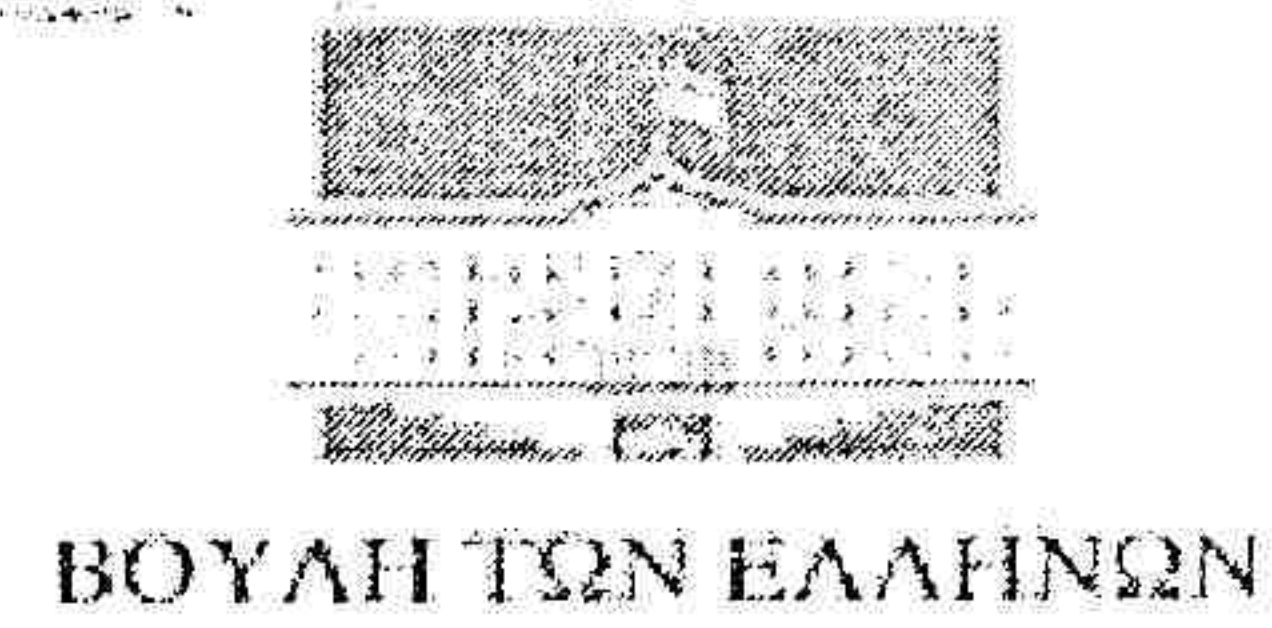
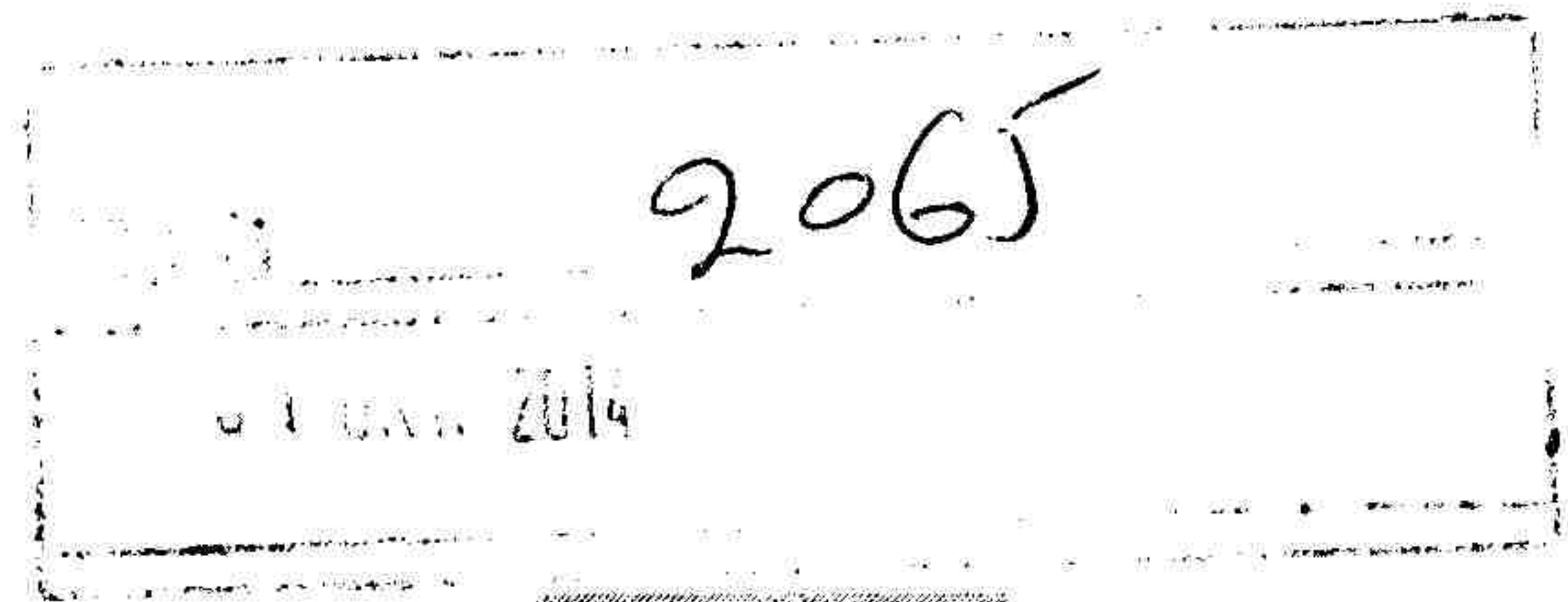




ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Σχετικά με ηλεκτρονική επιστολή που έλαβα από τη Διεθνή Διαφάνεια - Ελλάς υπηρεσία «ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΤΩΡΑ!» (diafaneiatora@transparency.gr) με θέμα ότι παρά τον ηλεκτρονικό εκσυγχρονισμό των εργασιών, τα τελωνεία παραμένουν σημεία καθιερωμένων «συναλλαγών» μεταξύ εκτελωνιστών και τελωνειακών υπαλλήλων.

Ο Αναφέρων Βουλευτής,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής

Από: **Διεθνής Διαφάνεια - Ελλάς υπηρεσία «ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ**

ΤΩΡΑ!» <diafaneiatora@transparency.gr>

Ημερομηνία: 16 Οκτωβρίου 2014 - 11:19 μ.μ.

Θέμα: Η καταγγελία σας έχει κατοχυρωθεί.

Προς: john.foufoutos22@gmail.com

Σε ευχαριστούμε που επικοινωνήσες με την Υπηρεσία «Διαφάνεια Τώρα!» της Διεθνούς Διαφάνειας-Ελλάδος. Θα επεξεργαστούμε την καταγγελία σου και θα επικοινωνήσουμε μαζί σου το συντομότερο δυνατό για να σε βοηθήσουμε.

Αυτό το email έχει σταλεί απο την φόρμα καταγγελίας της ιστοσελίδας Διαφάνεια Τώρα!
(<http://www.transparency.gr/diafaneiatora/>)

<http://www.kathimerini.gr/777866/article/epikairothta/ereynes/moy-evazan-lefta--kryfa-sta-xeria>

Παρά τον ηλεκτρονικό εκσυγχρονισμό των εργασιών, τα τελωνεία παραμένουν σημεία καθιερωμένων «συναλλαγών» μεταξύ εκτελωνιστών και τελωνειακών υπαλλήλων.

ΕΤΙΚΕΤΕΣ:

«Μην είσαι χαζή, πάρτα, όλοι τα παίρνουν». Πόσες φορές έχει ακούσει αυτή τη φράση, ούτε μπορεί να θυμηθεί. Ήξερε για το «γρηγορόσημο», αλλά πριν πιάσει δουλειά στο τελωνείο (σ.σ.: ένα από τα μεγαλύτερα τελωνεία της χώρας), δεν φανταζόταν την έκταση του φαινομένου. Δεν είχε ούτε μία εβδομάδα στη νέα δουλειά, όταν έγινε το πρώτο περιστατικό: «Με πλησίασαν εκτελωνιστές και μου έβαλαν λεφτά κρυφά στα χέρια. Δεν είχα κάνει κάτι σημαντικό, διεκπεραίωνα έγγραφα. Ήθελαν απλώς να τσεκάρουν αν θα μπω στο κόλπο. Αν τα έπαιρνα, θα έπεφτε σύρμα στους υπόλοιπους ότι ήμουν “δικιά τους”». Η Μ. επέστρεψε αμέσως τα χρήματα. «Τότε κατάλαβαν ότι θα έχουν πρόβλημα μαζί μου». Είχαν, όπως είχε τελικά και η ίδια μαζί τους.

