

ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΝΟΘΕΙΑ,
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΙΣΗΣ ΤΟΥΣ –
ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΜΑΝΙΦΑΒΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.Μ. 7119

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΚΟΣΣΙΕΡΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 13/04/2016

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
1. Η ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΙΤΙΕΣ ΝΟΘΕΙΑΣ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ	6
1.1. Η αγορά καυσίμου στην Ελλάδα	6
1.2. Ο ανταγωνισμός στη λιανική πώληση των καυσίμων	8
1.3. Καθορισμός της τιμής πώλησης των καυσίμων	9
1.4. Αιτίες νοθείας – λαθρεμπορίου.	9
2. ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	11
2.1. Νόθευση βενζίνης τύπου LRP με αμόλυβδη βενζίνη	11
2.2. Νόθευση βενζίνης τύπου Super Αμόλυβδη με απλή αμόλυβδη.	12
2.3. Νόθευση βενζίνης με αιθανόλη.	12
2.4. Νόθευση βενζίνης με άλλα προϊόντα	12
2.5. Νόθευση πετρελαίου κίνησης με πετρέλαιο θέρμανσης	13
2.6. Νόθευση πετρελαίου θέρμανσης με ορυκτέλαια και λοιπά υπολείμματα	13
2.7. Νόθευση πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης με ναυτιλιακό πετρέλαιο	14
2.8. Κλοπή ποσότητας στις αντλίες διάθεσης των πρατηρίων.	14
3. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	15
3.1. Κλοπή καυσίμου από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων.	15
3.2. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω χερσαίων συνόρων.	15
3.3. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω πλωτών μέσων	16
3.4. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω κλοπής κατά την παράδοση σε πρατήρια	16
4. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ, ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΦΑΙΣΤΟΣ – ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ – ΕΚΡΟΩΝ	18
4.1. Σύστημα διακίνησης πετρελαίου θέρμανσης ΗΦΑΙΣΤΟΣ	18
4.2. Το σύστημα εισροών – εκροών	20
4.2.1. Το υποσύστημα εισροών και παραλαβής καυσίμου.	20
4.2.2. Το υποσύστημα παρακολούθησης εκροών από τις αντλίες καυσίμων.	21
4.2.3. Κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας δεδομένων.	22
4.2.4. Υποσύστημα κεντρικής ενημέρωσης δημοσίων αρχών.	23
4.2.5. Διαδικασία βαθμονόμησης, ελέγχου σφαλμάτων και μέτρα προστασίας από παραποίηση του συστήματος	23
4.3. Η καθετοποίηση του συστήματος εισροών – εκροών	24

4.4.	Κριτική του συστήματος εισροών – εκροών.	25
5.	Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΝΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ – ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ – ΕΚΡΟΩΝ	27
5.1.	Λογιστική παρακολούθηση παροχής υπηρεσιών	27
5.2.	Λογιστική παρακολούθηση παρεπόμενων εμπορευμάτων	28
5.3.	Λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων	28
5.3.1.	<i>Τρόπος έκδοσης παραστατικών σε επιτηδευματίες</i>	29
5.3.2.	<i>Πωλήσεις επί πιστώσει και συμφωνίες καθορισμού τιμής</i>	30
5.3.3.	<i>Εγγραφές στα βιβλία</i>	30
5.4.	Άλλες λογιστικές εργασίες στο πρατήριο υγρών καυσίμων	31
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	32
7.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	34
8.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	36
8.1.	Μερίδια πωλήσεων εταιρειών εμπορίας καυσίμων (%) (2008 & 2009)	36
8.2.	Πρατήρια ανά εταιρεία (%) (2009)	36
8.3.	Διαμόρφωση τιμής καυσίμου (2015)	37
8.4.	Ροές καυσίμων Ελλάδα – Π.Γ.Δ.Μ. σε εκατ. Δολάρια	37
8.5.	Ροές καυσίμων Ελλάδα – Βουλγαρία σε εκατ. Δολάρια	38
8.6.	Ροές καυσίμων Ελλάδα – Τουρκία σε εκατ. Δολάρια	38
8.7.	Ροές καυσίμων Ελλάδα – Αλβανία σε εκατ. Δολάρια	38

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το λαθρεμπόριο και η νοθεία στα καύσιμα αποτελούν εδώ και χρόνια ένα σημαντικό πρόβλημα που ταλανίζει την ελληνική κοινωνία με προεκτάσεις πέρα από οικονομικές (φοροδιαφυγής και νόθευσης του ανταγωνισμού) και ευρύτερες όπως η περιβαντολλογική επιβάρυνση από ρύπους.

Αφορμή για την παρούσα εργασία δόθηκε από την έξαρση που παρατηρείται στην νόθευση και λαθρεμπορία υγρών καυσίμων όσο και από την εφαρμογή του συστήματος εισροών – εκροών στο κύκλωμα της παραγωγής –διακίνησης και εμπορίας τους.

Στην παρούσα εργασία θα αναλυθούν οι τρόποι νοθείας και λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων και η επίπτωσή τους στον κρατικό προϋπολογισμό.

Επίσης θα γίνει η παρουσίαση του συστήματος εισροών – εκροών, όπως και η λογιστική παρακολούθηση της λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων σε σχέση με το σύστημα εισροών – εκροών.

Αποφευχθήκαν πλατειασμοί πάνω στα καύσιμα που θα ξέφευγαν από το πλαίσιο μια εργασίας οικονομικού προσανατολισμού, αλλά αναγκαστικά έπρεπε να γίνουν κάποιες επεξηγήσεις για τα καύσιμα, τη φύση τους και τις ιδιότητές τους.

Πριν από όλα βέβαια θα πρέπει να ευχαριστήσω την κ. Κοσσιέρη για την αμέριστη βοήθεια στην εκπόνηση αυτής της εργασίας και τις χρήσιμες συμβουλές της, χωρίς τις οποίες θα ήταν αδύνατη η συγγραφή αυτής της εργασίας.

Ταυτόχρονα θα πρέπει να ευχαριστήσω τον καθηγητή της σχολής Χημικών Μηχανικών του Ε.Μ.Π. κ. Ζαννίκο για την φιλία του και τις γνώσεις που μου μετέφερε πάνω στα καύσιμα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία αποτελείται από 6 κεφάλαια και ένα παράρτημα με πίνακες για συμπληρωματικές πληροφορίες πάνω στο κείμενο.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μορφή της αγοράς καυσίμου σήμερα, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι επιχειρηματίες του κλάδου και οι προοπτικές του. Βάση δίνεται στην εξήγηση του φαινομένου της νοθείας και λαθρεμπορίας όπως και στις ελλειμματικές δομές που το επιτρέπουν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο επεξηγείται η νοθεία των καυσίμων καθώς και οι συνηθέστεροι τρόποι νοθείας στην ελληνικά αγορά. Παράλληλα δίνονται και εκτιμήσεις του εύρους της νοθείας στην αγορά και εκτιμήσεις του παράνομου κέρδους από αυτή την δραστηριότητα.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η λαθρεμπορία στα υγρά καύσιμα και πως αυτή ασκείται από του λαθρέμπορους, μαζί με στοιχεία για τη ζημία στα δημοσιονομικά της χώρας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο δίδεται η εικόνα για τα ηλεκτρονικά συστήματα κατά της λαθρεμπορίας καυσίμων στο παρελθόν, όπως ο Ήφαιστος και παρουσιάζεται το σύστημα εισροών εκροών και η εφαρμογή του στα πρατήρια υγρών καυσίμων.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του φορολογικού κώδικα και πως εφαρμόζεται η λογιστική παρακολούθηση στα πρατήρια υγρών καυσίμων είτε η τήρηση γίνεται με απλογραφικό είτε με διπλογραφικό σύστημα.

Τέλος στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα για την δομή της αγοράς καυσίμων και τους τρόπους αντιμετώπισης των φαινομένων και προτάσεις που μπορούν να συντείνουν στην περαιτέρω βελτίωση του κλάδου των υγρών καυσίμων.

Στο παράρτημα υπάρχουν πίνακες που δείχνουν την δομή της αγοράς υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, τις διαφορές μεταξύ εξαγωγών καυσίμων από την Ελλάδα προς τις γειτονικές χώρες και οι αντίστοιχες εισαγωγές των γειτονικών χωρών – που οι αποκλίσεις τους αποδεικνύουν το εύρος της λαθρεμπορίας μέσω των χερσαίων συνόρων.

1. Η ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΗΜΕΡΑ – ΑΙΤΙΕΣ ΝΟΘΕΙΑΣ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Τα υγρά καύσιμα αποτελούν ένα κλάδο της οικονομίας με τεράστια δυναμική και που διατρέχει όλο το φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας. Όλοι οι τομείς της οικονομίας εξαρτώνται σε απόλυτο βαθμό από την μηχανοκίνηση και την ενέργεια που παράγεται από τα υγρά καύσιμα. Ο ίδιος ο κλάδος μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερις βασικούς κορμούς:

- Τα διυλιστήρια που παίρνουν το αργό πετρέλαιο και με την μέθοδο της δύλισης το μετατρέπουν σε καύσιμο (βενζίνη, πετρέλαιο, υγραέριο κ.α.) και υποπροϊόντα όπως τα ορυκτέλαια και σε βασικές ουσίες των πλαστικών.
- Οι εταιρείες εμπορίας, όπου τα τελικά καύσιμα εμπορεύονται στην αγορά. Οι εταιρείες εμπορίας μπορούν να κατέχουν οι ίδιες διυλιστήρια, είτε να αγοράζουν καύσιμα από αυτά.
- Οι μεταφορείς υγρών καυσίμων, που είτε σαν ανεξάρτητοι μεταφορείς, είτε ενταγμένοι στις εταιρείες εμπορίας μεταφέρουν το καύσιμο στα σημεία διάθεσης.
- Τα πρατήρια υγρών καυσίμων που μεταπωλούν το καύσιμο σε ιδιώτες και επιχειρηματίες και είτε είναι σημεία πώλησης των εταιρειών εμπορίας, είτε είναι πρατήρια που με συμβάσεις πωλούν καύσιμο μιας συγκεκριμένης εταιρείας, είτε ακόμα είναι ανεξάρτητα πρατήρια που μεταπωλούν καύσιμο χωρίς δεσμεύσεις με κάποια συγκεκριμένη εταιρεία.

1.1. Η αγορά καυσίμου στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα υπάρχουν 4 διυλιστήρια, τρία της εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια σε Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα και Ασπρόπυργο, και ένα του ομίλου Μότορ Όιλ στην Κόρινθο, 12 εταιρείες εμπορίας που ανήκουν στον Σύνδεσμο Εμπορίας Πετρελαιοειδών με τζίρο 13.531 εκατομμύρια ευρώ και μικτά κέρδη 489 εκατομμύρια ευρώ, 1.909 βυτιοφόρα από τα οποία τα 384 ανήκουν στις εταιρείες εμπορίας και τα 1.525 σε ανεξάρτητους επιτηδευματίες (λόγω κυρίως της πλαισίου που έβαζε περιορισμούς στις εταιρείες εμπορία μέχρι πρόσφατα κατέχουν ιδιόκτητα βυτιοφόρα) και 6.192 πρατήρια υγρών καυσίμων (τα παραπάνω βασίζονται σε στοιχεία του Ι.Ο.Β.Ε για το 2011).

Η χαρτογράφηση των εταιρειών εμπορίας στην Ελλάδα δείχνει πως από τις 12 εταιρείες εμπορίας – που ανήκουν στον αντίστοιχο σύνδεσμο, υπάρχουν δύο μεγάλοι όμιλοι όπου κατέχουν και διυλιστήρια, ο όμιλος Ελληνικών Πετρελαίων με εμπορικά σήματα ΕΚΟ και ΒΡ και ο όμιλος Μότορ Όιλ με εμπορικά σήματα Shell και Avin με το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά υγρών καυσίμων και με τις καλύτερες επιδόσεις στην κερδοφορία (βλ Πίνακα 1 στο Παράρτημα). Παράλληλα κινούνται οι υπόλοιπες εταιρείες εμπορίας, όπου τα τελευταία χρόνια αυξάνουν το μερίδιο αγοράς και τον αριθμό των πρατηρίων τους με την Aegean Oil να αυξάνει τις πωλήσεις βενζίνης 42% το 2008, και τις εταιρείες Revoil και Elinoil κατά 7,2% και 4,7% αντίστοιχα για το 2008 (Μελέτη Ελληνικών Πετρελαίων 2008).

