**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

**ΠΡ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 11 Ιουλίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 14.05΄, στην Αίθουσα «**Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)**, του Μεγάρου της Βουλής, συνεδρίασε η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής κ. Αθανασίου Καββαδά, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019 για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (αναδιατύπωση) (L 58), άσκηση της τελωνειακής αντιπροσώπευσης και ρύθμιση επαγγέλματος τελωνειακού αντιπροσώπου και λοιπές τελωνειακές και φορολογικές ρυθμίσεις» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν, ο Αναπληρωτής Υπουργός, κ. Θεόδωρος Σκυλακάκης και ο Υφυπουργός Οικονομικών, κ. Απόστολος Βεσυρόπουλος.

Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ: Αμανατίδης Γεώργιος, Αναστασιάδης Σάββας, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Βρούτσης Ιωάννης, Δημοσχάκης Αναστάσιος, Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλογιάννης Σταύρος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κελέτσης Σταύρος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κοντογεώργος Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπούγας Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδημητρίου Χαράλαμπος (Μπάμπης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Ρουσόπουλος Θεόδωρος (Θόδωρος), Σαλμάς Μάριος, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Υψηλάντης Βασίλειος – Νικόλαος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Αλεξιάδης Τρύφων, Αχτσιόγλου Ευτυχία, Γεροβασίλη Όλγα, Γκιόλας Ιωάννης, Δραγασάκης Ιωάννης, Κόκκαλης Βασίλειος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης), Παπανάτσιου Αικατερίνη, Σαρακιώτης Ιωάννης, Σπίρτζης Χρήστος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φλαμπουράρης Αλέξανδρος, Αντωνίου Αντωνία (Τόνια), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Λοβέρδος Ανδρέας, Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βιλιάρδος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας, Λογιάδης Γεώργιος και Κουρουμπλής Παναγιώτης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριοι συνάδελφοι, καλό μεσημέρι και καλή εβδομάδα σε όλους.

Αρχίζει η τέταρτη συνεδρίαση και η δεύτερη ανάγνωση της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών με θέμα «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019 για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (αναδιατύπωση) (L 58), άσκηση της τελωνειακής αντιπροσώπευσης και ρύθμιση επαγγέλματος τελωνειακού αντιπροσώπου και λοιπές τελωνειακές και φορολογικές ρυθμίσεις».

Μαζί μας είναι και ο Υφυπουργός Οικονομικών, ο κ. Απόστολος Βεσυρόπουλος.

Θα ξεκινήσουμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Σάββα Αναστασιάδη.

**ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω, είναι πολλά. Θεωρώ ότι δεν πρέπει και δεν θα επεκταθώ περισσότερο σε ανάλυση διατάξεων του νομοσχεδίου, πέρα από αυτά που είχαμε καταθέσει στις προηγούμενες συνεδριάσεις και νομίζω ότι οι συνεδριάσεις των προηγούμενων Επιτροπών ήταν κατατοπιστικές. Έγιναν μέσα σε ένα πνεύμα συναίνεσης, διακομματικής ευρείας συναίνεσης και νομίζω αντιληφθήκαμε όλοι ότι το νομοσχέδιο αυτό κινείται στη σωστή κατεύθυνση γι’ αυτό και τυγχάνει ευρείας αποδοχής.

Με τον ίδιο τρόπο αντιμετωπίζουν το νομοσχέδιο και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, δηλαδή οι εκτελωνιστές που μετονομάζονται σε τελωνειακούς αντιπροσώπους. Άρα θεωρώ ότι δεν μπορούμε και δεν πρέπει να επεκταθούμε περισσότερο. Για την ιστορία και τα πρακτικά καταθέτω ότι στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου ενσωματώνεται η Οδηγία 262/2020 που έχει σχέση με το ηλεκτρονικό εμπόριο, τη χώρα αποστολής, τη χώρα αποδοχής και την ηλεκτρονική διακίνηση εμπορευμάτων, αλλά και την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου.

Και στο δεύτερο μέρος έχουμε την κατάργηση του ν. 718/1977 περί εκτελωνιστών και αντιμετωπίζουμε, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των καιρών, το επάγγελμα των εκτελωνιστών, το οποίο μετονομάζεται σε «Τελωνειακή Αντιπροσώπευση», με διατάξεις σύγχρονες που απαντούν στις προκλήσεις των καιρών.

Νομίζω ότι οι διατάξεις στο σύνολό τους είναι σημαντικές και στο πνεύμα της εποχής. Έρχονται να επικαιροποιήσουν και να αναμορφώσουν και να απλοποιήσουν και να επιταχύνουν τις διαδικασίες, να βάλουν τέλος σε αναχρονιστικές διατάξεις που υπήρχαν στο παρελθόν και εντάσσονται όλες αυτές οι παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες στον συνεκτικό σχέδιο της Κυβέρνησής μας που σε πείσμα των καιρών και των πολλαπλών εμποδίων, συνεχίζει με μεθοδικότητα και αποτελεσματικότητα το μεταρρυθμιστικό της έργο.

Σας ευχαριστώ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Τρύφων Αλεξιάδης.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν μας αρκεί, να εξαντλούμαστε σε τυπικές διαδικασίες και κανόνες που δεν έχουν νόημα. Μας ενδιαφέρει ο ουσιαστικός διάλογος. Ειπώθηκαν τις προηγούμενες ημέρες όλα τα ζητήματα. Ορισμένα σημεία μόνο.

Πρώτον είναι πολύ σημαντικό το ότι έχετε ένα νομοσχέδιο, το οποίο ενισχύει τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών στο θέμα της πάταξης του λαθρεμπορίου, κάτι το οποίο είναι, νομίζω, υπερκομματικό και πρέπει να έχει τη μεγαλύτερη συναίνεση.

Δεύτερον, είναι πολύ σημαντικό ότι το νομοσχέδιο είναι προϊόν διαλόγου, με τους φορείς και αυτό θέλω να το επαινέσω . Βεβαίως, είχαμε και άλλα νομοσχέδια, τα οποία δεν ήταν στο σύνολό τους ή τέλος πάντων, το αποτέλεσμα διαλόγου που θέλαμε, αλλά αυτό είναι πολύ θετικό και γι’ αυτό και το επισημαίνουμε.

Τρίτον και δεν αφορά τον Υφυπουργό Οικονομικών, αφορά εσάς ως Προεδρείο της Επιτροπής, όχι εσάς προσωπικά, γενικώς το Προεδρείο, το ότι εισάγεται αύριο στην Ολομέλεια το νομοσχέδιο αυτό και εκκρεμούν τα στοιχεία που έχουμε ζητήσει από 02/06/2022 στην τοποθέτησή μας στη, σύμφωνα με τον Κανονισμό, συνεδρίαση της Επιτροπής, από την Α.Α.Δ.Ε. για θέματα λαθρεμπορίου. Δεν έχω να πω τίποτα άλλο πάνω σε αυτό, τα έχω πει όλα. Απλά θεωρώ το ότι υπάρχει ανάγκη, η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων και η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας με επιστολή, πλέον, να ζητήσει σε συγκεκριμένη ημερομηνία τα στοιχεία τα οποία είχαμε θέσει στην ομιλία μας και εγώ και άλλοι Βουλευτές.

Τέλος και είναι πολύ σημαντικό και εδώ μια τηλεγραφική παρέμβαση στον Υφυπουργό Οικονομικών. Κύριε Υφυπουργέ διαβάσαμε αναλυτικά το άρθρο 52 και το μελετήσαμε. Είδαμε και την απάντησή σας που δώσατε. Η δική μας, η προσέγγιση είναι ότι με το άρθρο 52, δεν δίνει, το Υπουργείο Οικονομικών, μια ενίσχυση, μια παράταση σε υποχρεώσεις φορολογικές, μιας κατηγορίας επιχειρηματιών που νομίζω δεν ήταν οι πρώτοι που πρέπει να είχαν επιλεγεί για κάτι τέτοιο, των ιδιοκτητών πλοίων δηλαδή, και θεωρώ ότι την ίδια περίοδο που οι Έλληνες πολίτες έχουν μεγάλο πρόβλημα με τη βεβαίωση της μη Επιστρεπτέας, τελικά, Προκαταβολής, το να έχουμε ένα τέτοιο άρθρο, δημιουργεί προβλήματα γι’ αυτό και σας καλούμε να το αποσύρετε ή να δώσετε εκείνες τις εξηγήσεις για να μπορέσουμε και εμείς να το στηρίξουμε.

Αυτά και αναμένω τις απαντήσεις και από το Προεδρείο και από εσάς.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Αλεξιάδη. Δεσμεύτηκε ο Διοικητής της Α.Α.Δ.Ε. ότι θα απαντήσει, θα διαβάσει τα πρακτικά, οπότε πιστεύω ότι θα έχετε τις απαντήσεις πολύ σύντομα.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα είναι εκπρόθεσμο;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν ξέρω την ημερομηνία. Αυτό μας απάντησε. Μπορώ να απαντήσω εγώ για τον κύριο Διοικητή;

Έχει ενημερωθεί βεβαίως και ο κ. Καλογιάννης, ο Πρόεδρός μας.

