,8	9,8	9,8
ΜΕΤΡΙΑ	51	25,0	25,0	34,8
ΠΟΛΥ	94	46,1	46,1	80,9
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	39	19,1	19,1	100,0

Total	204	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

Το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (46,1%) απάντησε ότι βοηθάει πολύ η Ανάλυση Κινδύνου στην πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου, μετά με μικρότερο ποσοστό (25,0%) απάντησαν ότι η συνδρομή είναι μέτρια, λιγότεροι (19,1%) απάντησαν ότι βοηθάει πάρα πολύ και τέλος το μικρότερο ποσοστό υπαλλήλων (9,8%) απάντησε ότι βοηθάει λίγο.

Παρατηρούμε από τα αποτελέσματα των απαντήσεων ότι κανένας υπάλληλος δεν απάντησε ότι «καθόλου» δεν βοηθάει η Ανάλυση Κινδύνου στην αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων.

Διάγραμμα 11.12. Σε ποιο βαθμό η ανάλυση κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και τη καταστολή του λαθρεμπορίου



Με τη 13^η ερώτηση εξετάσαμε εάν στους Εκ των Υστέρων Ελέγχους εγγράφων, εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά πιστοποιητικά..

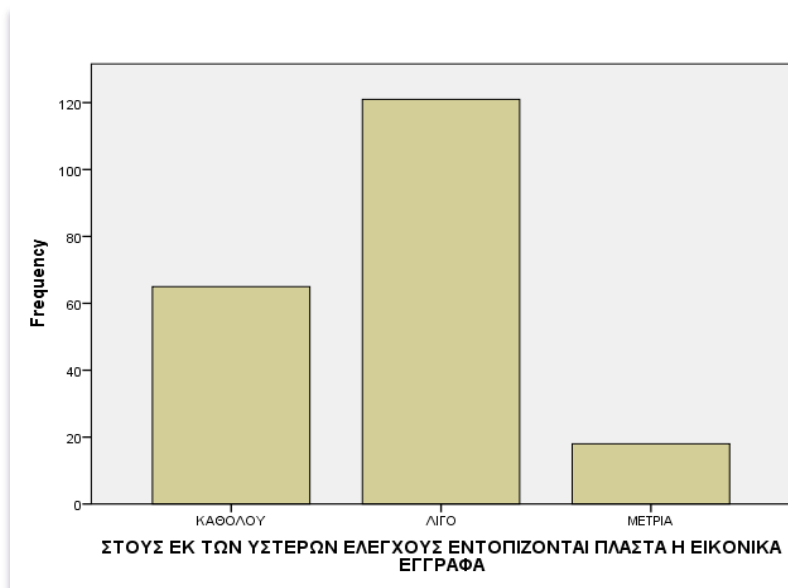
Πίνακας 11.13. Στους εκ των υστέρων ελέγχους εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά έγγραφα

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ΚΑΘΟΛΟΥ	65	31,9	31,9	31,9
Valid ΛΙΓΟ	121	59,3	59,3	91,2
Valid ΜΕΤΡΙΑ	18	8,8	8,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι σε μικρό βαθμό (59,3%) στους Εκ των Υστέρων Έλεγχους παραστατικών, εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά παραστατικά, μετά απάντησαν ότι δεν εντοπίζονται καθόλου (31,9%) και τέλος ένα μικρό ποσοστό (8,8%) έχει παρατηρήσει ότι μέτρια βοηθάνε οι έλεγχοι αυτοί στην πάταξη του λαθρεμπορίου με το να εντοπίζονται πλαστά παραστατικά.

Παρατηρούμε ότι κανένας υπάλληλος δεν θεωρεί ότι στους Εκ των Υστέρων Ελέγχους εντοπίζονται «πέρα πολλά» εικονικά ή πλαστά έγγραφα. Από αυτό συμπεραίνουμε ότι δίνεται μεγάλη βαρύτητα τη στιγμή που γίνεται ο έλεγχος.

Διάγραμμα 11.13. Στους εκ των υστέρων ελέγχους εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά έγγραφα



Στην 14^η ερώτηση εξετάσαμε, εάν κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων διαπιστώνονται τελωνειακές παραβάσεις.

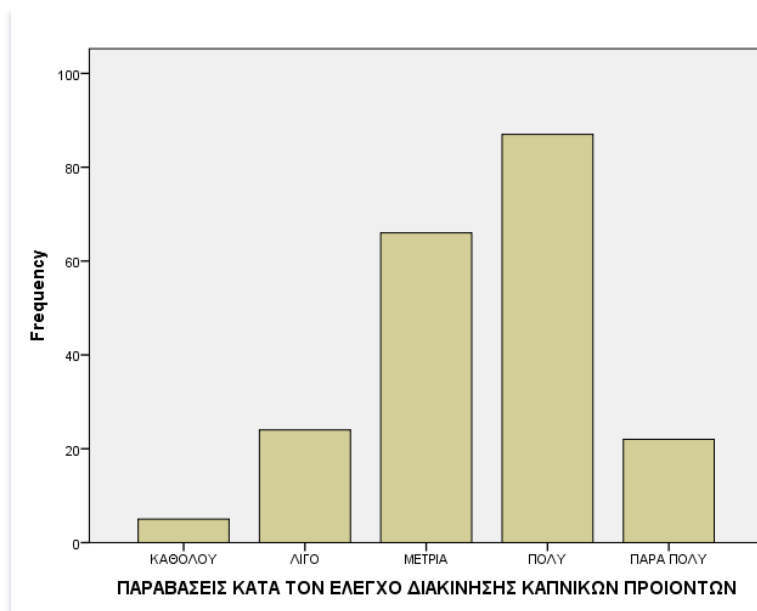
Πίνακας 11.14. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ΚΑΘΟΛΟΥ	5	2,5	2,5
	ΛΙΓΟ	24	11,8	14,2
	ΜΕΤΡΙΑ	66	32,4	46,6
	ΠΟΛΥ	87	42,6	89,2

ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	22	10,8	10,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι κατά τους τελωνειακούς ελέγχους σε καπνικά προϊόντα εντοπίζεται πολύ μεγάλο ποσοστό (42,6%) παραβάσεων, ακολουθεί ένα μέτριο ποσοστό (32,4%), στη συνέχεια ένα μικρό ποσοστό (11,8%). Λιγότεροι υπάλληλοι απάντησαν ότι εντοπίζεται πάρα πολύ μεγάλο ποσοστό παραβάσεων (10,8%) και τέλος λίγοι απάντησαν ότι δεν εντοπίζονται καθόλου παραβάσεις (2,5%).

Διάγραμμα 11.14. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων



Η 15^η ερώτηση εξέτασε εάν κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων διαπιστώνονται παραβάσεις. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

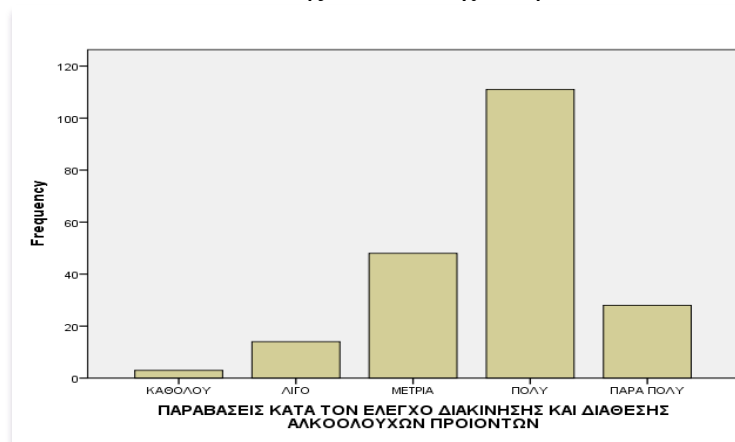
Πίνακας 11.15. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ΚΑΘΟΛΟΥ	3	1,5	1,5	1,5
ΛΙΓΟ	14	6,9	6,9	8,3

ΜΕΤΡΙΑ	48	23,5	23,5	31,9
ΠΟΛΥ	111	54,4	54,4	86,3
ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	28	13,7	13,7	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (54,4%) απάντησε ότι κατά τους τελωνειακούς ελέγχους σε διακίνηση και διάθεση αλκοολούχων προϊόντων, διαπιστώνονται πολλές παραβάσεις. Ακολουθεί το ποσοστό αυτών που απάντησαν ότι η συχνότητα των διαπιστωμένων παραβάσεων είναι μέτρια (23,5%), στη συνέχεια απάντησαν ότι είναι πάρα πολύ μεγάλη (13,7%), μετά ότι είναι λίγο το ποσοστό παραβατικότητας (6,9%) και τέλος ένα μικρό ποσοστό υπαλλήλων (1,5%) απάντησε ότι δεν διαπιστώνεται καθόλου παραβατικότητα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στη διακίνηση και διάθεση αλκοολούχων προϊόντων.

Διάγραμμα 11.15. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων



Στη 16^η ερώτηση ασχοληθήκαμε το εάν διαπιστώνονται τελωνειακές παραβάσεις λαθρεμπορίας κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου - τσικουδιάς (μικροί αποσταγματοποιί - διήμεροι).

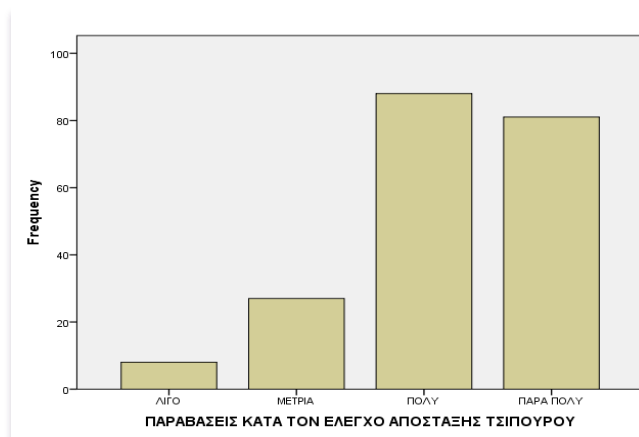
Πίνακας 11.16. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ΛΙΓΟ	8	3,9	3,9	3,9
Valid ΜΕΤΡΙΑ	27	13,2	13,2	17,2
Valid ΠΟΛΥ	88	43,1	43,1	60,3

ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	81	39,7	39,7	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι μεγάλο ποσοστό των υπάλληλων (43,1%) διαπιστώνει πολλές παραβάσεις κατά τη διάρκεια των ελέγχων που γίνονται στις τοποθεσίες όπου πραγματοποιείται απόσταξη τσίπουρου ή τσικουδιάς. Οι διαδικασία αυτή είναι για χρονική περίοδο περίπου 2 μηνών (ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή) ανά έτος. Στη συνέχεια αρκετοί υπάλληλοι (39,7%) διαπιστώνουν πάρα πολλές παραβάσεις σε αυτούς τους ελέγχους, στη συνέχεια ένα ποιο μικρό ποσοστό (13,2%) διαπιστώνει χαμηλό αριθμό παραβάσεων και τέλος ένα ακόμη μικρότερο ποσοστό (3,9%) διαπιστώνει λίγες παραβάσεις. Παρατηρούμε ότι όλοι οι τελωνειακοί υπάλληλοι διαπιστώνουν από λίγες έως πάρα πολλές παραβάσεις στην διαδικασία των ελέγχων που πραγματοποιούν όταν γίνεται απόσταξη τσίπουρου και τσικουδιάς. Ούτε ένας υπάλληλος δεν απάντησε ότι δεν διαπιστώνεται καμία παράβαση

Διάγραμμα 11.16. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου



Στη 17^η ερώτηση εξετάσαμε εάν κατά τον έλεγχο σε εφοδιασμό με καύσιμα πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών, διαπιστώνονται τελωνειακές παραβάσεις.

Πίνακας 11.17. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο εφοδιασμών πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών

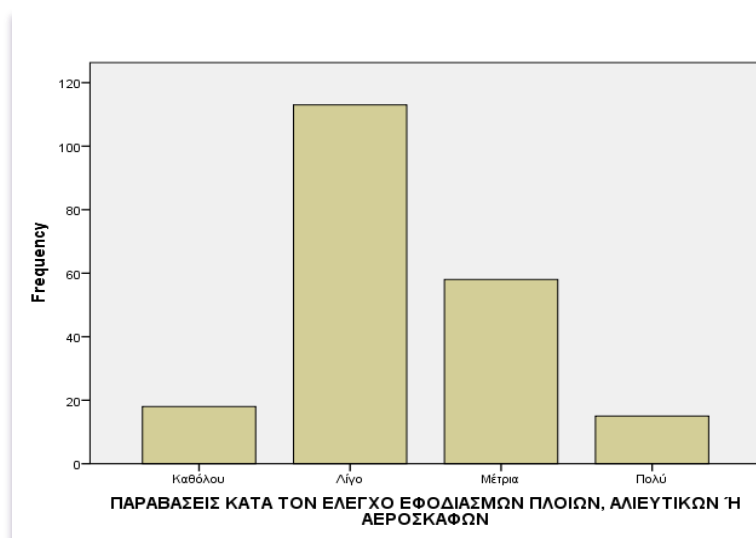
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	18	8,8	8,8	8,8
Valid Λίγο	113	55,4	55,4	64,2
Μέτρια	58	28,4	28,4	92,6

Πολύ	15	7,4	7,4	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα διαπιστώνουμε ότι οι περισσότεροι τελωνειακοί υπάλληλοι (55,4%) διαπιστώνουν λίγες παραβάσεις κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων, ακολουθούν αυτοί που διαπιστώνουν αρκετές παραβάσεις (28,4%), στη συνέχεια αυτοί που δεν διαπιστώνουν καθόλου (8,8%) και τέλος αυτοί που διαπιστώνουν πολλές (7,4%) παραβάσεις.

Παρατηρούμε ότι κανένας τελωνειακός υπάλληλος δεν απάντησε ότι κατά τη διάρκεια ελέγχων σε εφοδιασμούς με καύσιμα πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών, διαπιστώθηκαν πάρα πολλές τελωνειακές παραβάσεις

Διάγραμμα 11.17. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο εφοδιασμών πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών



Στη 18^η ερώτηση ασχοληθήκαμε με το εάν κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίων σε σημεία πώλησης, διαπιστώνονται τελωνειακές παραβάσεις από τους αρμόδιους υπαλλήλους. Ακολουθούν τα αποτελέσματα.

