

**ΔΑΝΑΪΔΩΝ 7- ΤΗΛ.2310526411 FAX 2310525926 T.K.546 26 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ**

**E-mail** **evethax@otenet.gr**

[**www.enveth.gr**](http://www.enveth.gr)

 **Θεσσαλονίκη 25 Νοεμβρίου 2020**

**ΠΡΟΣ:** Πρόεδρο και Μέλη της Διεύθυνσης Διαρκών Επιτροπών Οικονομικών Υποθέσεων

**ΘΕΜΑ:** Αιτιολογική Έκθεση για τις προτάσεις του Κατατεθέντα Νομοσχεδίου με τίτλο:

**Περιστολή του λαθρεμπορίου-Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την εξάλειψη του παράνομου εμπορίου καπνού, διατάξεις περί κοινωφελών περιουσιών και σχολαζουσών κληρονομιών, διατάξεις για τα τέλη κυκλοφορίας και τα τέλη ταξινόμησης, κίνητρα για την προσέλκυση φορολογικών κατοίκων**

Η Πολιτεία τα τελευταία 20 χρόνια νομοθετεί διαρκώς με σκοπό την πάταξη της παραβατικότητας στην διακίνηση καυσίμων. Επέβαλλε   την αύξηση του **Ε.Φ.Κ**. στο πετρέλαιο θέρμανσης, το σύστημα **ΗΦΑΙΣΤΟΣ**, το σύστημα εισροών εκροών, την άμεση αποστολή μέσω **Φ.Η.Μ** των εκδοθέντων τιμολογίων και επί   αυτών εξέδωσε   μία σειρά διευκρινιστικών εγκυκλίων, κλπ. Η ανάγκη των συνεχώς νέων νομοθετικών  πρωτοβουλιών αποδεικνύει με σαφήνεια την ανεπάρκεια των προηγούμενων ληφθέντων αποφάσεων.  Πέραν όλων αυτών εκκρεμούν και άλλες Υπουργικές και εφαρμοστικές αποφάσεις. Βεβαίως  η υποχρέωση της συμμόρφωσης  από πλευράς πρατηρίων σε  συνεχώς σε νέους νόμους ( μονομερώς για τα πρατήρια)  δημιουργούν έξοδα που δεν πιάνουν ουσιαστικά τόπο.

    Από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα είναι το γεγονός ότι, ενώ τα συστήματα ελέγχου εισροών εκροών των καυσίμων  έχουν τοποθετηθεί από το 2013 στα πρατήρια,  εκκρεμεί ακόμη η τοποθέτησή τους στις φορολογικές αποθήκες, όπως και στα βυτιοφόρα μεταφοράς καυσίμων , όπως εκκρεμούν,  η διαπιστευμένη ογκομέτρηση στα διαμερίσματά τους,  η  ηλεκτρονική τους σφράγιση  και η τοποθέτηση **GPS**. Το πώς θα μπορούσε να δικαιολογηθεί αυτό ουδείς γνωρίζει. Σημειώνουμε εδώ ότι , τα πρατήρια  εγκατέστησαν το  κοστοβόρο σύστημα  εισροών εκροών , ακολούθησε αυτών η ηλεκτρονική αποστολή των δεδομένων μέσω **Φ.Η.Μ** ( πάλι πρώτα τα πρατήρια ) που εξανάγκασαν  τις επιχειρήσεις σε αγορά νέων εμπορικών προγραμμάτων και αγορά νέων φορολογικών μηχανισμών και τελευταία εξαναγκάζονται σε αγορά νέου εξοπλισμού για την τιμολόγηση επί βυτίου.

Το γεγονός όμως ότι, το λαθραίο καύσιμο και οι χημικές ουσίες μεταφέρονται με οχήματα για τα οποία δεν λαμβάνονται μέτρα ελέγχου,  μόνο ως σκάνδαλο μπορεί να θεωρηθεί. Η δηλωμένη αδυναμία των ελεγκτικών αρχών να ελέγξουν την καταδολίευση του συστήματος  εισροών εκροών, σαφώς προκαλεί ανάμικτα συναισθήματα θυμού, ειρωνείας, απαξίωσης και ερωτηματικών.

Όλα τα παραπάνω είναι ένα μικρό μέρος από αυτά που συμβαίνουν τα τελευταία χρόνια στην αγορά καυσίμων. Η μεγάλη αύξηση των **Ε.Φ.Κ** στα καύσιμα, οι νομοθετικές αστοχίες και η πλημμελής οργάνωση των ελεγκτικών αρχών  σαφέστατα προσδίδουν αυξητική δυναμική στην παρανομία.   Θα πρέπει να  προβληματίσει όλο το Πολιτικό σύστημα  το γεγονός ότι, όλοι οι παράγοντες της αγοράς πρατηριούχοι και εταιρίες εμπορίας ζητούν  διαχρονικά και διαρκώς ,  έντονα από την Πολιτεία να λάβει  αποτελεσματικά μέτρα.

