



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
Π.Μ.Σ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ-ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Δ' ΚΥΚΛΟΣ 2018-2019**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**“Η ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ”**

Εισηγητής: Ελένη Β. Τζιάλλα (Α.Μ. 235)

Επιβλέπων Καθηγητής: Γεώργιος Αργυρός, Αναπληρωτής Καθηγητής
Οικονομικού Πανεπιστημίου Πατρών

Πρέβεζα, Μάιος, 2020



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
Π.Μ.Σ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ=ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΚΗΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Δ' ΚΥΚΛΟΣ 2018-2019**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**“Η ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ”**

Εισηγητής: Ελένη Β. Τζιάλλα (Α.Μ 235)

Επιβλέπων Καθηγητής: Γεώργιος Αργυρός, Αναπληρωτής Καθηγητής
Οικονομικού Πανεπιστημίου Πατρών

Πρέβεζα, Μάιος, 2020

**THE LEGAL FRAMEWORK FOR THE PREVENTION OF
SMUGGLING AND ITS APPLICATION BY CUSTOMS**

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, 22 Μαΐου 2020

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Γεώργιος Αργυρός,

Αναπληρωτής Καθηγητής

2. Ευάγγελος Χύτης,

Επίκουρος Καθηγητής

3. Αικατερίνη Γαλανού,

Επίκουρη Καθηγήτρια

© Ελένη Β. Τζιάλλα, 2020.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις διατάξεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Υπογραφή: Ελένη Β. Τζιάλλα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Αναπληρωτή Καθηγητή του Οικονομικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πατρών, κ. Γεώργιο Αργυρό για την ευκαιρία που μου έδωσε να εκπονήσω την εργασία μου υπό την επίβλεψή του. Θα ήθελα να τον ευχαριστήσω για τη συνεχή καθοδήγηση και βοήθεια που μου παρείχε.

Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω, το σύζυγό μου Κωνσταντίνο, τον υιό μου Δημήτρη και την κόρη μου Ζαχαρένια για όλη τη στήριξη, τη συμπαράσταση και την κατανόηση τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου αλλά και για την ολοκλήρωση της μεταπτυχιακής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η υπέρμετρη αύξηση του όγκου της διασυνοριακής διακίνησης εμπορευμάτων και η απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών έχει οδηγήσει στην ανάγκη για ταχύτερες, απλοποιημένες και ασφαλείς συναλλαγές στο κλασικό αλλά και ηλεκτρονικό εμπόριο και στην αντιμετώπιση της αύξησης του οργανωμένου εγκλήματος και του λαθρεμπορίου. Η διασφάλιση των δημοσιονομικών συμφερόντων της χώρας αλλά και η διευκόλυνση του εμπορίου με ταχύτερες και πιο απλοποιημένες διαδικασίες επιτυγχάνεται μέσω των ελέγχων των Τελωνειακών Υπηρεσιών. Όλες οι χώρες για να αυξήσουν την εξωτερική τους ανταγωνιστικότητα και να ενταχθούν καλύτερα στην παγκόσμια οικονομία έχουν εφαρμόσει ένα νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο προσπαθούν να μειώσουν την παραβατικότητα και να διασφαλίσουν την εθνική οικονομία.

Λέξεις-κλειδιά: Τελωνεία, παράνομες δραστηριότητες, νομικό πλαίσιο, Ευρωπαϊκή ένωση, Ελλάδα

ABSTRACT

The excessive increase in the volume of cross-border movement of goods and the liberalization of trade have led to the need for faster, simplified and secure transactions in both classical and e-commerce, and in the face of the increase in organized crime and smuggling. The safeguarding of the country's financial interests but facilitating trade with faster and simpler procedures is achieved through the controls of the Customs Services. Every country in order to increase their external competitiveness and better integrate into the world economy have implemented a legislative framework in which they seek to reduce transgressions and safeguard the national economy..

Keywords: Customs, illegal activities, legislation, legal framework, European Committee, Greece

ΠΙΝΑΚΑΣΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΦΠΑ.....	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
ΠΟΤ	Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων
ΘΟΑ.....	Θαλάσσια Οικονομική Αστυνομία
ΕΦΚ.....	Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης
ΑΑΔΕ.....	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΛΥΤ.....	Ελεγκτικές Υπηρεσίες Τελωνείων
ΕΕ.....	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΦΕΚ.....	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
ΚΟΕ.....	Κινητή Ομάδα Ελέγχου
TARIC.....	Ευρωπαϊκό Δασμολόγιο
UCC	Union Customs Code
ΣΔΟΕ.....	Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος
ΣΕΕΠΕ.....	Σύλλογος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών
ΤΝΠ.....	Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΔΣΑ.....	Δικηγορικός Σύλλογος Αθηνών
ΠΓΔΜ.....	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
RUSI.....	Royal United Services Institute
ΠΟΙΝΛΟΓ	Ποινικός Λόγος
ΔΕΦ ΧΑΝ.....	Διοικητικό Εφετείο Χανίων
ΔΠΙΕΘΕ.....	Διακίνηση Πετρελαίων Θέρμανσης
ΔΕΦΚ.....	Δήλωση Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης

ΕΣΠΑ.....Εταιρικό Σύμφωνο για το
Πλαίσιο Ανάπτυξης

ΕΛΑΣ..... Ελληνική Αστυνομία

ΓΔΤ.....Γενική Διεύθυνση Τελωνείων

ΔΧ.....Δημόσιας Χρήσης

ΕΔΔΑ.....Ευρωπαϊκό Δικαστήριο
Δικαιωμάτων του ανθρώπου

ΕΣΔΑ.....Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα
Δικαιώματα του Ανθρώπου

ΚΠΔ..... Κώδικας Ποινικής Δικονομίας

ΔΕΕ.....Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής
Ένωσης

Πίνακας Περιεχομένων Εικόνων

Εικόνα 1: Στην εικόνα φαίνεται η αξία σε τρισεκατομμύρια που αφορούν τις εισαγωγές και εξαγωγές της ΕΕ για το έτος 2015. Παρατηρούμε ότι η ΕΕ κατέχει τη δεύτερη θέση, γεγονός που καθιστά την ΕΕ έναν από τους μεγαλύτερους «εμπόρους» στον κόσμο (Ευρωπαϊκή Ένωση, Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat).....	33
Εικόνα 2: Κατανάλωση παράνομων καπνικών ειδών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το έτος 2019. Παρατηρούμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση κατανάλωσης λαθραίων καπνικών ειδών ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές χώρες με 1,5 δις παράνομα τσιγάρα να καταναλώνονται	66

