

Λαθρεμπόριο καυσίμων: Μια άλλη προσέγγιση

Tuesday January 24, 2012

Πώς χάνονται βυτιοφόρα στο «Τρίγωνο των Βερμούδων»
(Λαθρεμπόριο καυσίμων: Μια άλλη προσέγγιση)

Του Δημήτρη Μάρδα

Αν. καθηγητή Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του ΑΠΘ

Δισεκατομμύρια ευρώ χάνονται από φόρους (ΦΠΑ, φόρος επί των πετρελαιοειδών και φόρος εισοδήματος) λόγω του εκτεταμένου λαθρεμπορίου καυσίμων στη χώρας μας.

Καθώς δε γίνονται εκτεταμένες συλλήψεις οδηγών βυτιοφόρων, καπετάνιων πλοίων και εμπόρων που ασχολούνται με τα παράνομα διακινούμενα καύσιμα, δεν μπορεί να εκτιμηθεί το μέγεθος του λαθρεμπορίου των συγκεκριμένων προϊόντων.

Παρόλα αυτά μπορούμε να έχουμε εμμέσως, μια σχετικά ακριβή εικόνα τμήματος του φαινομένου, με τη βοήθεια των στατιστικών του διεθνούς εμπορίου του ΟΗΕ.

Η παρουσίαση που έπεται επικεντρώνει την προσοχή της μόνο στις βενζίνες-ντίζελ και εξετάζει τη ροή του εμπορίου ανάμεσα στην Ελλάδα και τους βόρειους γείτονές της, όπως και την Τουρκία.

Πιο συγκεκριμένα, όλα τα κράτη δηλώνουν στις σχετικές υπηρεσίες του ΟΗΕ αναλυτικά στοιχεία για το εμπόριο τους με τον υπόλοιπο κόσμο. Οπότε για τη διακίνηση του ίδιου προϊόντος ανάμεσα σε δυο χώρες, έχουμε δύο πηγές: Τις δηλώσεις της χώρας εξαγωγής και τις αντίστοιχες δηλώσεις της χώρας εισαγωγής. Όταν λοιπόν η Ελλάδα, δηλώνει στον ΟΗΕ ότι εξάγει βενζίνες στην FYROM, τότε εύλογα όλοι περιμένουμε να δούμε ένα όμοιο ποσό (ή ποσότητα) ως δηλωθείσα εισαγωγή και εκ μέρους των αρχών της γειτονικής χώρας.

Απορίας άξιον είναι όμως πώς, παραδείγματος χάρη, το 2009, δηλώθηκε ότι έφυγαν από την Ελλάδα προς τα Σκόπια βενζίνες-ντίζελ αξίας περίπου 134,5 εκ. δολαρίων (222,9 χιλ. τόνων) ενώ τα Σκόπια δήλωσαν ότι εκεί έφθασαν μόλις οι 10,0 εκ. δολάρια (12,3 χιλ. τόνοι). Τα καύσιμα έχασαν το δρόμο τους, θα έλεγε κάποιος...

Ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά εκτίθενται κάποια σενάρια που απαντούν στο ζήτημα αυτό:

1- Ο Έλληνας 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. Αρχέγονη προσέγγιση...

2- Ένα απλό επιβατικό αυτοκίνητο σταματά στα σύνορα, δηλώνει το φορτίο των καυσίμων που δήθεν εξάγονται και αφού ο οδηγός κεράσει ένα καφέ (ολίγον ακριβό φυσικά) στις εκεί εποπτικές, αρχές επιστρέφει στο σπίτι του.

3- Το βυτιοφόρο δηλώνει στα ελληνικά σύνορα την αξία των καυσίμων προς εξαγωγή που αντιστοιχούν σε ένα πλήρες φορτίο, ενώ μεταφέρει τη μισή ποσότητα, η

οποία δηλώνεται ακολούθως στο απέναντι φυλάκιο. (Συνήθης πολιτική των διπλών τιμολογίων στο διακοινοτικό εμπόριο κυρίως).

4- Το βυτιοφόρο δηλώνει την αξία των καυσίμων προς εξαγωγή που πράγματι φέρει και κατόπιν ο οδηγός κατευθύνεται στο γειτονικό τελωνείο. Στο ενδιαμέσο το βυτιοφόρο...εξαφανίζεται, όπως εξαφανίζονται διάφορα πλοία στο τρίγωνο των Βερμούδων και ουδείς ενδιαφέρεται για το συμβάν!!!