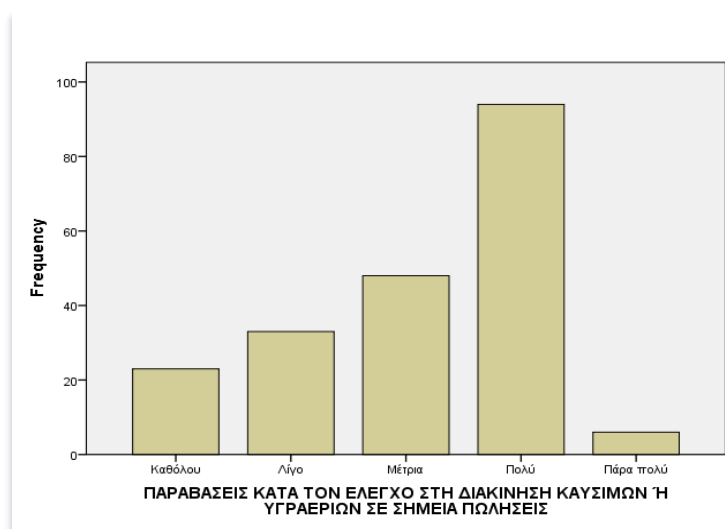
Πίνακας 11.18. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίου σε σημεία πώλησης

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	23	11,3	11,3
	Λίγο	33	16,2	27,5

Μέτρια	48	23,5	23,5	51,0
Πολύ	94	46,1	46,1	97,1
Πάρα πολύ	6	2,9	2,9	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (46,1%), διαπιστώνει πολλές τελωνειακές παραβάσεις κατά τους ελέγχους στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίων σε σημεία πώλησης αυτών. Στη συνέχεια, με χαμηλότερο ποσοστό (23,5%), διαπιστώνονται αρκετές παραβάσεις, λίγες διαπιστώνει ένα μικρότερο ποσοστό υπαλλήλων (16,2%), μετά έρχονται στη σειρά κατάταξης αυτοί που απάντησαν ότι δεν διαπιστώνουν καθόλου παραβάσεις (11,3%). Τέλος το μικρότερο ποσοστό υπαλλήλων (2,9%) απάντησε ότι διαπιστώνονται πάρα πολλές παραβάσεις. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.18. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίου σε σημεία πώλησης



Στη 19^η ερώτηση απάντησαν οι τελωνειακοί υπάλληλοι για το εάν κατά τον έλεγχο που πραγματοποιούν στη διακίνηση προϊόντων σε σημεία πώλησης, διαπιστώνουν παραβάσεις (π.χ. παραποιημένα προϊόντα, sites, κ.α.). Ακολουθούν τα αποτελέσματα.

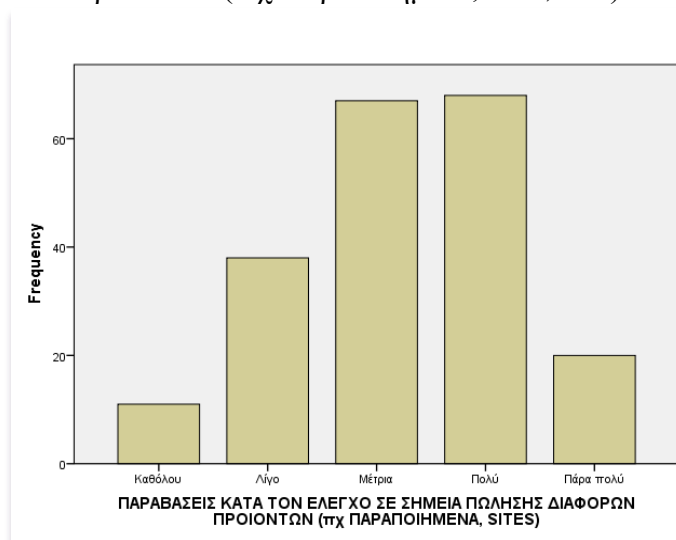
Πίνακας 11.19. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο σε σημεία πώλησης διάφορων προϊόντων (π.χ. παραποιημένα, sites, κ.ά.)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	11	5,4	5,4	5,4
Valid Λίγο	38	18,6	18,6	24,0
Μέτρια	67	32,8	32,8	56,9

Πολύ	68	33,3	33,3	90,2
Πάρα πολύ	20	9,8	9,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπάλληλων διαπιστώνει πολλές (33,3%) και αρκετές (32,8%) παραβάσεις στους ελέγχους που κάνουν για την πάταξη του λαθρεμπορίου, σε σημεία πώλησης διαφόρων προϊόντων (π.χ. για παραποιημένα προϊόντα). Στη συνέχεια απάντησαν ότι διαπιστώνουν λίγες παραβάσεις (18,6%), ακολουθούν οι υπάλληλοι που διαπιστώνουν πάρα πολλές παραβάσεις (9,8%) και τέλος εκείνοι που δεν διαπιστώνουν καθόλου παραβάσεις (5,4%). Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.19. Παραβάσεις κατά τον έλεγχο σε σημεία πώλησης διάφορων προϊόντων (π.χ. παραποιημένα, sites, κ.ά.)



Στην πέμπτη ενότητα εξετάστηκε η ύπαρξη και επάρκεια του απαραίτητου εξοπλισμού για τη διενέργεια τελωνειακών ελέγχων, η κατάλληλη εκπαίδευση των υπαλλήλων, ο επαρκής αριθμός τους και τέλος η ύπαρξη απαραίτητων οικονομικών πόρων. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ερωτήσεις 20 – 23

Για να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν οι τελωνειακοί έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα πρέπει να συντρέχουν κάποιες βασικές προϋποθέσεις:

- Η κυριότερη είναι η ύπαρξη του απαραίτητου αριθμού τελωνειακών ελεγκτών. Εάν οι υπάλληλοι είναι φορτισμένοι παράλληλα με πολλά υπηρεσιακά καθήκοντα, δεν μπορούν να εκτελέσουν τα ελεγκτικά τους καθήκοντα με σωστό τρόπο.

- Εάν η υπηρεσία δεν διαθέτει τον κατάλληλο και απαραίτητο εξοπλισμό για την πραγματοποίηση των ελέγχων (μηχανήματα x-tray, συσκευές ανίχνευσης, κ.α.), οι υπάλληλοι δεν μπορούν να κάνουν ολοκληρωμένο έλεγχο.
- Εάν η υπηρεσία δεν έχει προνοήσει για την σωστή και ολοκληρωμένη εκπαίδευση των υπαλλήλων και κυρίως για τη διενέργεια φυσικών ελέγχων σε φορτοεκφόρτωση πετρελαϊκών προϊόντων και αποθηκών καυσίμων, οι υπάλληλοι δεν γνωρίζουν πως πρέπει να γίνεται ο έλεγχος.
- Για την ολοκληρωμένη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων απαιτούνται οικονομικοί πόροι τους οποίους εάν δεν τους διαθέτει η υπηρεσία, οι υπάλληλοι δεν μπορούν να πραγματοποιήσουν τους ελέγχους.

Όλοι οι ανωτέρω λόγοι θα πρέπει να συντρέχουν παράλληλα για να μπορούν οι υπάλληλοι να κάνουν σωστά και με ολοκληρωμένο τρόπο τους ελέγχους κατά του λαθρεμπορίου.

Η 20^η ερώτηση εξέτασε εάν για τη διενέργεια άμεσων και αποτελεσματικών φυσικών ελέγχων, υπάρχει ο επαρκής αριθμός τελωνειακών ελεγκτών στην υπηρεσία των ερωτώμενων.

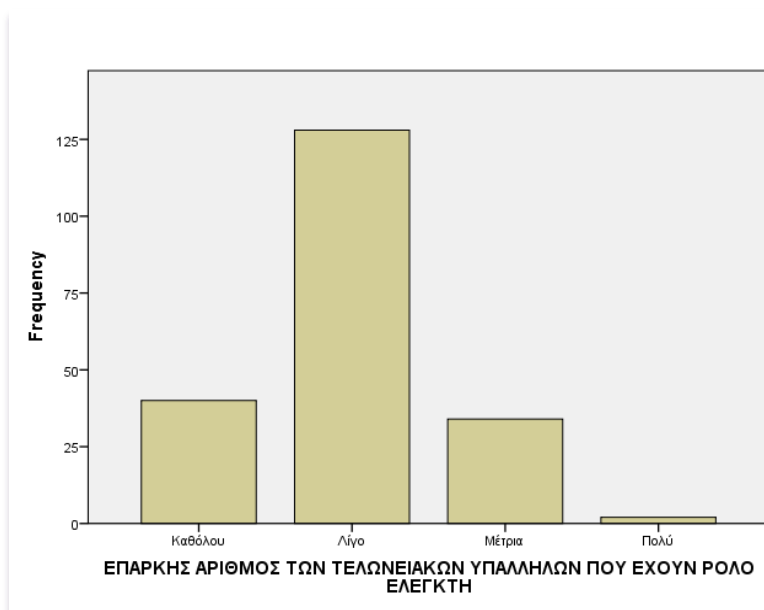
Πίνακας 11.20. Επαρκής αριθμός τελωνειακών υπαλλήλων με ρόλο ελεγκτή

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	40	19,6	19,6	19,6
Λίγο	128	62,7	62,7	82,4
Valid Μέτρια	34	16,7	16,7	99,0
Πολύ	2	1,0	1,0	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (62,7%) εκτιμάει ότι υπάρχει μικρός αριθμός αρμόδιων ελεγκτών για τους ελέγχους, καθόλου απάντησαν οι επόμενοι (19,6%), μέτριο ποσοστό (16,7%) και τέλος ελάχιστοι (1,0%) απάντησε ότι υπάρχουν πολλοί αρμόδιοι ελεγκτές.

Παρατηρούμε πως κανένας υπάλληλος δεν απάντησε ότι υπάρχουν «πάρα πολλοί» αρμόδιοι για τους ελέγχους τελωνειακοί υπάλληλοι. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.20. Επαρκής αριθμός τελωνειακών υπαλλήλων με ρόλο ελεγκτή



Στην 21^η ερώτηση εξετάστηκε εάν για τη διενέργεια των φυσικών ελέγχων, διαθέτει το αντίστοιχο τελωνείο τον απαραίτητο εξοπλισμό (μηχανήματα x-tray, συσκευές ανίχνευσης, κ.α.).

Πίνακας 11.21. Επαρκής απαραίτητος εξοπλισμός για τους φυσικούς ελέγχους

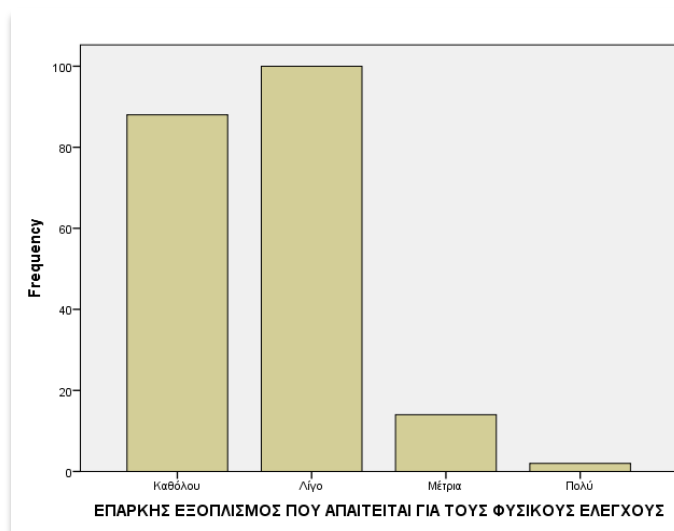
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	88	43,1	43,1	43,1
Λίγο	100	49,0	49,0	92,2
Valid Μέτρια	14	6,9	6,9	99,0
Πολύ	2	1,0	1,0	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι η πλειοψηφία των υπαλλήλων απάντησε ότι διαθέτουν λίγο από τον απαραίτητο εξοπλισμό (49,0%), έως καθόλου (43.1%). Λίγοι απάντησαν ότι υπάρχει στο τελωνείο που υπηρετούν μέτρια ποσότητα από τον εξοπλισμό (6,9%) και ελάχιστοι (1,0%) απάντησαν ότι διαθέτουν πολύ εξοπλισμό.

Παρατηρούμε ότι κανένας από τους ερωτηθέντες υπαλλήλους δεν απάντησε ότι στο τελωνείο που υπηρετεί διατίθεται «πέρα πολύς» εξοπλισμός.

Αυτό φυσικά, έχει ως συνέπεια όταν χρειάζεται να γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι για την δίωξη του λαθρεμπορίου και την πάταξη του οικονομικού εγκλήματος, να μην υπάρχει ο απαραίτητος εξοπλισμός. Χωρίς αυτόν οι υπάλληλοι είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να κάνουν ολοκληρωμένο έλεγχο.

Διάγραμμα 11.21. Επαρκής απαραίτητος εξοπλισμός για τους φυσικούς ελέγχους



Με την 22η ερώτηση εξετάστηκε εάν για την διενέργεια φυσικών ελέγχων σε φορτοεκφόρτωση πετρελαϊκών προϊόντων και αποθηκών καυσίμων, έχουν οι τελωνειακοί ελεγκτές την κατάλληλη εκπαίδευση.

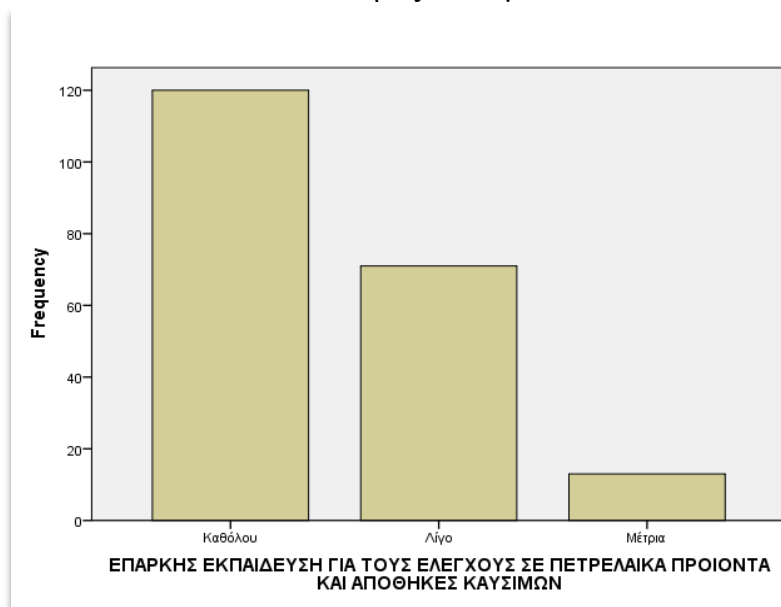
Πίνακας 11.22. Επαρκής εκπαίδευση για ελέγχους σε πετρελαϊκά προϊόντα και αποθήκες καυσίμων

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	120	58,8	58,8	58,8
	Λίγο	71	34,8	34,8	93,6

Μέτρια	13	6,4	6,4	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των αρμόδιων τελωνειακών ελεγκτών (58,8%) δεν έχει εκπαιδευτεί καθόλου για τη διενέργεια φυσικών ελέγχων σε φορτοεκφόρτωση πετρελαϊκών προϊόντων και αποθηκών καυσίμων. Ένα μικρό ποσοστό (34,8%) έχει εκπαιδευτεί λίγο και ένα ποιο μικρό ποσοστό (6,4%) έχει μέτρια εκπαίδευση. Κανένας από τους υπαλλήλους δεν απάντησε ότι έχει εκπαιδευτεί «πολύ» ή «πάρα πολύ». Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.22. Επαρκής εκπαίδευση για ελέγχους σε πετρελαϊκά προϊόντα και αποθήκες καυσίμων



Στη συνέχεια με την 23^η ερώτηση, εξετάσαμε εάν η υπηρεσία των ερωτηθέντων διαθέτει επαρκεία οικονομικών πόρων για την διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.