Πίνακας Περιεχομένων Διαγραμμάτων και Πινάκων

Διάγραμμα 1: Πλήθος τελωνειακών ελέγχων δίωξης ανά κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018. Συγκριτική απεικόνιση των ελέγχων δίωξης, ανά κατηγορία ελέγχου για τα έτη 2017 και 2018.....	40
Διάγραμμα 2: Πλήθος τελωνειακών παραβάσεων ανά κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018. Συγκριτική απεικόνιση των ελέγχων δίωξης, ανά κατηγορία ελέγχου για τα έτη 2017 και 2018.	40
Διάγραμμα 3: Ποσοστό τελωνειακών παραβάσεων σε σχέση με τον αριθμό ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στο σύνολο, για κάθε κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018.	41
Διάγραμμα 4: Αριθμός φυσικών ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν κατά τα έτη 2017 και 2018.	42
Διάγραμμα 5: Πλήθος εκ των υστέρων ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν τα έτη 2017 και 2018.	43
Διάγραμμα 6: Μεταβολή εσόδων από ΕΦΚ διάφορων προϊόντων κατά την τριετία 2015-2017.	69
Διάγραμμα 7: Η αύξηση των βεβαιωθέντων ποσών κατά την τριετία 2015-2017.....	70
Διάγραμμα 8: Αριθμός ελέγχων κατά τα έτη 2015 και 2016. Αφορά τιμές για ελέγχους δίωξης που πραγματοποιήθηκαν αλλά και για τους εκ υστέρων ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν.	71
Διάγραμμα 9: Ο αριθμός των παραβάσεων που καταγράφονται κατά τους ελέγχους και ελέγχους εκ των υστέρων από τις αρμόδιες αρχές	72
Διάγραμμα 10: Πλήθος υποθέσεων κατασχέσεων και δεσμεύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί από τις τελωνειακές αρχές κατά τα τελευταία χρόνια (2015-2018).....	73
Διάγραμμα 11: Ποσοστό επί τοις % των κατασχέσεων/δεσμεύσεων ανά κατηγορία προϊόντων για το έτος 2017.....	74
Διάγραμμα 12: Ποσοστό επί τοις % των κατασχέσεων/δεσμεύσεων ανά κατηγορία προϊόντων για το έτος 2018.....	74
Πίνακας 1: Οι σημαντικότερες κατηγορίες ελέγχων σύμφωνα με το πληροφοριακό σύστημα ICISnet, το οποίο αποτελεί το πληροφοριακό σύστημα των τελωνειακών ηλεκτρονικών υπηρεσιών της ΑΑΔΕ και καθιερώθηκε 2 Δεκεμβρίου 2013 με ΦΕΚ 3051, Τεύχος Β'	44

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
ABSTRACT.....	9
ΠΙΝΑΚΑΣΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	10
Πίνακας Περιεχομένων Εικόνων	12
Πίνακας Περιεχομένων Διαγραμμάτων και Πινάκων	13
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή.....	16
Κεφάλαιο 2: Η Τελωνειακή Υπηρεσία	18
2.1. Ιστορική αναδρομή της Τελωνειακής Υπηρεσίας	19
2.2. Η Ελληνική τελωνειακή υπηρεσία.....	21
2.2.1. Ιστορική Αναδρομή	21
2.3. Όραμα και ρόλος της Τελωνειακής Υπηρεσίας.....	25
2.4. Δομή τελωνείων	28
2.5. Τελωνειακή υπηρεσία και Ευρωπαϊκή Ένωση.....	32
2.5.1. Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση	32
2.5.2. Τελωνειακή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.....	32
2.5.2. Ειδικά Καθεστώτα	34
Κεφάλαιο 3: Τελωνειακοί έλεγχοι.....	35
3.1. Εισαγωγή.....	35
3.2. Εσωτερικοί Έλεγχοι	35
3.3. Ο Τελωνειακός Έλεγχος.....	37
3.4. Διάκριση Τελωνειακών Ελέγχων	41
Κεφάλαιο 4: Το λαθρεμπόριο και οι επιπτώσεις του στην οικονομία	46
4.1. Λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών	47
4.2. Λαθρεμπόριο Καπνικών Προϊόντων	52
4.3. Λαθρεμπορία οινοπνεύματος και αλκοολούχων ποτών	56
Κεφάλαιο 5: Μέσα δίωξης και πάταξης της λαθρεμπορίας στις τελωνειακές υπηρεσίες	59
5.1. Εισαγωγή.....	59
5.2. Απλές τελωνειακές παραβάσεις.....	61
5.3. Λαθρεμπόριο	63
5.3.1. Μέσα διενέργειας τελωνειακού ελέγχου.....	63
Κεφάλαιο 6: Νομοθετικό πλαίσιο της λαθρεμπορίας	75

6.1. Ο ορισμός της λαθρεμπορίας σύμφωνα με τον Τελωνειακό Κώδικα.....	75
6.2. Η διπλή φύση τιμωρίας της λαθρεμπορίας	78
6.2.1. Η λαθρεμπορία ως Ποινικό Αδίκημα.....	78
6.3. Διαχωρισμός μεταξύ διοικητικής και ποινικής δίκης	82
6.3.1. Η νομοθετική κατοχύρωση της αρχής «ne bis in idem»	83
Συμπεράσματα.....	88
Βιβλιογραφία	91

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Στην εποχή μας, η Τελωνειακή Υπηρεσία έρχεται αντιμέτωπη με νέες προκλήσεις, εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης, της απελευθέρωσης των εμπορικών συναλλαγών αλλά και της υπέρμετρης αύξησης του όγκου της διασυνοριακής διακίνησης εμπορευμάτων. Η ανάγκη που υπάρχει πλέον έγκειται σε ταχύτερες, απλοποιημένες και ασφαλείς συναλλαγές, στο κλασσικό αλλά και ηλεκτρονικό εμπόριο και στην αντιμετώπιση της αύξησης του οργανωμένου εγκλήματος και του λαθρεμπορίου. Βάσει όλων των παραπάνω, δεν αποτελεί πλέον μοναδικό στόχο η διασφάλιση των δημοσιονομικών συμφερόντων της χώρας, αλλά η διευκόλυνση του εμπορίου με ταχύτερες και πιο απλοποιημένες διαδικασίες. Ο πιο αποτελεσματικός και στοχευμένος τελωνειακός έλεγχος, ταυτόχρονα θα πρέπει να διασφαλίζει το κοινωνικό σύνολο και το δημοσιονομικό συμφέρον της εκάστοτε χώρας μέσω της καταστολής του λαθρεμπορίου. Έτσι, θεωρείται δεδομένη η σημασία που δίνεται από όλα τα ευνομούμενα κράτη, στην εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των τελωνειακών υπηρεσιών τους, με σαφή στόχο, να είναι, η διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου και η παροχή εσόδων στις διάφορες εθνικές κυβερνήσεις. Εξάλλου η σημασία των τελωνειακών αρχών, φαίνεται από το γεγονός ότι οι προσπάθειες για τη δημιουργία μιας τελωνειακής ένωσης όλων των ευρωπαϊκών κρατών έχει ήδη ξεκινήσει από τα μέσα της δεκαετίας του 1950¹.