Στον χώρο της διακίνησης, λόγω και του περιοριστικού πλαισίου στις άδειες βυτιοφόρων, παρουσιάζεται στασιμότητα όσο αφορά των αριθμό βυτιοφόρων που απασχολούνται από τις εταιρείες εμπορίας. Αυτό δημιουργεί και αύξηση στο κόστος των καυσίμων λόγω των ανελαστικών τιμών των μεταφορικών και της ύπαρξης αγορανομικών διατάξεων καθορισμού τους και προβλήματα στον ανταγωνισμό (επισημάνσεις Ι.Ο.Β.Ε. 2008, έκθεση .N.T. για τις διαρθρωτικές αλλαγές στην Ελλάδα 2011).

Τα πρατήρια υγρών καυσίμων χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

- CODO (Company Owned, Dealer Operated), όπου το πρατήριο ανήκει σε εταιρεία εμπορίας και το παραχωρεί με σύμβαση σε επιχειρηματία με τη μορφή μίσθωσης είτε αντιπροσώπευσης είτε μεταπώλησης.
- DODO (Dealer Owned, Dealer Operated), όπου το πρατήριο ανήκει στον επιχειρηματία, ο οποίος το διαχειρίζεται όπως αυτός κρίνει
- COCO (Company Owned, Company Operated), όπου το πρατήριο ανήκει στην εταιρεία, που ασκεί απόλυτο έλεγχο στο πρατήριο και τις τιμές και όπου οι διαχειριστές και υπάλληλοι του πρατηρίου έχουν μισθωτή σχέση με την εταιρεία εμπορίας.

Στην Ελλάδα υπάρχουν 6.192 πρατήρια όπου σε μεγαλύτερο ποσοστό ανήκουν είτε στο δίκτυο του Ομίλου Ελληνικά Πετρέλαια είτε στο δίκτυο του Ομίλου Μότορ Όιλ (βλέπε Πίνακα 2 στο Παράρτημα).

1.2. Ο ανταγωνισμός στη λιανική πώληση των καυσίμων

Ο αριθμός των πρατηρίων στην ελληνική αγορά και η αναλογία πρατηρίων ανά κάτοικο είναι από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Έτσι αντιστοιχούν περίπου 6 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους την ίδια στιγμή που στην Γερμανία αντιστοιχούν 2 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους. Ακόμα και αν αφαιρεθούν τα νησιά, οπότε εκ των πραγμάτων η αναλογία πρατηρίων ανά κάτοικο είναι ακόμα μεγαλύτερη, και πάλι η αναλογία παραμένει στα 5 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους (στοιχεία Ε.Λόης (2014) Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο, Αθήνα). Την ίδια στιγμή ο λόγος αυτοκινήτων προς πρατήριο είναι από τους μικρότερους στην Ευρώπη, δημιουργώντας συνθήκες εκείνες που τα περισσότερα πρατήρια φυτοζωούν (ο.π.).

Στη γεωγραφική κατανομή των πρατηρίων το 20% των πρατηρίων βρίσκεται στην Αθήνα και πραγματοποιούν το 50% του πανελλαδικού τζίρου. Όλα αυτά θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως αποδείξεις ότι ο ανταγωνισμός στην λιανική είναι μεγάλος και η αγορά μπορεί να αυτορυθμίζεται ικανοποιητικά.

Την ίδια στιγμή όμως υπάρχουν εμπόδια που εμποδίζουν την δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στα σημεία λιανικών πωλήσεων, κυρίως λόγω των συμβάσεων μεταξύ εταιρειών εμπορίας και πρατηρίων. Δηλαδή:

- Οι συμβάσεις των πρατηριούχων με τις εταιρείες εμπορίας δεσμεύουν υπερβολικά τους πρατηριούχους, εμποδίζουν την κινητικότητά τους μεταξύ των εταιρειών με υψηλές ρήτρες αποδέσμευσης και τελικά διατηρούν τις τιμές υψηλές.
- Ο πρατηριούχος καταβάλλει μηνιαία αποζημίωση για την συντήρηση του εξοπλισμού και μηνιαίο μίσθωμα που πληρώνεται στην εταιρεία.
- Ακόμα περισσότερο, υπάρχουν penalties στην περίπτωση που κάποιο πρατήριο ξεπεράσει με τις πωλήσεις του το όριο κατανάλωσης που προβλέπεται από την σύμβαση, πέραν των παραπάνω καταβολών.
- Οι δε όροι των συμβάσεων απαιτούν υψηλές ρήτρες συμμόρφωσης σε περίπτωση που για κάποιο λόγο παραβιαστούν – και την ευθύνη την έχει κατά αποκλειστικότητα ο πρατηριούχος.

- Δεν υπάρχει σαφής ορισμός της τιμής χονδρικής και των εκπτώσεων για τους πρατηριούχους.

1.3. Καθορισμός της τιμής πώλησης των καυσίμων

Ο καθορισμός της τιμής πώλησης των υγρών καυσίμων εξαρτάται κατά ένα μέρος από την τιμή του πετρελαίου στις διεθνείς αγορές. Πέραν αυτού υπάρχουν επιβαρύνσεις και φόροι που δίνουν την τελική τιμή του προϊόντος. Έτσι η τιμή καθορίζεται τελικά από το τιμή του διυλιστηρίου κατά 28,4%, τους φόρους και δασμούς στο 67,2% και το περιθώριο κέρδους της εταιρεία εμπορίας, τα μεταφορικά και το κέρδος του πρατηριούχου που αθροιστικά φτάνει το 4,4% (στοιχεία Ε.Λόης (2014) Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο, Αθήνα), (βλέπε Πίνακα 3 στο Παράρτημα). Ουσιαστικά μεταφορικά, εταιρεία και πρατηριούχος μοιράζονται 0,08€ ανά λίτρο καύσιμου – με τους πρατηριούχους, ανάλογα με τις πωλήσεις τους να καρπώνονται από 0,005€ ως και 0,035€ ανά λίτρο (τιμές Νοεμβρίου 2015).

1.4. Αιτίες νοθείας – λαθρεμπορίου.

Η ανάλυση της δομής της ελληνικής αγοράς καυσίμου αποδεικνύει και τις γενεσιουργές αιτίες για την ύπαρξη νοθείας και λαθρεμπορίου. Ο κατακερματισμός των λιανοπωλητών που εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους την στιγμή που το περιθώριο κέρδους τους είναι ελάχιστο τους αναγκάζει είτε να κλείσουν (τάση που παρατηρείτε τα τελευταία χρόνια), είτε να ενταχθούν στο κύκλωμα της νοθείας – λαθρεμπορίας. Οι λεόντειες συμβάσεις με εταιρείες εμπορίας αναγκάζει αρκετούς από αυτούς να αποδεσμεύονται και να κάνουν τα πρατήρια τους Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.), όπου αγοράζοντας καύσιμο από διάφορες πηγές/ χονδροπωλητές, και με κριτήριο την χαμηλότερη τιμή μεταπωλούν αρκετές φορές λαθραίο καύσιμο εν αγνοία τους.

Σαφώς όμως οι πρατηριούχοι είναι ο τελευταίος κρίκος μιας αλυσίδας που ξεκινάει από προηγούμενα στάδια. Στον χώρο των διυλιστηρίων δεν υπάρχει κάποια αναφορά για περιπτώσεις λαθρεμπορίας, ενώ στις εταιρείες εμπορίας δεν έχει τελεσιδικήσει κάποια περίπτωση τέτοια – παρά μόνο υπάρχουν δίκες σε εξέλιξη όπου δεν μπορεί να προβλεφθεί το αποτέλεσμα τους. Η μόνη οριστική απόφαση είναι για τις εναρμονισμένες πρακτικές τους (που είχαν σαν αποτέλεσμα την πληρωμή από 50

εκατομμύρια ευρώ πρόστιμο από δύο εκ των μεγάλων εταιρειών του κλάδου, με αποτέλεσμα την λειτουργική τους αποχώρηση από την Ελλάδα.)

Συνεπακόλουθα το πρόβλημα εντοπίζεται και στην διακίνηση των υγρών καυσίμων. Η μέχρι τώρα κλειστή αγορά των βυτιοφόρων είχε δημιουργήσει ένα καθεστώς προνομίων στους ιδιοκτήτες τους. Η δε τιμή μιας άδειας είχε φτάσει και τις 500.000€ - μέχρι το σχετικό άνοιγμα της αγοράς το 2011. Παράλληλα η έλλειψη ελέγχων και η απουσία ηλεκτρονικής καταγραφής των διακινούμενων ποσοτήτων αλλά και των δρομολογίων των βυτιοφόρων έδωσαν την αφορμή σε επιτήδειους να εισχωρήσουν στον κλάδο και να καρπώνονται υπερκέρδη από την παράνομη δραστηριότητα τους. Άλλωστε με την παράνομη εισαγωγή καυσίμου στην αγορά και με τις φορολογικές επιβαρύνσεις του 60,4% που δεν αποδίδονται και τελικά αποκομίζει ο λαθρέμπορος τα κέρδη είναι αστρονομικά. Τέτοια ώστε να μπορούν και να εξαγοράσουν αν χρειαστεί και διεφθαρμένα στελέχη της κρατικής μηχανής, που κακοπληρωμένα και χωρίς τα απαραίτητα μέσα προσπαθούν να εμποδίσουν αυτές τις συμμορίες. Στα επόμενα κεφάλαια θα καταδειχτούν οι τρόποι που διεξάγονται η νοθεία και η λαθρεμπορία και τα κέρδη αυτής της δραστηριότητας.

2. ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η νόθευση των υγρών καυσίμων είναι ένα φαινόμενο που εμφανίζει μια συχνότητα της τάξης του 7% - 15% στα πρατήρια της ελληνικής επικράτειας. Ως τέτοια ορίζεται η ανάμιξη καυσίμου είτε με αντίστοιχο φθηνότερο καύσιμο, είτε η πρόσμιξη καυσίμου με οργανικές ουσίες που προσομοιάζουν με το αρχικό καύσιμο.

Στην προσπάθεια των Αρχών για την παρεμπόδιση αναμίξεων φθηνών καυσίμων στα αντίστοιχα ακριβότερα καύσιμα έχουν τοποθετηθεί στα φθηνά καύσιμα ειδικές ουσίες - ιχνηθέτες. Με αυτό τον τρόπο υπάρχει η δυνατότητα εντοπισμού της επιμόλυνσης ενός ακριβού καυσίμου με φθινό και το ποσοστό ανάμειξης. Επίσης έχουν μπει χρωστικές ουσίες σε κάποια από αυτά για να είναι ευκολότερος ο εντοπισμός τους. Παρόλα αυτά όσοι διαπράττουν νοθεία – και ειδικά αυτοί που το διαπράττουν σε μαζική κλίμακα – έχουν οργανώσει εγκαταστάσεις για την αφαίρεση των ιχνηθετών και τον αποχρωματισμό των καυσίμων.

Στην Ελλάδα διακινούνται 3 είδη βενζίνης:

- Αμόλυβδη βενζίνη 95 RON χρώματος κίτρινου με ιχνηθέτη κινιζαρίνη.
- Super Αμόλυβδη βενζίνη 100 RON για κινητήρες υψηλών επιδόσεων χρώματος φυσικού χωρίς ιχνηθέτη.
- Βενζίνη LRP 97 RON για κινητήρες παλαιάς τεχνολογίας χρώματος πράσινου χωρίς ιχνηθέτη.