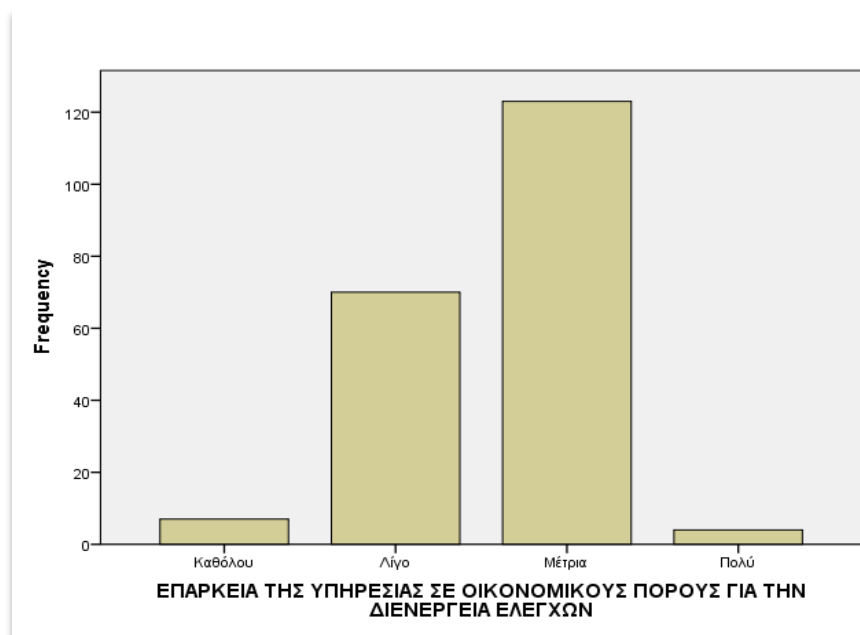
Πίνακας 11.23. Επάρκεια της Υπηρεσίας σε οικονομικούς πόρους για την διενέργεια των ελέγχων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Καθόλου	7	3,4	3,4	3,4
Λίγο	70	34,3	34,3	37,7
Μέτρια	123	60,3	60,3	98,0

Πολύ	4	2,0	2,0	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (60,3%) απάντησε ότι η υπηρεσία διαθέτει οικονομικούς πόρους για τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Στη συνέχεια απάντησαν ότι διαθέτει λίγους πόρους (34,3%), κά-ποιοι απάντησαν ότι δεν υπάρχουν καθόλου οικονομικοί πόροι (3,4%) και ελάχιστοι απάντησαν ότι η υπηρεσία τους διαθέτει μεγάλο ποσοστό πόρων (2,0%).

Διάγραμμα 11.23. Επάρκεια της Υπηρεσίας σε οικονομικούς πόρους για την διενέργεια των ελέγχων



Στην έκτη ενότητα έγινε έρευνα και ανάλυση των παραγόντων που θα βοηθήσουν στην καλύτερη αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων, του λαθρεμπορίου και της πάταξης του οικονομικού εγκλήματος. Η ενότητα αυτή αποτελείται από τις ερωτήσεις 24 – 31.

Εξετάζουμε εάν οι υπάλληλοι που είναι αρμόδιοι για τους ελέγχους, πιστεύουν ότι κάποιοι παράγοντες θα επηρέαζαν στο να βελτιωθεί η απόδοσή τους και να αυξηθούν τα αποτελέσματά κατά του λαθρεμπορίου.

Τους παράγοντες που εξετάζουμε και που κλίνονται να απαντήσουν οι ερωτηθέντες είναι σχετικά με την παρακολούθησης επιμορφωτικών σεμιναρίων, την υπηρεσιακή

εμπειρία, τον εκσυγχρονισμό της τελωνειακής νομοθεσίας και την υλοποίηση της Ενιαίας Θυρίδας (ενημέρωση των τελωνειακών αρχών με ηλεκτρονικό τρόπο – ηλεκτρονική διασύνδεση όλων των ελεγκτικών αρχών).

Επίσης καλούνται να απαντήσουν εάν από την υπηρεσιακή τους εμπειρία προκύπτει ότι είναι χρήσιμοι και αποτελεσματικοί οι Εκ των Υστέρων Έλεγχοι στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων, στα καπνικά προϊόντα και τέλος στα αλκοολούχα προϊόντα.

Ξεκινάμε την ενότητα με την 24^η ερώτηση, στην οποία καλούνται οι τελωνειακοί υπάλληλοι να απαντήσουν εάν νομίζουν ότι η οργάνωση και παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου, θα βοηθήσει στην αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

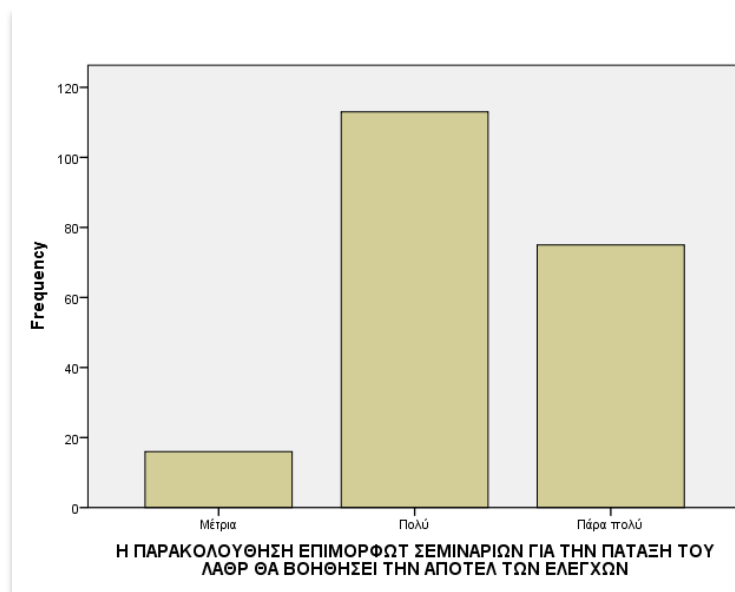
Πίνακας 11.24. Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Μέτρια	16	7,8	7,8	7,8

	Πολύ	113	55,4	55,4	63,2
	Πάρα πολύ	75	36,8	36,8	100,0
	Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων τελωνειακών υπαλλήλων (55,4%) απάντησε ότι θα τους βοηθήσει πολύ έως και πάρα πολύ (36,8%) η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Ένα μικρότερο ποσοστό υπαλλήλων απάντησε ότι μέτρια θα είναι η βοήθεια που θα τους παρέχουν τα σχετικά σεμινάρια.

Διάγραμμα 11.24. Η παρακολούθηση επιμορφωτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου θα βοηθήσει την αποτελεσματικότητα των ελέγχων



Στην 25^η ερώτηση κλίθηκαν οι ερωτώμενοι να απαντήσουν εάν θεωρούν ότι η υπηρεσιακή εμπειρία είναι καθοριστικός παράγοντας στην αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

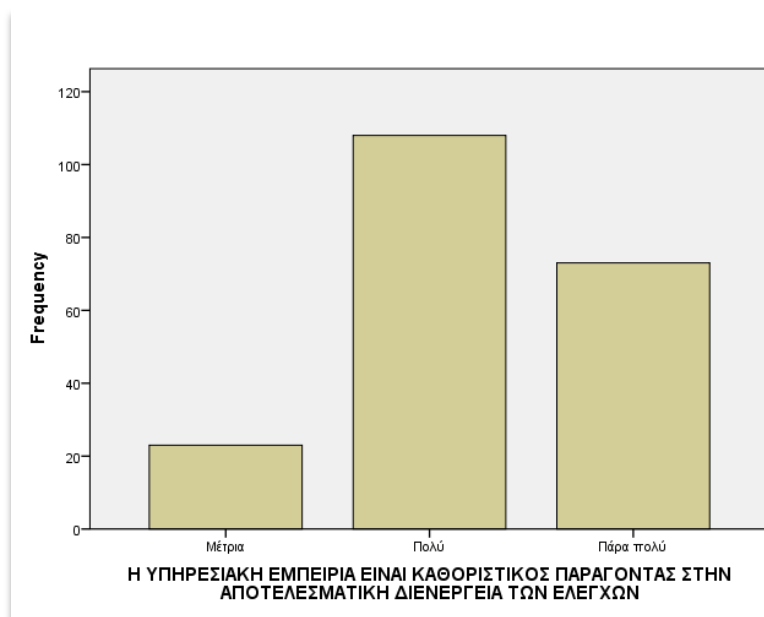
Πίνακας 11.25. Η υπηρεσιακή εμπειρία είναι καθοριστικός παράγοντας την αποτελεσματική διενέργεια των ελέγχων

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μέτρια	23	11,3	11,3	11,3
	Πολύ	108	52,9	52,9	64,2

Πάρα πολύ	73	35,8	35,8	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα των απαντήσεων προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (52,9%) απάντησε ότι βοηθάει πολύ έως πάρα πολύ (35,8%) η υπηρεσιακή εμπειρία στην αποτελεσματική διενέργεια των ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Ένα μικρό ποσοστό (11,3%) απάντησε ότι είναι μέτρια η βοήθεια που αποκτάει κάποιος με την εμπειρία. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.25. Η υπηρεσιακή εμπειρία είναι καθοριστικός παράγοντας την αποτελεσματική διενέργεια των ελέγχων



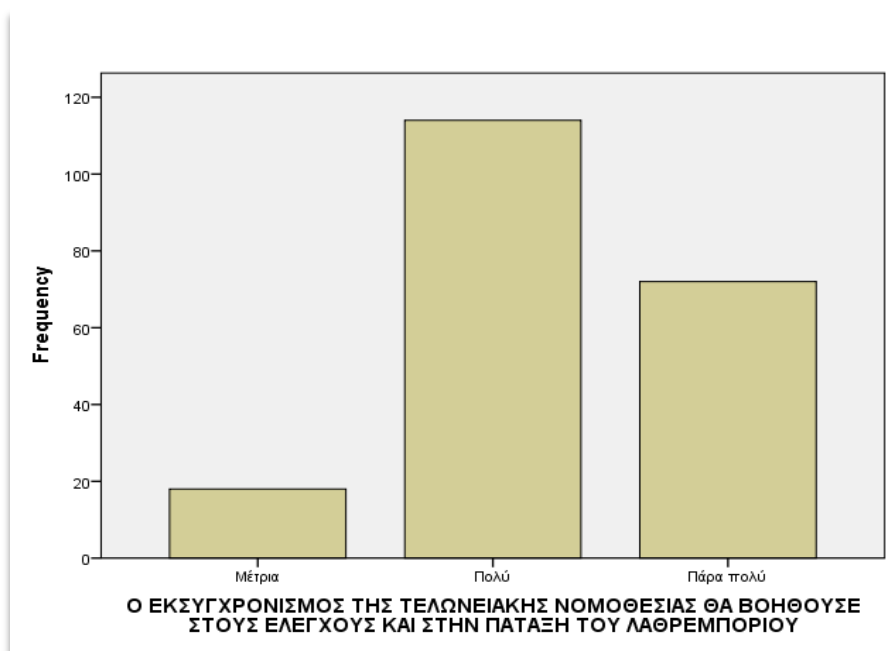
Η 26^η ερώτηση εξετάζει εάν ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στην πάταξη της λαθρεμπορίας και των τελωνειακών ελέγχων.

Πίνακας 11.26. Ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στους ελέγχους και στην πάταξη του λαθρεμπορίου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μέτρια	18	8,8	8,8
	Πολύ	114	55,9	64,7
	Πάρα πολύ	72	35,3	100,0
	Total	204	100,0	100,0

Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (55,9%) πιστεύει ότι ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθήσει πολύ, έως πάρα πολύ (35,3%) στη διαδικασία των ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου. Ένα μικρό ποσοστό υπαλλήλων (8,8%) απάντησε ότι θα βοηθήσει σε μέτριο βαθμό ο εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.26. Ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στους ελέγχους και στην πάταξη του λαθρεμπορίου



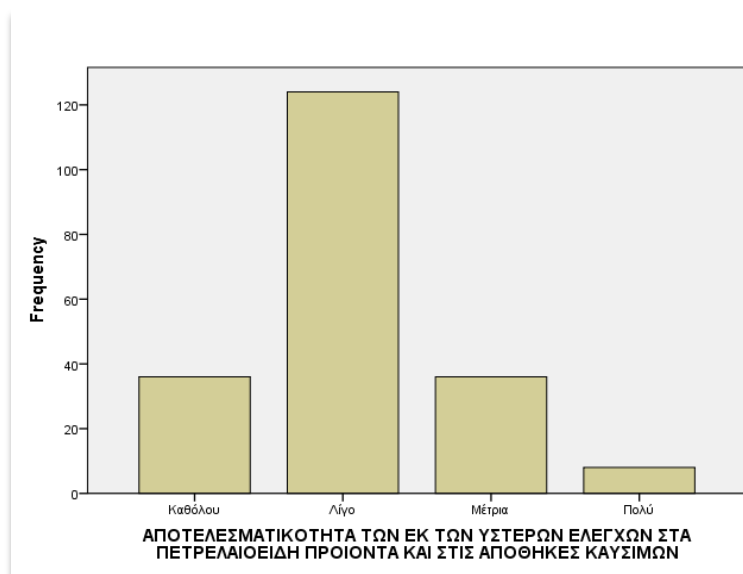
Στην 27^η ερώτηση κλίθηκαν να απαντήσουν οι ερωτώμενοι τελωνειακοί υπάλληλοι στο εάν είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων.