Τον λόγο τον έχει ο κ. Σκανδαλίδης, Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Δεν ξέρω αν είστε βέβαιος ότι απάντησε στον Πρόεδρο της Επιτροπής, ο επικεφαλής της Α.Α.Δ.Ε.. Και δεν είμαι καθόλου σίγουρος δηλαδή.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Για αυτό που λέτε, κύριε Σκανδαλίδη, έχω συνεννοηθεί με τον Πρόεδρο.

Αυτό γνωρίζω, γι’ αυτό απάντησα κιόλας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ναι, έχετε δίκιο, αλλά μην παίρνετε και όρκο ότι απαντάει ο Διοικητής.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα το δείξει ο χρόνος αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Δεν νομίζω ότι το ανάστημα του Προέδρου της Επιτροπής είναι τόσο μεγάλο για να ακουμπήσει την αλαζονεία του κυρίου Διοικητή. Την έχουμε ζήσει και τώρα και πριν και όταν έφτιαχνε μόνος του τον Κανονισμό και που έπαιρνε μόνος του τις αποφάσεις και του κάναμε ερωτήσεις, δεν απαντούσε, τώρα τι να πούμε; O κύριος Αλεξιάδης, νομίζω ότι..……

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, αλλά αυτά τα οποία λέτε δεν είναι σωστά, κύριε Σκανδαλίδη.

Εμείς κάνουμε το καθήκον μας, ως Προεδρείο. Από κει και πέρα θα δούμε αν είναι συνεπής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Μήπως δεν ακούσατε τι είπα; Για τον Πρόεδρο της Α.Α.Δ.Ε., μίλησα. Δεν μίλησα για τον Πρόεδρο της Επιτροπής, αλλά για τον Διοικητή της Α.Α.Δ.Ε..

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Γιατί είπατε Πρόεδρος, γι’ αυτό και νόμιζα τον Πρόεδρο, το δικό μας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Πρόεδροι είναι όλοι.

Λοιπόν, ένα αυτό.

Οι ενστάσεις μας για το άρθρο 52 και εμάς παραμένουν ακέραιες. Δεν μπορούμε να κατανοήσουμε αυτό το ευεργέτημα προς μια κατηγορία, η οποία είναι, η κατ’ εξοχήν κατηγορία που δεν πένεται αυτή την εποχή.

Λοιπόν, τώρα το ότι πραγματικά υπήρξε διάλογος γύρω από αυτό το νομοσχέδιο, υπήρξε. Δεν υπάρχει καμία ανάγκη να ξανά-αναφερθούμε στα άρθρα και στην δομή του νομοσχεδίου. Εξάλλου γι’ αυτό το νομοσχέδιο το ότι κάναμε μια τοποθέτηση την πρώτη φορά, θα κάναμε μία δεύτερη, την οποία εγώ δεν έκανα και να κάναμε και μια τρίτη και να κάνουμε και μια τέταρτη αύριο, νομίζω ότι καλά είναι, να τα πούμε αύριο, γιατί αλλιώς θα αρχίσουμε να μιλάμε για τα ελληνοτουρκικά, για την οικονομία, όπως πάει κ.λπ.. Να τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο τώρα έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, η κυρία Μαρία Κομνηνάκα.

**ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να κάνω μια επισήμανση για το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου ότι αυτό που πραγματικά σήμερα -το είπαμε και στην προηγούμενη τοποθέτηση- θα ήταν αναγκαίο και επίκαιρο, δεν είναι να συζητάμε αν θέλετε κατά πόσο θα επιλυθούν ζητήματα τεχνικού χαρακτήρα σε σχέση με την είσπραξη του ειδικού φόρου κατανάλωσης μεταξύ των κρατών μελών, αλλά ιδιαίτερα για τα ενεργειακά προϊόντα, αυτό που θα ήταν αναγκαίο και επίκαιρο στις σημερινές συνθήκες της ακριβείας ήταν η κατάργηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης. Ήταν χαρακτηριστικό ότι -μπορεί να μην έβαζαν αυτό το αίτημα- ακόμα και η εκπρόσωπος των τελωνειακών υπαλλήλων αναφέρθηκε στην πολύ μεγάλη απόκλιση και τους ιδιαίτερα υψηλούς συντελεστές ειδικών φόρων κατανάλωσης που υπάρχουν στα ενεργειακά προϊόντα της χώρας μας, πολλαπλάσιους κατά πολύ από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και οι οποίες οδηγούν και στην ενεργειακή φτώχεια τα λαϊκά στρώματα που όλο και περισσότερο δυσκολεύονται να έχουν πρόσβαση και στα καύσιμα και στην ενέργεια και βέβαια δεν αντιμετωπίζει -μάλλον το αντίθετο- ούτε τα φαινόμενα λαθρεμπορίας και νοθείας που υποτίθεται ότι λειτούργησε κάποιες φορές ως δικαιολογία η αύξηση των ειδικών φόρων κατανάλωσης, λόγω των μεγάλων απωλειών και της λαθρεμπορίας. Μάλλον ο αντίθετος δρόμος ακολουθείται.

Και βέβαια είναι προκλητικό στο ίδιο νομοσχέδιο που παραμένουν αυτοί οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης και βέβαια την ώρα που για τους εφοπλιστές τα πετρέλαια και τα καύσιμα είναι αφορολόγητα, να προβλέπετε τη διάταξη του άρθρου 52 που τους δίνετε ένα ακόμα δώρο, μια ακόμα διευκόλυνση στους ιδιοκτήτες πλοίων να πληρώσουνε τις εισφορές τους που έχουν ανασταλεί την προηγούμενη χρονιά, να εξοφλήσουν μέχρι το 2025, την ώρα που πραγματικά άλλοι επαγγελματίες, μικροί επαγγελματίες, αυτοαπασχολούμενοι καλούνται να πληρώσουνε σήμερα τις επιστρεπτέες προκαταβολές, καλούνται να πληρώσουν άλλες οφειλές που έχουν ανασταλεί και εκεί δεν υπάρχει καμία τέτοιου είδους ευελιξία, όπως παρουσιάζετε τέτοια ευαισθησία προς το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Να πω και δυο κουβέντες για το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου σε σχέση με τα ζητήματα που αφορούν τα εκτελωνισμό, βέβαια, αναφέρθηκε, αν θέλετε και αναφέρεται ότι πρόκειται για έναν εκσυγχρονισμό, όμως αυτός ο εκσυγχρονισμός δεν αναφέρεται ποιον ωφελεί και αν τελικά ο κάθε εκσυγχρονισμός καλύπτει, βοηθάει και τους ίδιους τους εργαζόμενους του κλάδου, γιατί στην πραγματικότητα δίνει μια ακόμη ώθηση στην ακόμα μεγαλύτερη, στην πλήρη απελευθέρωση του επαγγέλματος του εκτελωνιστή που ήδη είχε σε μεγάλο βαθμό συντελεστεί με το νόμο του 2013 και στην πραγματικότητα σχετίζεται και αποσκοπεί στην ταχύτερη κίνηση των εμπορευμάτων παγκοσμίως και όχι στη βελτίωση της θέσης των εργαζομένων και των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Αντίθετα διευκολύνει ακόμα περισσότερο τη δραστηριοποίηση μεγάλων εκτελωνιστικών γραφείων και εταιρειών που συγκεντρώνουν σταδιακά όλο και μεγαλύτερο μερίδιο της εκτελωνιστικής δραστηριότητας έναντι των αυτοαπασχολούμενων εκτελωνιστών, κάτι αν θέλετε που δίνεται και με τη δυνατότητα που προβλέπει ο νόμος της δραστηριοποίησης εταιρειών στον κλάδο, έχοντας στο ενεργητικό τους, έστω και μόλις έναν εκτελωνιστή, κάτοχο εκτελωνιστικής άδειας, ενώ δίνεται η δυνατότητα να απασχολούνται για τις υπόλοιπες δουλειές που αναβαφτίζονται ως γραφειοκρατικές και δεν ξέρω αν είναι και μόνο απλοί υπάλληλοι γραφείου με ό,τι αυτό συνεπάγεται και για τις μισθολογικές τους απαιτήσεις, λόγω μη αναγνωρισμένης εξειδικευμένης εργασίας και ταυτόχρονα βέβαια, πέρα από μια σειρά άλλες διατάξεις στις οποίες αναφερθήκαμε στην επί της αρχής τοποθέτηση και θα πούμε και αύριο παραπάνω, βολεύονται και μια σειρά ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής πιστοποιήσεων, αφού παγιώνεται και στο παρόν σχέδιο νόμου, η δυνατότητα της απόκτησης των αναγκαίων πιστοποιητικών για την άσκηση του επαγγέλματος από αντίστοιχα σεμινάρια, υποβαθμίζοντας τις αναγκαίες κρατικές δομές που θα έπρεπε να παρείχαν τέτοιου είδους πιστοποίηση και αν θέλετε επισημάνθηκε και στις τοποθετήσεις των φορέων, έγινε και η συγκεκριμένη παρατήρηση.