Ο τρόπος νόθευσης τους παρουσιάζεται κάτωθι:

2.1. Νόθευση βενζίνης τύπου LRP με αμόλυβδη βενζίνη

Στην ελληνική αγορά μετά την κατάργηση της πώλησης καυσίμων με πρόσθετο μολύβδου (λόγω των τοξικών ιδιοτήτων του μολύβδου στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον), για τους εναπομείναντες κινητήρες εσωτερικής καύσης σε αυτοκίνητα και λοιπά μηχανήματα, προωθήθηκε η λύση της βενζίνης LRP η οποία περιέχει πρόσθετα Καλίου (K) τα οποία έχουν αντίστοιχες ιδιότητες λίπανσης με τα πρόσθετα μολύβδου. Η προσθήκη Καλίου και η διαφοροποιημένη διαχείριση της βενζίνης LRP έχει σαν αποτέλεσμα την αυξημένη τιμή της σε σχέση με την απλή αμόλυβδη κατά περίπου 0,07€ (τιμές Νοεμβρίου 2015). Ανάλογα με τα ποσοστά ανάμειξης των δύο

παραπάνω καυσίμων – φθηνότερης αμόλυβδης με ακριβότερη LRP - μπορεί να επιτευχθεί κέρδος ως και 70€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

2.2. Νόθευση βενζίνης τύπου Super Αμόλυβδη με απλή αμόλυβδη.

Στα πρατήρια υγρών καυσίμων εκτός από την απλή αμόλυβδη που περιέχει 95 RON διατίθεται και η πιο εξελιγμένη Super Αμόλυβδη 100 RON όπου η διαφορά στην τιμή τους είναι περίπου 0,20€ (σε τιμές Νοεμβρίου 2015). Όπως και στην παραπάνω περίπτωση ανάλογα με τα ποσοστά ανάμειξης των δυο αυτών καυσίμων το κέρδος μπορεί να φτάσει τα 200€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

2.3. Νόθευση βενζίνης με αιθανόλη.

Η αιθανόλη (οινόπνευμα) χρησιμοποιείται στους βενζινοκινητήρες από χρόνια στις Η.Π.Α. και στις χώρες της Λατινικής Αμερικής ως προϊόν της επεξεργασίας των ζαχαρότευτλων. Ως καύσιμο δεν παρέχει την ίδια ισχύ όπως η βενζίνη, για αυτό σε αυτές τις χώρες χρησιμοποιείται σε μείγμα με βενζίνη. Στην Ελλάδα η αιθανόλη χρησιμοποιείται στην βιομηχανία και στην ποτοποιία, η δε τιμή της ανέρχεται σε περίπου 0,50€ το λίτρο. Επειδή δεν είναι δυνατό να γίνει νοθεία στη βενζίνη σε ποσοστό άνω του 20% χωρίς να γίνει αντιληπτό από τον τελικό καταναλωτή (άμεσα προβλήματα στην εκκίνηση του κινητήρα) η ανάμειξη της γίνεται μέχρι το παραπάνω ποσοστό και επιφέρει τελικό κέρδος μέχρι 200€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

Εδώ πρέπει να γίνει ειδική μνεία στο κενό νόμου που υπάρχει. Η προδιαγραφή οποιουδήποτε τύπου βενζίνης στην Ελλάδα επιτρέπει μέχρι 5% αιθανόλη στο καύσιμο την στιγμή που στα ελληνικά διυλιστήρια δεν έχει καταγραφεί διάθεση βενζίνης με αιθανόλη ποτέ. Ίσως αυτό μπορεί να λειτουργεί σαν παράθυρο νόμου για κάποιους επιτήδειους.

2.4. Νόθευση βενζίνης με άλλα προϊόντα

Πέρα από τους παραπάνω τρόπους σε έρευνες των αρμόδιων φορέων έχουν βρεθεί και επιμολύνσεις βενζινών και με άλλες ουσίες – όπως μεθανόλη, βενζόλιο, διαλυτικά νίτρου κ.α.. Αυτός ο τρόπος νοθείας – με υλικά επικίνδυνα για την δημόσια υγεία δεν είναι διαδεδομένος και δεν μπορεί να εκτιμηθεί το οικονομικό κέρδος των διακινητών του.

Το πετρέλαιο στην Ελλάδα διακρίνεται σε δύο τύπους:

- Πετρέλαιο κίνησης σε χρώμα φυσικό χωρίς ιχνηθέτη όπου διατίθεται μόνο για αυτοκίνηση και
- Πετρέλαιο θέρμανσης σε χρώμα κόκκινο με ιχνηθέτη Euromarker που διατίθεται μόνο για θέρμανση

Στην Ελλάδα διατίθεται και το ναυτιλιακό πετρέλαιο, όχι όμως για την ελληνική αγορά αλλά για πλοία που βρίσκονται σε διεθνή ύδατα για τον ανεφοδιασμό τους, χωρίς δασμούς, φόρο κατανάλωσης και Φ.Π.Α.. Το ναυτιλιακό πετρέλαιο έχει χρώμα μαύρο και ιχνηθέτη κινιζαρίνη.

Η νόθευση στο πετρέλαιο περιγράφεται παρακάτω.

2.5. Νόθευση πετρελαίου κίνησης με πετρέλαιο θέρμανσης

Όπως και στην βενζίνη οι νοθευτές εκμεταλλεύονται την διαφορά στην τιμή μεταξύ πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης. Ειδικά μέχρι το 2013 όπου υπήρχε διαφορετική φορολόγηση η διαφορά στην τιμή των δύο καυσίμων άγγιζε τα 0,55€ και εκτίνασσε το όφελος μέχρι και τα 550€ ανά χιλιόλιτρο. Παρόλα αυτά ακόμα και σήμερα (Νοεμβρίου 2015) υπάρχει διαφορά 0,15€ ανά λίτρο και κέρδος μέχρι 150€ ανά χιλιόλιτρο.

Η επισήμανση που πρέπει να γίνει εδώ είναι για την παράνομη πρακτική που εφαρμόζουν κάποιοι οδηγοί (ιδιώτες και επαγγελματίες) να εφοδιάζουν τα αυτοκίνητα τους με πετρέλαιο θέρμανσης εκμεταλλευόμενοι την διαφορά τιμής των δύο καυσίμων. Έκθετοι είναι και οι οδηγοί – που σε κάποιο έλεγχο κινδυνεύουν με πρόστιμα – και οι πρατηριούχοι που εφοδιάζουν τα οχήματα καθώς αυτό απαγορεύεται.

2.6. Νόθευση πετρελαίου θέρμανσης με ορυκτέλαια και λοιπά υπολείμματα

Σε αρκετές περιπτώσεις έχει παρατηρηθεί να αναμιγνύονται στο πετρέλαιο θέρμανσης καμένα ορυκτέλαια καθώς και διάφορα άλλα υλικά – εστέρες με ιδιότητες αντίστοιχες του πετρελαίου. Η νοθεία τέτοιου τύπου πραγματοποιείται κατά μεγάλο ποσοστό στο πετρέλαιο θέρμανσης, καθώς λόγω της φύσης των κινητήρων των αυτοκινήτων και της μικρής ενεργειακής αξίας του νοθευμένου καυσίμου αυτό θα γινόταν αντιληπτό στους οδηγούς. Το παράνομο κέρδος από αυτή τη δραστηριότητα μπορεί να φτάνει και τα 400€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

2.7. Νόθευση πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης με ναυτιλιακό πετρέλαιο

Η περίπτωση αυτή – ίδια στην φύση της με την παραπάνω – έγκειται και στην λαθρεμπορία, όπως θα εξεταστεί και στο επόμενο κεφάλαιο. Η νοθεία αυτή εκμεταλλεύεται ένα ολόκληρο κύκλωμα που αγοράζει ναυτιλιακό πετρέλαιο σε τιμή περίπου 0,35€ το λίτρο και το πουλά με κέρδος που μπορεί να φτάνει και τα 1.000€ το χιλιόλιτρο. Το ναυτιλιακό πετρέλαιο δε έχει χαρακτηριστικά ίδια σχεδόν με το πετρέλαιο θέρμανσης ούτως ώστε με τον αποχρωματισμό του και τον επαναχρωματισμό του σε κόκκινο να μην μπορεί να γίνει αντιληπτή η διαφορά. Η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2006 αλλά και η τρόικα το 2012 το έχει κατατάξει ως την πλέον προσοδοφόρα μορφή λαθρεμπορίας και νόθευσης με κέρδη άνω του ενός δις ευρώ.

2.8. Κλοπή ποσότητας στις αντλίες διάθεσης των πρατηρίων.

Ένας ακόμα τρόπος προσπορισμού παράνομου κέρδους στον χώρο των υγρών καυσίμων είναι και η κλοπή στις αντλίες. Τυπικά δεν ανήκει στον χώρο της νοθείας (αν και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ανάμειξη καυσίμου με αέρα). Αφορά αποκλειστικά τους πρατηριούχους, ενώ όπως επεξηγήθηκε παραπάνω οι άλλοι τρόποι νοθείας μπορούν να ασκούνται μέσα σε όλο το κύκλωμα εφοδιασμού και διακίνησης. Σε αυτή την περίπτωση εφαρμόζεται ειδική συνδεσμολογία στην αντλία του καυσίμου ώστε η ποσότητα που πωλείται στον καταναλωτή να είναι μικρότερη από αυτή που αναγράφεται στην αντλία. Σε μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί από το Ε.Μ.Π. (Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2008), Έρευνα Σχετικά με την Διακίνηση Νοθευμένων Καυσίμων, Αθήνα) το 10% των πρατηρίων ασκεί αυτή την μέθοδο σε ποσοστό που κυμαίνεται από 3,5% ως και 17%. Το δε κέρδος από αυτή τη δραστηριότητα μπορεί να φτάνει και τα 400€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου.

3. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η λαθρεμπορία καυσίμων βασίζεται στην εισαγωγή καυσίμου στην αγορά το οποίο δεν έχει φορολογηθεί και έχει εισαχθεί χωρίς έλεγχο. Αν παρθεί ως δεδομένο πως τα διυλιστήρια στην Ελλάδα έχουν κλειστό τρόπο λειτουργίας – ως προς την εισαγωγή ακατέργαστου πετρελαίου μέσω τελωνείου και ως προς την εξαγωγή του καυσίμου πάλι μέσω τελωνείου, οι μόνοι δύο τρόποι όπου μπορεί να διακινηθεί λαθραίο καύσιμο στην αγορά είναι είτε με την κλοπή από τις σωληνώσεις του ίδιου του διυλιστηρίου είτε με κυκλώματα εικονικών – άτυπων εξαγωγών. Παρακάτω θα αναλυθούν οι τρόποι λαθρεμπορίας

3.1. Κλοπή καυσίμου από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων.

Αν και όχι τόσο συχνό φαινόμενο κατά περιόδους έχουν αναφερθεί περιστατικά όπου με ειδική συνδεσμολογία σε σωληνώσεις των διυλιστηρίων υφαρπάζονται ποσότητες καυσίμου που καταρχάς αποθηκεύονται σε δεξαμενές πλησίον των διυλιστηρίων και μετά προωθούνται στην αγορά μέσω διακινητών. Λόγω της φύσης της δύλισης δεν μπορεί να γίνει ο εντοπισμός της κλοπής κατά την παραγωγή σε εξέλιξη και η κλοπή αυτή λογίζεται σαν φύρα από τους υπεύθυνους. Ο τρόπος εντοπισμού γίνεται κυρίως με την ανίχνευση των παράνομων συνδέσμων σε τυχαίους ελέγχους ή μετά από ατύχημα. Ο προσδιορισμός του κέρδους των διακινητών δεν μπορεί να οριστεί.

3.2. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω χερσαίων συνόρων.