Πίνακας 11.27. Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	36	17,6	17,6	17,6
Λίγο	124	60,8	60,8	78,4
Valid Μέτρια	36	17,6	17,6	96,1
Πολύ	8	3,9	3,9	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (60,8%) πιστεύουν ότι οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων, βοηθάει λίγο, μέτρια (17,6%) έως και καθόλου (17,6%) στην διαπίστωση παραβάσεων για λαθρεμπορία. Ένα μικρό ποσοστό υπαλλήλων (3,9%) απάντησε ότι βοηθάνε πολύ. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα

Πίνακας 11.27. Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων



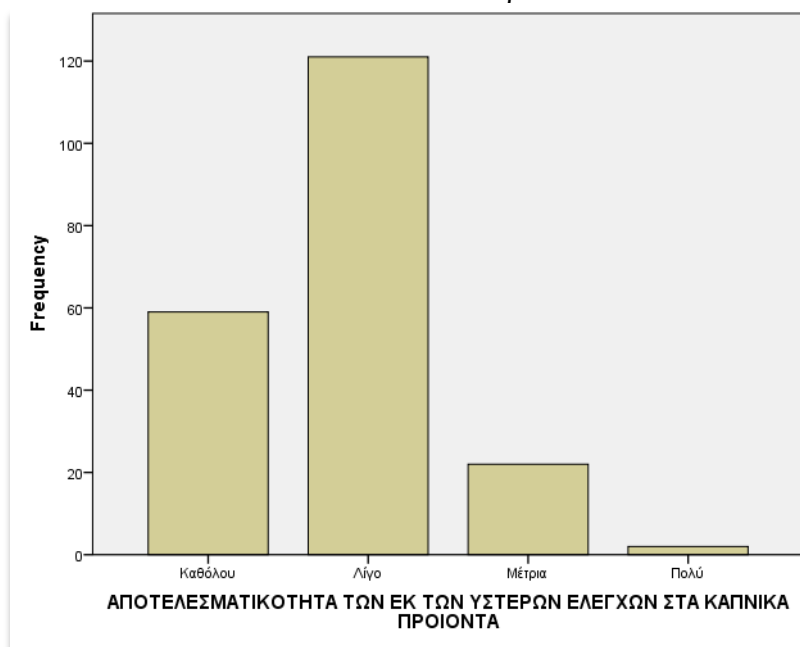
Στην 28^η ερώτηση απάντησαν οι υπάλληλοι στο εάν θεωρούν ότι είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα καπνικά προϊόντα. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 11.28. Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα καπνικά προϊόντα

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	59	28,9	28,9	28,9
Λίγο	121	59,3	59,3	88,2
Valid Μέτρια	22	10,8	10,8	99,0
Πολύ	2	1,0	1,0	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα της ερώτησης προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (59,3%), θεωρεί ότι οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα καπνικά προϊόντα βοηθάνε λίγο έως και καθόλου (28,9%) στην διαπίστωση τελωνειακών παραβάσεων για λαθρεμπόριο. Ένα μικρό ποσοστό (10,8%) απάντησε ότι βοηθάνε σε μέτριο βαθμό αυτοί οι έλεγχοι και ελάχιστοι (1,0%) απάντησε ότι βοηθάνε πολύ.

Διάγραμμα 11.28. Αποτελεσματικότητα των εκ των υστέρων ελέγχων στα καπνικά προϊόντα



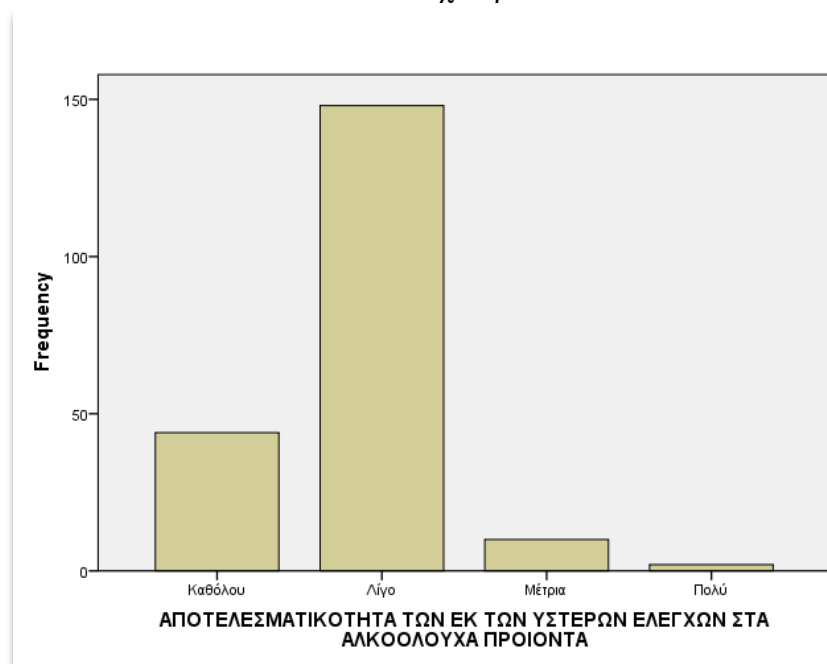
Με την 29^η ερώτηση εξετάσαμε εάν είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα αλκοολούχα προϊόντα. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

Πίνακας 11.29. Αποτελεσματικότητα των εκ των Υστέρων Ελέγχων στα αλκοολούχα προϊόντα

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Καθόλου	44	21,6	21,6	21,6
Λίγο	148	72,5	72,5	94,1
Μέτρια	10	4,9	4,9	99,0
Πολύ	2	1,0	1,0	100,0
Total	204	100,0	100,0	

Από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων που απάντησε (72,5%) θεωρεί ότι βοηθάνε λίγο έως καθόλου (21,6%) οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα αλκοολούχα προϊόντα στην διαπίστωση τελωνιακών παραβάσεων. Ένα ποσοστό (4,9%) πιστεύει ότι βοηθάνε σε μέτριο βαθμό και τέλος ένα μικρό ποσοστό (1,0%) πιστεύουν ότι βοηθάνε πολύ.

Διάγραμμα 11.29. Αποτελεσματικότητα των εκ των Υστέρων Ελέγχων στα αλκοολούχα προϊόντα



Στην 30^η ερώτηση εξετάσαμε εάν η υλοποίηση της Ενιαίας Θυρίδας (ενημέρωση των τελωνειακών αρχών με ηλεκτρονικό τρόπο – ηλεκτρονική διασύνδεση όλων των ελεγκτικών αρχών) θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

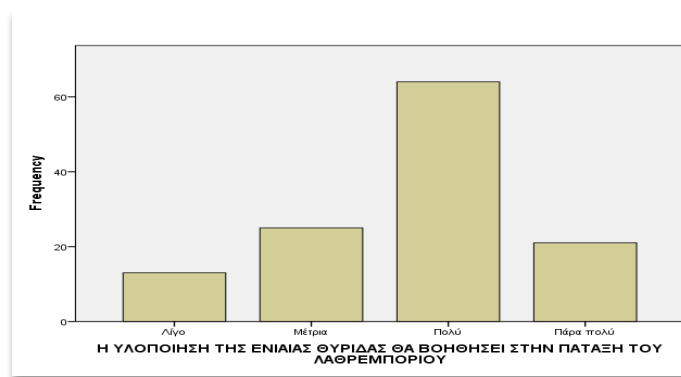
Πίνακας 11.30. Η υλοποίηση της ενιαίας θυρίδας θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Λίγο	13	6,4	10,6
	Μέτρια	25	12,3	20,3
	Πολύ	64	31,4	52,0
	Πάρα πολύ	21	10,3	17,1
	Total	123	60,3	100,0

Missing	System	81	39,7		
	Total	204	100,0		

Στο ερώτημα αυτό το μεγαλύτερο ποσοστό των τελωνειακών υπαλλήλων (39,7%) δεν απάντησε. Άρα υπάρχει στατιστικό σφάλμα εκτιμήσεις της απάντησης γιατί έχουμε ποσοστό αναπάντητων ερωτήσεων άνω του 15% του συνόλου του πληθυσμού. Από τα άτομα που απάντησαν το μεγαλύτερο ποσοστό (31,4%) θεωρεί ότι θα βοηθήσει πολύ η υλοποίηση της ενιαίας θυρίδας στην πάταξη του λαθρεμπορίου, στη συνέχεια απάντησαν ότι θα παρέχει μια μέτριου βαθμού βοήθεια (12,3%), αυτοί που πιστεύουν ότι η βοήθεια θα είναι πολύ μεγάλη απάντησαν μετά (10,3%) και ένα μικρό ποσοστό (6,4%) πιστεύει ότι θα βοηθήσει λίγο. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Πίνακας 11.30. Η υλοποίηση της ενιαίας θυρίδας θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου



Στην 31^η ερώτηση εξετάσαμε εάν πιστεύουν οι τελωνειακοί υπάλληλοι ότι η δημιουργία των ΚΟΕ (κινητές ομάδες ελέγχου) θα συμβάλλει αποτελεσματικά στην πάταξη του λαθρεμπορίου – παραεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

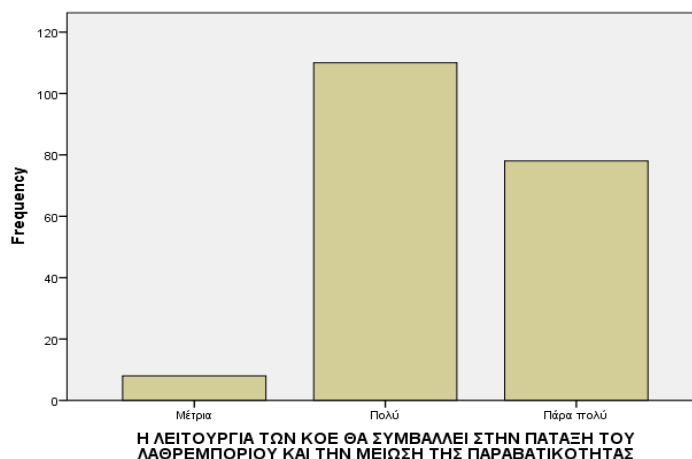
Πίνακας 11.31. Η λειτουργία των ΚΟΕ θα συμβάλλει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στην μείωση της παραβατικότητας

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μέτρια	8	3,9	4,1	4,1
	Πολύ	110	53,9	56,1	60,2
	Πάρα πολύ	78	38,2	39,8	100,0
	Total	196	96,1	100,0	
Missing	System	8	3,9		

Total	204	100,0	
-------	-----	-------	--

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων υπαλλήλων (53,9%) πιστεύει ότι θα βοηθήσει πολύ έως πάρα πολύ (38,2%) η λειτουργία των Κινητών Ομάδων Ελέγχων στην πάταξη του λαθρεμπορίου και των παραβάσεων. Ένα μικρό ποσοστό (3,9%) απάντησε ότι ο βαθμός βοήθειας για είναι μέτριος. Παρατηρούμε ότι ένα μικρό ποσοστό υπαλλήλων (3,9%) δεν απάντησε στην ερώτηση αυτή. Ακολουθεί το αντίστοιχο ραβδόγραμμα.

Διάγραμμα 11.31. Η λειτουργία των ΚΟΕ θα συμβάλει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στην μείωση της παραβατικότητας



11.3. Ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας και προτάσεις

Ολοκληρώνοντας την καταγραφή των απαντημένων ερωτηματολογίων και την στατιστική τους επεξεργασία στο λογισμικού πακέτου SPSS, συνεχίζουμε με τη ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας και τη χρησιμότητα αυτών στο ρόλο που εκτελούν οι τελωνειακοί υπάλληλοι στην πάταξη του οικονομικού εγκλήματος, αναδεικνύοντας με τον τρόπο αυτό τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθώς και τις βελτιώσεις – παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν, προκειμένου να γίνουν ποιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου και την αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος στη σύγχρονη Ελλάδα.

Το δείγμα των ερωτηθέντων που εξετάσαμε αποτελεί μια μικρογραφία του συνόλου των τελωνειακών υπαλλήλων. Τα άτομα του δείγματος αντιπροσωπεύουν ένα ευρύ

φάσμα του συνόλου των υπαλλήλων λόγω του αριθμού των απαντημένων ερωτηματολογίων, του ότι αποτελείται και από τα δύο φύλα και ότι καλύπτουν ηλικίες κάτω των 30 έως και άνω των 61 που περιλαμβάνονται όλα τα έτη υπηρεσίας.

Ξεκινώντας την ανάλυση από τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων και συγκεκριμένα το φύλο, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό είναι άντρες (57,8%) έναντι των γυναικών (42,2%). Αυτό πιθανόν να οφείλεται στο ότι μέχρι πριν λίγα χρόνια στην τελωνειακή υπηρεσία δεν ήθελαν να υπηρετήσουν γυναίκες λόγω των αυξημένων αναγκών που υπάρχουν (εικοσιτετράωρες βάρδιες στα περισσότερα Τελωνεία, κα) καθώς και το ότι είναι αρκετά επικίνδυνη πολλές φορές, η εκτέλεση της υπηρεσίας (για παράδειγμα πρέπει να ανέβουν για ελέγχους σε πλοία με την ανεμόσκαλα, να σκαρφάλωνουν και να μπαίνουν μέσα στα κοντέινερ για να ελέγξουν τα προϊόντα που μεταφέρουν, να ανεβαίνουν πάνω στις δεξαμενές καυσίμων για μέτρηση, κ.α.).

Ακόμη και σήμερα η επικινδυνότητα του επαγγέλματος συνεχίζει να υπάρχει, γεγονός που δυσχεραίνει πολύ το έργο των ελεγκτών και το κάνει ιδιαίτερα επικίνδυνο για τη σωματική τους ακεραιότητα και την επίτευξη των υπηρεσιακών τους στόχων.

Θα μπορούσε να εκσυγχρονιστεί η Τελωνειακή Νομοθεσία περιλαμβάνοντας τις υπηρεσίες της ηλεκτρονικής τεχνολογίας έτσι ώστε να γίνονται οι έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου και τη φοροδιαφυγή, με ποιο ακίνδυνο τρόπο και ποιο αποτελεσματικό.

Συνεχίζοντας την έρευνα για την ηλικία των τελωνειακών υπαλλήλων συμπεράναμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (83%) είναι ηλικίας 51 – 60 ετών. Για πολλά είδη τελωνειακών ελέγχων απαιτείται καλή φυσική κατάσταση, κυρίως για τον έλεγχο στα πετρελαϊκά προϊόντα (μέτρηση σε δεξαμενές πετρελαίου, έλεγχος στα σλέπια, σκαρφάλωμα σε πλοία με ανεμόσκαλα, νυχτερινές βάρδιες, κ.α.). Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό σε ηλικία υπαλλήλων είναι άνω των 50 ετών, πρέπει να προβληματίσει.

Η Κεντρική Υπηρεσία θα πρέπει άμεσα να προβεί στις διαδικασίες για πρόσληψη νέων υπαλλήλων κυρίως για τα Τελωνεία της Περιφέρειας, τα οποία και αντιμετωπίζουν τις πιο δύσκολες περιπτώσεις. Και για να μπορούν οι ήδη υπηρετούντες υπάλληλοι να τελούν ποιο αποτελεσματικά τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα, θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί η Τελωνειακή Νομοθεσία, όπως αναφέραμε ανωτέρω.

Το μεγαλύτερο ποσοστό υπαλλήλων (58,3%) είναι απόφοιτοι Πανεπιστημιακής εκπαίδευσης και στη συνέχεια ακολουθούν οι απόφοιτοι Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (21,6%) σε αρκετά υψηλό ποσοστό, το οποίο οφείλεται στο ότι τα περασμένα έτη δεν απαιτούνταν υψηλά τυπικά προσόντα για τους τελωνειακούς υπαλλήλους, γεγονός που έχει αλλάξει τα τελευταία έτη (από 01.01.2017) με την λειτουργία της ΑΑΔΕ.