Για αυτό επομένως θεωρούμε ότι οι αλλαγές που γίνονται δεν μπορούν να θεωρηθούν θετικές, για το μεγάλο όγκο των αυτοαπασχολούμενων επαγγελματιών εκτελωνιστών που βέβαια θα εκτοπίζονται από την αγορά ή θα αναγκάζονται να εργάζονται με εξαντλητικά ωράρια και με συνθήκες εντατικοποίησης της εργασίας τους, που βέβαια δεν θα είναι σε καμιά περίπτωση δυνατόν να ανταποκριθούν στο μεγάλο ανταγωνισμό με τις εκτελωνιστικές εταιρείες. Ευχαριστώ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Κομνηνάκα. Μέσω τηλεδιάσκεψης βλέπω είναι μαζί μας και ο Πρόεδρος της Επιτροπής μας, κύριος Σταύρος καλογιάννης. Καλό μεσημέρι, Πρόεδρε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σε όλους.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Εμείς εξετάζουμε τις ευρωπαϊκές οδηγίες ως εξής. Πρώτον, εάν μεταφέρονται ως έχουν και δεύτερον, αν έχουν λάθη. Το αλάνθαστο δεν το έχει κανένας, ούτε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επί των άρθρων τώρα δεν επέρχονται θεμελιώδεις αλλαγές στο υφιστάμενο φορολογικό πλαίσιο, ενώ ο ελληνικός τελωνειακός κώδικας φαίνεται πιο πολύπλοκος από την οδηγία.

Η πολυπλοκότητα δε παραμένει, ενώ υπάρχουν, αν και σε μεγάλο βαθμό προϋπήρχαν σχεδόν σε κάθε άρθρο εξουσιοδοτήσεις στον Υπουργό να εκδώσει λεπτομέρειες της εφαρμογής του, οι οποίες μπορεί να είναι σημαντικές. Τι νόημα έχουν λοιπόν η συζήτηση του σχεδίου νόμου, ειδικά όταν δεν δίνονται επαρκείς απαντήσεις;

Με το άρθρο 5 τώρα διευκρινίζεται πότε θεωρείται η θέση σε ανάλωση για προΐόν, η οποία αποτελεί το καθοριστικό σημείο για την εφαρμογή του ειδικού φόρου κατανάλωσης, όπου θεωρείται ως κατοχή ή αποθήκευση, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων παρατυπίας και λοιπά.

Το γεγονός αυτό τεκμηριώνει τη δική μας θέση ότι ο έλεγχος για τα καύσιμα πρέπει να γίνεται κυρίως, εάν όχι αποκλειστικά, στην πηγή.

Εντούτοις, με την παράγραφο 8 ορίζεται πως με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών δύνανται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες της εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Εδώ πρόκειται για κάτι πολύ κρίσιμο, αφού μπορεί να αλλάξει η ουσία του νόμου και θα έπρεπε να εγκρίνεται κάθε φορά κοινοβουλευτικά.

Το άρθρο 6 αναφέρεται στο θέμα που θίξαμε και στην πρώτη επιτροπή για τα προϊόντα που διακινούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φορολογούνται σε άλλη χώρα από αυτή που εισάγονται, κάτι που είναι διαφορετικό από τις ισχύουσες διατάξεις.

Το παρόν αποτελεί μια αλλαγή στον τελωνειακό κώδικα μετά την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας, η οποία, όπως καταλαβαίνουμε, αποσκοπεί στο να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα με τα «ορφανά» φορτία -ορφανά σε εισαγωγικά- ιδίως σε περιπτώσεις αλκοολούχων ποτών.

Εισάγεται λοιπόν η πιστοποίηση όσων εμπορεύονται υποκείμενα προϊόντα σε ειδικό φόρο κατανάλωσης, με κάποιες επιπλέον υποχρεώσεις, κάτι που είναι ίσως η μοναδική λύση για να ελέγχεται το πλαίσιο των συγκεκριμένων συναλλαγών.

Επομένως δεν διαφωνούμε, αρκεί να περιοριστεί η γραφειοκρατία. Να εγγράφονται δηλαδή οι ενδιαφερόμενοι μια φορά, καθώς επίσης να μην χρειάζεται να καταβάλλουν τέλη και εισφορές εκτός από τους λοιπούς νόμιμους φόρους.

Εδώ μόνο η παράγραφος 9 είναι έμπνευση της Κυβέρνησης. Δεν υπάρχει στην οδηγία, είναι της Κυβέρνησης.

Στο άρθρο 7 με την εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 16 βασικά ζητήματα της εγγύησης των όρων και των προϋποθέσεων για την εγγραφή στο μητρώο καθορίζονται εν λευκώ από τον Υπουργό Οικονομικών με απόφασή του, ενώ θα ήταν προτιμότερο να γίνεται από διατάξεις τυπικού νόμου.

Εδώ θα θέλαμε να μας πείτε τι σημαίνει η φράση «ηλεκτρονικού απλουστευμένου διοικητικού εγγράφου». Αναφέρεται στις παραγράφους 7 έως 11 και στην οδηγία στο άρθρο 36. Πρόκειται για κάποια απλούστευση της διαδικασίας;

Σημειώνουμε πως στο άρθρο 41 της Οδηγίας παρέχεται η δυνατότητα παρέκκλισης από την υποχρέωση χρήσης του μηχανοργανωμένου συστήματος, κατόπιν συμφωνίας των χωρών. Είναι κάτι διαφορετικό από το απλουστευμένο διοικητικό έγγραφο; Είναι κάτι που θα αποφασιστεί από τον Υπουργό όσον αφορά το ποιοι θα εξαιρεθούν; Γιατί δεν υπάρχει το άρθρο 41 της απαλλαγής στον παρόντα νόμο, που θα καταθέσουμε στα πρακτικά; Είναι, δηλαδή, δυνατόν σε μία άλλη χώρα να υπάρχει και στην Ελλάδα όχι;

Στο άρθρο 8 προβλέπονται διαδικασίες για την περίπτωση που δεν λειτουργεί το μηχανογραφικό σύστημα, οπότε τότε χρησιμοποιείται εφεδρικό έγγραφο που διακινείται μεταξύ των αρχών, έως ότου αποκατασταθεί το σύστημα. Εντούτοις και εδώ, με την παράγραφο 9, δίνεται περιθώριο με απόφαση του Διοικητή της ΑΑΔΕ να καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος. Γιατί, όμως, εδώ με απόφαση του Διοικητή της ΑΑΔΕ και όχι του Υπουργού; Γιατί αυτή η διαφορά, δηλαδή;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):** Γιατί το ένα είναι διαδικαστικό θέμα, το άλλο είναι επί της ουσίας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Αυτή η απάντηση. Εντάξει. Πείτε μου κάτι. Το άρθρο 9 είναι διαδικαστικό και επιβάλλει τη νέα διαδικασία μέσω του μηχανογραφικού. Γιατί όμως δεν προστέθηκε η παράγραφος 2 του άρθρου 42 της Οδηγίας, η οποία προβλέπει τα εξής: «Όταν προϊόντα υποκείμενα σε ειδικό φόρο κατανάλωσης διακινούνται συχνά και τακτικά, υπό τους όρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη μπορούν με κοινή συμφωνία και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζουν να προστατεύουν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1». Δηλαδή, εάν μια άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ζητήσει, δεν θα γίνει; Υπάρχει ανάλογη πρόβλεψη στην εφαρμογή της Οδηγίας σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Στο άρθρο 10 θεωρούμε πως κακώς εξαλείφθηκε στην παράγραφο 5 η δυνατότητα διαγραφής του επιβληθέντος ειδικού φόρου κατανάλωσης στην περίπτωση αποστολής προϊόντων από το εσωτερικό μιας χώρας σε άλλο κράτος-μέλος. Ότι παραμένει μόνο η επιστροφή. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται να πληρώσουν το φόρο πριν εξάγουν, κάτι που δυσχεραίνει αχρείαστα την οικονομική τους δραστηριότητα. Γιατί επιβλήθηκε; Βέβαια η ίδια φορολογική φρασεολογία, η ίδια φρασεολογία, υπάρχει και στην Οδηγία. Μήπως θεωρείται ότι έχουν καταβάλει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης μαζί με την αγορά; Επίσης η εξοντωτική διάταξη της παραγράφου 6 κρίνεται υπερβολική παρέχοντας υπερεξουσίες στον Υπουργό Οικονομικών για την εφαρμογή του παρόντος. Η παράγραφος 7 που θα καταθέσουμε στα πρακτικά και που καταργεί τις πωλήσεις καπνού εξ αποστάσεως δεν υπάρχει στην Οδηγία. Γιατί προστέθηκε; Τι σημαίνει εξελισσόμενη τεχνολογία; Γενικότερα διαπιστώνουμε πως η Οδηγία αφήνει περιθώριο μεταξύ των χωρών-μελών να διαμορφώσουν διαφορετικές διαδικασίες, με την αναφορά σε ειδικές εθνικές ρυθμίσεις διανομής.

