

4/1/2012

Ερώτηση

Προς τους Υπουργούς:
Οικονομικών-Ανάπτυξης,
Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

Θέμα: Όργιο λαθρεμπορίου, αναποτελεσματικός ελεγκτικός μηχανισμός και διπλασιασμός της ποσότητας των «μαύρων» καυσίμων συγκριτικά με το 2008

Σύμφωνα με σημερινό δημοσίευμα της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» (4-1-2012) ο ηλεκτρονικός έλεγχος διακίνησης καυσίμων στο σύστημα εισροών-εκροών καυσίμων παραμένει επί 12 μήνες στα χαρτιά, εξαιτίας διαφωνίας του υπουργείου Οικονομικών και του υπουργείου Ανάπτυξης.

Σύμφωνα πάντα με το δημοσίευμα, αν και στις 21/12/2010 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ η κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών για τις διαδικασίες και προδιαγραφές εγκατάστασης του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών-εκροών καυσίμων, η οποία προβλέπει μεταξύ άλλων τη διασύνδεση με φορολογικό ηλεκτρονικό μηχανισμό, το Υπουργείο Οικονομικών επέμενε στην αξιοποίηση για φορολογικούς λόγους μόνο των στοιχείων των εκροών.

Αποτέλεσμα της διαφωνίας είναι να μην έχει υπογραφεί 12 μήνες μετά, η σχετική απόφαση από το υπουργείο Οικονομικών για τη χρήση των στοιχείων του συστήματος εισροών-εκροών για φορολογικό έλεγχο, καθώς και για τη διασύνδεση του συστήματος με τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων (ΓΓΠΣ).

Σημειωτέον ότι η έως σήμερα ανυπόγραφη παραπάνω απόφαση έρχεται προς εφαρμογή του νόμου 3784/2009 που ψηφίστηκε πριν από 2,5 χρόνια.

Στο ίδιο δημοσίευμα, αναφέρεται ότι η ετήσια εκτιμώμενη απώλεια φορολογικών εσόδων από το λαθρεμπόριο καυσίμων εκτιμάται στα 500 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας «ΤΑ ΝΕΑ» (3-1-2012) το λαθρεμπόριο καυσίμων, όπως και οι εικονικές πωλήσεις πετρελαιοειδών προς τα Βαλκάνια οργιάζουν. Οι εξαγωγές προς τις γειτονικές χώρες αντί να περιορίζονται, έχουν διπλασιαστεί την τελευταία τριετία και από 15% της κατανάλωσης που ήταν το 2008, υπολογίζεται ότι στα τέλη του 2011 έχουν φτάσει το 30%.

Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα τουλάχιστον 500 με 600 υπολογίζονται τα ξένα βυτιοφόρα που κυκλοφορούν κάθε χρόνο εντός Ελλάδος χωρίς ουσιαστικούς ελέγχους από Αστυνομία, τελωνεία και ΣΔΟΕ, ενώ 6 στα 10 ελληνικά βυτιοφόρα δεν φέρουν το σήμα της εταιρείας με την οποία συνεργάζονται παρότι υπάρχει σχετικός νόμος.

Έτσι, ένα μέρος από τα περίπου 6 εκατ. τόνους βενζίνης και πετρελαίου που εμφανίζεται ότι εξήχθησαν φέτος και πουλήθηκαν αδασμολόγητα σε Βουλγαρία, FYROM, Αλβανία, Σερβία και Μαυροβούνιο, διατέθηκε στην εγχώρια αγορά με τη προσθήκη Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και ΦΠΑ.

Ο Νόμος 3054/2002 προβλέπει πως τα βυτιοφόρα πρέπει να έχουν σύμβαση αποκλειστικής συνεργασίας με μια εταιρεία και, το κυριότερο, το σήμα της να εμφανίζεται μόνιμα πάνω στο όχημα. Στόχος του νόμου ήταν η καταπολέμηση των «λευκών» βυτιοφόρων, ώστε οι αρμόδιοι να ξέρουν ανά πάσα στιγμή ποιος μεταφέρει, τι και που.