Οι μαρτυρίες που εξασφάλισε και παρουσιάζει σήμερα η «Κ» προκαλούν σοκ. Για πρώτη φορά, τελωνειακοί υπάλληλοι και εκτελωνιστές μιλούν ανοιχτά για όσα απίστευτα συμβαίνουν πίσω από τις κλειστές πόρτες μιας από τις πιο κρίσιμες υπηρεσίες της χώρας, τις κρατικές πύλες εισόδου και εξόδου εμπορευμάτων και αγαθών.

Το φαινόμενο του χρηματισμού των τελωνειακών υπαλλήλων βρίσκεται στη σκοτεινή πλευρά της δημόσιας διοίκησης. «Όλοι το ξέρουν, αλλά κάνουν τα στραβά μάτια» λέει στην «Κ» η Μ. που διατηρεί την ανωνυμία της για προφανείς λόγους. Ενας από τους βασικούς λόγους είναι ότι τα τελωνεία δεν είναι μια ανοικτή στο κοινό υπηρεσία. Σε επαφή με τους υπαλλήλους έρχονται σχεδόν αποκλειστικά εκτελωνιστές που λειτουργούν για λογαριασμό ιδιωτών. Κατά κανόνα, η αμοιβή των εκτελωνιστών περιλαμβάνει και το «φακελάκι» που θα δοθεί στους τελωνειακούς.

«Διάφορα έξοδα»

Όπως λέει στην «Κ» ο «Γιώργος», εν ενεργεία εκτελωνιστής, επίσης υπό τον όρο της ανωνυμίας, το ποσό αναφέρεται στα τιμολόγια ως «Διάφορα έξοδα». Ενδεικτικό της έκτασης του προβλήματος ότι οι σχετικές «μικροδαπάνες» αναφέρονται και σε εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών (ΠΟΛ 1078/14): «Το ποσό της δαπάνης που τυχόν αναγράφεται στο τιμολόγιο του εκτελωνιστή, με βάση την κατάσταση που συντάσσει για μικροδαπάνες που ενεργεί για λογαριασμό του πελάτη του, δεν περιλαμβάνεται στην αξία της συναλλαγής που καταχωρίζεται στις καταστάσεις πελατών του εκτελωνιστή, δηλαδή ο εκτελωνιστής καταχωρίζει στις καταστάσεις πελατών μόνο την προμήθεια που λαμβάνει από τον πελάτη». «Το “γρηγορόσημο” ήταν καθεστώς», λέει ο ίδιος που μπήκε στο επάγγελμα τη δεκαετία του '80.

«Βρήκα από τότε ένα σύστημα εντελώς αντίθετο με τις αρχές και την ηθική μου. Για τα πάντα, από μια απλή καταχώριση διασάφησης (σ.σ.: έγγραφο με το οποίο ζητείται η εκτελώνιση ενός εμπορεύματος) μέχρι μια πληρωμή, οι τελωνειακοί κρατούσαν κάποιο ποσό. Η δουλειά μου ήταν να περνάω σωστά τα εμπορεύματα, οπότε ακολούθησα το ισχύον σύστημα με το «γρηγορόσημο». Ποτέ δεν μου είπαν “δώσε για να σε εξυπηρετήσω” αλλά αν θέλανε θα σου βάζανε τρικλοποδιά».

Τριάντα χρόνια μετά, το... έθιμο τηρείται απαρέγκλιτα, αν και η κρίση έχει ρίξει τις τιμές. «Παλιότερα είχα περίπου 60-70 ευρώ έξοδα για μία εισαγωγή, τώρα 30-40 ευρώ. Για μια διασάφηση μπορεί να δώσουμε 5-10 ευρώ σε ελεγκτές και επόπτες». Σύμφωνα με τη Μ., ανάλογα με τη θέση του, ένας υπάλληλος μπορεί να βγάζει από 500 μέχρι 7.000 ευρώ τον μήνα από “γρηγορόσημο”. Ωστόσο, ο απλός υπάλληλος που έβγαζε πριν από λίγα χρόνια 3.000 ευρώ τον μήνα, σήμερα μπορεί να μη βγάζει πάνω από 500 ευρώ. Ένας επόπτης, αντίστοιχα, από τα 15.000 ευρώ τον μήνα, έχει πέσει στα 4.000 ευρώ.