Προκειμένου οι χώρες να αυξήσουν την εξωτερική τους ανταγωνιστικότητα και να ενταχθούν καλύτερα στην παγκόσμια οικονομία, πρέπει όλα τα μέτρα διευκόλυνσης του εμπορίου να βοηθούν τελικά στην απελευθέρωσή του. Αυτό έχει επιτευχθεί από δυο σημαντικές τροποποιήσεις. Το 1968, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εισήγαγε έναν κοινό εξωτερικό τιμολόγιο, απλοποιώντας έτσι τις τελωνειακές διαδικασίες, ενώ το 1996 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου συμπεριέλαβε στην ημερήσια διάταξη του τις διαπραγματεύσεις περί απλοποίησης των συναλλαγών¹.

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην κριτική παρουσίαση του ρόλου και των στόχων των Τελωνειακών Υπηρεσιών, αλλά και τους ελέγχους που πραγματοποιούνται ως αντιμετώπιση της τελωνειακής παραβατικότητας, με έμφαση να δίνεται στην αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου.

¹WULF, L. D. & SOKOL, J. B. 2005. *Customs modernization handbook*, Washington, DC, World Bank.

Το *πρώτο κεφάλαιο* της παρούσας εργασίας αποτελεί το εισαγωγικό κεφάλαιο, κατά το οποίο γίνεται μια πρώτη αναφορά του θέματος της διπλωματικής εργασίας αυτής. Στο *δεύτερο κεφάλαιο*, αναπτύσσεται η πορεία δημιουργίας των τελωνειακών αρχών, μέσω μιας ιστορικής αναδρομής, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται η δομή και οι στόχοι των υπηρεσιών αυτών. Στο *τρίτο κεφάλαιο*, αναλύονται οι τελωνειακοί έλεγχοι που πραγματοποιούνται, τα είδη και τα πεδία στα οποία εφαρμόζονται. Στο *τέταρτο* κεφάλαιο, γίνεται εκτενής αναφορά για το λαθρεμπόριο και τις επιπτώσεις του στην οικονομία. Στο *πέμπτο* κεφάλαιο, περιγράφονται αναλυτικά τα μέσα δίωξης και πάταξης της λαθρεμπορίας από τις τελωνειακές υπηρεσίες. Στο *έκτο* κεφάλαιο, αναλύεται το νομικό πλαίσιο το οποίο σχετίζεται με το λαθρεμπόριο και εφαρμόζεται από τις τελωνειακές υπηρεσίες.

Κεφάλαιο 2: Η Τελωνειακή Υπηρεσία

Ο όρος «τελωνείο» συναντάται από τα αρχαιότατα χρόνια και περιγράφει τον τόπο εισπράξεως τελών. Ο όρος ξεκίνησε να υφίσταται από τότε που αναπτύχθηκε το ανταλλακτικό εμπόριο με τη θαλάσσια κυρίως μεταφορά και δημιουργήθηκαν λιμάνια με αποθήκες και υπόστεγα, όπου φυλάγονταν τα εμπορεύματα που εισάγονταν ή επρόκειτο να εξαχθούν.

Ο χώρος του τελωνείου αποτελεί ένα φυσικό ή νοητό σύνορο, εντός των εδαφικών εκτάσεων ενός κράτους, από το οποίο διέρχονται εμπορεύματα, άνθρωποι και αξίες από το ένα στο κράτος. Ο έλεγχος των συνόρων εξαρτάται από την αλληλεπίδραση των κυβερνητικών πολιτικών και λοιπών δραστηριοτήτων μεταξύ γειτονικών ή μη χωρών. Η ρύθμιση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της δασμοφορολογικής πολιτικής κάθε κράτους καθώς και η προστασία του κοινωνικού συνόλου μέσα από τις διάφορες διαδικασίες ελέγχου, για τη δίωξη του λαθρεμπορίου και την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας προϊόντων, αποτελούν τις αρμοδιότητες και τον κύριο στόχο των τελωνειακών αρχών²³. Τα τελωνεία λειτουργούν με βάση το νομικό πλαίσιο και τις αρμοδιότητες που τους καθορίζει η νομοθεσία της κάθε χώρας. Συχνά εμφανίζονται τροποποιημένες ή νέες αρμοδιότητες οι οποίες οφείλονται στη μεταβολή κοινωνικών, πολιτικών αλλά και οικονομικών παραγόντων. Ο ρόλος των τελωνείων καλύπτει πολλούς τομείς των κυβερνητικών πολιτικών με κυριότερους την εισπραξη δασμών, τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, του ΦΠΑ, την προστασία της εσωτερικής αγοράς και τον έλεγχο του συνοριακού εμπορίου, τη δίωξη κάθε μορφής λαθρεμπορίου και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς⁴. Λόγω της αύξησης των εμπορικών συναλλαγών, ο εργασιακός όγκος των τελωνείων παρατηρείται ολοένα και αυξανόμενος, με συνέπεια να αυξάνεται η πολυπλοκότητα και το εύρος του τελωνειακού έργου⁵⁶.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (ΠΟΤ/WCO) αποτελείται από 174 μέλη Εθνικών Τελωνειακών Διοικήσεων που αντιπροσωπεύουν περίπου το 98% του

²GORDHAN, P. 2007. *Customs in the 21st century*. 1, 49-54.

³WIDDOWSON, D. 2005. *MANAGING RISK IN THE CUSTOMS CONTEXT*.

⁴WIDDOWSON, H. G. 2007. *Discourse Analysis*, OUP Oxford.

⁵GORDHAN, P. 2007. *Customs in the 21st century*. 1, 49-54.

⁶ERSHOV, A., & ZAVIALOVA, O. 2013. THE GENERAL CONCEPTUAL APPROACH IN DEVELOPMENT SYSTEM OF RISK MANAGEMENT EURASEC' CUSTOMS. *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, 4(1), 20- 28.