Με το άρθρο 11 προστίθεται η απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης για τις περιπτώσεις μερικής απώλειας προϊόντων, υπαγόμενων σε ειδικό φόρο κατανάλωσης, όπου νομίζουμε πως δεν υπήρχε προστατευτικό πλαίσιο γι’ αυτές τις περιπτώσεις. Υπάγεται εδώ η περίπτωση όπου, για παράδειγμα, εμφιαλωμένη ή χύμα μπύρα, είτε καύσιμα, μετακινούνται μεταξύ δύο χωρών, ενώ στην πορεία κάποιο ποσοστό χάνεται από διαρροή ή από εξάτμιση και δεν καταβάλλεται φόρος; Δεν πρέπει να γίνεται κάποιος έλεγχος, έστω δειγματοληπτικά; Εκτός αυτού, καταργείται η ευρύτατη εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό Οικονομικών για τη θέσπιση των ορίων απομείωσης, αν και αντικαθίσταται από όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παράγραφο 2. Εν προκειμένω, θα πρέπει, βέβαια, να προσκομιστούν αυτά τα όρια. Δεν υπάρχουν.

Στο 13, το άρθρο του τελωνειακού κώδικα είναι πολύ πιο εκτεταμένο από αυτό της Οδηγίας, το οποίο είναι σχετικά απλό. Τι γίνεται σε αυτές τις περιπτώσεις; Επιτρέπεται η πολυπλοκότητα; Εκτός αυτού, δίνεται η δυνατότητα να αυξηθούν οι προϋποθέσεις για τους εγκεκριμένους αποθηκευτές με την παράγραφο 2γ΄, με υπουργική απόφαση της παραγράφου 4. Πρόκειται για σημαντικό ζήτημα που πρέπει να ρυθμίζεται από διατάξεις τυπικού νόμου, όχι να εξαρτάται από τις εκάστοτε διαθέσεις του εκάστοτε Υπουργού. Επιπλέον, κάποιος που δραστηριοποιείται πρέπει να γνωρίζει τους νόμους. Υπερβαίνει, επίσης, τα όρια του άρθρου 15 της ενσωματωμένης Οδηγίας, η οποία επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν μόνο τα ζητήματα που αφορούν την εγγύηση.

Με το άρθρο 14 ο όρος «ανεπανόρθωτη απώλεια» προσδιορίζεται ως ολική ή μερική. Προστίθεται έτσι για την μερική απώλεια μία παράγραφος, σύμφωνα με την οποία προϊόν που έχει υποστεί μερική καταστροφή δεν επιβαρύνεται με τους δασμούς, εφόσον το ποσό της απώλειας είναι χαμηλότερο από το κοινό όριο που καθορίζει η Επιτροπή. Ίσως να ήταν πιο σωστό να μην υπάρχει αυτός ο περιορισμός. Δηλαδή, με υποθετικά ποσοστά, εάν έχει χαθεί το 5% των προϊόντων και είναι μέσα στα δεκτά όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν είναι 10% τότε δεν επιβάλλεται φόρος. Διαφορετικά αν έχει χαθεί το 20% θα επιβληθεί; Το καταλάβαμε καλά; Και αν έχει, πράγματι, χαθεί, δεν είναι άδικο; Σημειώνεται, δε, ότι η απώλεια διαπιστώνεται στο εσωτερικό της χώρας και δεν είναι δυνατός ο προσδιορισμός του τόπου όπου επήλθε. Δηλαδή αν έχει μετακινηθεί καύσιμο μεταξύ Βουλγαρίας και Ελλάδας, ενώ έχει χαθεί στη Βουλγαρία, αλλά δεν μετρηθεί, τότε ολόκληρη η απώλεια επιβαρύνει την Ελλάδα; Παραμένει η εξουσιοδότηση στον Υπουργό να αποφασίζει για τα προϊόντα που υπόκεινται σε φυσική απομείωση, για τα ποσοστά της απομείωσης, καθώς επίσης για τους όρους και τις προϋποθέσεις για την αναγνώριση των απωλειών αυτών στο εσωτερικό της χώρας. Εκτός αυτού, εκτός του ότι τώρα είναι εκτεταμένη η εξουσιοδότηση, μπορεί τα όρια της απώλειας να είναι στην Ελλάδα διαφορετικά από ότι στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση;

Στο άρθρο 14 είναι μεν μικρές οι αλλαγές, όπως η προσθήκη μερικής ή ολικής απώλειας, αλλά το ελληνικό άρθρο είναι πολύ πιο πολύπλοκο από αυτό της Οδηγίας. Σαν να μην έφταναν όλα αυτά, με υπουργική απόφαση στην παράγραφο 6 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, υπό τις οποίες επιστρέφεται ή διαγράφεται. Θα μπορεί να είναι για παράδειγμα το εάν έχει φορολογική ενημερότητα κλπ; Δηλαδή, τι κάνουμε εμείς εδώ;

Στο άρθρο 16 προστίθεται η παράγραφος 2α΄ από την Οδηγία, σύμφωνα με την οποία η διακίνηση υποκείμενων, σε ειδικό φόρο κατανάλωσης, προϊόντων μέσω μηχανοργανωμένου συστήματος δεν εφαρμόζεται σε προϊόντα υπό καθεστώς αναστολής, εάν πρόκειται να καταναλωθούν στις βρετανικές βάσεις στην Κύπρο και σε αυτές τις συνθήκες του Βορείου Ατλαντικού. Εννοεί εδώ, του ΝΑΤΟ; Καλύπτει, δηλαδή, τις βάσεις των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ελλάδα που αυξήθηκαν, ενώ έχουν επιπλέον ατέλεια; Παραμένει πάντως και εδώ η εξουσιοδότηση για υπουργική απόφαση στην παράγραφο 4, με την οποία ποτέ δεν συμφωνούμε.

Με το άρθρο 18 προστίθεται ως όριο απαλλαγής για τους μικρούς οινοπαραγωγούς ο μέσος όρος τριετίας κάτω των 1.100 λίτρων, ενώ προηγουμένως υπήρχαν απλά 1.100 λίτρα. Η διαφορά αυτή μπορεί να κάνει πιο αυστηρό το πλαίσιο ή πιο ευέλικτο. Για παράδειγμα, κάποιος που το υπερέβη μια χρονιά, να μην το χάνει. Θα παρακαλούσαμε εδώ τον Υπουργό να μας εξηγήσει γιατί γίνεται, ενώ μας ενδιαφέρει να στηρίξουμε τη μικρή παραγωγή και όχι να την επιβαρύνουμε με φόρους και με γραφειοκρατία. Τα ίδια ισχύουν με το τσίπουρο-τσικουδιά, όπου αναφερθήκαμε ήδη.

Στο άρθρο 19 η αλλαγή που δρομολογείται είναι το ότι κατά παρέκκλιση δεν απαιτείται εγγύηση όταν διακινούνται ενεργειακά προϊόντα μεταξύ κρατών-μελών μέσω σταθερών αγωγών, στην παράγραφο 6, κάτι που θα μπορούσε δηλαδή να αφορά τον IGB. Σημειώνεται, όμως, ότι σε περίπτωση που διαπιστωθεί παρατυπία στη μετακίνηση, για παράδειγμα μεγαλύτερες απώλειες, καταπίπτει εγγύηση υπέρ της είσπραξης του ειδικού φόρου κατανάλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 24, χωρίς να υπάρχει εγγύηση. Ποια εναλλακτική προβλέπεται για την είσπραξη προστίμων;

Στο άρθρο 24, με την προσθήκη της παραγράφου 3α΄, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης που προκύπτει από τη διαπίστωση παρατυπίας καθίσταται απαιτητός στη χώρα που συνέβη η παρατυπία, ακόμη και αν δεν διαπιστώθηκε εκεί, με την έννοια που η χώρα που το βρήκε θα αποδώσει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης. Είναι σωστό; Τι κίνητρο έχει να ελέγξει για παρατυπία μια χώρα, όταν δεν εισπράττει τον ειδικό φόρο; Όσον αφορά, δε, την παράγραφο 5, διευκρινίζεται ότι οποιαδήποτε απουσία εγγραφής ή πιστοποίησης ενός ή όλων των προσώπων που εμπλέκονται στην διακίνηση, κατά την παράβαση συγκεκριμένων διατάξεων, θεωρείται παρατυπία, χωρίς όμως να αναφέρονται κυρώσεις και πρόστιμα σε αυτές τις περιπτώσεις. Εάν πράγματι δεν υπάρχουν, κατά την άποψή μας θα πρέπει να προστεθούν.