Εξετάζοντας τα έτη τελωνειακής υπηρεσίας των ερωτηθέντων, προέκυψε ότι περίπου ο μισός αριθμός των υπαλλήλων (42,6%), έχει περισσότερα από 21 έτη προϋπηρεσίας γεγονός που συνεπάγεται για άλλη μια φορά, ότι πρέπει στην τελωνειακή υπηρεσία να προσληφθούν νέοι υπάλληλοι.

Ο αριθμός των επιμορφωτικών σεμιναρίων που έχουν παρακολουθήσει οι περισσότεροι τελωνειακοί υπάλληλοι (72,5%) σχετικά με τη δίωξη ή/και το λαθρεμπόριο είναι από κανέναν έως τέσσερις.

Είναι επιτακτική η ανάγκη παρακολούθησης εξειδικευμένων σεμιναρίων από τους υπαλλήλους που τελούν ελεγκτικά καθήκοντα προκειμένου να εκπαιδευτούν ακριβώς για το τι και το πώς πρέπει να κάνουν τους ελέγχους και να υπάρχει μια κοινή κατεύθυνση προς όλους.

Κατά τη διαδικασία των ελέγχων για την πάταξη του λαθρεμπορίου προκύπτουν συχνά διάφορα προβλήματα, για την επίλυση των οποίων απαιτείται άμεση συνεργασία του τελωνειακού ελεγκτή με άλλες υπηρεσίες, για την άντληση πληροφοριών ή και την παρέμβασή τους.

Από τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, προέκυψε ότι συνεργασία και αμεσότητα με τις υπηρεσίες που είναι εντός της ΑΑΔΕ (Κεντρική Υπηρεσία, Τελωνεία, Εφορίες, Χημεία) καθώς και εκτός (π.χ. Λιμεναρχείο, Αστυνομία, Εισαγγελία, κ.α.), είναι μέτρια. Ο βαθμός συνεργασίας και αμεσότητας θα πρέπει να βελτιωθεί προκειμένου να γίνονται ποιο ολοκληρωμένοι οι έλεγχοι για την δίωξη και την πάταξη του λαθρεμπορίου.

Πολύ σημαντικό επίσης είναι το ότι από την έρευνα προέκυψε ότι η Κεντρική Υπηρεσία η οποία θα έπρεπε να είναι ο συντονιστής και καθοδηγητής των ελεγκτών, ανταποκρίνεται πολύ λίγο στα αιτήματά τους για συνδρομή.

Αντιθέτως με τις υπηρεσίες, οι συναλλασσόμενοι - ελεγχόμενοι είναι πολύ συνεργάσιμοι (43,6%) με τους τελωνειακούς υπαλλήλους που τους ελέγχουν για την παροχή των απαραίτητων εγγράφων. Από αυτό προκύπτει ότι οι περισσότεροι είναι νομοταγείς.

Η τελωνειακή νομοθεσία εκτός από τον εκσυγχρονισμό τον οποίο χρειάζεται, θα πρέπει να γίνει και ποιο κατανοητή και πλήρης σε θέματα που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου, όπως υποστηρίζει η πληθώρα των υπαλλήλων.

Όταν γίνονται Έλεγχοι Διαδικασίας (στους οποίους αναφερθήκαμε αναλυτικά στο κεφάλαιο 4.4.2) το πληροφοριακό σύστημα Τελωνειακών Ηλεκτρονικών Υπηρεσιών (ICISNET) κάνει την Ανάλυση Κινδύνου. Αυτή η διαδικασία θεωρούν οι τελωνειακοί ελεγκτές ότι είναι πολύ χρήσιμη στην πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου. Σε αντίθεση με τους Εκ των Υστέρων Ελέγχους που γίνονται μετά την ολοκλήρωση του τελωνισμού (στους οποίους αναφερθήκαμε αναλυτικά στο κεφάλαιο 4.4.3) τους οποίους θεωρούν οι υπάλληλοι ότι είναι λίγο έως καθόλου χρήσιμοι στην πάταξη του λαθρεμπορίου.

Οι πιο χρήσιμοι και αποτελεσματικοί έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου και της φοροδιαφυγής είναι οι Φυσικοί Έλεγχοι σε όλες τις κατηγορίες προϊόντων. Στους ελέγχους αυτούς πηγαίνει με τη φυσική παρουσία ο τελωνειακός ελεγκτής και ελέγχει το προϊόν.

Για να κάνει σωστά και αποτελεσματικά το έργο του, θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος, να διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό που οι περισσότεροι απάντησαν ότι δεν διαθέτουν, καθώς και τους οικονομικούς πόρους που είναι αναγκαίοι και που οι περισσότεροι απάντησαν ότι οι υπηρεσίες τους δεν έχουν. Και φυσικά θα πρέπει να έχει την πλήρη υποστήριξη της Κεντρικής Υπηρεσίας και τη άμεση συνεργασία με τις άλλες διοικητικές αρχές.

Είναι απαραίτητη η δημιουργία σε όλα τα τελωνεία ειδικών ομάδων δίωξης που θα αποτελούνται από έμπειρους και κατάλληλα εκπαιδευμένους υπαλλήλους, θα έχουν τα απαραίτητα μηχανήματα καθώς και τους οικονομικούς πόρους. Η δημιουργία των ΚΟΕ (κινητές ομάδες ελέγχου) έχει συμβάλει αποτελεσματικά στην πάταξη του λαθρεμπορίου – παραεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας. Για τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των ελέγχων, τέτοιες ομάδες θα πρέπει να δημιουργηθούν σε όλα τα τελωνεία που πραγματοποιούν ελέγχους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12⁰

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

12.1. Συμπεράσματα

Οι τελωνειακές αρχές βρίσκονται στην πρώτη γραμμή για την καταπολέμηση της απάτης, της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕΠ)²²², ο τελωνειακός έλεγχος είναι ένα από τα πέντε (5) στοιχεία που θεωρήθηκαν ιδιαίτερης σημασίας για τους στρατηγικούς στόχους της Τελωνειακής Ένωσης.

Με την ολοκλήρωση της μελέτης και έρευνας που κάναμε, μπορούμε να συμπεράνουμε και να προτείνουμε τα κάτωθι:

Για την αγορά των καυσίμων

²²² <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2011/EL/1-2011-922-EL-F1-1.Pdf>

Με την ολοκλήρωση της έρευνας και μελέτης της αγοράς των καυσίμων, των φαινομένων λαθρεμπορίας και νόθευσης, των τρόπων αντιμετώπισής τους και την παρακολούθηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων εύκολα μπορούν να εξαχθούν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η αγορά καυσίμου, παρά τον αυξημένο ανταγωνισμό που διακατέχει όλο το κλάδο, με αρκετές εταιρίες εμπορίας και διευρυμένο δίκτυο πρατηρίων παρουσιάζει στρεβλώσεις και ανακολουθίες που επηρεάζουν τον υγιή ανταγωνισμό.
- Το μείγμα φόρων και δασμών, η τιμή πώλησης του καυσίμου και το συμπιεσμένο περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων κρατούν τις τιμές πώλησης του καυσίμου σε υψηλά επίπεδα.
- Οι τρόποι λαθρεμπορίας και νόθευσης ποικίλουν σε εύρος και έχουν ο καθένας από αυτούς διαφορετικό ποσοστό προσδοκώμενου κέρδους.
- Στην δράση των κυκλωμάτων της λαθρεμπορίας συμβάλουν τα υψηλά επίπεδα κέρδους των λαθρέμπορων και των νοθευτών, η αδυναμία ελέγχου του κρατικού μηχανισμού και η παρεμπόδιση της ελευθερίας μέσω των συμβάσεων με τις εταιρίες εμπορίας.
- Το ηλεκτρονικό σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ ήταν η πρώτη προσπάθεια περιορισμού του λαθρεμπορίου και οδήγησε σε περιορισμό της λαθρεμπορίας πετρελαίου θέρμανσης και νόθευσης με πετρέλαιο κίνησης, αλλά από την φύση του άφησε ανοιχτά παράθυρα που δεν κατάφεραν να εξαλείψουν το φαινόμενο.
- Το σύστημα εισροών – εκροών αποτελεί την συνολική λύση για τον έλεγχο στην παραγωγή, διακίνηση και διάθεση των υγρών καυσίμων. Το σύστημα, που αποτελείται από 4 υποσυστήματα ελέγχει την εισροή και εκροή των υγρών καυσίμων σε ένα πρατήριο και στην εξέλιξη του σε όλο το κύκλωμα της αγοράς, δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως και ως εκ τούτου δεν έχει περιορίσει αισθητά τα φαινόμενα λαθρεμπορίας. Παρά ταύτα, με την εφαρμογή του μπορούν να υφίστανται δυνατότητες λαθρεμπορίας όσο δεν θα υφίστανται σε έλεγχο τα αλλοδαπά βυτιοφόρα και θα υπάρχουν παράνομες δεξαμενές.

- Σημαντικές διαφορές μεταξύ των λογιστικών εργασιών ενός πρατηρίου και μιας μέσης επιχείρησης εμπορίας συνίστανται στον τρόπο απογραφής των αποθεμάτων του και του ειδικού τρόπου έκδοσης και παρακολούθησης των παραστατικών που εκδίδονται από ένα πρατήριο υγρών καυσίμων.

Γενικά, οι τιμές διυλιστηρίων αποτελούν κατά μέσο όρο το 27% των λιανικών τιμών πώλησης, οι σταθερές επιβαρύνσεις το 57%, οι μεταβλητές το 8,5% ενώ τα έξοδα λειτουργίας και η κερδοφορία των εταιρειών εμπορίας και των πρατηρίων το 7,5% κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Συνεπώς η μεταβολή των ex-factory τιμών των διυλιστηρίων επηρεάζει κατά 30% περίπου την τελική τιμή πώλησης της βενζίνης στον καταναλωτή.

Οι συνολικές επιβαρύνσεις ανέρχονται σε 0,93 έως 0,98 € ανά λίτρο κάτι που θέτει "κατώφλι" στην λιανική τιμή πώλησης.

Τα στάδια δύλισης, διανομής και εμπορίας αναλαμβάνονται από επιχειρήσεις, η λειτουργία των οποίων ενέχει κόστη (μέρος των οποίων είναι και αυτά ανελαστικά) και λογικό περιθώριο κέρδους. Με άλλα λόγια ακόμα και αν, σε εντελώς υποθετικό πλαίσιο, οι διεθνείς τιμές πετρελαίου μηδενιστούν, η λιανική τιμή πώλησης δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μηδενική.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία, οι τιμές διυλιστηρίων μειώθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο κατά 16,40 λεπτά του ευρώ (-32,87%) και η μέση λιανική τιμή της επόμενης μέρας μειώθηκε κατά 20,8 λεπτά του ευρώ (-13,16%). Δηλαδή σε απόλυτα νομισματικά μεγέθη η μείωση στις λιανικές τιμές ήταν μεγαλύτερη από τη μείωση στις τιμές ex-factory και ποσοστιαία αντιστοιχεί 39,2% της ποσοστιαίας μείωσης της ex-factory τιμής.

Από την παραπάνω ανάλυση, προκύπτει ότι στο σύνολο της τελικής λιανικής τιμής της βενζίνης το 65,5 % αφορά τέλη και φόρους. Άρα γίνεται εύκολα αντιληπτό το μεγάλο κέρδος των κυκλωμάτων λαθρεμπορίας και οι σημαντικές επιπτώσεις που επιφέρει στα έσοδα του κράτους.

Το κόστος του λαθρεμπορίου για το δημόσιο κατά τον ΣΕΕΠΕ (Σύνδεσμο Εμπορίας Εταιρειών Πετρελαιοειδών) υπολογίζονται μεταξύ 300 και 500 εκατ. € ανά έτος. Άλλες πληροφορίες ανεβάζουν το ποσό αυτό στο 1 δις € περίπου.

Οι επιχειρήσεις που χαρακτηρίζονται ως επιτυχημένες, μπορούν να απολαμβάνουν το πλεονέκτημα της επιτυχίας τους και να είναι σε θέση να μπορούν να σταματούν

την λειτουργία τους έως ότου εξυγιανθεί η αγορά. Θα πρέπει να γίνει απολύτως κατανοητό πως οι υποδομές της Ελληνικής οικονομίας, είναι απαραίτητες για την σωστή και αποτελεσματική λειτουργία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Αυτή η ραγδαία συρρίκνωση των διεθνών συναλλαγών οφείλεται μερικώς στο γεγονός ότι, αντιμετώπι με την πτώση της ζήτησης, οι έμποροι λιανικής διέθεσαν ό τι υπήρχε στις αποθήκες τους.

Με το στοκ τους μειωμένο σημαντικά οι επιχειρήσεις, λογικά θα πρέπει να δώσουν νέες παραγγελίες και όλη περιμένουν μια σημαντική ανάκαμψη. Εντούτοις για να έχει διάρκεια αυτή η ανάκαμψη, πρέπει να χαρακτηρίζεται «αυτόφωτη». Δεν είναι όμως σαφές από πού θα προέλθει η ζήτηση. Αποτελεί γεγονός πως τα πετρελαιοειδή προϊόντα θα αποκτήσουν μια από τις πιο κυρίαρχες θέσεις στην Ελλάδα τις επόμενες δυο δεκαετίες, στοιχείο που προκύπτει από τις έρευνες του ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών²²³.

Σημειώνεται ότι η αγορά των πετρελαιοειδών εμφανίζει μεγάλες προοπτικές εξέλιξης τα επόμενα χρόνια αλλά με πιο χαμηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης από ότι τα προηγούμενα χρόνια. Η νοθεία καυσίμων μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες. Στην νοθεία με σκοπό το κέρδος του πρατηριούχου και στην "νοθεία" που συμβαίνει λόγω διαχείρισης και φύλαξης του καυσίμου χωρίς φυσικά σκοπιμότητα κέρδους του πρατηριούχου. Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε προσμίξεις φθηνότερου καυσίμου σε ακριβότερο προκειμένου ο πρατηριούχος να κερδίσει την διαφορά τιμής από το "φθηνό" στο "ακριβό" καύσιμο. Αποτελεί την πιο συνηθισμένη μορφή νοθείας με την προσθήκη απλής αμόλυβδης βενζίνης με υποκατάστατο οκτανίου.

Επίσης και η πώληση απλής αμόλυβδης βενζίνης από τα πρατήρια σε τιμή σούπερ. Τα αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας χρησιμοποιώντας αμόλυβδη καταφέρνουν να φθείρουν σταδιακά τις έδρες των βαλβίδων του κινητήρα με αποτέλεσμα να οδηγούνται στην τελική φθορά του ίδιου του μπλοκ του κινητήρα²²⁴.