          Το νέο νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και για την ολοκλήρωσή του, οπωσδήποτε  πρέπει να συμπεριλάβει μερικές πολύ σημαντικές παραμέτρους, αν πραγματικά η Πολιτεία επιτέλους θελήσει, αν όχι να πατάξει , αλλά τουλάχιστον να περιορίσει την παραβατικότητα στην διακίνηση των πετρελαιοειδών. Εκ του  περισσού θα υπενθυμίσουμε ότι το κόστος της παραβατικότητας ξεπερνάει τα 400 εκατομμύρια ευρώ ετησίως και προφανώς γίνεται άμεσα αντιληπτό σε όλους, το πόσο χρήσιμα θα είναι  αυτά τα έσοδα για τα Κρατικά ταμεία ή ακόμη και ένα μέρος αυτών. Ταυτόχρονα με τα έσοδα του κράτους θα δώσει την δυνατότητα , να επιβιώσουν χιλιάδες οικογενειάρχες πρατηριούχοι.  Να επισημάνουμε ότι, η  κλοπή των φόρων,  των δασμών και των καταναλωτών ,  εκτός από τα έσοδα του κράτους  έχει σοβαρότατες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό δεδομένου ότι , όλα τα παράνομα καύσιμα πωλούνται σε λιανικές τιμές, τουλάχιστον κάτω του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων , με την ανοχή του κράτους μέσω του παρατηρητηρίου τιμών. Οι χαμηλές αυτές τιμές λοιπόν οδηγούν την αγορά σε πολύ μειωμένα κέρδη , για όσα πρατήρια αντέξουν , με συνέπεια το κράτος να έχει παράπλευρες απώλειες και  από μειωμένα έσοδα **Φ.Π.Α**,  φορολογίας εισοδήματος και χαμένων θέσεων εργασίας.

        Τα παραδείγματα για εξόφθαλμες αστοχίες της υπάρχουσας νομοθεσίας είναι υπερβολικά  πολλά  και μεταξύ αυτών είναι ότι , για μία παράβαση μη έκδοσης  10 αποδείξεων από μία καφετέρια ευτελούς αξίας, προβλέπεται κλείσιμο της επιχείρησης , ενώ για υποθέσεις νοθείας και λαθρεμπορίας εκατομμυρίων ευρώ, ένα πρατήριο έχει τη δυνατότητα να λειτουργεί χωρίς διακοπή ούτε μίας ημέρας. Το ίδιο συμβαίνει και για τις επιχειρήσεις μεταφοράς καυσίμων . Για μία τυπική παράβαση των κανόνων  **ΔΙΕΠΠΥ** έστω και ορθογραφικού λάθους που τιμωρείται με 500 ευρώ , το όνομα του παραβάτη αναρτάται στο διαδίκτυο, ενώ ενός νοθευτή, κλέφτη, λαθρέμπορου με παραβάσεις εκατομμυρίων ευρώ παραμένει άγνωστο. Χαρακτηριστικό το παράδειγμα σπείρας που διέθεσε νοθευμένα καύσιμα σε περισσότερα από  100.000 αυτοκίνητα, χωρίς ποτέ να μάθουν οι οδηγοί από πού  τα προμηθεύτηκαν και από πού πιθανώς προήλθε  η ζημία στα οχήματά τους .  Τα παραπάνω στοιχεία ανακοινώνονται από την ΑΑΔΕ και αναλύονται  από τους γνωρίζοντες.  Οι αριθμοί στα καύσιμα μόνο  μονοσήμαντοι δε είναι.