Στο άρθρο 25 δίνεται περιθώριο διατήρησης του παλαιού καθεστώτος έως την 31-12-2023 για τα άρθρα 6 και 9. Γιατί τόσο πολύ περιθώριο;

Στο άρθρο 33, όσον αφορά την ανάκληση αδείας, στην Οδηγία στο άρθρο 45 παράγραφος 3 αναφέρεται ότι μπορεί να αναστέλλεται απόφαση με επιβολή εγγύησης, εκτός εάν ενδέχεται να προκαλέσει σοβαρές δυσκολίες οικονομικού ή κοινωνικού χαρακτήρα εις βάρος του οφειλέτη. Δεν βλέπουμε κάτι αντίστοιχο εδώ στην παράγραφο 7. Πράγματι υπάρχει διαφορά και αν ναι, γιατί; Δεν το βλέπουμε ούτε στις άλλες περιπτώσεις ανάκλησης της αναστολής στα άρθρα 17, 18 της Οδηγίας 2446/2015 της Ευρώπης που θα καταθέσουμε στα πρακτικά, η οποία συμπληρώνει τον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα. Ούτε στη διάρκεια της αναστολής, που στην Οδηγία της Ευρώπης 2446/2015 και στο άρθρο 17 είναι έως 30 μέρες. Γιατί, αλήθεια;

Στο άρθρο 34 η Κοινοτική Οδηγία παρέχει ελευθερία για τον ορισμό των προϋποθέσεων δραστηριοποίησης σε εθνικό επίπεδο, γεγονός που σημαίνει πως το παρόν αποτελεί δημιούργημα της κυβέρνησης.

Διαπιστώνεται δε στην παράγραφο γ’ ότι οι τελωνειακοί αντιπρόσωποι πρέπει να παρίστανται αυτοπροσώπως. Όταν, όμως, συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας είναι δυνατή η εκτέλεση μέρους των διατυπώσεων από τρίτα πρόσωπα με ειδική εξουσιοδότηση. Γιατί πρέπει να παρευρίσκονται αυτοπροσώπως; Εάν είναι εγκατεστημένοι σε άλλη χώρα της Ε.Ε. δεν θα υπάρχει δυσκολία; Δεν διευκρινίζεται επίσης τι περιλαμβάνεται στο μέρος των διατυπώσεων.

Όσον αφορά τώρα τις πληροφορίες στην παράγραφο η’, αναφέρεται πως πρέπει να παρέχουν στις τελωνειακές αρχές κάθε πληροφορία που περιέχεται σε γνώση τους και έχει σχέση με τη συμμόρφωση με την τελωνειακή νομοθεσία. Είναι εντελώς αόριστο, πόσο μάλλον όταν στην Οδηγία της Ευρώπης, που αναφέραμε προηγουμένως, υπάρχουν δύο εκτεταμένα παραρτήματα με πληροφορίες, δύο ολόκληρα παραρτήματα το α’ και το β’.

Στο άρθρο 35, προβλέπετε ο ελεύθερος καθορισμός των αμοιβών των υπηρεσιών μεταξύ του τελωνειακού αντιπροσώπου και του εντολέα. Δεν θα έπρεπε να υπάρχει ένα ενδεικτικό κοστολόγιο, όπως για παράδειγμα για τεχνικές ή ιατρικές πράξεις, έτσι ώστε να διευκολυνθούν ειδικά οι μικρές εταιρείες; Διαφορετικά ο κάθε ενδιαφερόμενος θα πρέπει να ψάξει, κινδυνεύοντας να εξαπατηθεί.

Στο άρθρο 39 και στην παράγραφο 3, είναι πολύ μικρό το χρονικό διάστημα των 5 ημερών για την κλήση προς εξέταση του μάρτυρα ή του διωκόμενου στην Περιφέρεια Αττικής, οπότε πρέπει να τροποποιηθεί σε τουλάχιστον 10 εργάσιμες ημέρες.

Στο άρθρο 41 και στην παράγραφο 4, δεν διευκρινίζεται αν ο διωκόμενος επιβαρύνεται και με τις δύο ποινές ως όφειλε. Δηλαδή, με την ποινή του παλαιού πειθαρχικού αδικήματος και με την ποινή του νέου.

Στο άρθρο 44, κατά τη σταθερή μας πολιτική, δεν εγκρίνουμε εκτεταμένες υπουργικές εξουσιοδοτήσεις, όπως ενδεικτικά στις παραγράφους α’ και γ’.

Στο άρθρο 45 και στην παράγραφο 1, παρέχεται η δυνατότητα στους εκτελωνιστές που ασκούν το επάγγελμα, να γίνουν πιστοποιημένοι τελωνειακοί αντιπρόσωποι. Πώς θα εξασφαλίζεται ότι έχουν όλοι τις ίδιες γνώσεις;

Στο άρθρο 47, η επιφύλαξη μας αφορά την εξουσιοδότηση στο διοικητή της ΑΑΔΕ για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής της διαδικασίας ελέγχου εισόδου εξόδου, οι οποίες μπορεί να είναι σημαντικές. Δεν υπάρχει επίσης αναφορά στους ειδικότερους ορισμούς της Οδηγίας ΕΕ2018/1672 που είναι εκτεταμένοι, όπως βλέπουμε. Έχουν ενταχθεί με άλλο νόμο;

Στο άρθρο 49, πώς προκύπτει το πρόστιμο έως 25% των αδήλωτων ρευστών διαθεσίμων;

Με το άρθρο 52, βελτιώνεται η απαλλαγή που είχε δοθεί με το ν.4808/21, αφού προβλέπεται πως το 4% που απαλλάσσονται θα καταβληθεί το 2024 – 2025. Γιατί νομοθετείται αυτή η διευκόλυνση; Εκτός αυτού αν και υπάρχει βελτίωση σε σχέση με την αρχική ρύθμιση δεν γνωρίζουμε αν είναι ισοδύναμη η απαλλαγή του 4% σήμερα με το συν 2% το 2024 – 2025, αφού με χρηματοοικονομικούς όρους δεν είναι, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει αναφορά από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους που δεν βλέπουμε.

Κλείνοντας, σημειώνεται ότι στα πλοία πρώτης κατηγορίας, σύμφωνα με το ν.27 του 1975, υπάγονται σχεδόν όλα. Φορτηγά, κρουαζιερόπλοια, επιβατικά, αναψυχής και λοιπά, εκτός ίσως από αυτά της ακτοπλοΐας. Γιατί παρέχεται σε όλα αυτή η διευκόλυνση; Έχουν πληγεί το ίδιο από την πανδημία; Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αμανατίδης Γεώργιος, Αναστασιάδης Σάββας, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Βρούτσης Ιωάννης, Δημοσχάκης Αναστάσιος, Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλογιάννης Σταύρος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κελέτσης Σταύρος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κοντογεώργος Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα, Μπούγας Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδημητρίου Χαράλαμπος (Μπάμπης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Ρουσόπουλος Θεόδωρος (Θόδωρος), Σαλμάς Μάριος, Σπανάκης Βασίλειος – Πέτρος, Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Υψηλάντης Βασίλειος – Νικόλαος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Αλεξιάδης Τρύφων, Αχτσιόγλου Ευτυχία, Γεροβασίλη Όλγα, Γκιόλας Ιωάννης, Δραγασάκης Ιωάννης, Κόκκαλης Βασίλειος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης), Παπανάτσιου Αικατερίνη, Σαρακιώτης Ιωάννης, Σπίρτζης Χρήστος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φλαμπουράρης Αλέξανδρος, Αντωνίου Αντωνία (Τόνια), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Λοβέρδος Ανδρέας, Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βιλιάρδος Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας, Λογιάδης Γεώργιος και Κουρουμπλής Παναγιώτης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα θα αναφερθώ σε τρία θέματα. Πρώτον τελωνειακή αντιπροσώπευση. Σχετικά με το άρθρο 7, αναδεικνύονται τα προβλήματα, καθώς και η άδικη κατανομή ευθυνών μεταξύ επαγγελματιών εκτελωνιστών τελωνειακών αντιπροσώπων και των μη επαγγελματιών τελωνειακών αντιπροσώπων. Δημιουργούνται εκτελωνιστές τελωνειακοί αντιπρόσωποι δύο ταχυτήτων, με αποτέλεσμα οι επαγγελματίες εκτελωνιστές να θεωρούνται εκ του νόμου συνυπεύθυνοι κατά τον εκτελωνισμό εμπορευμάτων και σε περιπτώσεις τελωνειακών παραβάσεων με επιβολή ποινών, ενώ αντιστοίχως στους μη επαγγελματίες τελωνειακούς αντιπροσώπους, οι οποίοι είναι απλοί υπάλληλοι εισαγωγικών ή εξαγωγικών εταιρειών ναυτιλιακών γραφείων και μεταφορικών εταιρειών, σε περίπτωση λάθους δεν θα έχουν καμία απολύτως ευθύνη και αντίστοιχη ποινή. Προς ενημέρωσή σας μία απλή τελωνειακή παράβαση, η οποία μπορεί να είναι παραδείγματος χάριν, λάθος εγγραφή του αριθμού τιμολογίου εισαγωγής στο τελωνειακό παραστατικό, αναριθμητισμός ή μη συμπλήρωση στο τελωνειακό παραστατικό υποβαλλόμενου συνημμένου παραστατικού, το πρόστιμο που υποχρεούμαστε να καταβάλουμε ως εκτελεστές για τα ανωτέρω παραδείγματα είναι 100 ευρώ ανά περίπτωση. Σε άλλες περιπτώσεις που η δηλωθείσα κατά τον τελωνισμό αξία είναι λάθος, δεν κρίνεται ο δόλος, με αποτέλεσμα να χρεωθούν λάθος οι αναλογούντες δασμοί και φόροι, το πρόστιμο είναι αρκετά υψηλό και σε ιδιαίτερες περιπτώσεις επιβάλλονται και πειθαρχικές ποινές.