Οι εκ των υστέρων έλεγχοι

Από το αποτέλεσμα της έρευνα που κάναμε, προέκυψε ότι στους εκ των υστέρων ελέγχους παραστατικών εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά παραστατικά. Προκύπτει η ανάγκη

²²³ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2008

²²⁴ Ελληνικά Πετρέλαια, 2008

για την επικαιροποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου των εκ των υστέρων ελέγχων και η εκπόνηση σχετικού οδηγού για την ομοιόμορφη διεξαγωγή τους από τις Τελωνειακές Αρχές.

Η καθιέρωση και διενέργεια στοχευόμενων και αποτελεσματικών εκ των υστέρων ελέγχων συμβάλλει τόσο στην εμπέδωση κλίματος εμπιστοσύνης με τους οικονομικούς φορείς και τους συναλλασσόμενους, όσο και στην ενίσχυση της εκούσιας συμμόρφωσης.

Είναι απαραίτητο να διατηρηθεί η δέουσα ισορροπία μεταξύ τελωνειακών ελέγχων και διευκόλυνσης του νόμιμου εμπορίου.

Εκπαίδευση προσωπικού και μηχανοργάνωση

Από τα αποτελέσματα της μελέτης που κάναμε, προέκυψε η ανάγκη για περισσότερα ειδικευμένα σεμινάρια στους τελωνειακούς υπαλλήλους, για να είναι ποιο αποδοτικοί στο έργο τους ως ελεγκτές, καθώς και καλύτερα οργανωμένη μηχανοργάνωση, για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος τυχόν ανθρώπινου λάθους, καθώς και η ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών για ποιο αποτελεσματικούς ελέγχους.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ), φρονεί ότι είναι σκόπιμο να διατηρηθεί στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών προγραμμάτων η σημασία που δίνεται στον ανθρώπινο παράγοντα, δηλαδή:

- Πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι εθνικές τελωνειακές και φορολογικές διοικήσεις θα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό για να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας
- Οι τομείς της φορολογίας και των τελωνείων θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό σύστημα τεχνολογιών πληροφορικής

Επίσης, αναφορικά με την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού, όλες οι τελωνειακές διοικήσεις τοποθετούν τον ανθρώπινο παράγοντα πολύ υψηλά στους στρατηγικούς στόχους. Για παράδειγμα η Τελωνειακή Υπηρεσία της Ταϊλάνδης²²⁵ αποφάσισε να επιβραβεύει τους Τελωνειακούς Υπαλλήλους της, για την ανίχνευση των τελωνειακών παραβάσεων, όπως σχετικά κάνουν και άλλες Χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο. Όμως αυτή η επιβράβευση δημιουργεί στρεβλά κίνητρα, καθόσον οδηγούν τους Τελωνειακούς Υπαλλήλους συχνά και αυθαίρετα στη διαπίστωση εσφαλμένων τελωνειακών παραβάσεων.

²²⁵ www.wsj.com/articles/to-fix-thailands-trade-change-its-customs-1465231757

Όπως κάθε οργανισμός οφείλει συνεχώς να βελτιώνει τη χρήση της τεχνολογίας και των πληροφοριών, έτσι και οι σύγχρονη Τελωνειακή Διοίκηση οφείλει να επενδύσει στη μηχανογράφηση για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων της. Η τάση είναι να αντικατασταθούν τα έγγραφα με ηλεκτρονικά δεδομένα και να συνδεθούν τα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών (μεταξύ κυβερνητικών υπηρεσιών και επιχειρήσεων) ώστε να ανταλλάσσονται με ασφάλεια τα δεδομένα σχετικά με το εμπόριο. Για το λόγο αυτό είναι υποχρεωτική και η χρήση της ψηφιακής υπογραφής από 01.01.2018²²⁶

12.2. Συνεισφορά της διατριβής

Η υλοποίηση της διατριβής, έχει διττό περιεχόμενο, όσον αφορά την γενικότερη συνεισφορά της. Αφενός συνεισφέρει στο επιστημονικό πεδίο αναφορά της με τις διευκρινήσεις για το κρίσιμο ζήτημα της τελωνειακής συμμόρφωσης από τους συναλλασσόμενους και της διαδικασίας των τελωνειακών ελέγχων, και αφετέρου παρέχει ένα αποτελεσματικό επιστημονικό εργαλείο στη τελωνειακή διοίκηση.

Στην συγκεκριμένη διατριβή, μελετήθηκαν και καταγράφηκαν οι παράγοντες, για τους οποίους υπάρχουν ελάχιστες αναφορές, για την συσχέτισή τους με την τελωνειακή συμμόρφωση και την πάταξη του λαθρεμπορίου. Ως τέτοιοι αναφέρονται, η δομή της αγοράς καυσίμων στην Ελλάδα, η νοθεία και το λαθρεμπόριο υγρών καυσίμων, τρόποι με τους οποίους γίνονται οι τελωνειακοί έλεγχοι για την καταπολέμησης της νοθείας και της λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων, και οι κυρώσεις που επιβάλλονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Επίσης έγινε έρευνα και ανάλυση, για το ρόλο των τελωνειακών υπαλλήλων στην πάταξη του λαθρεμπορίου.

Κύριο μέλημα της Α.Α.Δ.Ε. για την Τελωνειακή Υπηρεσία, είναι η κάλυψη των ετήσιων στόχων της για αύξηση των δημοσίων εσόδων, παράλληλα με την ενίσχυση της οικειοθελούς συμμόρφωσης των συναλλασσόμενων, στα τελωνειακά ζητήματα.

Για να επιτευχθεί η ανωτέρω αποστολή της Υπηρεσίας, το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτελεί τον σημαντικότερο παραγωγικό συντελεστή, και η υλοποίηση ενός νέου ολοκληρωμένου

²²⁶ Νόμος 4440/2016 - ΦΕΚ 224/Α/2-12-2016

συστήματος διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού, με σκοπό της αύξηση της αποτελεσματικότητας της Αρχής και την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της Α.Α.Δ.Ε., σε ατομικό και ομαδικό επίπεδο.

Πάνω σε αυτό, η βασική συμβολή της διατριβής, στην προαγωγή του συγκεκριμένου ερευνητικού πεδίου, εντοπίζεται ο βαθμός και η ανάγκη, συνεργασίας των τελωνειακών υπαλλήλων με την κεντρική υπηρεσία, τους πολίτες και άλλες υπηρεσίες, πόσο τους καλύπτει η ισχύουσα τελωνειακή νομοθεσία σε καθημερινά υπηρεσιακά προβλήματα που αντιμετωπίζουν, εάν έχουν τον απαραίτητο ηλεκτρονικό εξοπλισμό για να τελέσουν το έργο τους ως ελεγκτές, και κατά πόσο έχουν εκπαιδευτεί στο να ασκούν σωστά τα ελεγκτικά τους καθήκοντα. Μέσα από την έρευνα αυτή προέκυψαν τα πραγματικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι τελωνειακοί υπάλληλοι, προκειμένου να ασκήσουν σωστά τα υπηρεσιακά τους καθήκοντα για τους ελέγχους και την πάταξη του λαθρεμπορίου.

Μάλιστα, η συνεισφορά αυτής της έρευνας, αποκτά ξεχωριστό χαρακτήρα δεδομένου ότι το εγχείρημα αυτό στηρίχθηκε σε πραγματικά, πρωτογενή δεδομένα διενεργηθέντων ερωτήσεων σε εν υπηρεσία τελωνειακούς υπαλλήλους του υπηρετούν στην Τελωνειακή Περιφέρεια Αττικής, γεγονός το οποίο, όπως αναδεικνύεται και από τη διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία, εξέλιπε.

Τέλος, η υλοποίηση της διατριβής αυτής, συμπίπτει χρονικά με το ξεκίνημα της σύγχρονης τελωνειακής υπηρεσίας, που εντάσσεται στη λειτουργία της νεοσύστατης Α.Α.Δ.Ε. και συγκεκριμένα στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για το 2019²²⁷, υπογραμμίστηκε η ανάγκη για την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, ειδικότερα για την άσκηση ελεγκτικών καθηκόντων και υπογραμμίστηκε η ανάγκη για τη συνεχή εκπαίδευση των ελεγκτών.

²²⁷ Εφημερίδα της Κυβέρνησης, «Επιχειρησιακό Σχέδιο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) για το έτος 2019», ΦΕΚ 1110 / τευχ. Β' /3.4.2019

Με την επίτευξη υψηλού επιπέδου εκπαιδευμένου προσωπικού, θα να μπορεί να πετύχει η Τελωνειακή Υπηρεσία, την πάταξη του λαθρεμπορίου στην Ελλάδα, κατά το μέγιστο βαθμό.

12.3. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Η Τελωνειακή Διοίκηση θα πρέπει να διασφαλίσει στο προσωπικό της, την απαραίτητη εκπαίδευση, προκειμένου όλοι που ασκούν ελεγκτικά καθήκοντα, να έχουν τις δεξιότητες που απαιτούνται. Επίσης, θα πρέπει όλοι οι υπάλληλοι να εκπαιδευτούν, ώστε να μπορούν να εργάζονται σε ένα ηλεκτρονικό περιβάλλον, εξασφαλίζοντάς τους η διοίκηση όλα τα απαραίτητα τεχνικά μέσα.

Εάν γίνουν οι αλλαγές που προέκυψαν, ως ανάγκη, από την έρευνα, θα μπορέσουν στο μέλλον, να μελετηθούν τα αποτελέσματα.

Η Ελληνική Τελωνειακή Διοίκηση έχει την ευκαιρία από 1^η Ιανουαρίου 2017, μέσω της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), ως Ανεξάρτητη πλέον Αρχή, να απαγκιστρωθεί από το πολιτικό κατεστημένο που πολλές φορούσε νοσούσε, ενώ σίγουρα κωλυσιεργούσε την ανάπτυξη πρωτοβουλιών και ενεργειών. Ήδη έχει φέρει σε πέρας και εφαρμόσει μία σειρά μέτρων της εργαλειοθήκης του ΟΟΣΑ, συγκλίνοντας ακόμη περισσότερο σε όσα διεξοδικά αναφέρθηκαν στην παρούσα μελέτη, για τη δομή – οργάνωση και τρόπο λειτουργίας των Τελωνειακών Διοικήσεων στην Ευρώπη αλλά και στον κόσμο.

Η εξωστρέφεια της Τελωνειακής Διοίκησης, η στοχοθεσία και οι αναφορές στην κοινωνία για τα πεπραγμένα της Τελωνειακής Διοίκησης, μέσω των ετήσιων απολογισμών της ΓΓΔΕ, σίγουρα αποτελούν σαφή δείγματα της βελτίωσης της Τελωνειακής Διοίκησης, στην τρέχουσα δεκαετία σε σχέση με όλα τα προηγούμενα χρόνια. Η περαιτέρω βελτίωση του πληροφοριακού συστήματος, της υλικοτεχνικής υποδομής καθώς και ανάπτυξης του ανθρώπινου παράγοντα πρέπει πάντοτε να βρίσκονται στις πρώτες προτεραιότητες της διοίκησης.

Αξίζει να ερευνηθεί και να μελετηθεί, η μεθοδολογία με την οποία η Α.Α.Δ.Ε. θα επιτύχει τους ετήσιους στόχους της, για την πάταξη των τελωνειακών παραβάσεων και την αύξηση των δημόσιων εσόδων. Η διοίκηση, εκτός από την αξιοποίηση των τελωνεια-

κών δεδομένων, τα οποία αναφέραμε στις προηγούμενες ενότητες, θα μπορούσε να εντάξει ένα πρόγραμμα με επιπρόσθετα κριτήρια ελέγχων και με ποιο συνοπτικές διαδικασίες, έτσι ώστε να βελτιωθεί περισσότερο η αποτελεσματικότητα της υπηρεσίας και να είναι περισσότερο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι για την πάταξη του λαθρεμπορίου.

Η ορθή και βέλτιστη λειτουργία της Τελωνειακής Διοίκησης, σε σύννομα και ανταγωνιστικά πλαίσια, είναι πάντοτε προς όφελος της κοινωνίας και της διασφάλισης της ασφάλειας των πολιτών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

ΑΑΔΕ. Παρουσίαση της ΓΔΤ και ΕΦΚ. (2016). *Ενωσιακός Κώδικας, προκλήσεις και οφέλη για την επιχειρηματικότητα και το εμπόριο.*

ΑΑΔΕ, Στρατηγικό Σχέδιο 2017-2020. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΦΕΚ. 1110/ τευχ. Β' / 3.4.2019. Επιχειρησιακό Σχέδιο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), για το έτος 2019.

ΑΑΔΕ: Ρυθμιστικές αποφάσεις για το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Α.Υ.Ο 1011787/65/0015 (Π.Ο.Λ. 1018/31-01-2008) και η Α.Υ.Ο. 1119446/113/0015 (Π.Ο.Λ. 1034/14-02-2008).

Αλεξιάδης Σ., (2010). *Τα οικονομικά του εγκλήματος.* Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

Αναστασόπουλος, Ι., Φορτσάκης, Θ., (2003). *Φορολογικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα

Ανδρουλάκης, Ν., (1993). *Τα οικονομικά εγκλήματα*. Πρακτικά του Δ' Πανελληνίου Συνεδρίου της Ελληνικής Εταιρείας Ποινικού Δικαίου. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Αντωνόπουλος, Δ., και Κατούδης, Η., (2008). *Μετατροπές και συγχωνεύσεις εταιρειών*. Μελέτη, ΑΤΕΙ Κρήτης

Αρμάγου, Ι., Μουρμούρας, Γ., Ράπανος, Β., Πατσουράτης, Β., Σταϊκούρας, Χ., Χιόνης, Δ., (2005). *Το δημοσιονομικό πρόβλημα στην Ελλάδα σήμερα*. Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΟΟΕ), Αθήνα.

Βαβούρας, Ι., και Κούτρης, Α., (1991). *Παραοικονομία: Η έκταση του φαινομένου στην Ελλάδα και το εξωτερικό*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Βαβούρας, Ι., και Μανωλάς, Γ. (2004). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα και στον κόσμο: Προσέγγιση των βασικών πυλών του προβλήματος*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Βελέντζας, Γ., (2004). *Οικονομικό Φορολογικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Χυδ, Θεσσαλονίκη

Βροντάκης, Μ., (2005). *Γιατί ακριβαίνει η τιμή του πετρελαίου*. ([www. geocities. com.](http://www.geocities.com))

Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού και οικονομικής Διοίκησης. Έκθεση απολογισμού για το έτος 2014.

Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, (2007). *Εγχειρίδιο Ελέγχου για τα ελεγκτικά σώματα και τις υπηρεσίες επιθεώρησης και ελέγχου*, Αθήνα.

Γεωργακόπουλος, Θ., (2012). *Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική*. Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.

Γεωργοπούλου, Π., (2009) *Προστασία και εφαρμογή νομοθεσίας των εμπορικών σημάτων*.