Όπως αποκαλύπτεται από το δημοσίευμα, δέκα χρόνια μετά την ψήφιση του νόμου δεν έχει εφαρμοστεί απολύτως τίποτα γιατί δεν έχει εκδοθεί η Κοινή Υπουργική Απόφαση που προέβλεπε ο νόμος. Μ' αυτό τον τρόπο, όμως το 60% των 1.700 ελληνικών βυτιοφόρων είναι «λευκό».

Σύμφωνα πάντα με το ίδιο δημοσίευμα, η κατάσταση και με τα βυτιοφόρα με ξένες πινακίδες μόνο καλύτερη δεν είναι. Οι έλεγχοι σε αλλοδαπά βυτιοφόρα είναι σπάνιοι και τα πρόστιμα που έχουν καταλογιστεί, πενιχρά. Συγκεκριμένα: Πάνω από 500 με 600 βυτιοφόρα με πινακίδες από Βουλγαρία, Σκόπια, Αλβανία και Σερβία μπαينوβγαίνουν στη χώρα μας, φτάνοντας μέχρι και στην Πελοπόννησο για να φορτώσουν με καύσιμα και εν συνεχεία να τα «εξαγάγουν» αδασμολόγητα στις γειτονικές χώρες, όπως λένε τα παραστατικά τους.

Απροσδιόριστος όμως παραμένει ο αριθμός των ξένων βυτιοφόρων που στον δρόμο προς τα σύνορα και με τη συνεργασία ή μη κάποιου τελωνειακού, κάνουν μεταβολή για να ξεφορτώσουν τα καύσιμά τους σε πόλεις όχι μόνο της Βόρειας αλλά και της Νότιας ή της Δυτικής Ελλάδος.

Σημειωτέον ότι και ο Νόμος 3446/2006 που προβλέπει ποινές για παραβάσεις φορτηγών και βυτιοφόρων οποιασδήποτε προέλευσης, από τη μη κατοχή διπλώματος, μέχρι την παράνομη μεταφορά εμπορεύματος παραμένει «νεκρό γράμμα» και δεν τυγχάνει εφαρμογής σε οχήματα με ξένες πινακίδες, επειδή δεν προβλέπει την ακινητοποίησή τους και την επιτόπου είσπραξη του προστίμου, όπως ισχύει σε πολλές χώρες στο εξωτερικό.

Με βάση τα παραπάνω

Ερωτώνται οι αρμόδιοι υπουργοί:

- Πόσα καύσιμα καταναλώθηκαν την τριετία 2008-2011 και κάθε έτος ξεχωριστά;
- Πόσοι φόροι εισπράχθηκαν την τριετία 2008-2011 και κάθε έτος ξεχωριστά;
- Πόσα και ποια είναι τα είδη λαθρεμπορίου καυσίμων που μαστίζουν την ελληνική αγορά;
- Τι είδους έλεγχοι γίνονται στη διακίνηση των καυσίμων, και ποια είναι τα μέχρι σήμερα αποτελέσματά τους;
- Ποια η αποτελεσματικότητα του προγράμματος «Ήφαιστος»; Τι έσοδα απέφερε για το δημόσιο ταμείο;
- Πόσα πρόστιμα επεβλήθησαν την τριετία 2008-2011 αλλά και κάθε έτος ξεχωριστά; Πόσα απ' αυτά εισπράχθηκαν;
- Σε τι ποσό υπολογίζεται το δημοσιονομικό κόστος της αδυναμίας της κυβέρνησης να βεβαιώσει την παράβαση, να επιβάλλει το πρόστιμο και να εισπράξει έσοδα για το δημόσιο ταμείο, ειδικά σε μια περίοδο άγριας λιτότητας και φοροεπιδρομής για τους έλληνες πολίτες;
- Ποια μέτρα προτίθενται να λάβουν για να γίνει αποτελεσματικότερη η εποπτεία της αγοράς σε όλο το φάσμα παραγωγής και διακίνησης των καυσίμων (διυλιστήρια, εταιρίες εμπορίας, πρατήρια);

Ο ερωτών βουλευτής

Δημήτρης Παπαδημούλης