Στην έκθεση του ΟΗΕ για το διεθνές εμπόριο (ΟΗΕ, Βάση δεδομένων Comtrade, comtrade.un.org) παρατηρείται το φαινόμενο πως ενώ η Ελλάδα εξάγει καύσιμα προς τους χερσαίους γείτονες της, στην αντίστοιχη λίστα εισαγωγών τους να μην δηλώνονται αντίστοιχες εισαγωγές. Η λογική εξήγηση ότι πρόκειται για transit εξαγωγές που θα δηλωθούν στον τόπο προορισμού δεν εξηγούν τις μεγάλες διαφορές στις ποσότητες. Στο παράρτημα υπάρχουν πίνακες για την εξαγωγή καυσίμων μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, ΠΓΔΜ, Βουλγαρίας και Τουρκίας. Τα κόλπα που χρησιμοποιούν οι λαθρέμποροι είναι τα εξής:

- Το βυτιοφόρο ενώ δηλώνει την εξαγωγή στο ελληνικό τελωνείο δεν φτάνει ποτέ στο ξένο τελωνείο, κάνει αναστροφή και γυρίζει στην Ελλάδα “άδειο”

- Το βυτιοφόρο φορτώνει γεμάτο από το διυλιστήριο, αδειάζει την μισή ποσότητα σε συνεργάτη, δηλώνει στις ελληνικές συνοριακές αρχές την αρχική ποσότητα και στο ξένο την πραγματική μισή ποσότητα, με διπλά τιμολόγια.
- Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις όπου το βυτιοφόρο ενώ πέρασε τον ελληνικό τελωνειακό έλεγχο εξαφανίστηκε στην κυριολεξία.

Στην εξέλιξη τα λαθραία καύσιμα επανεισάγονται στην ελληνική αγορά και διατίθενται μέσω κυκλωμάτων στα πρατήρια.

Ο κ. Σούρλας στην κατάθεση που έδωσε στον κ. Πεπόνη για το κύκλωμα των λαθραίων εισαγωγών υπολογίζει τις απώλειες στο δημόσιο ταμείο στο ύψος των 150 εκατομμυρίων ευρώ.

3.3. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω πλωτών μέσων

Η διαδικασία για την αγορά ναυτιλιακού καυσίμου από πλοία που βρίσκονται σε διεθνή ύδατα έχει ως εξής: ο πλοίαρχος στέλνει εγγράφως αίτημα προς τα διυλιστήρια, το καύσιμο φορτώνεται παρουσία τελωνειακών και του Σ.Δ.Ο.Ε. σε ειδικά δεξαμενόπλοια (σλέπια) και μετά μεταγίγεται μεσοπέλαγα στο πλοίο. Ο τρόπος που επεμβαίνει το κύκλωμα της λαθρεμπορίας γίνεται είτε σε συμφωνία με τον πλοίαρχο, όπου παραγγέλλεται μεγαλύτερη ποσότητα και παραδίδεται στο πλοίο μικρότερη – με την διαφορά να διακινείται μετά ως λαθραίο καύσιμο, είτε εν αγνοία πολλές φορές του πλοιάρχου γίνεται παραγγελία και διατίθεται το καύσιμο εξ ολοκλήρου στην παράνομη αγορά. Ο καθηγητής κ. Μάρδας στην μελέτη του για το λαθρεμπόριο (ΓΣΕΒΒΕ, ΠΟΠΕΚ, Μάρδας Δημήτριος (2012), Νοθεία και Λαθρεμπόριο Καυσίμων: Μέτρα Πολιτικής, Αθήνα) αναφέρει ότι 50 σλέπια κινούνται ανεξέλεγκτα μεταξύ Ασπροπύργου και Λαυρίου τροφοδοτώντας 200 παράνομες δεξαμενές σε όλη την Αττική. Το λαθραίο καύσιμο μετά αποχρωματίζεται και διοχετεύεται στην αγορά. Το οικονομικό όφελος για τους διακινητές φτάνει σε δυσθεώρητα ύψη άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ.

3.4. Λαθρεμπορία καυσίμων μέσω κλοπής κατά την παράδοση σε πρατήριο

Το φαινόμενο αυτό δεν απαντάται σε τόσο στα πρατήρια της αγοράς, όπου οι πρατηριούχοι είναι πάντα εξαιρετικά επιμελείς κατά την παράδοση των καυσίμων από τους βυτιοφορείς, όσο κατά την παράδοση στις δεξαμενές του στρατού. Οι υπεύθυνοι κατά την παράδοση εκτελούν πλημμελώς τα καθήκοντά τους και έτσι οι

βυτιοφορείς δεν παραδίδουν ολόκληρη την ποσότητα που έχει τιμολογηθεί και παρακρατούν καύσιμο που αργότερα διατίθεται μέσω του λαθρεμπορίου. Στη μηνυτήρια αναφορά που είχε καταθέσει ο κ. Σούρλας για την παράνομη διακίνηση καυσίμων, το δημοσιονομικό κόστος από τα καύσιμα που υφαρπάζονται από τον στρατό υπολογίζεται σε 500 εκατομμύρια ευρώ.

4. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ, ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΦΑΙΣΤΟΣ – ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΣΡΩΝ – ΕΚΡΩΝ

Με την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών εφαρμογών από την Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων το 2001, εκτός από την απλοποίηση των διαδικασιών και την απαλλαγή από τις γραφειοκρατικές διεργασίες, σαν στόχος τέθηκε ο σε πραγματικό χρόνο (real time) έλεγχος και εντοπισμός παραβάσεων. Μια από τις προτεραιότητες που ορίστηκαν ήταν ο έλεγχος και η καταπολέμηση του κυκλώματος λαθρεμπορίας υγρών καυσίμων.

4.1. Σύστημα διακίνησης πετρελαίου θέρμανσης ΗΦΑΙΣΤΟΣ

Ιστορικά ο πρώτος στόχος ήταν η λαθρεμπορία του πετρελαίου θέρμανσης. Το πετρέλαιο θέρμανση μέχρι το 2007 είχε χαμηλότερο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και έτσι η τιμή του ήταν εξαιρετικά πιο χαμηλή (0,39€ το λίτρο το χειμώνα του 2007). Οι λαθρέμποροι αγόραζαν πετρέλαιο θέρμανσης το οποίο αναμίγνυαν με πετρέλαιο κίνησης κερδίζοντας την διαφορά στην τιμή (περίπου 0,55€ κέρδος ανά λίτρο το 2007). Το 2008 αποφασίστηκε η εξομοίωση του Ε.Φ.Κ. με το πετρέλαιο κίνησης, αλλά η επιβάρυνση δεν θα έφτανε στον τελικό καταναλωτή. Ο τρόπος ήταν ο εξής: οι μεταπωλητές (πρατήρια και εταιρείες διαχείρισης πολυκατοικιών) αγόραζαν το πετρέλαιο θέρμανσης με το συνολικό ποσό του Ε.Φ.Κ. στη συνέχεια πωλούσαν το καύσιμο στους καταναλωτές με τον μειωμένο Ε.Φ.Κ. - 21€ ανά χιλιόλιτρο καυσίμου - και μέσω του συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ αφού με κατάλληλα δικαιολογητικά που ζητούνταν από τους καταναλωτές αποδεικνυόταν ότι η πώληση έγινε σε ιδιώτη και για σκοπούς θέρμανσης πιστωνόταν η διαφορά του Ε.Φ.Κ. στου μεταπωλητές.

Ρυθμιστικές αποφάσεις για το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ είναι οι: Α.Υ.Ο 1011787/65/0015 (Π.Ο.Λ. 1018/31-01-2008) και η Α.Υ.Ο. 1119446/113/0015 (Π.Ο.Λ. 1034/14-02-2008). Σε αυτές καθορίζονται οι στάδια εφαρμογής, οι προθεσμίες και οι διαδικασίες του συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ.

Ορίστηκαν 3 φάσεις εφαρμογής του συστήματος όπου:

- Στην πρώτη φάση εγγράφηκαν στο Μητρώο Διακινητών Πετρελαίου Θέρμανσης (ΔΙ.ΠΕ.ΘΕ.) όσες επιχειρήσεις με Άδεια Εμπορίας

Πετρελαιοειδών, ή Άδεια Λιανικής Εμπορίας με Άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων το επιθυμούσαν.

- Στη δεύτερη φάση έπρεπε να δηλωθούν οι ποσότητες καυσίμων που είχαν εξαχθεί από τις φορολογικές αποθήκες αλλά δεν είχαν διατεθεί προς κατανάλωση
- Στην τρίτη φάση θα ξεκινούσε η λειτουργία της επιστροφής Ε.Φ.Κ. μέσω του συστήματος ΗΦΑΙΣΤΟΣ

Με την έναρξη του συστήματος τα αποθέματα που υπήρχαν δηλώθηκαν και πληρώθηκε για αυτά από τους διακινητές ο επιπλέον Ε.Φ.Κ.. Στη συνέχεια σε κάθε παράδοση καυσίμου σημειωνόταν ο αριθμός πληρωμής Δ.Ε.Η. και ο Α.Φ.Μ. του αγοραστή /καταναλωτή είτε ο αριθμός πληρωμής Δ.Ε.Η. του κοινόχρηστου ρεύματος και ο Α.Φ.Μ. του διαχειριστή. Με αυτά τα στοιχεία υποβαλλόταν ηλεκτρονικά η αίτηση για επιστροφή του Ε.Φ.Κ. του παραδομένου καυσίμου μέσα σε 7 ημέρες από την παράδοση στο σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ και επιστρεφόταν ο φόρος στον διακινητή μέσα σε 30 ημέρες.

Παράλληλα κάθε κίνηση από διακινητή σε διακινητή δηλωνόταν αντίστοιχα στο σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ. Το σύστημα διασταύρωνε τις κινήσεις μεταξύ διακινητών και επιτηρούσε αν υπήρχαν υπερβολικές παραδόσεις σε συγκεκριμένα Α.Φ.Μ.

Το σύστημα λειτούργησε σχετικά καλά, αν και υπήρξαν παράπονα για καθυστέρηση πληρωμών και για αναίτιες απορρίψεις πληρωμών. Σε κάθε περίπτωση παρά την προσπάθεια υπήρξαν και σημαντικές αβλεψίες, για παράδειγμα δεν υπήρχε και αντίστοιχο μητρώο καυστήρων ή χρηστών πετρελαίου θέρμανσης. Δηλαδή αν κάποιος λαθρέμπορος το επεδίωκε, μπορούσε με το Α.Φ.Μ. του και τον λογαριασμό Δ.Ε.Η. του εξοχικού του να αγοράζει επίσημα πετρέλαιο θέρμανσης ακόμα και αν δεν είχε καυστήρα πετρελαίου, αφού δεν υπήρχε δυνατότητα διασταύρωσης. Ουσιαστικά υπήρχαν παράθυρα όπου το πετρέλαιο θέρμανσης μπορούσε να χρησιμοποιείται σε λαθρεμπόριο. Το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ έπαψε να ισχύει ως εργαλείο επιστροφής του Ε.Φ.Κ. με την ψήφιση του Σύμφωνου Δημοσιονομικής Σταθερότητας το 2012 όπου ο Ε.Φ.Κ. εξομοιώθηκε και στο πετρέλαιο θέρμανσης και στο πετρέλαιο κίνησης στα 330€ ανά χιλιόλιτρο, χωρίς δικαίωμα έκπτωσης για τον καταναλωτή. Από τότε χρησιμοποιείται με το όνομα Σύστημα Διαχείρισης Πετρελαίου Θέρμανσης, με μικρές αλλαγές ως προς την διασταύρωση των στοιχείων καταναλωτή

(χρησιμοποιείται ο αριθμός παροχής πλέον) και ως προς τις προθεσμίες υποβολής των στοιχείων (14 ημερολογιακές ημέρες) για την διασταύρωση των κινήσεων στο πετρέλαιο θέρμανσης.

4.2. Το σύστημα εισροών – εκροών

Η αρχική λειτουργία του συστήματος εισροών – εκροών βασίζεται στην Κ.Υ.Α. Φ2-1617/07-12-2010 όπως αρχικά τροποποιήθηκε με την Π.Ο.Λ. 1009/04.01.2012 και αργότερα με την Π.Ο.Λ. 1032/21.02.2013. Η βασική αρχή του συστήματος είναι η σε πραγματικό χρόνο (real time) απογραφή των αποθεμάτων υγρών καυσίμων στις δεξαμενές.