(http://archive.ekt.gr/news/events/ekt/2009-03-23/Georgopoulou_23_03_09.pdf)

Γεωργακοπούλου, Π., (2012). *Η διακίνηση πετρελαιοειδών στην Ελληνική αγορά και οι επιπτώσεις της νοθείας και του λαθρεμπορίου στα έσοδα του Δημοσίου και στα συμφέροντα του ιδιωτικού τομέα*. Μελέτη, Πανεπιστήμιο Πατρών.

Γεωργίου, Δ., (1995),. *Διεθνές Εμπόριο*. Εκδόσεις, Σύγχρονη Εκδοτική.

Δαφέρμος, Β., (2005). *Κοινωνική στατιστική με το SPSS*. Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη.

Δαμιανού, Χ., (2006). *Μέθοδοι δειγματοληψίας. Τεχνικές και εφαρμογές*. Εκδόσεις Σοφία, Θεσσαλονίκη.

Δρογαλάς Γ., Φωτιάδης Θ. και Σουμπενιώτης Δ. (2005). *Εννοιολογικό πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου θεωρητική προσέγγιση και μελέτη περίπτωσης*. Διοικητική ενημέρωση.

Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (ΕΤΚ). Ν. 2960/2001, όπως αυτός τροποποιήθηκε.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2008). *Έρευνα Σχετικά με την Διακίνηση Νοθευμένων Καυσίμων*. Αθήνα

Εμμανουήλ, Α., (1979). *Θεμελιώσεις της κοινωνιολογίας*. Εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Αθήνα.

Ευρωπαϊκή Ένωση, Απόφαση 70/2008, (15/01/2008).

Ευρωπαϊκή Ένωση. Κανονισμός 952/2013 και Κανονισμός 1294/2013.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση επικοινωνίας, ενημέρωση πολιτών, (2014). *Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Τελωνεία*. Βρυξέλλες.

Ζαχαροπούλου, Χ., (2005). *Στατιστική: Μέθοδοι – εφαρμογές*. Έκδοση Τρίτη, Εκδόσεις Σοφία, Θεσσαλονίκη.

Ζησιάδης Β., (2001). *Οικονομική Εγκληματικότητα. Το Ουσιαστικό και Δικονομικό Οικονομικό Ποινικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

Ζησιάδης Β. (2014). *Η οικονομική εγκληματικότητα*. (2002:44). Πόρισμα Εισαγγελέως. Αθήνα.

Θεοχαρόπουλος, Α., (1981). *Οι δημοσιονομικοί θεσμοί*. Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Στοιχεία για τα έτη 2008 και 2011.

Καίτζερ Γ., (1983). *Η ποινική δίωξη των οικονομικών εγκλημάτων*. Νο Β, Σελίδα 11. Αθήνα.

Καλπάνογλου, Γ., Ράπανος, Β. (2013). *Ποιοι πληρώνουν τους έμμεσους φόρους; Πρώτες ενδείξεις στην περίοδο της κρίσης*. Μελέτη, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών.

Κανελλόπουλος, Κ., (1990). *Παραοικονομία στην Ελλάδα: Τι δείχνουν επίσημα στοιχεία*. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), Εργασίες για συζήτηση, Νο 4, Αθήνα

Κανελλόπουλος, Χ., (2002). *Διοίκηση Προσωπικού – Ανθρώπινου Δυναμικού*. Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Κάντζος Κ., Χονδράκη Α. (2006). *Ελεγκτική, θεωρία και πρακτική*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ. 24

Καπελέρης, Γ., (7.3.2010). Δήλωση στην εφημερίδα Η Καθημερινή.

Κασάπογλου, Α., (2016). *Οικονομική κρίση και κρατούμενοι για οικονομικά εγκλήματα και εγκλήματα του «λευκού κολάρου* Οι επιδράσεις του εγκλεισμού στην κοινωνική τους ταυτότητα. Στο: Τιμητικό τόμο για τον Νέστορα Κουράκη, *ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΣΕ ΕΠΟΧΗ ΚΡΙΣΗΣ*, εκδόσεις Σάκουλα. (<http://crime-in-crisis.com>).

Κολώνας, Χ., (2015). *Έτσι γίνεται το λαθρεμπόριο καυσίμων* (http://www.caranddriver.gr/ellada/arthro/etsi_ginetai_to_lathremporio_kausimon-7392514/)

Κούλη Ι. Ν., (1970). *Δημόσια Οικονομική*. Τόμος Πρώτος, εκδ. δεύτερη, σελ 368 – 378, Αθήνα.

Κουράκης, Ν. (2000), *Το οικονομικό έγκλημα σήμερα: Η Ελλάδα ως περίπτωση μελέτης στην Ευρώπη*. Ποινικό Δίκαιο, Ζ' Μελέτες – Άρθρα.

Κουράκης Ν., (2007). *Τα οικονομικά εγκλήματα*. Τόμοι I, II, III, εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα.

Κουφάρης, Γ., (2010). *Η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι χρηματιστηριακές αγορές*. Περιοδικό ΧΡΗΜΑ.

Λάζος Γρ., (2000). *Το οικονομικό έγκλημα στη σύγχρονη Ελλάδα. «Σκληρά» δεδομένα και βασικές συντεταγμένες*, Ποινικό Δίκαιο.

Λάζος, Γρ., (2005). *Διαφθορά και Αντιδιαφθορά*. Νομική Βιβλιοθήκη.

Λάζος, Γρ., (2007). *Κριτική Εγκληματολογία*. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Λάζος, Γρ., (2011). *Ταξικές Θεωρήσεις για τις Εργατικές Τάξεις κατά τον 19^ο αιώνα*. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Λάζος, Γρ. (2012). *Για την εγκληματοποίηση της πολιτικής εξαπάτησης και της πολιτικής χειραγώγησης*. Αθήνα

Λάζος, Γρ. (2016). *Οικονομική εγκληματικότητα*. Σημειώσεις και φάκελος. Αθήνα

Λόςης, Ε., (2016). *Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και τα πετρελαιοειδή*. Μελέτη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Μαγγανάς Α., (2000). *Η απάτη ως ποινικό αδίκημα*. Ποινικό Δίκαιο.

Μανειώτης, Β., Καραβίτης, Ν., (1991), «*Η εναρμόνιση της φορολογίας καυσίμων και οιοπνευματωδών ποτών*», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), Αθήνα.

Μάρδας, Δ., (2012). *Νοθεία και Λαθρεμπόριο Καυσίμων: Μέτρα Πολιτικής*, Μελέτη, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών ΑΠΘ.

Μιχαήλ, Π., Κουτσούκος, Χ., Χλβατσιώτης, Δ., Μανουσάκης, Ι., Τρυποσκούφης, Θ. (2008). Οδηγός φορολογικού ελέγχου. Μέθοδοι και τεχνικές φορολογικού ελέγχου. Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (ΣΕΥΥΟ), Αθήνα.

Μούσης, Ν., (2010). *Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής*. Εκδόσεις Παπαζή, Αθήνα.

Μούσης Ν. (2013). *Ευρωπαϊκή Ένωση – δίκαιο, οικονομία, πολιτική*. Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα, σελ 282.

Μπακατσιάκος, Γ., (2010). Παγκόσμια οικονομική κρίση, ευρωπαϊκή ένωση και Ελλάδα..

Μπαλφούσιας, Α., (2000). *Διαχειριστικό κόστος του Ελληνικού φορολογικού συστήματος*. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), σειρά Εκθέσεων 34, Αθήνα.

Νάστας, Ε., (2007). *Το θεωρητικό πλαίσιο της διάκρισης ανάμεσα στην φοροδιαφυγή και στην παρα-οικονομία*. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας". [Online] 2 (1). σ. 65-71. Διαθέσιμο από: <http://e-jst.teiath.gr/>

Νεγκάκης, Ι. Χ., Ταχυνάκης Δ.Π. (2013). *Σύγχρονα Θέματα Ελεγκτικής και Εσωτερικού Ελέγχου – Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου*. Εκδόσεις Διπλογραφία, Αθήνα, σελ. 3 – 4.

Νεγρεπόντη – Δελιβάνη, Μ., (1990). *Η οικονομική της παραοικονομίας στην Ελλάδα*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, (2010). *Προτάσεις του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας για την αναμόρφωση του φορολογικού συστήματος*. Οικονομικά Χρονικά, τεύχος 140

Οικονομικό Ποινικό Δίκαιο, (2001). Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

Παλαιολόγος, Ι., και Κασσάρ, Γ., (2003). *Εκτίμηση του μεγέθους της παραοικονομίας στην Ελλάδα 1960-2000*. Σπουδαί, Τόμος 53, Τεύχος 3, σελ. 14-36.

Πανούσης, Ι., (1987). *Θεμελιώδη ζητήματα της Εγκληματολογίας*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Πανούσης, Ι., (1988). *Το «ζητούμενο» στην Εγκληματολογία*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Πανούσης, Ι., Δημόπουλος, Χ., Καρύδης, Β., (1994). *Θυματολογικά Κείμενα*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Πανούσης, Ι., (2006). *Διαφθορά Διαπλοκή και πολιτική μηχανή*, Ποινικό. Δίκαιο τ. 8 , σελ. 1016

Παπαδόπουλος Α. (1998). *Φορολογικός έλεγχος και σχέδια εργασίας*. Εκδόσεις Φορολογιστική, Αθήνα.

Παπαστάθης Π., (2010). *Εσωτερικός έλεγχος*. Σημειώσεις σεμιναρίου. Αθήνα, σελ. 10.
Παπαστάθης Π., (2014). *Ο σύγχρονος εσωτερικός έλεγχος και η πρακτική εφαρμογή του*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ 52-53.

Παυλόπουλος, Π. (1987). *Η παραοικονομία στην Ελλάδα. Μια πρώτη προσέγγιση*. Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Ειδικές Μελέτες, 17. Αθήνα.

Πιτσελά Α., (2011). *Η εγκληματολογική προσέγγιση του οικονομικού εγκλήματος*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

Πολυμέρου, Α., Ρέκκα, Ο., Λυμπέρης, Α., Τσουράκη, Φ., Ζαβού, Δ., Κούκουνα, Α., (2008). *Οδηγός Τελωνειακού Ελέγχου*. Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (ΣΕΥΥΟ), Αθήνα.

Πρόντζας, Δ., (2013). *Διαφθορά και κοινωνία*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Πρόντζας, Δ., (2014). *Λόγος και πρακτικές αντι-διαφθοράς. Κείμενα και ποσοτικές αναλύσεις στις ευρωπαϊκές κοινωνίες*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Πώποτας, Δ., και Καλύβα, Α., (3.2019). Εφημερίδα protothema.gr

Ρόκα Ι., (1991). *Εισαγωγή στο δίκαιο των Επιχειρήσεων*. Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.

Σιάρδος, Γ., (2005). *Μέθοδοι πολυμεταβλητής στατιστικής ανάλυσης*. Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα

Σμυρνής, Ν., (2009). *Το «ντόμινο» που προκαλεί το πετρέλαιο. Η επίδραση των διακυμάνσεων της τιμής του μαύρου χρυσού σε πληθωρισμό, απασχόληση, εξαγωγές, ΑΕΠ, χρηματιστήρια, Περιοδικό Χρήμα*. (<http://www.hrima.gr/article.asp?view=640&ref=621>)

Σταματόπουλος, Δ, (2005). *Κώδικας φορολογικών κυρώσεων*. Έκδοση Τρίτη. Εκδόσεις Γορολογικό Ινστιτούτο, Αθήνα.

Σταμέλος, Γ., και Δακοπούλου, Α., (2006). *Η διατριβή στις κοινωνικές επιστήμες. Από τον σχεδιασμό στην υλοποίηση*. Εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα.

Σταμπολής, Ν., (2009). *Πετρέλαιο και Ελληνική οικονομία*. (http://www.energia.gr/article.asp?art_id=31407)

Στούρνας, Σ., Λόης, Ε., Ζαννίκος, Φ., Καρώνης, Δ., (2002). *Τεχνολογία Καυσίμων και Λιπαντικών*. ΕΜΠ, Αθήνα.

Σύσταση Συντονιστικού Κέντρου Αντιμετώπισης Παραεμπορίου (ΣΥ.Κ.Α.Π). (2013). *Ερμηνευτική Εγκύκλιος για την εφαρμογή διατάξεων αντιμετώπισης παραεμπορίου*.

Τάτσος, Ν., Χριστόπουλος, Δ., Τραγάκη, Α., Μανίκα, Β., Γκάνος, Ι. (2001) «*Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα*», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, (IOBE), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Τόλης, Α., Μπάκας, Ε., Κυριαζόπουλος, Χ., Φουρκαλίδης, Γ., Κριτσέλης, Γ., (1999). *Οδηγός φορολογικού ελέγχου*. Φορολογική Επιθεώρηση, Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών (ΣΕΥΥΟ), Αθήνα.

Τράπεζα της Ελλάδος(2013). *Οικονομικό Δελτίο*. Τεύχος 38.

Τσακλάγκανος Α., (1994). *Ελεγκτική*. Εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη, σελ 44.

Τσουραμάνης Χρ., (1996). *Οικονομική Παραβατικότητα*. Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα.

Υπουργείο Οικονομικών, Διεύθυνση Στρατηγικού Ελέγχου και Παραβάσεων. Απόφαση ΑΣΤΕΠ Γ 1868/2015.

Υπουργείο Οικονομικών. Απόφαση, Υπ αριθμ. ΔΣΤΕΠ Γ 164352/ 23.12.2016.

Φινοκαλιώτης,Κ., (2007). *50 πρακτικά θέματα φορολογικού δικαίου*. Νομική βιβλιοθήκη.

Φλώρος, Α., (2004). *Φορολογική Λογιστική-Φορολογία Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων Λογιστική και Πρακτική Αντιμετώπιση*. Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα.

Φλώρος, Α., (2018). *Το φορολογικό σύστημα στην Ελλάδα*. Μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Αθήνα.

Χατζηνικολάου. Π., (26.06.2005). *Η φοροδιαφυγή είναι το Εθνικό μας σπορ*. Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.

Ξενόγλωσση

Allingham and Sandmo, (1972). *Income tax evasion: a theoretical analysis*. Journal of Public Economics 1. North – Holland Publishing Company.

Arnold, J., M., Brys, B., (2011). *Tax policy for economic recovery and growth*. Economic Journal, vol. 121.

Baldry, J. C.(1987). *The enforcement of income tax laws: efficiency implications*, Economic Record 60 (169): 156 - 159

Becker et al., 1987. *Towards determination of the structure of the Saccharomyces cerevisiae a-factor: an acylated pentadecapeptide blocks a-factor activity*. Vol. 7, No 11, American Society for Microbiology

Bhagwati, J., and Hansen, B., (1973). *A Theoretical Analysis of Smuggling*. Quarterly Journal of Economics, p. 172.

Blades, D., (1982). *The Hidden Economy and the National Accounts*. OECD, Occasional Studies, Paris, pp. 28-44.