Το δεύτερο θέμα είναι η πάταξη του λαθρεμπορίου. Δυστυχώς, το λαθρεμπόριο στη χώρα μας ανθεί και ένας από τους λόγους είναι τα ανοιχτά σύνορα της χώρας. Επίσης, λαθρεμπόριο νοείται οποιαδήποτε πράξη αποκρύπτει καταβολή δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων σε εισαγόμενα εμπορεύματα ή εμπορεύματα που διακινούνται εντός της χώρας, όπως παραδείγματος χάριν καύσιμα, καπνικά και αλκοολούχα ποτά, παραγόμενα εντός Ελλάδος. Δυστυχώς, τα μέτρα που έχει λάβει και λαμβάνει η πολιτεία δεν είναι αρκετά για την πάταξη του συγκεκριμένου λαθρεμπορίου. Ένας τρόπος που θα μπορούσε κατά τη γνώμη μας να υπάρξει μείωση, όχι εξάλειψη του συγκεκριμένου αδικήματος, είναι η σοβαρή μείωση των συντελεστών ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ανωτέρω είδη που να καθιστά ασύμφορη τη λαθρεμπορία. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να θεωρείτε ότι θα μειωθούν τα έσοδα του κράτους, αλλά θα αυξηθεί η ζήτηση, με αποτέλεσμα τα έσοδα να παραμείνουν στο ίδιο περίπου επίπεδο. Επίσης, θα ικανοποιήσουν και τον πολίτη, ο οποίος δεν θα σπρώχνεται στην παρανομία. Αυτό θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ειδικά τώρα με την ενεργειακή κρίση που διανύουμε ειδικά για τα καύσιμα.

Το τρίτο θέμα, που πρέπει να λάβει η πολιτεία υπόψη της, είναι ο απαραίτητος υλικοτεχνικός εξοπλισμός που πρέπει να εφοδιαστούν τα τελωνεία της χώρας και ειδικά τα σημεία εισόδου. Είναι απαράδεκτο. Παραδείγματος χάριν, το τελωνείο Ηρακλείου από όπου είμαι. Πρώτης τάξης λιμάνι εισόδου της Ε.Ε. να μη διαθέτει scanner Xray, ενώ αντιστοίχως οι γειτονικές μας χώρες διαθέτουν πληθώρα παρόμοιων scanners για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και τη μη είσοδο απαγορευμένων ουσιών. Μου κάνει κατάπληξη το γεγονός ότι οι τελωνειακοί αντιπρόσωποι επωμίζονται τεράστιες οικονομικές και ποινικές ευθύνες, που είναι ουσιαστικά των τελωνειακών υπαλλήλων και δεν διαμαρτύρονται τα συνδικαλιστικά τους όργανα. Επίσης, μου δημιουργεί ερωτηματικά και απορίες, γιατί οι εκτελωνιστές δεν έχουν απεργήσει ποτέ. Ενδεχομένως και λέω την λέξη ενδεχομένως παίρνοντάς τη από το άρθρο 33 του σχεδίου νόμου, αν όχι βεβαίως, ότι αν και θίγονται τόσο σοβαρά συμφέροντα του κλάδου δεν διαμαρτύρονται. Διερωτώμαι μήπως ενδεχομένως παραπέμπει το θέμα αυτό άλλου, σε συνδιαλλαγή μήπως; Ερωτώ. Ευχαριστώ πολύ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο ανεξάρτητος βουλευτής, κ. Κουρουμπλής.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κάναμε μία συζήτηση προχθές και ειλικρινά πρέπει να σας πω ότι περίμενα μια πιο συγκεκριμένη απάντηση. Κατανοώ τις δυσκολίες που μπορεί να υπάρχουν σε όλο αυτό το σύστημα. Είναι μεγάλα τα συμφέροντα και οι πιέσεις που ασκούνται, αλλά πρέπει να πάρουμε σαφείς απαντήσεις ως βουλευτές από την κυβέρνηση. Διότι, το να επιρρίπτετε συνεχώς και να τα βάζετε με το τι έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση, η προηγούμενη κυβέρνηση σε τελική ανάλυση, για να σας μιλήσω με πολιτικούς όρους, κρίθηκε. Τώρα κυβερνάτε τρία χρόνια την Ελλάδα, δεν την κυβερνάτε τρεις μήνες, για να πείτε παιδιά εντάξει τώρα αναλάβαμε. Τελειώνει η θητεία σας, πάμε σε εκλογές σε τρεις, τέσσερις μήνες. Άρα, χρειαζόμαστε μία σαφή τοποθέτηση, όταν όλοι γνωρίζουμε πόσο ακριβός είναι ο ειδικός φόρος σε σχέση με την Ευρώπη. Διαβάζω εδώ στοιχεία, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι είναι ακριβή τα στοιχεία από site που εξειδικεύονται στα οικονομικά ότι ο ειδικός φόρος για το πετρέλαιο θέρμανσης ενώ η βάση στην Ευρώπη του ειδικού φόρου είναι 21 ευρώ, στην Ελλάδα είναι 280 ευρώ ο ειδικός φόρος. Της βενζίνης είναι στην Ευρώπη ο ελάχιστος φόρος γύρω στα 350 ευρώ, ενώ στην Ελλάδα 700 ευρώ. Ο ειδικός φόρος στην κίνηση πετρελαίου είναι 440 στην Ελλάδα μαζί με το πράσινο τέλος, ενώ στην Ευρώπη είναι 430. Όταν υπάρχει, λοιπόν, όλη αυτή η κατάσταση, θέλω να θέσω τρία ερωτήματα.

Το πρώτο ερώτημα είναι αν πραγματικά αυτό που ρώτησα, τα περίφημα αυτά μικρά δεξαμενόπλοια, τα δεξαμενόπλοια τροφοδοσίας πλοίων, ελέγχονται πλήρως όταν κάνουν ανεφοδιασμό. Διότι οι πληροφορίες μου είναι ότι δεν υπάρχει ακριβής έλεγχος ότι μπορούν να ξεφύγουν από τον έλεγχο.

Επίσης, ότι μπορούν να ξεφύγουν από τον έλεγχο, ότι εκεί που τροφοδοτούν δεν υπάρχει σήμα και ότι το τελωνείο δεν έχει ακριβή εικόνα. Υπάρχει και μία περίεργη «ανορεξία» από υπηρεσίες, για να μην πω καμία άλλη πιο βαριά κουβέντα.

Το δεύτερο ερώτημα, που θα σας θέσω και θα ήθελα να μου απαντήσετε, γιατί το εισπράττω από ανθρώπους που έχουν σχέση με το αντικείμενο, είναι αν σε όλα τα στάδια λειτουργεί το σύστημα εισροών εκροών, από το διυλιστήριο μέχρι το βενζινάδικο. Δεν ξέρω, αν είμαστε σε ένα στάδιο ολοκλήρωσης, θα ήθελα να μου το πείτε. Δεν είναι ανάγκη να αντιδικήσουμε και να μου πείτε τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ, γιατί ο ΣΥΡΙΖΑ κρίθηκε.

Τέλος, θα ήθελα να ρωτήσω αν τα διυλιστήρια - και αυτό θέλω να μου το πείτε, γιατί πήγε ο Υπουργός Ανάπτυξης εκεί και έβγαζε φωτογραφίες, σαν να μην τρέχει τίποτα - έχουν τηρήσει την υποχρέωσή τους, να έχουν στρατηγικά αποθέματα. Θέλω σαφείς απαντήσεις και στα τρία ερωτήματα.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Βεσυρόπουλος.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ(Υφυπουργός Οικονομικών)**: Πριν τοποθετηθώ για το νομοσχέδιο, θα ήθελα λίγο συνοπτικά να απαντήσω στον κ. Κουρουμπλή.

Κύριε Κουρουμπλή, σας είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση την Παρασκευή ότι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, το Υπουργείο Οικονομικών, έχει νομοθετήσει ένα ολιστικό νομοσχέδιο αντιμετώπισης του λαθρεμπορίου στα προϊόντα με ειδικό φόρο κατανάλωσης, ενεργειακά προϊόντα, καπνικά και αλκοολούχα ποτά, δευτερογενή νομοθεσία σε όλα αυτά, ώστε να καλύπτει τρία πράγματα. Το σύστημα εισροών εκροών σε όλο το κύκλο εφοδιασμού και διακίνησης των ενεργειακών προϊόντων, δηλαδή τα πρατήρια υγρών καυσίμων, τις εταιρείες εμπορίας και τα διυλιστήρια, τα οποία νοούνται ως φορολογικές αποθήκες. Δεύτερον, τη μοριακή ιχνηθέτηση και τρίτον, τον εντοπισμό στη διακίνηση, στη μεταφορά δηλαδή των ενεργειακών προϊόντων που είναι τα βυτιοφόρα και τα πλωτά μέσα, GPS και σύστημα εντοπισμού εξειδικευμένου στα πλωτά μέσα. Αυτό έχει προχωρήσει.