παγκόσμιου διασυνοριακού εμπορίου, και μέσω αυτού προωθείται η συνεργασία μεταξύ των μελών του για την ανάπτυξη του εμπορίου και την ασφαλή διακίνηση των προϊόντων. Ο ΠΟΤ συνεργάζεται με παγκόσμιας κλίμακας οργανισμούς για την παροχή τεχνογνωσίας και λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέλη του⁷. Στόχος του οργανισμού αυτού είναι η προστασία της δημόσιας υγείας, της καταπολέμησης του λαθρεμπορίου και της τρομοκρατίας καθώς και η διευκόλυνση των εφοδιαστικών αλυσίδων. Η δημιουργία δικτύων μεταξύ τελωνειακών διοικήσεων και η συνεργασία τους με τις επιχειρήσεις, παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για την ανάπτυξη στοχευμένων ελέγχων, οι οποίοι θα εξοικονομήσουν πόρους για τα επιμέρους τελωνεία⁸.

Η Ελληνική Τελωνειακή Υπηρεσία είναι η Αρχή της οποίας το έργο είναι η βεβαίωση και είσπραξη δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων κατά την ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία. Επίσης, η Τελωνειακή Υπηρεσία φαίνεται να είναι αρμόδια για την προάσπιση της δημόσιας υγείας και την προστασία του κοινωνικού συνόλου. Οι έλεγχοι στους οποίους προβαίνει έχουν ως στόχο τον εντοπισμό της παράνομης διακίνησης ουσιών, όπλων και εκρηκτικών, κεφαλαίων προερχόμενων από εγκληματική δραστηριότητα, πολιτιστικών αγαθών, προϊόντων παραποίησης ή απομίμησης και παρατυπιών που αφορούν μεταφορές, αλιεία, άγρια χλωρίδα και πανίδα.

2.1. Ιστορική αναδρομή της Τελωνειακής Υπηρεσίας

Το επάγγελμα του τελώνη είναι ένα από τα αρχαιότερα επαγγέλματα, με τις πρώτες αναφορές να γίνονται στους αρχαίους και προχριστιανικούς χρόνους. Εκείνη την εποχή, η ακμή του εμπορίου μεταξύ κρατών, και η επικρατούσα συνήθεια τους, να μισθώνουν έναντι ανταλλάγματος, τους «τελώνες», με σκοπό την είσπραξη των τελών και των φόρων, είχε ως αποτέλεσμα το τελωνειακό επάγγελμα να αποκτήσει μακρά ιστορία στον Ελλαδικό χώρο. Με τις κατάλληλες προσαρμογές καταφέρνει να επιβιώσει και στις πιο σύγχρονες εποχές και έτσι υφίσταται ως σήμερα. Ιδιαίτερες περιγραφές για το Τελωνείο υπάρχουν στην Καινή Διαθήκη από τον Ευαγγελιστή Ματθαίο τον πρώτο γνωστό Τελώνη. Ο θεσμός του Τελωνείου και το επάγγελμα του

⁷COMMISSION, U. S. I. T. *Journal of International Commerce & Economics Volume II*, DIANE Publishing.

⁸TIETJE, C. & BROUDER, A. 2009. *Handbook of Transnational Economic Governance Regimes*, Brill.

τελωνειακού άρχισαν να παίρνουν την τελική τωρινή του μορφή κατά τους Ρωμαϊκούς Χρόνους και συστηματοποιήθηκαν στη Βενετία κατά την αντίστοιχη εποχή της παντοκρατορίας της στον τότε γνωστό κόσμο⁹.

Η ιδέα για τη δημιουργία μιας ένωσης που θα αποτελείται από τα διάφορα ευρωπαϊκά κράτη είναι γνωστή από τον 19^ο κιόλας αιώνα, αρκετά πιο νωρίς από τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως την ξέρουμε σήμερα. Οι πρώτες προσπάθειες έγιναν από κράτη της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, δημιουργώντας τις πρώτες τελωνειακές ενώσεις ή διμερείς συμφωνίες τελωνειακής φύσεως, με την Αγγλογαλλική Συμφωνία το πιο γνωστό παράδειγμα. Η Αγγλογαλλική Συμφωνία δημιουργήθηκε το 1860 και προέβλεπε τη μείωση κατά 20% των δασμών που αφορούσαν τη Γαλλία μέχρι το 1864 και σε αντάλλαγμα η Βρετανία παρείχε την εισαγωγή γαλλικών προϊόντων (εκτός των οινοπνευματωδών) χωρίς δασμούς⁹.

Το 1924, ο Γάλλος οικονομολόγος Σαρλ Ζιντ, μαζί με άλλους Ευρωπαίους συνυπέγραψε ένα κείμενο για τη δημιουργία μιας διεθνούς επιτροπής για την ευρωπαϊκή τελωνειακή ένωση. Στην κατεχόμενη από τους Γερμανούς, Γαλλία το 1940 ο Πιερ Πυσέ, οραματιζόταν μια μεταπολεμική Ευρώπη, όπου θα εξαλείφονταν οι τελωνειακοί φραγμοί, ενώ το 1943 ο Ζαν Μονέ πίστευε ότι για να υπάρξει ευημερία και κοινωνική πρόοδος στα κράτη της Ευρώπης θα έπρεπε να σχηματιστεί μια ενιαία ευρωπαϊκή οντότητα. Μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το 1945, τα κράτη της Ευρώπης βρίσκονταν σε δυσμενή οικονομική, κοινωνική και πολιτική θέση, αφού όλες οι χώρες είχαν υποστεί μεγάλες ζημιές και σε οικονομικό και έμπυχο δυναμικό, και αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας ιδέας ότι με συλλογική προσπάθεια θα μπορούσε να ανακτηθεί ένα μέρος του χαμένου εδάφους που υπήρξε κατά τη διάρκεια του πολέμου. Πλέον, τα εθνικά κράτη αρχίζουν να αποτελούν εμπόδιο στη ραγδαία διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, και έτσι εμφανίζεται ένα υπερεθνικό πλαίσιο για τη λειτουργία της σύγχρονης οικονομίας. Επιπλέον, παρουσιάζεται η ανάγκη του συντονισμού των οικονομικών πολιτικών μεταξύ των εθνών. Συνεπώς, η διεθνοποίηση θα έπρεπε να εκφραστεί πολιτικά και να θεσμοθετηθεί οργανωτικά. Το πρώτο καίριο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή αποτέλεσε η δημιουργία της Τελωνειακής ένωσης, η οποία ήταν και το πρώτο και καθοριστικό βήμα για τη μετέπειτα οικονομική ενοποίηση

⁹ASAKURA, H. & ORGANIZATION, W. C. 2003. *World History of the Customs and Tariffs*, World Customs Organization.

ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών, με τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ) και μετέπειτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)¹⁰.

Η Συνθήκη της Ρώμης, που συντάχθηκε το 1957, είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια κοινή αγορά μεταξύ των κρατών μελών της Τελωνειακής Ένωσης της Ε.Ε. Η Τελωνειακή Ένωση άρχισε να λειτουργεί την 1^η Ιανουαρίου 1959 με την κατάργηση των πρώτων δασμών και η πλήρης της λειτουργία ξεκίνησε την 1^η Ιουλίου του 1968. Η συγκεκριμένη συνθήκη καθόρισε ότι η συγκεκριμένη ένωση εκτείνεται στο σύνολο των εμπορευματικών συναλλαγών και περιλαμβάνει την απαγόρευση εισαγωγικών και εξαγωγικών δασμών και όλων των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδύναμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και την υιοθέτηση κοινού δασμολογίου στις σχέσεις των μελών με τρίτες χώρες. Η πλήρης ολοκλήρωση της τελωνειακής ένωσης, συνέβη τελικά 1^η Ιανουαρίου 1993 όπου και καταργήθηκαν οι τελωνειακοί έλεγχοι στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών,

διασφαλίζοντας έτσι την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων¹¹.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή της Ε.Ε. μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Φορολογίας και Τελωνείων ακολουθεί κοινή ενωσιακή, τελωνειακή νομοθεσία η οποία εγκρίνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και μέσω των εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών παρακολουθεί συνεχώς την εφαρμογή της. Η διαχείριση της τελωνειακής ένωσης της Ε.Ε. γίνεται από τις είκοσι οχτώ (28) εθνικές τελωνειακές υπηρεσίες των κρατών μελών διαδραματίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στο πεδίο του διεθνούς εμπορίου¹².

2.2. Η Ελληνική τελωνειακή υπηρεσία

2.2.1. Ιστορική Αναδρομή

Όπως προαναφέρθηκε, η έννοια των τελωνειακών αρχών στην Ελλάδα υφίστανται από τα αρχαία κιόλας χρόνια. Κατά τα βυζαντινά χρόνια, είχαν εξίσου

¹⁰FACCARELLO, G. 2002. *Studies in the History of French Political Economy: From Bodin to Walras*, Taylor & Francis.

¹¹HUNNINGS, N. M., HILL, J. M. D. & CENTRE, E. L. 1992. *The Treaty of Rome Consolidated and the Treaty of Maastricht*, Sweet & Maxwell.

¹²NUGENT, N. & RHINARD, M. 2015. *The European Commission*, Palgrave Macmillan.

πρωτεύοντα ρόλο λόγω της θέσης που κατείχαν στον έλεγχο του εμπορίου στα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης αλλά και των υπολοίπων πόλεων της αυτοκρατορίας για την είσπραξη φόρων από εμπορεύματα που εκτελωνίζονταν¹³.

Το 1818, η Τελωνειακή Υπηρεσία οργανώνεται και υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών έχοντας ως βάση το γαλλικό διοικητικό σύστημα, δίνοντας έτσι ιδιαίτερη έμφαση στον εισπρακτικό της ρόλο χωρίς όμως να υποβαθμίζεται ο ρόλος της σχετικά με τη δίωξη του λαθρεμπορίου. Η λειτουργία της στηρίχθηκε σε πρωτοπόρους θεσμούς για εκείνη την εποχή, θεσπίζοντας έτσι ένα σπουδαίο νομοθετικό κείμενο, τον Τελωνειακό Κώδικα (Ν. 1165/1918) το οποίο στήριξε τις τελωνειακές διαδικασίες και εξυπηρέτησε το εμπόριο εκείνη την εποχή. Αρχικά η τελωνειακή υπηρεσία ήταν ένστολη, είχε έφιππό τμήμα και χωριζόταν σε δεκαρχίες και εξηνταρχίες στις οποίες ασκούνταν επικουρικό έργο από τον Ελληνικό Στρατό και το Ειδικό Τμήμα Οροφυλακής με σκοπό την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου¹³.

Στη νεότερη Ελλάδα, του Ιωάννη Καποδίστρια, η είσπραξη Δασμών και Φόρων οργανώνεται ύστερα από ψήφισμα του, την 25η Μαρτίου του 1830. Η υπηρεσία των Τελωνείων οργανώνεται και αποτελεί μαζί με τον Ελληνικό Στρατό και το Πολεμικό Ναυτικό μία από τις πρώτες δημόσιες αρχές της απελευθερωμένης πλέον χώρας. Οι τρεις αυτές υπηρεσίες συστάθηκαν με σκοπό την προάσπιση της εδαφικής ακεραιότητας και τη διασφάλιση των απαραίτητων πόρων για τη σωστή λειτουργία του Ελληνικού Κράτους. Με το ίδιο ψήφισμα κυρώνεται το τελωνειακό Δασμολόγιο με το όνομα «tarifa» και συμπεριλαμβάνεται ο «Τελωνειακός Σύνδεσμος» όπως ονομάστηκε το σύνολο των Τελωνείων του κράτους που μέχρι τότε τελούσαν υπό τουρκική Διοίκηση. Στις 25 Μαρτίου του 1833 ιδρύεται στη Σύρο το πρώτο Τελωνείο της Ελλάδας ενώ δύο χρόνια αργότερα ακολούθησε η ίδρυση των Τελωνείων Πειραιά, Ύδρας, Πάτρας και Ναυπλίου. Η Τελωνειακή Υπηρεσία, επομένως, ίσως αποτελεί την αρχαιότερη Διοικητική Υπηρεσία του Ελληνικού Κράτους, η οποία ακόμα και σήμερα υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Από τότε μέχρι και πρόσφατα, ανάλογα με τις ανάγκες του σύγχρονου Ελληνικού κράτους, την εμπορική και τουριστική κίνηση, ιδρύονται τελωνεία σε όλη την Επικράτεια.

¹³Π.Ε.Σ.Τ.Υ. 2016. Available: <https://www.pesty.gr/index.php/istoria>.

Το 1857 με σχετική νομοθεσία δημιουργήθηκε το πρώτο Ελληνικό Δασμολόγιο αντικαθιστώντας την έννοια της tarifa. Ακολουθούν αρκετές τροποποιήσεις του που κυρίως ενδυνάμωναν τον προστατευτικό και παράλληλα ταμειακό χαρακτήρα του Δασμολογίου.