Boorman, J., Ingves S (2001:5), (www.imf.org/external/np/ml/2001/eng/021201.pdf)
Bosco and Mittone, (1997) . *Meta-analysis of crime and deterrence: A comprehensive review of the Literature*.

Clang et al. (1987). *Unusual and Rare Psychological Disorders: A Handbook for Clinical Practice*. Edited by Brian Sharpless, Oxford.

Cohn, E., (2012). *Tax Killa: Tax Strategy For The 99 Percent, Taken From The 1 Percent*. Huffington Post.

Cremer, H., Marchand, M. and Pestieau, P., (1990). *Evading, auditing and taxing: the equity – compliance tradeoff*. Journal of Public Economics, vol. 34 (1), pp.67 – 92.

Diamond, P. A. (1987). *Optimal tax theory and development policy: directions for future research*, in: David Newbery and Nicholas H. Stern, eds., *The Theory of Taxation for Developing countries*. Oxford University Press, pp. 638 – 647. New York.

European Commission, (2006). *Risk management guide for tax administrations*. Fiscalism Risk Analysis Project Group, financial code: fpg / 11.

Feige, E.L., (1987). *The Anatomy of the Underground Economy*, in Alessandrini, Sergio and Bruno Dallado.

Giles, D.E.A. (2000). *Modeling the tax compliance profiles of New Zealand firms: Evidence from audit records*. In Scully G.W. and Caragata P.G. editors, *Taxation and the limits of government*, Kluwer Academic Publishers, Boston.

Grasmick and Scott, (1982). *Taxpayer Compliance, Volume 1: An Agenda for Research*. University of Pennsylvania Press. Philadelphia.

Greenberg, J. (1984). *Avoiding tax avoidance: A (repeated) game – theoretic approach*. *Journal of Economic Theory*, vol. 32 (1), pp. 1 – 13.

Gwardzinska E., (2012). *The standardization of customs services in the European Union*. *World Customs Journal*. Vol 6. No 1, p. 93-99.

Hollingshead, A., (2010). *The Implied Tax Revenue Loss from Trade Mispricing*. Global Financial Integrity (GFI).

Houlder, V., (2010). *Tax claims hit reputation as well as coffers*. *The Financial Times*.

ICAP – Μελέτη για Νοθείες στη Διανομή Καυσίμων και Πετρελαιοειδών, 2009.

Institute for Fiscal Studies, (2010). *Dimensions of Tax Design: The Mirrlees Review*. Oxford: Oxford University Press.

Joulfaian, D. and Rider, M. (1998). *Differential taxation and tax evasion by small business*. *National Tax Journal*, vol. 51 (4), pp. 698-701.

Joulfaian, D. (2000). *Corporate income tax evasion and managerial preferences*. *Review of Economics and Statistics*, vol. 82 (4), pp. 698 – 701.

Joulfaian, D., (2010). *Handbook of Research on Nonprofit Economics and Management*. MPG Books Group, UK.

Kaplanoglou, G., and Rapanos, T., (2013). *Tax and Trust: The Fiscal Crisis in Greece*. *South European Society and Politics*, Volume 18, Issue 3.

Keen, M., and Smith, S., (2007). *Vat Fraud and Evasion: What Do We Know, and What Can be Done*. IMF Working Paper.

Klein, N., (2007). *Το Δόγμα του Σοκ*. Εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα.

Landsberger, M., and Meilijson, I., (1982). *Incentive generating state dependent penalty system: The case of income tax evasion», *Journal of Public Economics*. Vol. 19 (3), pp. 333 – 352.*

Marrelli, M., (1984). *On indirect tax evasion*. *Journal of Public Economics*, vol. 25 (1-2), pp. 181-196.

North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.

Pearce, F., Woodiwiss, M., (1993). *Global Crime Connections*. Publisher: University of Toronto Press.

Pyle, D.J., (1989). *Tax Evasion and the Black Economy*. London, McMillan.

Radu G., (2015). *The European customs union: Balance and perspectives for the future*. *Revue Internationale de Droit Economique*, Vol 28, No 4, p.p 409 – 429.

Raymond, M., Ronald, K., (2006). *State-Corporate Crime: Wrongdoing at the Intersection of Business and Government*. Rutgers, USA.

Rickard, J. A., Russel, A.M.and Howroyd, T.D. (1982), «A tax evasion model with allowance for retroactive penalties», *Economic Record*, vol. 58 (4), pp. 379 – 385.

Sandmo, A., (2005). *The theory of tax evasion: A retrospective view*. *National Tax Journal*, vol. 58 (4).

Sansing (1994). *Journal of Accounting Research*. Vol. 32, No. 2. Proceedings of the International Symposium on Remote Sensing of Environment.

Sawyer B. L., (2003). *Sawyer's International Auditing The Practice of Modern International Auditors*. 5 th edition, ISBN 0-89413-509-0, p.p. 120-121.

Schneider F., Enste D., (1998). *Increasing shadow economies all over the world - fiction or reality?* International Monetary Fund, Discussion Paper, No 26.

Slemrod, J., (2007). *Cheating ourselves: The economics of tax evasion*. *Journal of Economic Perspectives*, vol. 21 (1), p.p. 25-48.

Stiglitz, J., (1986). *Economics of the Public Sector*, Second Edition, WW Norton and Company, New York and London.

Stiglitz, J., (1992a). *Capital Markets and Economic Fluctuations in Capitalist Economies*. *European Economic Review*, 36 (2-3).

Sutherland E. H., (1949). *White Collar Crime*. New York.

Swinkels, J., (2005). *Zero Rating Intra – Community Transactions*. *International VAT Monitor*.

Syed, A. and Kaliraja, K. (2000). *Benchmarking tax compliance efficiency (risk) at the business entity level*. *Benchmarking: An International Journal*, vol. 7 (3), pp. 206 – 222.

Tanzi, V., (1982). *The Underground Economy in the United States and Abroad*, Lexington: D.C. Heath.

Tanzi, V., and Davvodi, D., (2000). *Corruption, growth and public finance*. International Monetary Fund, Working Paper Series WP/00/182, International Monetary Fund, Washington.

Tombs, S., Slapper, G., (1999). *Corporate Crime*. Longman criminology series. British Library.

Van de Leur, M., (2010). *Triangulation or Strangulation*. International VAT Monitor

Verwaal, E. and Cnossen, S., (2002). *Europe's New Border Taxes*. Journal of Common Market Studies Vol. 40. 2002 p. 310.

Walton C. (1977). *The ethnics of corporate Conduct*, Engl. Cliffs, N. J.

Wolfgang H.M. and Harden K., (2016). *The new European custom law*. World Custom Journal Vol 10, No 1, p.p. 13 – 16.

Wolf, R., (2012). *VAT pitfalls in Intra – EU Commodity trade*. EC Tax Review 2012 – 1 Kluwer Law International BV, The Netherlands.

Νομοθεσία

N.2127, (ΦΕΚ 48 Α' 1993), "Εναρμόνιση προς το κοινοτικό δίκαιο του φορολογικού καθεστώτος των πετρελαιοειδών προϊόντων, αλκοόλης και αλκοολούχων ποτών και βιομηχανοποιημένων καπνών και άλλες διατάξεις".

N. 3528, (ΦΕΚ Α' 26/2007), «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.».

N. 4093, (ΦΕΚ Α' 222'/2012). Έγκριση Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016.

N. 4389/2016 (ΦΕΚ Α' 94/2016). Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.

Διαδίκτυο

<http://www.theseis.com>

<http://www.dianeosis.org>

<http://www.revenue.ie/en/tax/vat/intra-community-supplies.html>

<https://www.pesty.gr>

<https://www.gsis.gr>

<https://europa.eu>

<http://www.tvxs.gr>

<http://www.eforiakoi.org>

<http://worldcustomsjournal.org>

<http://www.wcoomd.org>

<http://incu.org>

<https://www.taxheaven.gr>

<http://www.publicrevenue.gr>

<https://www.unece.org>

<https://www.pmi.com>

<http://www.wcoomd.org>

<http://www.wcoomd.org>

<http://www.euro2day.gr>

<http://www.forologikanea.gr>

<http://www.forologoumenos.gr>

<http://www.ypes.gr>

<http://www.kepe.gr>

<http://www.e-nomothesia.gr>

<http://www.nomotelia.gr>

<http://crime-in-crisis.com>

<http://eiam.elke.uoa.gr>

<http://www.europarl.europa.eu>

<http://el.wikipedia.org>

<http://www.iobe.gr>

<http://www.elpe.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Αγαπητέ/ή συνάδελφε,

Ονομάζομαι Παφίλη Ευφροσύνη και υπηρετώ στο Τελωνείο Σύρου. Το παρόν ερωτηματολόγιο το συνέταξα στα πλαίσια εκπόνησης της διδακτορικής μου διατριβής στο Πάντειο Πανεπιστήμιο και αφορά την αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος από την τελωνειακή υπηρεσία.

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να διαθέσετε λίγο από το χρόνο σας για την συμπλήρωσή του, η οποία είναι απαραίτητη για την έρευνά μου.

Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και οι απαντήσεις σας θα χρησιμοποιηθούν για το αποτέλεσμα της έρευνας, μετά από στατιστική ανάλυση.

2. ΗΛΙΚΙΑ				
ΚΑΤΩ ΑΠΟ 30	31 - 40	41-50	51-60	61 ΚΑΙ ΑΝΩ

Ευχα-
ριστώ πολύ
εκ των προ-
τέρων.

Παρακαλώ

συμπληρώστε (με x) το αντίστοιχο τετράγωνο:

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. ΦΥΛΟ	
ΑΝΔΡΑΣ	ΓΥΝΑΙΚΑ

3. ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ					
Δ.Ε.	Τ.Ε.	Π.Ε.	ΜΕΤ/ΧΙΑΚΟ	ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ	ΑΛΛΟ

4. ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΩΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ				
0-5	6-10	11-20	21-30	31 ΚΑΙ ΑΝΩ

5. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ ΠΟΥ ΕΧΕΤΕ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΩΞΗ Η/ΚΑΙ ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ		
0-4	5-9	10 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΕΣ						
		Καθό- λου	Λίγο	Μέ- τρια	Πολύ	Πάρα πολύ
6	Πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών από άλλες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ, οι οποίες σας βοηθούν στην αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων					
7	Πόσο άμεση είναι η παροχή πληροφοριών και η ανταπόκριση των αιτημάτων σας προς άλλες υπηρεσίες (π.χ. εισαγγελικών αρχών, λιμεναρχείου, αστυνομίας) για τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων.					
8	Οι ελεγχόμενοι – συναλασσόμενοι πολίτες, ανταποκρίνονται στην παροχή εγγράφων και στοιχείων για την αποτελεσματική και γρήγορη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων					

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ						
9	Σας διευκολύνει η Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη της Γενικής Γραμματείας δημοσίων Εσόδων στην αναζήτηση θεμάτων της τελωνειακής νομοθεσίας, που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου					
10	Είναι επαρκείς και κατανοητοί οι νόμοι και οι διαταγές της τελωνειακής νομοθεσίας που αφορούν την πάταξη του λαθρεμπορίου					
11	Η Κεντρική Διοίκηση ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά στην παροχή διευκρινήσεων και ερωτημάτων σας, που αφορούν τη διαδικασία για την πάταξη του λαθρεμπορίου					
ΕΛΕΓΧΟΙ						
12	Η Ανάλυση Κινδύνου συμβάλλει στην πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου					
13	Στους εκ των υστέρων ελέγχους εγγράφων, εντοπίζονται πλαστά ή εικονικά πιστοποιητικά.					
14	Κατά τον έλεγχο διακίνησης καπνικών προϊόντων διαπιστώνετε παραβάσεις					
15	Κατά τον έλεγχο διακίνησης και διάθεσης αλκοολούχων προϊόντων διαπιστώνετε παραβάσεις					
16	Κατά τον έλεγχο απόσταξης τσίπουρου - τσικουδιάς (μικροί αποσταγματοποιοί - διήμεροι), διαπιστώνετε παραβάσεις λαθρεμπορίας					
17	Κατά τον έλεγχο σε εφοδιασμό με καύσιμα πλοίων, αλιευτικών ή αεροσκαφών, διαπιστώνεται παραβάσεις					
18	Κατά τον έλεγχο στη διακίνηση καυσίμων ή υγραερίων σε σημεία πώλησης, διαπιστώνετε παραβάσεις					
19	Κατά τον έλεγχο στη διακίνηση προϊόντων σε σημεία πώλησης, διαπιστώνετε παραβάσεις (π.χ. παραποιημένα προϊόντα, sites, κ.α.)					
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ						
20	Για τη διενέργεια άμεσων και αποτελεσματικών φυσικών ελέγχων, έχετε τον επαρκή αριθμό τελωνειακών ελεγκτών στην υπηρεσία σας					
21	Για τη διενέργεια των φυσικών ελέγχων, διαθέτετε τον απαραίτητο εξοπλισμό (μηχανήματα x-ray, συσκευές ανίχνευσης, κ.α.)					
22	Για τη διενέργεια φυσικών ελέγχων σε φορτοεκφόρτωση πετρελαϊκών προϊόντων και αποθηκών καυσίμων, έχετε την κατάλληλη εκπαίδευση					
23	Η υπηρεσία σας διαθέτει επάρκεια οικονομικών πόρων για την διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων					
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΧΩΝ						
24	Η οργάνωση και παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων για την πάταξη του λαθρεμπορίου, πιστεύεται ότι θα βοηθήσει στην αποτελεσματικότητα των τελωνειακών ελέγχων					
25	Η υπηρεσιακή εμπειρία είναι καθοριστικός παράγοντας στην αποτελεσματική διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων					
26	Ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής νομοθεσίας θα βοηθούσε στην πάταξη της λαθρεμπορίας και των τελωνειακών ελέγχων					
27	Είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα πετρελαιοειδή προϊόντα και στις αποθήκες καυσίμων					
28	Είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα καπνικά προϊόντα					

«Η Αντιμετώπιση του Οικονομικού Εγκλήματος από την Τελωνειακή Υπηρεσία στη Σύγχρονη Ελλάδα»

29	Είναι αποτελεσματικοί και χρήσιμοι για την πάταξη της λαθρεμπορίας οι εκ των υστέρων έλεγχοι στα αλκοολούχα προϊόντα					
30	Η υλοποίηση της Ένιαίας Θυρίδας (ενημέρωση των τελωνειακών αρχών με ηλεκτρονικό τρόπο – ηλεκτρονική διασύνδεση όλων των ελεγκτικών αρχών) θα βοηθήσει στην πάταξη του λαθρεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας					
31	Η δημιουργία των ΚΟΕ (κινητές ομάδες ελέγχου) θα συμβάλλει αποτελεσματικά στην πάταξη του λαθρεμπορίου – παραεμπορίου και στη μείωση της παραβατικότητας					

Ευχαριστώ πολύ για τη συμμετοχή σας.