Δεύτερον, όσον αφορά τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, που επιβάλλεται στα ενεργειακά προϊόντα, αναφέρατε στο πετρέλαιο κίνησης και στη βενζίνη, 700 ευρώ ανά χιλιόλιτρο δηλαδή 70 λεπτά ανά λίτρο στη βενζίνη και 410 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, δηλαδή 41 λεπτά το λίτρο στο πετρέλαιο κίνησης. Σας θυμίζω μόνο, ότι αυτά επιβλήθηκαν με το ν.4389/2016 επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ. Νομίζω, ότι ήσασταν Υπουργός τότε.

Ξέρω ότι είστε σε δύσκολη θέση, μπορεί να είστε ανεξάρτητος τώρα αλλά διετελέσατε Υπουργός πολλά χρόνια, σε διάφορες θέσεις ευθύνης. Νομίζω στο Υπουργείο Υγείας και στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Δεν είναι 317 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στο πετρέλαιο κίνησης, στην Ευρώπη. Μία χώρα έχει. Είναι σταδιακά από 617 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στο πετρέλαιο κίνησης στην Ιταλία, 600 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στο Βέλγιο, 594 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Γαλλία, 522 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στην Ολλανδία, 515 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στην Ιρλανδία, 513 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στην Φιλανδία, 513 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στην Πορτογαλία, 470 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στην Γερμανία, 464 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Σλοβενία, 452 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Σουηδία, 435 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Δανία, 414 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Λετονία, 413 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στη Μάλτα, 410 ευρώ ανά χιλιόλιτρο στο πετρέλαιο κίνησης και κάτω από όλες αυτές τις χώρες, η Ελλάδα. Ύστερα υπάρχουν και άλλες χώρες που επιβάλλουν μικρότερο φόρο, όπως είναι η Κροατία 405 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, το Λουξεμβούργο, η Κύπρος, η Αυστρία, η Ισπανία, η Εσθονία, η Λιθουανία. Είμαστε περίπου στο μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά μην ξεχνάτε ποιος επέβαλε τους φόρους αυτούς.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ**: Γιατί δεν τους περιορίζετε εσείς;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών)**: Κύριε Κουρουμπλή, ξέρω τη δύσκολη θέση που βρίσκεστε ως ανεξάρτητος πλέον Βουλευτής. Κύριε Πρόεδρε, επειδή δεσμευτήκαμε για μία ειδική συνεδρίαση σχετικά με τα πεπραγμένα των τριών ετών της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, καθώς και τι έχουν πράξει οι προηγούμενες κυβερνήσεις και δεσμευτήκαμε ότι θα γίνει αμέσως μετά τις θερινές διακοπές. Το πρότεινε ο κύριος Αλεξιάδης, δεσμευτήκαμε ότι θα την κάνουμε με μεγάλη μας χαρά και εκεί θα γίνει ο απολογισμός των πεπραγμένων των κυβερνήσεων, τι έγινε τα προηγούμενα χρόνια και τι έγινε τώρα, στο λαθρεμπόριο όχι μόνο των ενεργειακών προϊόντων, αλλά και των καπνικών και των αλκοολούχων. Δηλαδή, σε όλα τα προϊόντα που έχουν ειδικό φόρο κατανάλωσης.

Τοποθετήθηκα εκτενώς στη συνεδρίαση επί της αρχής, απάντησα και στους φορείς, οι οποίοι ήταν θετικοί, όπως θετικοί ήταν και οι περισσότεροι εισηγητές. Θα πω μόνο επιγραμματικά κάποια πράγματα. Όπως ανέφερα και στην ομιλία μου επί της αρχής, η κυβέρνηση συνεχίζει να υλοποιεί το μεταρρυθμιστικό της έργο. Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα αποτελεί συνέχεια αυτού του μεταρρυθμιστικού έργου και περιλαμβάνει σχετικά τις εξής διατάξεις. Πρώτον, την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της οδηγίας της Ε.Ε. 2020/262 του συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019, για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Δεύτερον, την αναμόρφωση των όρων και των προϋποθέσεων για την τελωνειακή αντιπροσώπευση, αλλά και τους όρους άσκησης του επαγγέλματος του εκτελωνιστή, σύμφωνα και με τα ισχύοντα στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα, καθώς και τρίτον, προς τις τελωνειακές και φορολογικές ρυθμίσεις.

Καταρχάς, με το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου προχωράμε στην ενσωμάτωση της οδηγίας 262/2020, η οποία αποτελεί αναθεώρηση της υφιστάμενης οδηγίας 118/2008 που περιλαμβάνει ρυθμίσεις, οι οποίες ισχύουν οριζόντια για όλα τα προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης, δηλαδή ενεργειακά, αλκοολούχα και καπνικά. Ουσιαστικά η συγκεκριμένη οδηγία αποτελεί αναδιατύπωση στις ισχύουσες οριζόντιες οδηγίες 2008/118 και επί της ουσίας, επιφέρει μικρές αλλαγές, κυρίως λεκτικές βελτιώσεις και διευκρινίσεις, αλλά και απλουστεύσεις σε τεχνικά και διαδικαστικά ζητήματα. Μέσα από τις διατάξεις που έρχονται προς ψήφιση, εισάγονται ρυθμίσεις που διασφαλίζουν περαιτέρω τα δημόσια έσοδα και τις διαδικασίες ελέγχου και διακίνησης των προϊόντων, που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης. Στις αλλαγές που επέρχονται στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα προϊόντα ειδικού φόρου κατανάλωσης, αναφέρθηκα αναλυτικά στην πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων. Υπενθυμίζω, ότι προχωράμε στην άμεση ενσωμάτωση της εν λόγω οδηγίας στην εθνική μας νομοθεσία, καθώς και οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε αυτή θα έχουν καθολική και υποχρεωτική εφαρμογή για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις 13 Φεβρουαρίου 2023.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου είναι εξίσου σημαντικό, καθώς με αυτό εκσυγχρονίζεται το πλαίσιο άσκησης της τελωνειακής αντιπροσώπευσης και του επαγγέλματος του τελωνειακού αντιπροσώπου. Ουσιαστικά σε θεσμικό πλέον επίπεδο, επικαιροποιούνται και αντικαθίσταται οι ξεπερασμένες από την ίδια την πραγματικότητα διατάξεις του ν.718/1977 περί εκτελωνιστών. Αντικαθίσταται ένα παρωχημένο θεσμικό πλαίσιο με αναχρονιστικές προβλέψεις, που δεν καλύπτουν πλήρως το πλαίσιο άσκησης τελωνειακής αντιπροσώπευσης και ιδίως του επαγγέλματος των τελωνειακών αντιπροσώπων, δηλαδή των εκτελωνιστών.

Διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των τελωνειακών διαδικασιών και των δασμολογικών ρυθμίσεων, καθώς και των ρυθμίσεων για την εμπορική πολιτική και την προστασία της ασφάλειας των πολιτών.

Παράλληλα, διασφαλίζονται τα δημόσια έσοδα, με αποτελεσματικό και διαφανή τρόπο και με την κυριαρχία των Κανόνων ασφάλειας δικαίου.

Μία από τις απλουστεύσεις και μία από τις ουσιαστικότερες παρεμβάσεις είναι ότι καθορίζεται, πλέον, με σαφήνεια το είδος της ευθύνης που απορρέει, αναλόγως του είδους της τελωνειακής αντιπροσώπευσης, ενώ εγκαθιδρύεται ένα πλήρες σύστημα απόδοσης ευθυνών. Πρακτικά, διαχωρίζονται οι όροι άσκησης τελωνειακής αντιπροσώπευσης και καθίσταται ξεκάθαρη η ευθύνη που απορρέει ανάλογα με το είδος αυτής. Δηλαδή, άμεση ή έμμεση.

Παράλληλα με το νομοσχέδιο που συζητάμε, επέρχονται και άλλες βασικές αλλαγές στο υφιστάμενο πλαίσιο, όπως:

Πρώτον, η αποσαφήνιση των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται από φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ένωση προσώπων για την εγγραφή στο Μητρώο Επαγγελματιών Τελωνειακών Αντιπροσώπων και τη λήψη αδείας, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν το επάγγελμα του τελωνειακού αντιπροσώπου.

Δεύτερον, η παροχή δυνατότητας σε τελωνειακούς αντιπροσώπους, που ασκούν το επάγγελμα σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να δραστηριοποιηθούν και στην Ελλάδα – κάτω, όμως, από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, στο πλαίσιο της εναρμόνισης με τον ενωσιακό Τελωνειακό Κώδικα.

Τρίτον, η εναρμόνιση με την ενωσιακή τελωνειακή νομοθεσία του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου για ζητήματα που αφορούν στην αναστολή, ανάκληση και ακύρωση της άδειας επαγγελματία τελωνειακού αντιπροσώπου.

Τέταρτον, η κατάργηση των εξετάσεων, που διεξάγονταν μέχρι σήμερα στα τελωνεία, για την απόκτηση πιστοποίησης επάρκειας εκτελεστή.