Όπως λένε, όποιος δεν δίνει «γρηγορόσημο», δεν εξυπηρετείται ή ταλαιπωρείται αναίτια. Αλλωστε, τα χρήματα δεν καταβάλλονται για να επισπευσθούν οι διαδικασίες ή να κάνει ο υπάλληλος τα στραβά μάτια για κάποια παράλειψη. «Τα χρήματα δίνονται για να γίνουν οι νόμιμες, απολύτως τυπικές διαδικασίες», τονίζει η Μ. «Δεν είναι ακριβώς διαφθορά, είναι περισσότερο εθιμοτυπικό», σημειώνει ο «Γιώργος». «Όταν βλέπεις μια καταχωρήτρια που πηγαίνει το πρωί και φεύγει το βράδυ, δεν θα της πάρεις ένα σουβλάκι; Δεν θα της δώσεις 40 ευρώ; Από φιλότιμο τα δίνεις». Πολλοί εκτελωνιστές, βέβαια, εκμεταλλεύτηκαν το καθεστώς. «Ζητούν 100 ευρώ αμοιβή από τον πελάτη για έναν εκτελωνισμό και βάζουν 200 ευρώ έξοδα για λαδώματα. Όμως το “γρηγορόσημο” για ένα κοντέινερ ήταν 60 ευρώ και σήμερα 20».

«Μπες στο νόημα»

Η πίεση να μπει η Μ. στο «νόημα» της υπηρεσίας έχει υπάρξει ασφυκτική. «Εκτελωνιστές άφηναν λεφτά στο γραφείο μου και όταν έλεγα “πάρτε παρακαλώ τα χρήματά σας” με κοιτούσαν με απορία. Επέμεναν, έφταναν στο σημείο να τα πετάω στο πάτωμα. “Ελα, για τον καφέ σου” έλεγαν». Καμιά φορά, το ρεπερτόριο άλλαζε: «Πάρτα, μην είσαι χαζή, όλοι τα παίρνουν», «πού θα πάει θα τα πάρεις κι εσύ, όλοι έτσι έκαναν στην αρχή». Την ίδια στιγμή, τον δικό τους πόλεμο έκαναν και αρκετοί συνάδελφοί της. «Θα σε δούμε κι εσένα σε λίγο καιρό, έτσι ήμασταν κι εμείς στην αρχή» έλεγαν βλέποντας την αντίστασή της. Αλλοτε έβγαιναν στην επίθεση: «Ποια νομίζεις ότι είσαι; Δηλαδή εμείς θα είμαστε τα μαύρα πρόβατα και εσύ θα ξεχωρίζεις;» Και μετά πάλι μαλάκωναν: «Γιατί, βρε κορίτσι μου, δεν τα παίρνεις; Δεν είναι τίποτα κακό, όλοι το κάνουν, πάρτα για τον καφέ σου». «Δεν ξέρω πόσους καφέδες πιστεύουν ότι πίνω την ημέρα» σχολιάζει η ίδια.

Οι σκηνές ήταν συχνά σουρεαλιστικές. «Οι συναλλασσόμενοι έκαναν ουρά στα άλλα γραφεία, ενώ εγώ δεν εξυπηρετούσα κανέναν. Είχε πέσει σύρμα από τους συναδέλφους ότι δεν τα παίρνω και προτιμούσαν να περιμένουν στην ουρά παρά να έρθουν σε μένα να τους εξυπηρετήσω. Όταν διαμαρτυρήθηκα και τους είπα γιατί δεν έρχονται σε μένα να κάνουν τη δουλειά τους, κάποιοι, από ντροπή, ήρθαν. Όταν τελειώσαμε, πήγαν κι έδωσαν το “γρηγορόσημο” στους άλλους υπαλλήλους, προφανώς για να μη χαλάσουν την καλή σχέση μαζί τους». Την ίδια στιγμή, στα διπλανά γραφεία, τα συρτάρια ήταν ανοιχτά, σήμα για το «ό,τι προαιρείσθε». «Οι εκτελωνιστές συχνά βάζουν τα χρήματα μόνοι τους εκεί».

Η υπηρεσία έχει τον δικό της κώδικα. «Οι εκτελωνιστές χτυπούν τα κέρματα μες στην τσέπη για να δώσουν το σήμα στον υπάλληλο ότι κάτι θα πάρει» λέει η Μ. «Οι συναλλασσόμενοι ξέρουν πόσο θα δώσουν και σε ποιον. Αν δεν έχουν πάνω τους ψιλά, ζητούν από τον υπάλληλο ρέστα. Κάποιοι τους τα δίνουν με τον μήνα. Κάθε μήνα 300 ευρώ σε κάθε γραφείο. Δεν έχουν όλα τα γραφεία τα ίδια κέρδη. Όλοι θέλουν τα “καλά γραφεία” με τους “καλούς εκτελωνιστές”. Γι’ αυτό οι περισσότεροι μένουν πολλά χρόνια στα ίδια πόστα. Είναι το μαγαζάκι τους. Αν κάποιος προϊστάμενος επιχειρήσει να τους αλλάξει τμήμα γίνεται χαμός, πέφτουν από παντού τηλέφωνα».