1. Μέχρι που να ολοκληρωθεί η διαβούλευση και να εφαρμοστεί η νομοθεσία, πρέπει οι ελεγκτικές αρχές του κράτους  να λειτουργούν , διότι η παραβατικότητα έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις.
2. Όλες οι αποφάσεις που θα ληφθούν για την δημιουργία φορέων αλλά και μέχρι του τελικού σταδίου εφαρμογής με τις Υπουργικές αποφάσεις και τις τυχόν εφαρμοστικές διατάξεις ,  πρέπει οπωσδήποτε να έχουν χρονοδιάγραμμα. Η παλαιότερη εμπειρία έχει αποδείξει ότι , τέτοιες  ενέργειες με νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες   εξαιτίας της αδικαιολόγητης καθυστέρησης , το μόνο που προσέφεραν ήταν άπλετο χρόνο για την αύξηση της παραβατικότητας. Εξάλλου θεωρούμε εκ του αποτελέσματος ότι , η Κυβέρνηση ήδη έχει καθυστερήσει δεδομένης της ετοιμότητάς της , σε άλλες μέχρι τώρα νομοθετικές πρωτοβουλίες  που έχει λάβει από την πρώτη μέρα ανάληψης της εξουσίας. Είναι βέβαιο ότι, κάποιες προτεινόμενες ενέργειες είναι εκ των πραγμάτων χρονοβόρες , όπως π.χ. η τοποθέτηση συστήματος εισροών εκροών στα πρατήρια για τις δεξαμενές του υγραερίου.
3. Δεδομένου ότι, όλα τα παράνομα καύσιμα μεταφέρονται με βυτία, θα πρέπει να ληφθούνε μέτρα για τον έλεγχό τους και την επιβολή ισάξιων ποινών, δηλαδή αφαίρεση της άδειας λειτουργίας για 3 μήνες της επιχείρησης που ανήκει και την δημοσιοποίηση της επωνυμίας, σε δε επαναλαμβανόμενη φορά την οριστική αφαίρεση αδείας . Προτείνουμε άμεσα όλα τα βυτιοφόρα να προβούν σε διαπιστευμένη ηλεκτρονική ογκομέτρηση, όπως άλλωστε έχουν πράξει όλα τα πρατήρια και βεβαίως δεν αντιλαμβανόμαστε για ποιο λόγο αυτό δεν έγινε. Όπως δεν κατανοούμε γιατί όλα τα υπόλοιπα στάδια διακίνησης καυσίμων , δεν έχουν τοποθετήσει το σύστημα εισροών εκροών. Δηλαδή σε λιγότερο από 2 χρόνια τα έβαλαν 7000 πρατήρια και μερικές δεκάδες εγκαταστάσεις δε μπόρεσαν να το τοποθετήσουν σε 7 χρόνια.
4. Με τη σωστή διαπιστευμένη ογκομέτρηση άμεσα θα γίνεται  και έλεγχος των ποσοτήτων που φορτώνουν στα βυτιοφόρα  οι εγκαταστάσεις φόρτωσης. Επίσης ο έλεγχος των ποσοτήτων που παραδίδουν τα βυτία στα πρατήρια, πλέον θα γίνετε με πιστοποιημένο τρόπο. Η δε αλλοίωση της πιστοποιημένης βέργας του βυτίου, θα είναι αιτία προστίμου. Στα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου εκτός της διαπιστευμένης ηλεκτρονικής ογκομέτρησης, πρέπει να εγκατασταθεί και μηχανισμός άμεσης έκδοσης παραστατικού. Δε νοείται παράδοση καυσίμου στο περίπου ή κατά προσέγγιση ,μέχρι το βυτίο να βρει ζυγαριά για να ζυγιστεί. Επίσης προτείνουμε εκτός της τοποθέτησης **GPS** στα βυτία, να τοποθετηθεί ηλεκτρονική σφράγιση. Ακόμη  λόγω της μεγάλης έξαρσης του λαθρεμπορίου στο  υγραέριο, πρέπει το δρομολόγιο να καταγράφεται ηλεκτρονικά και η μετάγγιση από βυτίο σε βυτίο πέραν του ότι απαγορεύεται , πρέπει να έχει την ποινή της αφαίρεσης πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας. Στην έσχατη περίπτωση λόγω σημαντικής βλάβης το όχημα θα πρέπει να μεταφέρεται σε ασφαλείς  εγκαταστάσεις και μόνο παρουσία ελεγκτικών οργάνων να γίνετε η μετάγγιση.