Πρώτο συμπέρασμα: Δηλώνουμε ότι εξάγουμε σε πολλές περιπτώσεις, πολλαπλάσιες ποσότητες από ό,τι δηλώνουν οι πελάτες μας ότι εισάγουν. Έτσι η διαφορά που στην ουσία δεν εξάγεται, κάπου 'χάνεται' στην ελληνική αγορά χωρίς παραστατικά ή οτιδήποτε άλλο.

Από τις ίδιες στατιστικές προκύπτει και ένα άλλο ενδιαφέρον θέμα με όμοια αποτελέσματα. **Πιο συγκεκριμένα, δηλώσαμε το 2010 ότι εξαγάγαμε στην Τουρκία 116 εκ. δολάρια βενζίνες ενώ οι τουρκικές αρχές δήλωσαν ότι εισήγαγαν 573 εκ. δολάρια βενζίνες από εμάς!!!.**

Δεύτερο συμπέρασμα: Ο Έλληνας επιχειρηματίας δηλώνει στα δικά μας σύνορα ότι εξάγει με τα βυτιοφόρα του ένα άλλο παράγωγο του πετρελαίου (π.χ. τολουένη, ξυλένη, BTX) ή οτιδήποτε άλλο προϊόν σε υγρή όμως μορφή (...νερό του Καματερού), ενώ στα τουρκικά σύνορα δηλώνει ότι εισάγει τις βενζίνες που πράγματι μεταφέρει. Έτσι ξεφορτώνεται τα χωρίς παραστατικά καύσιμα που διαθέτει στη χώρα μας και τα οποία δεν προωθεί στην εδώ αγορά, όταν αισθάνεται ότι τείνει να διαβεί τον Ρουβίκωνα!. Η ροή αυτή του εμπορίου καυσίμων εξυπηρετεί επίσης και τους Τούρκους λαθρεμπόρους, που καλύπτουν έτσι τα δικά τους εσωτερικά ελλείμματα με 'μαύρες' βενζίνες. Για πολλούς, η δεύτερη εκδοχή είναι και η κυρίαρχη στη συγκεκριμένη μορφή του λαθρεμπορίου καυσίμων.

Αναλυτικότερα, ως προς το εμπόριο βενζινών-ντίζελ της Ελλάδας από το 2001 έως το 2010:

Με τη FYROM, δηλώνουμε πολλαπλάσιες εξαγωγές από ότι οι ίδιοι δηλώνουν ως εισαγωγές από εμάς. **Επίσης, εντύπωση παρουσιάζει το γεγονός ότι ενώ εμείς δηλώσαμε 55,8 εκ δολάρια εξαγωγές το 2010, αυτοί δήλωσαν μηδενικές εισαγωγές.**

Αν δεν είναι ακριβή τα στοιχεία των εισαγωγών του 2010, λόγω παραλήψεων των αρχών της γειτονικής χώρας, τότε ενδεχομένως κάποια... καθαρίστρια σκούπισε κατ' επανάληψη τα σχετικά παραστατικά που έπεσαν κατά λάθος στο πάτωμα του φυλακίου, απέναντι εκείνου των Ευζώνων!!! (Βλ. Πίνακα 1)

Ως προς τη Βουλγαρία, από το 2001-2009 οι δηλωθείσες εξαγωγές από εμάς ήταν – πλην ενός έτους– υψηλότερες από ότι οι δηλωθείσες εισαγωγές από αυτούς. Μόνο το 2006 και το 2010 καταγράφηκε η αντίθετη εξέλιξη. Στο πλαίσιο του ενδοκοινοτικού εμπορίου, τη διακίνηση κάθε προϊόντος συνοδεύει το έντυπο VIS, που συμπληρώνει τόσο ο εξαγωγέας όσο και ο εισαγωγέας μια φορά τον μήνα και στέλλεται στις Βρυξέλλες με ηλεκτρονικό τρόπο, εκ των υστέρων όμως!. Όταν, μετά τις προβλεπόμενες διασταυρώσεις, οι δηλωθείσες αξίες στα δυο VIS δεν συμφωνούν τότε κινητοποιούνται οι σχετικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί. Αν όμως συμφωνούν οι αξίες των δύο εντύπων των δυο χωρών στο εμπόριο των βενζινών, πώς ερμηνεύεται πάλι η οποία απόκλιση διαπιστώνεται από τις στατιστικές του διεθνούς εμπορίου του

ΟΗΕ; (βλ. Πίνακα 2).