Κατά τα έτη 1917 και 1918, ριζικές αλλαγές στην τελωνειακή υπηρεσία έφερε η θέσπιση δύο νέων νόμων, ο Νόμος 928/1917 «Περί οργανισμού Τελωνειακής Υπηρεσίας» και ο Νόμος 1165/1918, είχαν ως σαφή στόχο την παρεμπόδιση και την ανακάλυψη του λαθρεμπορίου αλλά και κάθε παράβασης των τελωνειακών Νόμων. Το 1919, με το Νόμο 1595/1919 συνεστήθη το Σώμα της τελωνοφυλακής για δεύτερη φορά μιας και παλαιότερα είχε καταργηθεί.

Το 1931 η Τελωνειακή υπηρεσία απέκτησε πολεμικά πλοία και έτσι δημιουργήθηκε η Θαλάσσια Οικονομική Αστυνομία (ΘΟΑ) η οποία είχε έντονη δραστηριότητα και άριστα αποτελέσματα σε μία ιδιαίτερα δύσκολη εποχή. Ο σκοπός της ΘΟΑ ήταν ο έλεγχος των φορτίων των πλοίων που έπλεαν στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο για την πάταξη του λαθρεμπορίου που ήταν έντονο την εποχή εκείνη. Η υπηρεσία αυτή δεν μακροημέρευσε και σύντομα καταργήθηκε. Οι δυνατότητες της για εκείνη την εποχή ήταν αξιομνημόνευτες, μιας και λίγο πριν την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου μπορούσε να επιχειρεί και εκτός των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η τελωνειακή υπηρεσία αναδιοργανώνεται, αποκορύφωμα αυτής της αναδιοργάνωσης ήταν η αύξηση του πλήθους καταρτισμένων τελωνειακών υπαλλήλων οι οποίοι συνδράμουν στην προσπάθεια της χώρας για ένταξη στην ΕΟΚ και αργότερα στην Ενωμένη Ευρώπη. Αρκετοί τελωνειακοί, συμμετέχουν σε ομάδες εργασιών και επιτροπές προετοιμασίας για τη Συμφωνία Σύνδεσης αρχικά της χώρας μας με την ΕΟΚ και μετέπειτα για την εισδοχή μας ως πλήρους μέλους της Κοινότητας.

Η Ελληνική Τελωνειακή Υπηρεσία, το 1951, συμμετείχε ως ιδρυτικό μέλος στη δημιουργία του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας, το οποίο αποτελεί την πρώιμη μορφή του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων. Σταθμός της Ελληνικής Τελωνειακής Υπηρεσίας ήταν το 1961, όταν η χώρα με την υπογραφή της εντάχθηκε στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Το 1978, υπογράφηκε η τελική πράξη προσχώρησης της Ελλάδας στην ΕΟΚ, η οποία τίθεται σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 1984.

Μέχρι το 1977 η τελωνειακή υπηρεσία συνυπήρχε σε κοινές Γενικές Διευθύνσεις με τη λοιπή Φορολογική Διοίκηση του Υπουργείου Οικονομικών. Την ίδια χρονιά γίνεται πλέον ανεξάρτητη Γενική Διεύθυνση, με τον τίτλο «Γενική Διεύθυνση Τελωνείων».

Το 1993, ήταν η χρονιά που σηματοδοτήθηκε από την ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου, και αυτό αποτελεί το σημαντικότερο γεγονός στην ιστορία της Τελωνειακής Υπηρεσίας. Την 1η Νοεμβρίου 1993, τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση που υπεγράφη στο Μάαστριχτ. Με τη συνθήκη του Μάαστριχτ, άλλαξε η ονομασία της Κοινότητας από «Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα» σε «Ευρωπαϊκή Ένωση». Την ίδια χρονιά, ανατίθεται στην Τελωνειακή Υπηρεσία η αρμοδιότητα βεβαίωσης και είσπραξης των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), καθώς και η αρμοδιότητα για την παρακολούθηση της ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας και ο έλεγχος των προϊόντων που υπόκεινται στο φόρο αυτό (αλκοολούχα, καπνικά, πετρελαιοειδή). Έτσι, η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων μετονομάζεται εκ νέου σε «Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης». Ταυτόχρονα, εφαρμόστηκε ο Κοινοτικός Τελωνειακός Κώδικας 2319/1992 καθώς και του εφαρμοστικού κώδικα 2454/1993, οι οποίοι έχουν παύσει να ισχύουν με το νέο ενωσιακό κώδικα το Μάιο του 2016.

Το 2001, ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας αντικαταστάθηκε με το νέο νόμο 2960/01, ο οποίος με τροποποιήσεις ισχύει μέχρι σήμερα.

Σήμερα, η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. με τις επί μέρους επιτελικές Τελωνειακές Διευθύνσεις, τις Ειδικές Αποκεντρωμένες και Περιφερειακές Τελωνειακές Αρχές απαρτίζουν ένα σύνολο οργανικών μονάδων της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων Α.Α.Δ.Ε. που αποτελούν την «Τελωνειακή Υπηρεσία». Οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα ισχύουν για τους τελωνειακούς υπαλλήλους, οι οποίοι λόγω των ειδικών καθηκόντων τους, φέρουν στολή και έχουν δικαίωμα οπλοφορίας. Έχουν, επίσης, τις αρμοδιότητες και δικαιώματα των ειδικών ανακριτικών υπαλλήλων όσον αφορά στη διαπίστωση των αδικημάτων

λαθρεμπορίας, δασμοφοροδιαφυγής ή οποιασδήποτε άλλης τελωνειακής παράβασης¹⁴.

2.3. Όραμα και ρόλος της Τελωνειακής Υπηρεσίας

Βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η προώθηση του εμπορίου προς τρίτες χώρες με βάση τις ανάγκες των εθνικών οικονομιών των κρατών μελών της Ε.Ε. εφαρμόζοντας μια κοινή εμπορική πολιτική και ένα ενιαίο δασμολόγιο. Η ομοιόμορφη εφαρμογή των εμπορικών σχέσεων με τρίτες χώρες επιτυγχάνεται με την εφαρμογή από το Μάιο του 2016 του Ενωσιακού Κώδικα. Οι εξελίξεις στον οικονομικό τομέα κατέστησαν απαραίτητο τον εκσυγχρονισμό της Τελωνειακής Υπηρεσίας καθώς και την αύξηση της αποτελεσματικότητάς της, έτσι ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις.