Η εφαρμογή του συστήματος στα πρατήρια έχει τις κάτωθι προθεσμίες:

- 27/03/2013 ή το αργότερο 27/08/2013 για τα πρατήρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Αττικής και Θεσσαλονίκης.
- 27/09/2013 ή το αργότερο 27/02/2014 για τις Περιφερειακές Ενότητες Λάρισας, Αχαΐας, Ηρακλείου, Μαγνησίας και Ιωαννίνων
- 27/03/2014 ή το αργότερο 27/08/2014 στην υπόλοιπη Ελλάδα

Οι προδιαγραφές του συστήματος έχουν να κάνουν με το hardware και το software που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την ορθή καταγραφή των δεξαμενών και του όγκου τους. Οι διαδικασίες και προδιαγραφές του συστήματος ορίστηκαν στο Φ.Ε.Κ. 1980/B/2010 όπως αυτές τροποποιήθηκαν στο Φ.Ε.Κ. 3017/B/2012. Το ολοκληρωμένο σύστημα Εισροών – Εκροών, που σύμφωνα με την τροποποίηση του 2012 αφορά αποκλειστικά υγρά καύσιμα και όχι συμπιεσμένα (υγραέριο, φυσικό αέριο κ.τ.λ), αποτελείται από τέσσερα υποσυστήματα που περιγράφονται παρακάτω, όπως και η διαδικασία βαθμονόμησης, ελέγχου σφαλμάτων και μέτρα προστασίας από παραποίηση του συστήματος:

4.2.1. *Το υποσύστημα εισροών και παραλαβής καυσίμου.*

Το υποσύστημα εισροών και παραλαβής καυσίμου έχει ως στόχο τον προσδιορισμό του όγκου καυσίμου στη δεξαμενή και τις μεταβολές του που πραγματοποιείται μέσω του μηχανισμού μέτρησης στάθμης και θερμοκρασίας καυσίμου. Ο μηχανισμός (που αποτελείται από αισθητήρα μεταλλικής ράβδου), μετρά την στάθμη

και την θερμοκρασία του καυσίμου, την στάθμη νερού που σωρεύεται στον βυθό της δεξαμενής, πραγματοποιεί αυτόματα αναγνώριση της εισροής καυσίμου - που μπορεί να πρόκειται είτε για εφοδιασμό είτε από επιστροφή, την καταγράφει και μόλις η στάθμη του υγρού καυσίμου επέλθει σε κατάσταση ηρεμίας την οριστικοποιεί. Βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία με την κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας δεδομένων.

Ο μηχανισμός τοποθετείται σε δεξαμενές που έχουν λάβει αριθμό μητρώου. Απαγορεύεται η χρήση δεξαμενών χωρίς αριθμό μητρώου είτε για παραλαβή είτε για επιστροφή καυσίμου.

Στο παραστατικό πώλησης του προμηθευτή πρέπει να αναγράφεται η πυκνότητα του πωλούμενου καυσίμου στους 15°C^1 , που εισάγεται στην κεντρική μονάδα έλεγχου χειροκίνητα.

Σε περίπτωση κένωσης της δεξαμενής από καύσιμο, λόγω οποιουδήποτε προβλήματος στο καύσιμο, η δεξαμενή τίθεται σε κατάσταση “Εξαγωγής” και απαγορεύεται η πώληση καυσίμων μέσω αυτών των δεξαμενών. Με την λήξη της κένωσης η δεξαμενή επανέρχεται σε κατάσταση λειτουργίας και εκδίδεται αυτόματα “Δελτίο Εξαγωγής”. Η χρήση του δελτίου εξαγωγής είναι για τον σωστό υπολογισμό των ισοζυγίων του συστήματος.

4.2.2. Το υποσύστημα παρακολούθησης εκροών από τις αντλίες καυσίμων.

Η παρακολούθηση των εξερχόμενων ποσοτήτων γίνεται με την χρήση ειδικού υποσυστήματος που τοποθετείται στις αντλίες καυσίμων. Με ειδικούς ελεγκτές επικοινωνίας συλλέγονται στοιχεία από την κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας.

Ειδικοί αθροιστές ποσοτήτων που δεν έχουν την δυνατότητα μηδενισμού χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο και την διασταύρωση των πωλούμενων ποσοτήτων. Στην τροποποίηση του 2012 ορίζετε ότι με την ένταξη μιας αντλίας στο σύστημα εισροών – εκροών ο συνολικός αθροιστής πρέπει να είναι μηδενικός.

¹ Τα καύσιμα από την φύση τους έχουν μεταβολές στην πυκνότητα και τελικά στον όγκο τους λόγω θερμοκρασίας. Ο νόμος ορίζει πως για την εξαγωγή συμπερασμάτων επί των μεταβολών του όγκου καυσίμου γίνεται αναγωγή των ποσοτήτων στους 15°C βάσει ειδικών πινάκων μεταβολών.

Το υποσύστημα παρακολουθεί αδιάλειπτα τις κινήσεις των ακροσωλήνιων (πιστολιών) των αντλιών, λαμβάνει δε υπ' όψη του την επιτρεπόμενη απόκλιση +/- 0,5% στις παραδιδόμενες ποσότητες.

4.2.3. Κεντρική μονάδα ελέγχου και επεξεργασίας δεδομένων.

Η κεντρική μονάδα διαχείρισης είναι ο μηχανισμός εκείνος που συγκεντρώνει, επεξεργάζεται και αποθηκεύει τα δεδομένα των υποσυστημάτων παρακολούθησης εισροών και εκροών. Με αυτό τον τρόπο ελέγχει και τα αποθέματα στις δεξαμενές. Το υποσύστημα αυτό μπορεί να είναι εγκατεστημένο σε αυτόνομη μονάδα υπολογιστή είτε στους υπολογιστές που ήδη χρησιμοποιούνται από τα πρατήρια. Στα πλαίσια της λειτουργία της η κεντρική μονάδα παρέχει τις εξής δυνατότητες:

- Υπολογισμός όγκου καυσίμου και νερού στις δεξαμενές από τα δεδομένα του υποσυστήματος εισροών στην τρέχουσα θερμοκρασία και αναγωγή τους στους 15ο C.
- Παρακολούθηση των δεδομένων από το υποσύστημα εκροών - μεμονωμένα και αθροιστικά – ανά ακροσωλήνιο και ανά είδος καυσίμου. Αναγωγή αυτών των δεδομένων στους 15οC και διατήρηση όλων των παραπάνω στοιχείων στην μνήμη κατά τρόπο μη προσπελάσιμο από τον χρήστη.
- Συνεχής υπολογισμός του ισοζυγίου καυσίμου κάθε δεξαμενής και παρουσίαση των αποκλίσεων σε τρέχουσα θερμοκρασία και στους 15οC.
- Έλεγχος και ειδοποίηση για διαρροές, αστοχία υλικού και σφάλματα που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα είτε στο λογισμικό.
- Έκδοση ισοζυγίων ημέρας και ενδιάμεσων αναφορών, συγκεντρωτικών καταστάσεων. Πρέπει να καταγράφονται όλες οι διαφορές μεταξύ των υποσυστημάτων εισροών και εκροών με απόλυτους αριθμούς και σε ποσοστό στην θερμοκρασία των 15οC.
- Τα ισοζύγια υπολογίζονται ανά τύπο καυσίμου αθροιστικά για όλες τις δεξαμενές.
- Το υποσύστημα λειτουργεί καθ' όλο το 24ώρο και εκδίδεται ένα ισοζύγιο πριν τα μεσάνυχτα (24.00). Οι ενδιάμεσες ενημερωτικές αναφορές δεν παίρνουν σήμανση και δεν αποστέλλονται στην Γενική Γραμματεία. Κατά την διάρκεια της εκτύπωσης των ισοζυγίων οι αντλίες του πρατηρίου πρέπει να απενεργοποιούνται από το σύστημα για την αποφυγή λαθών.

- Κατά την διάρκεια κάθε εκροής το σύστημα ανάγει αυτόματα τον όγκο στους 15oC με βάση την τρέχουσα θερμοκρασία την στιγμή της πώλησης. Σε περίπτωση αναντιστοιχίας σημαίνει την βλάβη του συστήματος και συναγερμό.
- Τα ισοζύγια κλεισίματος ημέρας σημαίνονται από φορολογικό μηχανισμό και αρχαιοθετούνται με ευθύνη του πρατηριούχου.
- Κάθε δυσλειτουργία του συστήματος (όπως βλάβη του υποσυστήματος εισροών, εκροών, νερό πάνω από 4cm στη δεξαμενή, μεταβολή στον τρόπο υπολογισμού του όγκου της δεξαμενής, αναίτια μείωση του καυσίμου στην δεξαμενή, απόκλιση ισοζυγίου πέραν των ορίων) σημαίνεται μέσω ΕΑΦΔΣΣ και αποστέλλεται σε πραγματικό χρόνο στην Γενική Γραμματεία. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό (λόγω πτώσης ρεύματος ή δικτύου) η ειδοποίηση στέλνεται μόλις η διασύνδεση με την Αρχή γίνει εφικτή.
- Το σύστημα επιτρέπει να γίνουν όλες οι εργασίες αποθήκευσης στοιχείων όταν γίνει διακοπή ρεύματος και άμεση ανάκληση τους όταν επανέρθει. Επίσης κάνει όλους τους υπολογισμούς εισροών και εκροών που συνέβησαν κατά την διάρκεια της διακοπής.

4.2.4. Υποσύστημα κεντρικής ενημέρωσης δημοσίων αρχών.

Το υποσύστημα αποτελεί την πηγή άντλησης δεδομένων των πρατηρίων από την δημόσια διοίκηση. Έτσι το σύστημα αποστέλλει όλα τα στοιχεία που συμβάλουν στον έλεγχο και την διαφάνεια στην αγορά των καυσίμων όπως τις κινήσεις πωλήσεων καυσίμου, τα δεδομένα του συστήματος εισροών, τα δεδομένα των αθροιστών των αντλιών, τους ανεφοδιασμούς του πρατηρίου, τις βλάβες των υποσυστημάτων και τις αλλαγές τιμών. Η αυτόματη ενημέρωση των Αρχών, μετά την δοκιμαστική φάση, πρόκειται να μπει σε παραγωγική διαδικασία για τα πρατήρια της Α φάσης εφαρμογής και Β φάσης εφαρμογής από 31/03/2014.

4.2.5. Διαδικασία βαθμονόμησης, ελέγχου σφαλμάτων και μέτρα προστασίας από παραποίηση του συστήματος

Κατά την εγκατάσταση του συστήματος πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες όπου θα εξασφαλίζουν την σωστή και απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος εισροών – εκροών και του κάθε υποσυστήματος ξεχωριστά. Σε πρώτη φάση γίνεται η ογκομέτρηση των δεξαμενών είτε με εγκεκριμένο ογκομετρικό δοχείο ή πρότυπο

μετρητή ροής. Εδώ σημειώνεται πως ανεξάρτητες δεξαμενές με μόνιμη μεταξύ τους διασύνδεση λογίζονται ως μία δεξαμενή.

Ακόλουθα γίνεται η βαθμονόμηση του μηχανισμού μέτρησης του υποσυστήματος εισροών. Σε κάθε περίπτωση οι διαφορές μεταξύ των στοιχείων από τα υποσυστήματα εισροών και εκροών δεν πρέπει να αποκλίνουν περισσότερο από +/- 0,5% από το υποσύστημα εκροών. Για τον έλεγχο των παραμετροποιήσεων και την σύγκριση των δεδομένων οι όγκοι θα πρέπει να ανάγονται στους 15° C με την χρήση πινάκων διωλιστηρίων.

Οι κατασκευαστές – εγκαταστάτες των συστημάτων φροντίζουν για την εξασφάλιση του αδιάβλητου του συστήματος και των υποσυστημάτων με ειδικές σφραγίσεις στα σημεία πρόσβασης και στις θύρες επικοινωνίας των συστημάτων.