Ως προς την Τουρκία, εκεί παρουσιάζεται η ακόλουθη ενδιαφέρουσα εξέλιξη. Ενώ κατά τα έτη 2000-6 οι δηλωθείσες εξαγωγές από την πλευρά της Ελλάδας ήταν περίπου διπλάσιες από τις εκεί δηλωθείσες εισαγωγές, **μετά το 2007 παρατηρείται το αντίστροφο φαινόμενο, κάτι που το ερμηνεύσαμε προηγουμένως**. Η έξαρση των εισαγωγών καυσίμων στην Τουρκία δικαιολογείται και από τον υψηλό ρυθμό ανάπτυξης της μετά το 2008. Η διαχρονική εξέλιξη του φαινομένου μας οδηγεί σε ένα άλλο συμπέρασμα: Οι Τούρκοι αποδεικνύονται οι καλύτεροι μαθητές μας! (Βλ. Πίνακα 3).

Η Αλβανία, δίνει μια όμοια της Τουρκίας εικόνα μετά το 2002.(Βλ Πίνακα 4).

Μια προτεινόμενη λύση: Να δοθεί ένα γενναίο πριμ στα μέλη του ΣΔΟΕ που θα συλλαμβάνουν κάθε λαθραία ποσότητα. Το πριμ αυτό ως ποσοστό των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στα λαθραία καύσιμα, δε θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό. Αν εφαρμοστεί αυτή η πολιτική ενδεχομένως να εκπλαγούμε από τις δεκάδες παράνομες δεξαμενές και βυτιοφόρα που όλως τυχαίως θα ανακαλυφθούν.

Πίνακας 1 Εξαγωγές Ελλάδας προς FYROM βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας ¹	Εισαγωγές από την Ελλάδα ²	Διαφορά
2001	80.078.958	52.793.587	27.285.371
2002	92.489.016	71.850.860	20.638.156
2003	22.845.123	12.012.433	10.832.690
2004	13.626.146	2.217.912	11.408.234
2005	22.600.932	8.640.396	13.960.536
2006	23.071.680	9.625.968	13.445.712
2007	31.065.990	6.112.069 ³	24.953.921
2008	54.895.198	19.182.818	35.712.380
2009	134.460.100	10.005.015	124.455.085
2010	55.801.150	0	55.801.150

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade (www.comtrade.un.org)

Πίνακας 2 Εξαγωγές Ελλάδας προς Βουλγαρία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας ¹	Εισαγωγές από την Ελλάδα ²	Διαφορά
2001	27.448.191	17.880.740	9.567.451
2002	30.069.510	24.774.336	5.295.174
2003	39.175.531	35.539.604	3.635.927
2004	50.554.724	28.862.569	21.692.155
2005	64.611.123	39.709.277	24.901.846
2006	169.962.594	174.442.266	-4.479.672
2007	52.371.442	13.332.797 ³	39.038.645
2008	159.059.033	147.944.281	11.114.752
2009	189.868.731	183.145.780	6.722.951
2010	130.336.465	159.321.368	-28.984.903

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade

Πίνακας 3. Εξαγωγές Ελλάδας προς Τουρκία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας ¹	Εισαγωγές από την Ελλάδα ²	Διαφορά
2001	116.008.343	51.902.353	64.105.990
2002	53.616.872	29.193.249	24.423.623
2003	134.692.070	65.751.343	68.940.727
2004	203.355.053	113.419.996	89.935.057
2005	382.002.473	177.823.692	204.178.781
2006	414.460.180	376.776.762	37.683.418
2007	199.575.062	305.538.993	-105.963.931
2008	76.472.290 ³	354.833.607	-278.361.317
2009	93.174.388	403.859.748	-310.685.360
2010	116.027.335	573.779.151	-457.751.816

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade

Πίνακας 4. Εξαγωγές Ελλάδας προς Αλβανία βενζινών (σε δολάρια)

Έτος	Εξαγωγές της Ελλάδας ¹	Εισαγωγές από την Ελλάδα ²	Διαφορά
2001	43.244.247	36.556.545	6.687.702
2002	32.385.835	24.654.388	7.731.447
2003	25.844.028	37.678.938	-11.834.910
2004	41.358.917	60.756.922	-19.398.005
2005	51.285.290	65.632.563	-14.347.273
2006	91.795.238	101.457.894	-9.662.656
2007	158.311.757	167.116.231	-8.804.474
2008	36.204.259 ³	251.858.740	-215.654.481
2009	35.181.281	186.948.438	-151.767.157
2010	56.304.860	119.025.389	-62.720.529

Σημειώσεις

1. Όπως δηλώνονται από τις ελληνικές αρχές
2. Όπως δηλώνονται από τη χώρα εισαγωγής
3. Οι μεγάλες μεταβολές διαχρονικά σε αξία συμπίπτουν και με μεγάλες μεταβολές σε ποσότητες.

Πηγή: ΟΗΕ Βάση δεδομένων Comtrade