Ο ρόλος που διαδραματίζει στο χώρο του εμπορίου είναι αναμφισβήτητα σημαντικός, όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι απαραίτητο να επισημανθεί ότι η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου υπόσχεται την οικονομική μεγέθυνση και ευημερία, αλλά πριν από όλα είναι βέβαιο ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η διαφάνεια, η ίση μεταχείριση των οικονομικών φορέων για την αποφυγή στρέβλωσης των συνθηκών του υγιούς ανταγωνισμού αλλά και η πραγματοποίηση ελέγχων χωρίς να παρεμποδίζεται η ομαλή κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι συστατικά της αποστολής της Τελωνειακής Υπηρεσίας που έχει ξεφύγει πλέον από τα στενά παραδοσιακά όρια του ρόλου της ως απλού δημοσιονομικού μηχανισμού, επικεντρώνοντας τις προσπάθειες της στη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών, χωρίς όμως να παραλείπει να αποδεικνύει έμπρακτα το ενδιαφέρον της για την προστασία του κοινωνικού συνόλου¹⁴.

Ειδικότερα, τα τελωνεία εποπτεύουν τις εξαγωγές πολιτιστικών αγαθών με σκοπό η ευρωπαϊκή κληρονομιά να μην αποτελεί αντικείμενο λαθρεμπορίων. Ελέγχει την εμπορία σπάνιων ειδών ζώων και τροπικής ξυλείας από δάση που κινδυνεύουν λόγω αποψίλωσης καθώς ελέγχει και τις συνθήκες μεταφοράς και φροντίδας των

¹⁴(ΑΑΔΕ), Α. Α. Δ. Ε. 2012. *Ελληνικά Τελωνεία* [Online]. Available: https://portal.gsis.gr/portal/page/portal/ICISnet/authority/customsOffices?region=10560810&p_topi c=customs&prefecture=1&customid=1&submitted=TRUE.

ζών. Ένας άλλος ρόλος είναι ο έλεγχος ανθρώπων που εισέρχονται την Ε.Ε. για μεταφορά παράνομων ή επικίνδυνων εμπορευμάτων όπως ναρκωτικά, όπλα, αγαθά που ενέχουν κίνδυνο μετάδοσης νόσων και επιδημιών. Είναι υπεύθυνα για την είσπραξη δασμών και έμμεσων φόρων που επιβάλλονται στα εισαγόμενα εμπορεύματα από τρίτες χώρες, οι οποίοι αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων στον προϋπολογισμό της Ε.Ε. Παρέχει ασφάλεια και προστασία μέσω ελέγχων σε εισαγόμενες τροφές, οι οποίες μπορεί να ενέχουν κινδύνους για τη δημόσια υγεία, αλλά εκτελεί και ελέγχους που αφορούν τη συμμόρφωση προς τη νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, ελέγχει την παράνομη διακίνηση απομιμήσεων πρόδρομων ουσιών, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παρασκευή παράνομων ναρκωτικών. Σημαντικός είναι ο ρόλος της τελωνειακής υπηρεσίας στη διευκόλυνση των επιχειρήσεων με την αποφυγή τελωνειακών ελέγχων σε κάθε στάδιο μεταφοράς των εμπορευμάτων καθώς και την εφαρμογή ηλεκτρονικών και αυτοματοποιημένων διαδικασιών με στόχο την εξάλειψη της γραφειοκρατίας, η οποία φέρει πολλές καθυστερήσεις. Τέλος, η τελωνειακή υπηρεσία συνεργάζεται σε κοινές δράσεις με άλλες υπηρεσίες όπως η αστυνομία, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου ναρκωτικών, πορνογραφίας, πυρηνικού υλικού ή ραδιενεργών όπλων και γενικότερα του οργανωμένου εγκλήματος.

Το όραμα της Τελωνειακής Υπηρεσίας είναι η δημιουργία εκσυγχρονισμένων τελωνείων. Πιο συγκεκριμένα, επιδιώκονται νέες, ταχύτερες και ασφαλέστερες ηλεκτρονικές υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις σε ένα σύγχρονο ηλεκτρονικό περιβάλλον για τα Τελωνεία και το εμπόριο, η διαρκής βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται προς τους πολίτες, συνδυάζοντας την ευαισθησία απέναντι στις ανάγκες της κοινωνίας με τη διασφάλιση των δημοσιονομικών συμφερόντων. Τη δημιουργία κλίματος το οποίο θα χαρακτηρίζεται από αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ της Διοίκησης και του πολίτη, τη διαρκή εκπαίδευση και επιμόρφωση των υπαλλήλων αλλά και τη διεύρυνση των δεξιοτήτων τους, δεδομένου ότι η αξία των κοινωνικών και οικονομικών συντελεστών μετράτε με βάση την απόκτηση, την παραγωγή και διάχυση της νέας γνώσης, καθώς και από την άμεση και ευέλικτη προσαρμογή της τεχνογνωσίας στις νέες παραγωγικές διαδικασίες και οργανωτικές δομές. Κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω ενίσχυση της διαφάνειας και η θωράκισή της με την τυποποίηση των διαδικασιών, η ουσιαστική συμβολή στην περιστολή των παθογενειών του εμπορίου με την καταπολέμηση φαινομένων που οδηγούν σε

εκτροπές, που εγκυμονούν κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια των πολιτών και προκαλούν πλήγματα στην οικονομία και το νόμιμο εμπόριο.

Η εκπλήρωση του οράματος της Τελωνειακής Υπηρεσίας προϋποθέτει τη δέσμευση όλων σε επίπεδο καθημερινής δράσης, τη διαρκή και αδιάκοπη προσπάθεια και τη στήριξη της συστηματικής και εντατικής συνεργασίας, τόσο ενδουπηρεσιακά όσο και με τους οικονομικούς φορείς, ώστε το υπό σύνταξη νέο ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο της Υπηρεσίας να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην αλλαγή νοοτροπίας και την εξωστρέφεια.

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι συστατικά της αποστολής της Τελωνειακής Υπηρεσίας. Η αποστολή της τελωνειακής υπηρεσίας έχει ξεφύγει πλέον από τα στενά παραδοσιακά όρια του ρόλου της ως απλού δημοσιονομικού μηχανισμού, επικεντρώνοντας τις προσπάθειες της στη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών, χωρίς όμως να παραλείπει να αποδεικνύει έμπρακτα το ενδιαφέρον της για την προστασία του κοινωνικού συνόλου. Συνοπτικά, η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων & ΕΦΚ έχει ως αποστολή την άσκηση της τελωνειακής πολιτικής, την εφαρμογή της δημοσιονομικής πολιτικής όσον αφορά τη βεβαίωση και είσπραξη των εθνικών και κοινοτικών τελωνειακών εσόδων, τον έλεγχο της τήρησης των απαγορεύσεων και περιορισμών στα εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα και υπό οποιοδήποτε τελωνειακό καθεστώς ευρισκόμενα εμπορεύματα, την προστασία του οικονομικού και κοινωνικού χώρου συμπεριλαμβανομένης της προστασίας της εσωτερικής αγοράς και του τελωνειακού εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) σε συνεργασία με τις αντίστοιχες τελωνειακές διοικήσεις των κρατών-μελών αυτής.