Σε περίπτωση δε που χρησιμοποιείται η κεντρική μονάδα διαχείρισης των δεδομένων μέσω κοινόχρηστου υπολογιστή του πρατηρίου, πρέπει να ληφθούν όλες οι απαραίτητες πρόνοιες και κλειδώματα ώστε να γίνεται ο έλεγχος και η ταυτοποίηση του λογισμικού και η προστασία των αποθηκευμένων δεδομένων. Οι δε αλγόριθμοι αναγωγής θα πρέπει να είναι απαραίτητα κλειδωμένοι και μη προσβάσιμοι από τον χρήστη. Για την προστασία του software θα πρέπει το πρόγραμμα να κρατά ημερολόγιο για κάθε μεταβολή που γίνεται στις παραμέτρους και τους αλγόριθμους υπολογισμού, οι οποίοι γίνονται μόνο μετά από άδεια του Υπουργείου. Σε αυτό το ημερολόγιο καταγράφονται οι μεταβολές, η ημερομηνία και η ώρα μεταβολής, τα δε στοιχεία φυλάσσονται, για έλεγχο από τις αρχές, σε μη προσπελάσιμη μνήμη για 10 έτη.

4.3. Η καθετοποίηση του συστήματος εισροών – εκροών

Στην πρώτη φάση το σύστημα εισροών – εκροών εφαρμόζεται στα πρατήρια υγρών καυσίμων. Στην επόμενη φάση του προβλέπεται η επέκταση του στα διωλιστήρια, στις εταιρίες εμπορίας και τα βυτιοφόρα. Με το νομοθετικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε τον Μάρτιο του 2014 ορίστηκε πως οι φορολογικές αποθήκες και οι δεξαμενές αποθήκευσης θα πρέπει να ενταχθούν στο σύστημα εισροών – εκροών σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση και μέχρι τις 7 Μαΐου 2015 θα πρέπει να ενταχθούν το 40% των δεξαμενών και αποθηκών των εταιριών εμπορίας και των διωλιστηρίων ενώ μέχρι 7 Μαΐου 2016 το υπόλοιπο 60%. Για τις εταιρίες που έχουν ήδη εγκαταστήσει

συστήματα διαχείρισης πρέπει εντός 2 μηνών από την εγκατάσταση του συστήματος να αποστέλλουν στην Γενική Γραμματεία τα απαραίτητα δεδομένα. Για τα βυτιοφόρα και τα δεξαμενόπλοια προβλέπεται ήδη και η εγκατάσταση συστημάτων γεωγραφικού προσδιορισμού (GPS) για την παρακολούθηση των δρομολογίων τους, αλλά μέχρι στιγμής δεν έχουν γίνει οι διαδικασίες πιστοποίησης των συστημάτων αυτών. Αναμένονται εξελίξεις σε σύντομο χρονικό διάστημα.

4.4. Κριτική του συστήματος εισροών – εκροών.

Το σύστημα εισροών – εκροών ενώ στην αρχή του χαιρετίστηκε ως μια τομή και ένα εργαλείο απαραίτητο για την πάταξη της λαθρεμπορίας, στην συνέχεια υπήρξαν επικρίσεις και προβληματισμοί για την λειτουργία του. Οι κύριοι λόγοι συνοψίζονται παρακάτω:

- Οι συνεχείς παλινωδίες ως προς τον χρόνο εφαρμογής του συστήματος στα πρατήρια και οι συνεχείς μεταθέσεις στις καταληκτικές ημερομηνίες δημιούργησαν προβλήματα στην αγορά.
- Η τμηματική εφαρμογή του άφηνε μεγάλα περιθώρια άσκησης λαθρεμπορίου στις περιοχές που το σύστημα δεν εφαρμοζόταν, νοθεύοντας και τον ανταγωνισμό σε κοντινά πρατήρια που βρίσκονταν στα όρια δυο νομών.
- Το μεγάλο κόστος εγκατάστασης του συστήματος, περίπου 12.000€, σε μια περίοδο κρίσης για την αγορά καυσίμου, όπου παρά την επιχορήγηση μέσω Ε.Σ.Π.Α. του 40% της δαπάνης παρέμενε υψηλό για τα μικρά περιφερειακά πρατήρια, που αρκετά από αυτά οδηγήθηκαν στο κλείσιμο μην μπορώντας να ανταπεξέλθουν σε αυτή τη δαπάνη.
- Η εφαρμογή του συστήματος στην αρχή μόνο στον τελικό κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας της αγοράς υγρών καυσίμων δεν περιόρισε την λαθρεμπορία που τους υπόλοιπους παράγοντες του κλάδου.
- Οι δυσλειτουργίες του ίδιου του συστήματος είτε με την υπολειτουργία των υποσυστημάτων του, είτε και με τα μεγάλα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την πρώτη περίοδο αποστολής των δεδομένων που οδήγησαν σε χαοτικές καταστάσεις.
- Η καθυστέρηση στην ένταξη στο σύστημα των εταιριών εμπορίας και των βυτιοφόρων, που δημιουργεί κενά στην ενημέρωση των δεδομένων και στους τελικούς υπολογισμούς από την Γενική Γραμματεία.

- Η ύπαρξη κενών στο σύστημα καθώς δεν μπορούν να εντοπιστούν αναπόγραφες δεξαμενές καθώς και η αδυναμία ελέγχου βυτιοφόρων με αλλοδαπές πινακίδες που εκτελούν μεταφορικό έργο στην χώρα.

Σε κάθε περίπτωση βέβαια μια ολοκληρωμένη κριτική του συστήματος μπορεί να γίνει μόνο μετά την πλήρη ένταξη όλων των συμβαλλόμενων στην αγορά υγρών καυσίμων.

5. Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΝΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ – ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ – ΕΚΡΟΩΝ

Η λογιστική παρακολούθηση ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων έχει ιδιαιτερότητες σε σχέση με την λογιστική παρακολούθηση σε άλλες επιχειρήσεις, λόγω και τις εφαρμογής σε αυτά και του συστήματος εισροών – εκροών. Πέραν τούτου όμως και από την διαφορετικότητα των προϊόντων που εμπορεύεται ένα πρατήριο υγρών καυσίμων. Διερευνώντας τις λειτουργίες που επιτελεί ένα πρατήριο διακρίνονται οι εξής τρεις: η εμπορία υγρών καυσίμων, η εμπορία αναλωσίμων και άλλων προϊόντων αυτοκινήτου και η παροχή υπηρεσιών, όπως το πλύσιμο, η στάθμευση, το συνεργείο και η αλλαγή λιπαντικών.

Μέχρι τις 30/04/2010 οι πρατηριούχοι για την λογιστική παρακολούθηση των πρατηρίων τους τηρούσαν για την δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων βιβλίο αγορών (α' κατηγορίας βιβλία) με Μ.Σ.Κ.Κ 1,2% για βενζίνες και πετρέλαιο κίνησης και 1,64% για το πετρέλαιο θέρμανσης. Για τις υπόλοιπες δραστηριότητες υπήρχε η υποχρέωση τήρησης βιβλίου εσόδων – εξόδων (β' κατηγορίας βιβλία) με λογιστικό προσδιορισμό του κέρδους. Από 01/05/2010 επιβλήθηκε η υποχρεωτική ένταξη όλων των δραστηριοτήτων του πρατηρίου στα βιβλία εσόδων – εξόδων και μάλιστα ακόμη και αν η δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων – και μόνο αυτή - υπερβαίνει το 1.500.000€ δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης βιβλίων γ' κατηγορίας. Με την εφαρμογή του Κ.Φ.Α.Σ. από το 2013 η δραστηριότητα της εμπορίας υγρών καυσίμων υπόκειται στην τήρηση απλογραφικών βιβλίων ανεξαρτήτως τζίρου, για τις δε παρεπόμενες δραστηριότητες εφόσον ξεπερνάνε τα 1.500.000€ τζίρου υπάρχει η υποχρέωση τήρησης διπλογραφικού συστήματος.

5.1. Λογιστική παρακολούθηση παροχής υπηρεσιών

Η παροχή υπηρεσιών σε ένα πρατήριο καυσίμων έγκειται στην δραστηριότητα του πλυντηρίου αυτοκινήτων, της εκμετάλλευσης χώρου στάθμευσης και της εκμετάλλευσης συνεργείου – λιπαντηρίου. Η παροχή υπηρεσίας τιμολογείται με τις διατάξεις του Κ.Φ.Α.Σ. με την υποσημείωση πως λόγω των καταργήσεων των πρόσθετων βιβλίων για τις δραστηριότητες της παροχής υπηρεσίας λιπαντηρίου ή πλυντηρίου υπάρχει η υποχρέωση απόδειξης από φορολογική ταμειακή μηχανή ή μηχανογραφημένη με την χρήση φορολογικού μηχανισμού. Για την παροχή υπηρεσίας στάθμευσης δεν υπάρχει υποχρέωση χρήσης θεωρημένης απόδειξης. Τα

έσοδα από τις παραπάνω δραστηριότητες μπορούν να καταχωρούνται σε ενιαία στήλη στο απλογραφικό βιβλίο ή και σε ξεχωριστές στήλες κατά την οργάνωση του λογιστηρίου. Στην περίπτωση των διπλογραφικών στοιχείων η καταχώρηση τους γίνεται στον λογαριασμό 73. Πωλήσεις Υπηρεσιών και ανάλυση κατά τον τρόπο οργάνωσης του λογιστηρίου.

5.2. Λογιστική παρακολούθηση παρεπόμενων εμπορευμάτων

Τα πρατήρια υγρών καυσίμων εκτός από καύσιμα εμπορεύονται και είδη αυτοκινήτου, λιπαντικά, τσιγάρα ή είδη ψιλικών σαν παρεπόμενη ασχολία. Η λογιστική παρακολούθηση τους δεν έχει ιδιαιτερότητες. Σαν αγορές παρακολουθούνται σε ειδικές στήλες, ανά εμπόρευμα είτε ανά ποσοστό Φ.Π.Α.. Στα διπλογραφικά βιβλία οι αγορές του παρακολουθούνται στον λογαριασμό 20. Αγορές Εμπορευμάτων με ανάλυση κατά τις ανάγκες της επιχείρησης. Καλό είναι ο δευτεροβάθμιος 20.00 να περιλαμβάνει τα καύσιμα και στην συνέχεια την ανάλυση τους και οι πέραν αυτού δευτεροβάθμιοι τα παρεπόμενα εμπορεύματα. Οι πωλήσεις τους παρακολουθούνται στον λογαριασμό 70. Πωλήσεις εμπορευμάτων με αντίστοιχη ανάλυση του λογαριασμού 20.

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στο χειρισμό των απογραφών τους και των αποθεμάτων των παρεπόμενων εμπορευμάτων όπως ίσχυε μέχρι τις 31/12/2013. Για τα πρατήρια υγρών καυσίμων η απογραφή γινόταν για το μέρος των καυσίμων, των λιπαντικών και των τσιγάρων (ομάδα Α) σαν ένα ενιαίο σύνολο εμπορευμάτων όπου δεδομένα ο τζίρος τους υπερέβαινε συνολικά τα 150.000€, οπότε και υφίσταντο η υποχρέωση απογραφής, με ανάλυση ανά κωδικό, κατ' έτος. Για το μέρος των μικροανταλλακτικών, των ειδών διατροφής, των αξεσουάρ και λοιπών αντίστοιχων προϊόντων (ομάδα Β) υπήρχε υποχρέωση απογραφής, με ανάλυση ανά κωδικό, στην περίπτωση που αυτοτελώς ο τζίρος της ομάδας αυτής υπερέβαινε τις 150.000€. Από 01/01/2014 καταργήθηκαν όλες οι εξαιρέσεις από την απογραφή, οπότε και στα πρατήρια πρέπει να συντάσσεται και να καταχωρείται απογραφή για όλα τα είδη.