Στο Τρίτο Μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνονται μία σειρά λοιπών τελωνειακών και φορολογικών ρυθμίσεων, όπως:

Πρώτον, η επικαιροποίηση του άρθρου 3 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, κατά το μέρος που αφορά στις αρμοδιότητες των τελωνειακών αρχών επί των ρευστών διαθεσίμων- δηλαδή χρήματα, επιταγές κλπ. ρευστοποιήσιμα στοιχεία- που εισάγονται από ταξιδιώτες, με την προσθήκη στα αντικείμενα του τελωνειακού ελέγχου και των ασυνόδευτων ρευστών διαθεσίμων, για τα οποία θα υπάρχει πλέον υποχρέωση δήλωσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2018/1672.

Παράλληλα με τη δέσμευση, από τις αρμόδιες αρχές, του 100% των ασυνόδευτων ρευστών διαθεσίμων, προβλέπεται, κατ’ αναλογία με τα ισχύοντα και με τα ρευστά διαθέσιμα που εισάγονται από ταξιδιώτες, πρόστιμο ίσο με το 25% του ποσού των μη δηλωθέντων ρευστών διαθεσίμων και για τις περιπτώσεις μη υποβολής ή υποβολής ανακριβούς δήλωσης, για ασυνόδευτα ρευστά διαθέσιμα.

Δεύτερον, εισαγωγή διάταξης για τη σφράγιση καταστημάτων εστίασης και άλλων εγκαταστάσεων, όπου παρασκευάζονται, εμφιαλώνονται ή διατίθενται στην κατανάλωση λαθραία ή νοθευμένα αλκοολούχα ποτά.

Ταυτόχρονα, για την προστασία των καταναλωτών και της δημόσιας υγείας προβλέπεται η δημοσιοποίηση των στοιχείων των παραβατών και των καταστημάτων στην ιστοσελίδα της ΑΑΔΕ, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση σφράγισης πρατηρίων λόγω νοθείας καυσίμων.

Τρίτον, ο ανακαθορισμός των ποσοτικών ορίων απαλλαγής από το φόρο κατανάλωσης του ηλεκτρικά θερμαινόμενου προϊόντος καπνού μεταφέρεται από εισερχόμενους στη χώρα ταξιδιώτες για προσωπική χρήση. Πλέον, η απαλλαγή χορηγείται σε τεμάχια και όχι σε γραμμάρια.

Τέταρτον, η επέκταση του χρόνου απόδοσης των τελών χαρτοσήμου από 5 ημέρες, που είναι σήμερα, μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα από την ημερομηνία του εγγράφου που χαρτοσημαίνεται, με σκοπό την απλοποίηση της διαδικασίας και προς διευκόλυνση των υπόχρεων προσώπων.

Πέμπτον, η τακτοποίηση του ζητήματος της επιβολής και είσπραξης της προσαύξησης κατά 4%, για κάθε έτος εντός της 5ετίας 2021-2025, του φόρου χωρητικότητας του ν.27/1975 και της εισφοράς του ν.29/1975 για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας, κατόπιν της αναστολής που δόθηκε το 2021 λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι η προσαύξηση κατά 4% του φόρου και της εισφοράς των πλοίων πρώτης κατηγορίας, η επιβολή της οποίας ανεστάλη κατά το έτος 2021, θα υπολογιστεί κατά τα 2 τελευταία έτη της 5ετίας, δηλαδή κατά το 2024 και το 2025.

Όπως ανέφερα και στην αρχή της ομιλίας μου, το παρόν νομοσχέδιο εντάσσεται στα πλαίσια του μεταρρυθμιστικού και θεσμικού έργου της Κυβέρνησής μας.

Το περιεχόμενο του νομοσχεδίου πληροί όλες τις προϋποθέσεις για να τύχει ευρείας διακομματικής συναίνεσης, όπως έτυχε ευρείας αποδοχής και στη διαδικασία της διαβούλευσης. Υπενθυμίζω τη σύσταση συλλογικής ομάδας εργασίας, με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της Ομοσπονδίας εκτελωνιστών Ελλάδος και την καθοριστική συμβολή της στη διαμόρφωση των διατάξεων του νομοσχεδίου.

Η Κυβέρνησή μας, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη συνεχίζει να υλοποιεί μεταρρυθμίσεις προς όφελος της κοινωνίας, με παράλληλο στόχο την ισχυροποίηση και τη ανάπτυξη της οικονομίας.

Σας ευχαριστώ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Οικονομικών, κ. Βεσυρόπουλο. Ορίστε, κύριε Βιλιάρδε, ζητείτε το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έχω μία απορία. Εδώ, όταν γίνεται η Επιτροπή, γίνεται για να κάνουμε ερωτήσεις και να απαντώνται. Το νομοσχέδιο που είπε ο κ. Υπουργός, το ξέρουμε, το έχουμε διαβάσει όλοι και δεν έχει κανένα νόημα αν γίνονται τοποθετήσεις και δεν δίνονται απαντήσεις.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):** Κύριε συνάδελφε, μέσα από την τοποθέτησή μου, σάς απάντησα. Παραδείγματος χάρη, ρωτήσατε για το 25%, που επιβάλλεται ως πρόστιμο, πού επιβάλλεται. Και σας απάντησα, στο ποσό που δεν είναι δηλωμένο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Όχι, κύριε Υπουργέ, δεν ήταν αυτή η ερώτησή μου. Η ερώτηση ήταν με ποιο κριτήριο επιβάλλεται το 25%.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):** Ό,τι ίσχυε μέχρι σήμερα. Αν διαβάζατε στην Αιτιολογική, θα το καταλαβαίνατε αυτό. Δώστε και λίγη μεγαλύτερη προσοχή και στα υπόλοιπα πράγματα που ρωτήσατε. Θα αναφερθώ, αύριο, στην Ολομέλεια, αναλυτικά σε όλα αυτά τα ερωτήματα.

Όταν είναι ρευστά διαθέσιμα, που δηλώνονται και που συνοδεύονται από κάποιον πολίτη. Τώρα, πάμε και δηλώνουμε και επιβάλουμε το πρόστιμο στα ασυνόδευτα χρηματικά ποσά. Είναι ξεκάθαρο. Ό,τι ισχύει για το 25%, στη συγκεκριμένη κατηγορία, επιβάλλεται και για τα ασυνόδευτα. Είναι στην Αιτιολογική Έκθεση, αν δίνατε λίγο προσοχή.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**  Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Αύριο, κύριε Βιλιάρδε, στην Ολομέλεια, ο κ. Υπουργός θα σας απαντήσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019 για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (αναδιατύπωση) (L 58), άσκηση της τελωνειακής αντιπροσώπευσης και ρύθμιση επαγγέλματος τελωνειακού αντιπροσώπου και λοιπές τελωνειακές και φορολογικές ρυθμίσεις».

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών:

Η Νέα Δημοκρατία, διά του Εισηγητή κ. Αναστασιάδη, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, διά του Εισηγητή κ. Αλεξιάδη, ψηφίζει υπέρ.

Το Κίνημα Αλλαγής, διά του Ειδικού Αγορητή κ. Σκανδαλίδη, ψηφίζει υπέρ.

Το Κ.Κ.Ε., διά της Ειδικής Αγορήτριας κυρίας Κομνηνάκα, ψηφίζει κατά.

Η Ελληνική Λύση, διά του Ειδικού Αγορητή κ. Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται.

Και το ΜέΡΑ25, διά του Ειδικού Αγορητή κ. Λογιάδη, ψηφίζει κατά.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 52 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Τέλος, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό στο σύνολό του.

* Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019 για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (αναδιατύπωση) (L 58), άσκηση της τελωνειακής αντιπροσώπευσης και ρύθμιση επαγγέλματος τελωνειακού αντιπροσώπου και λοιπές τελωνειακές και φορολογικές ρυθμίσεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Αύριο, το νομοσχέδιο έρχεται στην Ολομέλεια της Βουλής, στις 9.00 το πρωί.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αναστασιάδης Σάββας, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος – Κωνσταντίνος, Βρούτσης Ιωάννης, Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλογιάννης Σταύρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κελέτσης Σταύρος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Μπούγας Ιωάννης, Παπαδημητρίου Χαράλαμπος (Μπάμπης), Ρουσόπουλος Θεόδωρος (Θόδωρος), Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Υψηλάντης Βασίλειος – Νικόλαος, Αλεξιάδης Τρύφων, Αχτσιόγλου Ευτυχία, Γεροβασίλη Όλγα, Παπανάτσιου Αικατερίνη, Σπίρτζης Χρήστος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φλαμπουράρης Αλέξανδρος, Αντωνίου Αντωνία (Τόνια), Λοβέρδος Ανδρέας, Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βιλιάρδος Βασίλειος, Λογιάδης Γεώργιος και Κουρουμπλής Παναγιώτης.

Τέλος και περί ώρα 15.05΄λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΤΣΑΜΠΙΚΑ (ΜΙΚΑ) ΙΑΤΡΙΔΗ**