5. Προτείνουμε να απαγορευθεί η συμφόρτωση υγραερίου κίνησης **LPG** και υγραερίου  που προορίζεται για την βιομηχανία και την θέρμανση. Δηλαδή, ένα βυτίο να δρομολογείται για  να μεταφέρει καύσιμο μόνο στα πρατήρια και μόνο  για καταναλωτές ( οικιακούς – επιχειρήσεις) που δικαιούνται  μειωμένο **Ε.Φ.Κ**. Επίσης πρέπει να ληφθεί μέριμνα  ώστε, να ελέγχεται η ποιότητα υγραερίου δεδομένου ότι, κλεμμένο προπάνιο από ελλιπείς παραδόσεις καταλήγει σε πρατήρια αλλά και στην παράνομη εμφιάλωση.
6. Πρέπει να ληφθούν μέτρα για την **ηλεκτρονική κλοπή στις αντλίες** ,που έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις. Η καταδολίευση του συστήματος εισροών εκροών με σκοπό την κλοπή των καταναλωτών και την παραγωγή μαύρου χρήματος , πρέπει να είναι στην  προτεραιότητα της νομοθετικής ρύθμισης. Επίσης η καταδολίευση των μετρητών των  αντλιών συμβάλλει στην αύξηση της παρανομίας.
7. Είναι καταγεγραμμένο ότι , οι εξ επαγγέλματος πλέον παραβάτες έχουν στήσει ένα δίκτυο με αχυράνθρωπους διαχειριστές και με νομικά πρόσωπα που μπορούν είτε να μη  πληρώνουν τα πρόστιμα, είτε να βρίσκουν κενά νόμου, είτε το πρόστιμο που ενδεχομένως τελικά να πληρώσουν είναι υπερβολικά υποπολλαπλάσιο των κερδών τους. Ένα αναγκαίο  ριζικό μέτρο που προτείνουμε και πιστεύουμε ότι  θα έχει μεγάλη ανταπόκριση , είναι το κλείσιμο του πρατηρίου τουλάχιστον για έξι μήνες χωρίς το δικαίωμα έκδοσης νέας άδειας  και τοποθέτηση **ΜΕΓΑΛΗΣ**  πινακίδας  **ΚΛΕΙΣΤΟΝ ΛΟΓΩ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ –ΝΟΘΕΙΑΣ- ΚΛΟΠΗΣ κ.λ.π**. Με αυτόν τον τρόπο θα προστατευτεί  ο καταναλωτής και ο υγιής ανταγωνισμός δεδομένου ότι,  όλοι αυτοί που παρανομούν , διαθέτουν τα καύσιμα σε τιμές κόστους αγοράς  ,δηλαδή κάτω του κόστους λειτουργίας , προσβάλλοντας τους συνετούς οικογενειάρχες πρατηριούχους. Κάνουμε ιδιαίτερη μνεία για την ηλεκτρονική κλοπή στις αντλίες, διότι  χρειάζεται ιδιαίτερη επιχειρησιακή μεταχείριση. Τονίζουμε ότι, μέχρι σήμερα όλες οι ελεγκτικές υπηρεσίες έχουν δηλώσει αδυναμία.
8. Η  ποινή της αφαίρεσης αδείας- πέραν των ποινικών κυρώσεων -  πρέπει να επιβάλλεται επίσης στα βυτιοφόρα, στους εγκαταστάτες του καταδολιευμένου συστήματος εισροών- εκροών και σε όποιους συμμετέχουν , όπως π.χ. στις εταιρίες πετρελαιοειδών και υγραερίου.
9. Παρατηρούμε ότι, συλλαμβάνονται βυτιοφόρα που έχουν φορτώσει καύσιμο εκτός προδιαγραφών, που σημαίνει ότι , δε γίνετε έλεγχος ποιότητας εντός των εγκαταστάσεων και συνεπώς αυτονόητα ζητούμε να γίνετε συχνότερα ο έλεγχος. Επίσης δεν είναι λίγες οι φορές που οι εγκαταστάσεις παραδίδουν μικρότερες ποσότητες και σε διαφορετικές θερμοκρασίες από τις πραγματικές.
10. Επειδή υπάρχουν αντλίες και διανομείς καυσίμων που επιδέχονται παρεμβάσεις με σκοπό  την νόθευση και παραποίηση των δεδομένων τους  , προτείνουμε άμεσα να αποσύρονται **ΟΛΕΣ** από την αγορά με ευθύνη του εισαγωγέα , ή του κατασκευαστή, ή του εμπόρου και να αφαιρείται η άδεια λειτουργίας των υπευθύνων.
11. Μέριμνα πρέπει να ληφθεί για τον έλεγχο εμφιάλωσης του υγραερίου , διότι ποσότητες  κλεμμένου, λαθραίου  και νοθευμένου υγραερίου καταλήγει στις φιάλες, οι οποίες πωλούνται κατά πολύ φθηνότερα.
12. Θεωρούμε αναγκαίο οι παρακολουθήσεις των βυτιοφόρων που μεταφέρουν κάθε είδους μη νόμιμο καύσιμο, πρέπει να φτάνουν μέχρι το πρατήριο και όχι να περιορίζονται στην σύλληψη ενός  αλλοδαπού  οδηγού.

**ΕΚ ΤΟΥ ΔΙΟΙΗΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**