5.3. Λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων

Η λογιστική παρακολούθηση των υγρών καυσίμων γίνεται μέσω του συστήματος εισροών – εκροών, και έχει ουσιώδεις διαφορές από την τήρηση όπως πραγματοποιείται για άλλα εμπορεύματα. Οι βασικές δύο διαφορές είναι πως η

απογραφή των αποθεμάτων είναι διαρκής και επίσημη, ενώ ο τρόπος τιμολόγησης και έκδοσης παραστατικών είναι αυτόματος και υπόκειται σε ειδικούς όρους. Η έκδοση παραστατικών στα πρατήρια υγρών καυσίμων γίνεται αυτόματα και συνδέεται σαν λειτουργία με το υποσύστημα εκροών του συστήματος εισροών – εκροών. Για την απόδειξη πώλησης η τυπική προδιαγραφή της προσδιορίζεται στο Φ.Ε.Κ.3130/Β/26.11.2012, δηλαδή στην απόδειξη εσόδου (που χαρακτηρίζεται ειδικό φορολογικό στοιχείο) αναγράφονται: τα στοιχεία του εκδότη, ο α/α της αντλίας, το είδος καυσίμου, η ημερομηνία και ώρα έκδοσης, ο πωλούμενος όγκος καυσίμου (ποσότητα), η τιμή μονάδας συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α., ο συντελεστής Φ.Π.Α. και η συνολική αξία. Η θέση του εκτυπωτή του φορολογικού στοιχείου (που εκδίδεται ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση της παράδοσης), πρέπει να είναι εμφανής και σε ορατή θέση από τον πελάτη. Ακόμα πρέπει να λαμβάνεται ειδική πρόνοια για την εύκολη πρόσβαση στον εκτυπωτή και την εύκολη λήψη της απόδειξης από τον καταναλωτή σε περίπτωση που το πρατήριο λειτουργεί με αυτόματο πωλητή τις ώρες που είναι κλειστό.

5.3.1. Τρόπος έκδοσης παραστατικών σε επιτηδευματίες

Η απόδειξη εσόδου σαν το μοναδικό ειδικό φορολογικό στοιχείο που εκδίδεται από τις αντλίες για την πώληση καυσίμου – και που εκδίδεται υποχρεωτικά σε κάθε παράδοση που γίνεται, ανάγκασε την φορολογική αρχή να προβεί σε διευκρινίσεις για την αντιμετώπιση της τιμολόγησης των επιτηδευματιών.

Στο παραπάνω Φ.Ε.Κ. ορίζεται πως για παραδόσεις καυσίμου συνολικής αξίας κάτω από 300€ πρέπει να καταχωρείται πριν την παράδοση καυσίμου στο σύστημα ο αριθμός κυκλοφορίας, ο οποίος εκτυπώνεται στην απόδειξη εσόδου, το δε ειδικό φορολογικό στοιχείο υπέχει θέση Τιμολογίου (στην πράξη αναγράφεται χειρόγραφα ο αριθμός κυκλοφορίας στο πίσω μέρος της απόδειξης). Για παραδόσεις πλέον των 300€, πέραν του αριθμού κυκλοφορίας πρέπει να καταχωρείται και να εκτυπώνεται στην απόδειξη εσόδου και ο Α.Φ.Μ. του πελάτη. Για παραδόσεις καυσίμου σε επιτηδευματίες σε δοχεία πρέπει να καταχωρείται ο Α.Φ.Μ. ανεξαρτήτως αξίας.

Σε περίπτωση επαναλαμβανόμενων χονδρικών πωλήσεων η απόδειξη εσόδου παραδίδεται στον πελάτη και στο τέλος της περιόδου που αφορούν οι πωλήσεις συντάσσεται διπλότυπη αθεώρητη κατάσταση (§2 άρθρου 6 του Κ.Φ.Α.Σ.) που

αναγράφει τα στοιχεία των αποδείξεων εσόδου, και την οποία ο επιτηδευματίας καταχωρεί ως δικαιολογητικό εγγραφής.

Για τις παραπάνω περιπτώσεις υπάρχει και η δυνατότητα έκδοσης τιμολογίου όπου θα αναγράφεται η φράση “Εκδόθηκε σε αντικατάσταση των υπ’ αριθμό αποδείξεων εσόδου” όπου θα συναρτώνται και οι αντίστοιχες αποδείξεις.

5.3.2. Πωλήσεις επί πιστώσει και συμφωνίες καθορισμού τιμής

Στα πρατήρια που τηρούν βιβλία σύμφωνα με το διπλογραφικό σύστημα δίδεται η δυνατότητα να εκδίδονται αποδείξεις επί πιστώσει. Πέραν τούτου παρέχεται η δυνατότητα έκδοσης αθεώρητου λογιστικού σημειώματος όπου αναγράφεται ότι “η απόδειξη με αριθμό ... εκδίδεται επί πιστώσει” με αναγραφή του αντισυμβαλλόμενου. Για ειδικές περιπτώσεις, όπως συναλλαγές με το Δημόσιο και Ν.Π. . . εκδίδεται Τιμολόγιο, με επισυναπτόμενες τις αντίστοιχες αποδείξεις εσόδου, όπου αναγράφεται “Εκδόθηκε σε αντικατάσταση των υπ’ αριθμό αποδείξεων εσόδου επί πιστώσει”.

Η απόδειξη εσόδου υποχρεωτικά εκδίδεται με τιμή την ανηρτημένη τιμή μονάδας στο ενημερωτικό ταμπλό του πρατηρίου – που είναι και η τιμή υπολογισμού στις αντλίες. Σε περιπτώσεις που έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένη τιμή πώλησης (είτε μικρότερη, είτε μεγαλύτερη) εκ των προτέρων, με την έκδοση της απόδειξης εσόδου εκδίδεται κατά περίπτωση πιστωτικό ή συμπληρωματικό τιμολόγιο, που καλύπτει την διαφορά μεταξύ της τιμής ημέρας με την τιμή σύμβασης όπου αναγράφεται ο αριθμός απόδειξης που αφορά. Στις περιπτώσεις εκ των υστέρων παροχής έκπτωσης – λόγω τζίρου επί παραδείγματι - εκδίδεται πιστωτικό τιμολόγιο (§13 άρθρου 6 του Κ.Φ.Α.Σ.) όπου αναγράφονται επίσης οι αριθμοί των αποδείξεων εσόδου.

5.3.3. Εγγραφές στα βιβλία

Η απόδειξη εσόδου με την έκδοσή της ενημερώνει την φορολογική μνήμη του συστήματος και εμφανίζεται στο ημερήσιο δελτίο “Ζ”. Η καταχώρηση του δελτίου στην περίπτωση που διεξάγονται μόνο λιανικές πωλήσεις και με τις γέφυρες που υπάρχουν μεταξύ του λογισμικού του συστήματος εισροών - εκροών και των περισσότερων λογιστικών προγραμμάτων αυτοματοποιούν πλήρως την λογιστική εργασία ως προς τις καταχωρήσεις των παραστατικών εσόδων.

Μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται στην περίπτωση των πωλήσεων σε επιτηδευματίες. Η λύση που προτείνει ο φοροτεχνικός σύμβουλος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος – Ο.Β.Ε. - κ. Χριστόπουλος (Γιώργος . Χριστόπουλος (2014), Το φορολογικό Τοπίο στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων με το σύστημα εισροών – εκροών - Σημειώσεις Σεμιναρίου Ο.Β.Ε., Αθήνα) είναι η διαχείριση των πωλήσεων σε επιτηδευματίες με την δημιουργία ειδικών στηλών στο βιβλίο εσόδων – εξόδων πληροφοριακού χαρακτήρα που δεν υπολογίζονται στον προσδιορισμό του λογιστικού αποτελέσματος. Ο κ. Χριστόπουλος επισημαίνει το σοβαρό ζήτημα που δημιουργείται με τα παραστατικά που αφορούν σε πωλήσεις με προκαθορισμένη τιμή που διαφέρει από την τιμή πώλησης την ημέρα της συναλλαγής. Προτείνεται η λύση της έκδοσης συμπληρωματικού τιμολογίου πώλησης.

5.4. Άλλες λογιστικές εργασίες στο πρατήριο υγρών καυσίμων

Η τήρηση των βιβλίων και στοιχείων, πέρα από τις παραπάνω ιδιαιτερότητες, δεν παρουσιάζει επιπλέον ιδιομορφίες σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση εμπορίας. Στον κύκλο των λογιστικών εργασιών ενός πρατηρίου περιλαμβάνονται οι συνήθεις δαπάνες και έξοδα, (ηλεκτρικής ενέργειας, μισθοδοσίας, παροχών τρίτων κ.α.) χωρίς διαφοροποιήσεις ως προς τις προθεσμίες τους. Μια διαφοροποίηση είναι η καταχώρηση του Ταμείου Βενζινοπωλών στα βιβλία ως δαπάνη – παρόλο που είναι ασφαλιστική εισφορά ακόμη και πριν το 2013, που βάσει του φορολογικού νόμου οι ασφαλιστικές δαπάνες των επιτηδευματιών καταχωρούνται στα βιβλία και όχι στην δήλωση εισοδήματος – Ε1.

Κατά την συμπλήρωση του εντύπου Ε3 για τον προσδιορισμό του λογιστικού αποτελέσματος και για τον αυτοέλεγχο χρησιμοποιούνται οι κάτωθι Μέσοι Συντελεστές Καθαρού Κέρδους (Μ.Σ.Κ.Κ.)

- Μ.Σ.Κ.Κ. 4214 με ποσοστό 1,15% για την εμπορία βενζίνης και πετρελαίου κίνησης
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4214α με ποσοστό 1,57% για την εμπορία πετρελαίου θέρμανσης
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4215 με ποσοστό 10% για την εμπορία λιπαντικών και συναφών ειδών
- Μ.Σ.Κ.Κ. 4220 με ποσοστό 6% για την εμπορία υγραερίου κίνησης.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης της αγοράς των καυσίμων, των φαινομένων λαθρεμπορίας και νόθευσης, των τρόπων αντιμετώπισής τους και την παρακολούθηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων εύκολα μπορούν να εξαχθούν τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η αγορά καυσίμου παρά τον αυξημένο ανταγωνισμό που διακατέχει όλο το κλάδο, με αρκετές εταιρίες εμπορίας και διευρυμένο δίκτυο πρατηρίων παρουσιάζει στρεβλώσεις και ανακολουθίες που επηρεάζουν τον υγιή ανταγωνισμό.
- Η τιμή πώλησης του καυσίμου, το μείγμα φόρων και δασμών και το συμπιεσμένο περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων κρατούν τις τιμές πώλησης του καυσίμου σε υψηλά επίπεδα.
- Τα υψηλά επίπεδα κέρδους των λαθρέμπορων και των νοθευτών, η αδυναμία ελέγχου του κρατικού μηχανισμού και η παρεμπόδιση της ελευθερίας μέσω των συμβάσεων με τις εταιρίες εμπορίας οδηγούν στην δράση των κυκλωμάτων λαθρεμπορίας.
- Οι τρόποι νόθευσης και λαθρεμπορίας ποικίλουν σε εύρος και έχουν ο καθένας από αυτούς διαφορετικό ποσοστό προσδοκώμενου κέρδους.
- Η πρώτη προσπάθεια περιορισμού του λαθρεμπορίου με ηλεκτρονικό τρόπο με το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ οδήγησε σε κάποιο περιορισμό της λαθρεμπορίας πετρελαίου θέρμανσης και νόθευσης με πετρέλαιο κίνησης, αλλά από την φύση του άφηνε ανοιχτά παράθυρα που δεν κατάφεραν να εξαλείψουν το φαινόμενο.
- Το σύστημα εισροών – εκροών αποτελεί την συνολική λύση για τον έλεγχο στην παραγωγή, διακίνηση και διάθεση των υγρών καυσίμων.
- Το σύστημα, που αποτελείται από 4 υποσυστήματα ελέγχει την εισροή και εκροή των υγρών καυσίμων σε ένα πρατήριο και στην εξέλιξη του σε όλο το κύκλωμα της αγοράς, δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως και ως εκ τούτου δεν έχει περιορίσει αισθητά τα φαινόμενα λαθρεμπορίας.
- Παρά ταύτα ακόμα και με την πλήρη – κάθετη – εφαρμογή του δυνητικά θα μπορούν να υφίστανται δυνατότητες λαθρεμπορίας όσο δεν θα υφίστανται σε έλεγχο τα αλλοδαπά βυτιοφόρα και θα υπάρχουν παράνομες δεξαμενές.