Ο χρηματισμός τους συζητιέται ανοιχτά στην υπηρεσία, αντιμετωπίζεται ως κάτι φυσικό. «Κάθε

μεσημέρι μετράνε τις εισπράξεις τους, πόσα έβγαλε ο καθένας, ή τις μοιράζουν εάν έχουν κοινό ταμείο» λέει η Μ. «Κάνουν και σχόλια για το αν πήγε καλά ή κακά η μέρα». Θυμάται μια συζήτηση σχετικά με τις μειώσεις μισθών στο Δημόσιο. «Μία υπάλληλος είπε "αδιαφορούμε, εμείς βγάζουμε πολλά περισσότερα εδώ μέσα"». Πολλοί προβάλλουν ως δικαιολογία το κόψιμο των επιδομάτων τους. Για πολλά χρόνια οι τελωνειακοί εισέπρατταν τα λεγόμενα ΔΕΤΕ (Δικαιώματα Εκτέλεσης Τελωνειακών Εργασιών) που κυμαίνονταν από 600 έως 1.250 ευρώ το μήνα. Από το 2008, ο ειδικός λογαριασμός ενσωματώθηκε στον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή το ποσό που πληρώνουν οι έμποροι για τις εισαγωγές πηγαίνει στο κράτος και όχι στους υπαλλήλους. «Αυτό φυσικά δεν είναι δικαιολογία γιατί και πριν κοπούν τα ΔΕΤΕ το "γρηγορόσημο" έδινε κι έπαιρνε» σχολιάζει η Μ.

Δεν ξέρει για πόσο ακόμα θα αντέξει στην υπηρεσία. «Ίσως δεν γίνεται αντιληπτό ότι το δύσκολο δεν είναι να τα πάρεις, το δύσκολο είναι να αρνηθείς να τα πάρεις. Η ψυχολογική πίεση είναι αφόρητη».

Προσπάθειες για εξάλειψη της διαφθοράς

Η «Κ» απηύθυνε σχετικό ερώτημα στην Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδας: «Γνωρίζουμε το φαινόμενο σε επίπεδο φημολογίας. Όταν κάποιος θέλει να τελειώνει το συντομότερο, υπάρχει αυτός ο κίνδυνος. Φυσικά το έχουμε καταδικάσει με πολλαπλές ανακοινώσεις. Σήμερα πάντως έχει περιοριστεί, αφού οι εργασίες γίνονται πια ηλεκτρονικά και δεν απαιτείται παρουσία των συναλλασσομένων στα τελωνεία». Σύμφωνα με τη Μ. πράγματι κάποιες από τις τελωνειακές διαδικασίες μπορούν πλέον να διεκπεραιωθούν ηλεκτρονικά, αλλά το φαινόμενο κάθε άλλο παρά έχει εκλείψει. «Ακόμα στα γραφεία, οι εκτελωνιστές κάνουν ουρά».

Η υλοποίηση του ICISnet τον περασμένο Δεκέμβριο είχε και αυτόν τον στόχο, την πάταξη της γραφειοκρατίας και των παράπλευρων αυτής φαινομένων. «Παράλληλα με αυτό είχαμε ξεκινήσει διαδικασία με μια ομάδα εργασίας που θα ξανακοιτούσε τον χάρτη των τελωνείων με βάση το νέο σύστημα» λέει στην «Κ» ο τέως γ.γ. Εσόδων Χάρης Θεοχάρης. «Ο στόχος μας ήταν να λειτουργεί μόνο ένα τελωνείο για εισαγωγές - εξαγωγές και μόνο τα τελωνεία εξόδου στα σύνορα, λιμάνια και αεροδρόμια. Τα κατά τόπους τελωνεία να ασχολούνται μόνο με τον φυσικό έλεγχο των εμπορευμάτων. Η γραφειοκρατική "χαρτούρα" να διεκπεραιώνεται ηλεκτρονικά. Ούτως ή άλλως είναι μνημονιακή υποχρέωση να εξορθολογιστούν τα κόστη, όπως τα έξοδα μετακίνησης. Ωστόσο, ενώ υπάρχει ενοποίηση των τελωνειακών κανονισμών σε βαθμό πάνω από 80%, ο τομέας αυτός έχει αφεθεί στα κράτη-μέλη να τον κοιτάξουν. Θέλει μια επιμονή από την υπηρεσία και την πολιτική ηγεσία. Ελπίζω να την έχουμε».