- Σημαντικές διαφορές μεταξύ των λογιστικών εργασιών ενός πρατηρίου και μιας μέσης επιχείρησης εμπορίας συνίστανται στον τρόπο απογραφής των αποθεμάτων του και του ειδικού τρόπου έκδοσης και παρακολούθησης των παραστατικών που εκδίδονται από ένα πρατήριο υγρών καυσίμων.

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για την συγγραφή της παρούσας εργασίας χρησιμοποιήθηκε η παρακάτω βιβλιογραφία:

- Ε.Λόης (2014) Η πολιτική της Ελλάδας για το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο, Αθήνα
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (2008), Έρευνα Σχετικά με την Διακίνηση Νοθευμένων Καυσίμων, Αθήνα
- Σ.Στούρνας, Ε.Λόης, Φ.Ζαννίκος, Δ.Καρώνης, (2002), Τεχνολογία Καυσίμων και Λιπαντικών, ΕΜΠ, Αθήνα 2002
- ΓΣΕΒΒΕ, ΠΟΠΕΚ, Μάρδας Δημήτριος (2012, 2014), Νοθεία και Λαθρεμπόριο Καυσίμων: Μέτρα Πολιτικής, Αθήνα
- Γιώργος Χριστόπουλος (2014), Το φορολογικό Τοπίο στα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων με το σύστημα εισροών – εκροών - Σημειώσεις Σεμιναρίου Ο.Β.Ε., Αθήνα
- Νικηφόρος Ιακ. Μανωλάς (2008), Ο ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα: Τάσεις και προοπτικές, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα
- Αρχοντούλα Γ. Αρμουτάκη Επιβλέπων: Ιωάννης Α. Πολλάλης Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς (2011) ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ Η Λιανική Εμπορία στον τομέα των Πετρελαιοειδών και ιδιαίτερα στον κλάδο Πρατηρίων Υγρών Καυσίμων παθογένεια και προτάσεις. Αθήνα,

Νόμοι, Φ.Ε.Κ., Κ.Υ.Α.:

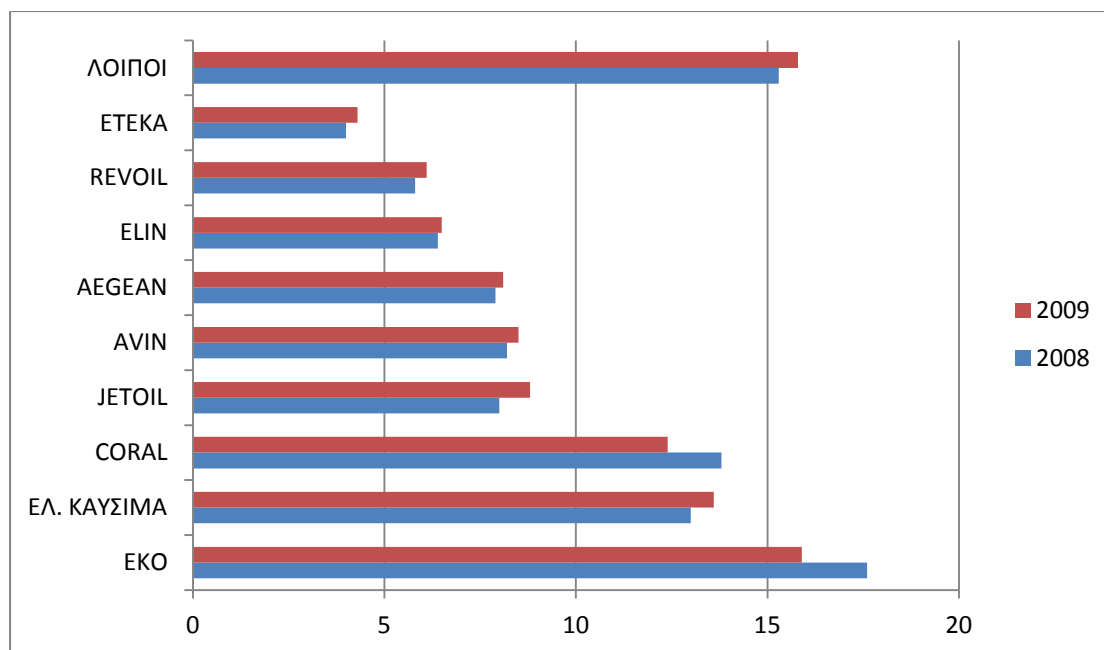
- Π.Ο.Λ. 1018/31-01-2008
- Π.Ο.Λ. 1034/14-02-2008
- Κ.Υ.Α. Φ2-1617/07-12-2010
- Π.Ο.Λ. 1009/04.01.2012
- Π.Ο.Λ. 1032/21.02.2013
- Φ.Ε.Κ 1980/Β/2010
- Φ.Ε.Κ. 3017/Β/2012
- Φ.Ε.Κ.3130/Β/26.11.2012
- Κ.Φ.Α.Σ.

Ιστοσελίδες:

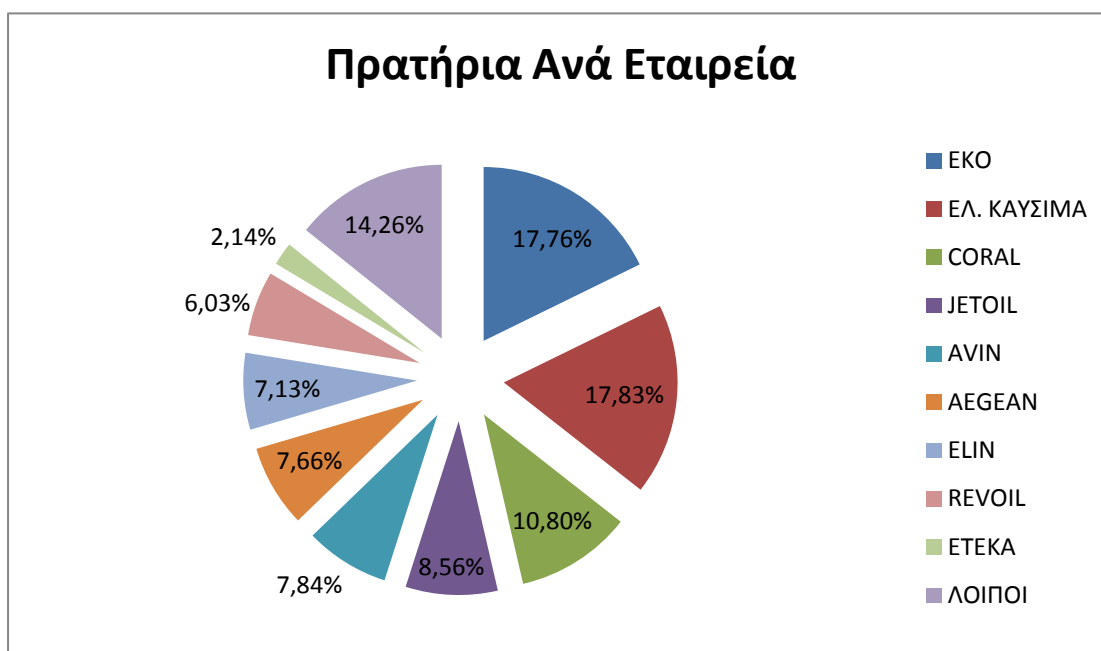
- www.ebna.gr
- www.obe.gr
- www.taxheaven.gr
- www.seepe.gr
- comtrade.un.org
- www.hellenicfuels.gr
- www.petrolprices.com
- www.mof.gov.cy
- www.eea.gr
- www.ypan.gr
- www.fuelprices.gr
- www.moh.gr
- www.elpe.gr
- www.petrolprices.gr
- www.iobe.gr

8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

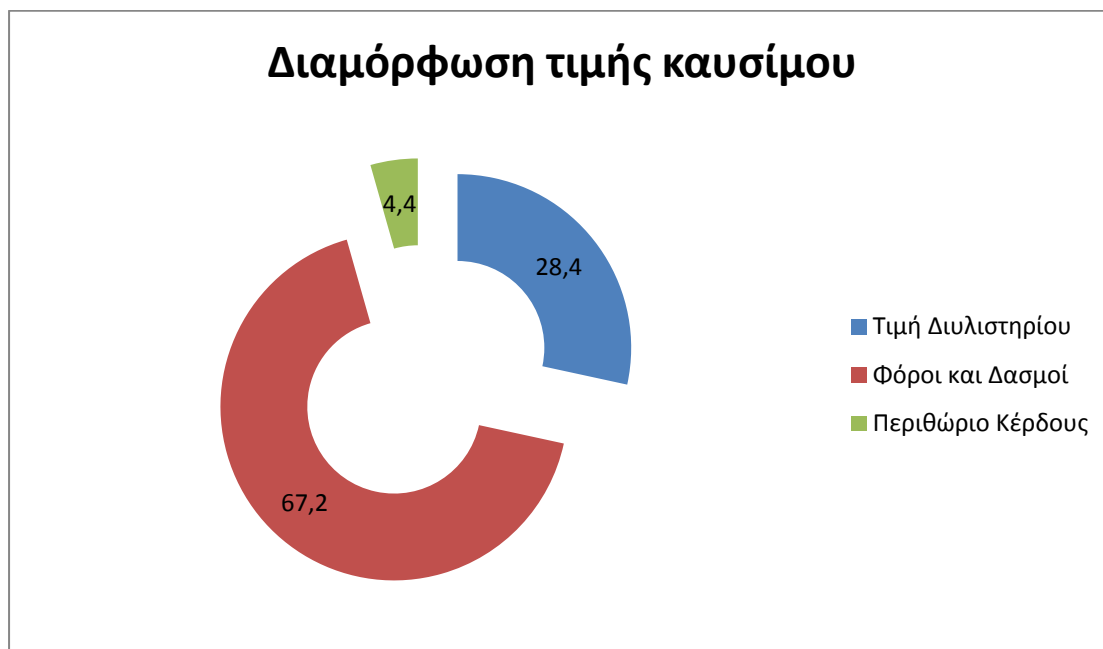
8.1. Μερίδια πωλήσεων εταιρειών εμπορίας καυσίμων (%) (2008 & 2009)



8.2. Πρατήρια ανά εταιρεία (%) (2009)



8.3. Διαμόρφωση τιμής καυσίμου (2015)



8.4. Ροές καυσίμων Ελλάδα – Π.Γ.Δ.Μ. σε εκατ. Δολάρια

ΕΤΟΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ Π.Γ.Δ.Μ.
2001	80,1	52,7
2002	92,4	71,8
2003	22,8	12,1
2004	13,6	2,2
2005	22,6	8,6
2006	23,1	9,6
2007	31,0	6,1
2008	54,8	19,1
2009	134,4	10,1

8.5. Ροές καυσίμων Ελλάδα – Βουλγαρία σε εκατ. Δολάρια

ΕΤΟΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ
2001	27,4	17,8
2002	30,0	24,7
2003	39,1	35,5
2004	50,5	28,8
2005	64,6	39,7
2006	169,9	174,4
2007	52,3	13,3
2008	159,0	147,9
2009	189,8	183,1
2010	130,3	159,3

8.6. Ροές καυσίμων Ελλάδα – Τουρκία σε εκατ. Δολάρια

ΕΤΟΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
2001	116,0	51,9
2002	53,6	29,1
2003	134,6	65,7
2004	203,3	113,4
2005	382,00	117,8
2006	414,4	376,7
2007	199,5	305,5
2008	76,4	354,8
2009	93,1	403,8
2010	116,0	573,7

8.7. Ροές καυσίμων Ελλάδα – Αλβανία σε εκατ. Δολάρια

ΕΤΟΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΛΒΑΝΙΑΣ
2001	43,2	36,5
2002	32,3	24,6
2003	25,8	37,6
2004	41,3	60,7
2005	51,2	65,6
2006	91,7	101,4
2007	158,3	167,1
2008	36,2	251,8
2009	35,1	186,9
2010	56,3	119,0