Παρ' όλο που όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει μια κοινή πολιτική στις Διευθύνσεις Τελωνείων όλων των κρατών-μελών της Ε.Ε., η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και ο Ε.Φ.Κ έχουν θέσει και τους ακόλουθους στρατηγικούς σκοπούς που περιγράφουν και ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της χώρας μας. Οι σκοποί που έχουν τεθεί είναι συγκεκριμένα:

- Μέσω της καταπολέμησης του λαθρεμπορίου, της διευκόλυνσης του νόμιμου εμπορίου και της αποτελεσματικής εφαρμογής της τελωνειακής νομοθεσίας να προστατευθούν τα εθνικά και των ενωσιακά οικονομικά συμφέροντα και να συλλεχθούν και να αυξηθούν τα δημόσια έσοδα.

- Να προστατευθούν αποτελεσματικά το περιβάλλον, η πολιτιστική κληρονομιά, η δημόσια υγεία και να αποφευχθεί η παράνομη διακίνηση απαγορευμένων ή/και επικίνδυνων προϊόντων και των αγαθών που τελούν υπό περιορισμούς ή απαγορεύσεις.
- Μέσω της παροχής ποιοτικών υπηρεσιών προς τους οικονομικούς φορείς και τους συναλλασσομένους αλλά και της απλούστευσης και επιτάχυνσης των τελωνειακών διαδικασιών λόγω της αξιοποίησης των τεχνολογιών πληροφορικής (καθιέρωση ηλεκτρονικού Τελωνείου και Ενιαίας Θυρίδας), να ενισχυθεί η θέση της χώρας στο διεθνές εμπόριο.
- Η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της φοροδιαφυγής μέσω της συνεργασίας με όλες τις ελεγκτικές υπηρεσίες της Α.Α.Δ.Ε.
- Η συνεχής βελτίωση του περιεχομένου των εντύπων των Υπηρεσιών της Γενικής Διεύθυνσης.

Τέλος, η τελωνειακή υπηρεσία είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή και την τήρηση των ρυθμιστικών και κανονιστικών διατάξεων που αφορούν την κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και οχημάτων κατά την είσοδο και έξοδο από το ελληνικό τελωνειακό έδαφος που ταυτόχρονα αποτελεί κοινοτικό τελωνειακό έδαφος. Η δράση της Τελωνειακής Υπηρεσίας ασκείται σε ποικίλους τομείς, ασκώντας δύο βασικότερους ρόλους, τον Δημοσιονομικό - Οικονομικό και τον Κοινωνικό.

2.4. Δομή τελωνείων

Η Γενική Διεύθυνση Τελωνείων αποτελείται από επιμέρους διευθύνσεις οι οποίες έχουν ως επιτελικό ρόλο την παρακολούθηση και τη διαμόρφωση της ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας αλλά και της τελωνειακής πολιτικής στους τομείς είσπραξης των δημοσίων εσόδων, των ελέγχων, της καταπολέμησης του λαθρεμπορίου και της διευκόλυνσης του εμπορίου και της επιχειρησιακής ανάπτυξης και υποστήριξης του ηλεκτρονικού τελωνειακού περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα η Γενική διεύθυνση τελωνείων αποτελείται από πέντε επιμέρους Διευθύνσεις Κεντρικής Υπηρεσίας και τις Ειδικές Αποκεντρωμένες Υπηρεσίες:

Οι πέντε (5) Διευθύνσεις Κεντρικής Υπηρεσίας είναι οι:

- Διεύθυνση Τελωνειακών Διαδικασιών

- Διεύθυνση Δασμολογικών Θεμάτων Ειδικών Τελωνειακών Θεμάτων
- Διεύθυνση Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης & ΦΠΑ
- Διεύθυνση Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων & Παραβάσεων
- Διεύθυνση Ηλεκτρονικού Τελωνείου

Οι Ειδικές Αποκεντρωμένες Υπηρεσίες είναι οι ακόλουθες:

- **Τρείς (3) Τελωνειακές Περιφέρειες** (Αττικής, Θεσσαλονίκης, Αχαΐας) που έχουν ως ρόλο το συντονισμό του δικτύου των Τελωνειακών Αρχών σε περιφερειακό επίπεδο. Έχουν την αρμοδιότητα εποπτείας των Τελωνείων για να επιτυγχάνεται η εφαρμογή της τελωνειακής νομοθεσίας, η ανάλυση και ο προσδιορισμός των αναγκών τους σε υποδομές, σε μέσα ελέγχου και σε ανθρώπινους πόρους, την παρακολούθηση της επίτευξης των ποσοτικών και ποιοτικών στόχων αυτών, καθώς και την έκδοση αδειών.
- **Δύο (2) Ελεγκτικές Υπηρεσίες Τελωνείων** (ΕΛ.Υ.Τ Αττικής και Θεσσαλονίκης), με αρμοδιότητα τους εκ των υστέρων ελέγχους, τον εσωτερικό έλεγχο των Τελωνείων, καθώς και την εποπτεία και συνδρομή στον επιχειρησιακό συντονισμό των διενεργούμενων από τα Τελωνεία εκ των υστέρων ελέγχων. Επιπλέον, σημαντικός είναι και ο ρόλος τους ως προς τον προσανατολισμό και συντονισμό των διενεργούμενων ελέγχων των Κινητών Ομάδων Ελέγχου (Κ.Ο.Ε.). Επίσης η ΕΛ.Υ.Τ Αττικής έχει τμήμα θαλασσιών ελέγχων, στο οποίο ανήκει η επιχειρησιακή λειτουργία των αντιλαθρεμπορικών σκαφών της Τελωνειακής Υπηρεσίας.
- **Διεύθυνση Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού** με αρμοδιότητα τη διασφάλιση της ορθής και αποτελεσματικής διαχείρισης του δημοσίου υλικού προς όφελος του Δημοσίου και των πολιτών.

Οι υπάλληλοι των τελωνείων είναι ένστολοι, ένοπλοι και ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι.

Στη χώρα μας υπάρχουν 94 τελωνεία τα οποία βρίσκονται στα σημεία εισόδου - εξόδου της Ε.Ε (Λιμάνια μείζονος ενδιαφέροντος, νησιά, αεροδρόμια, χερσαία σύνορα με τρίτες χώρες), και στο εσωτερικό της χώρας.

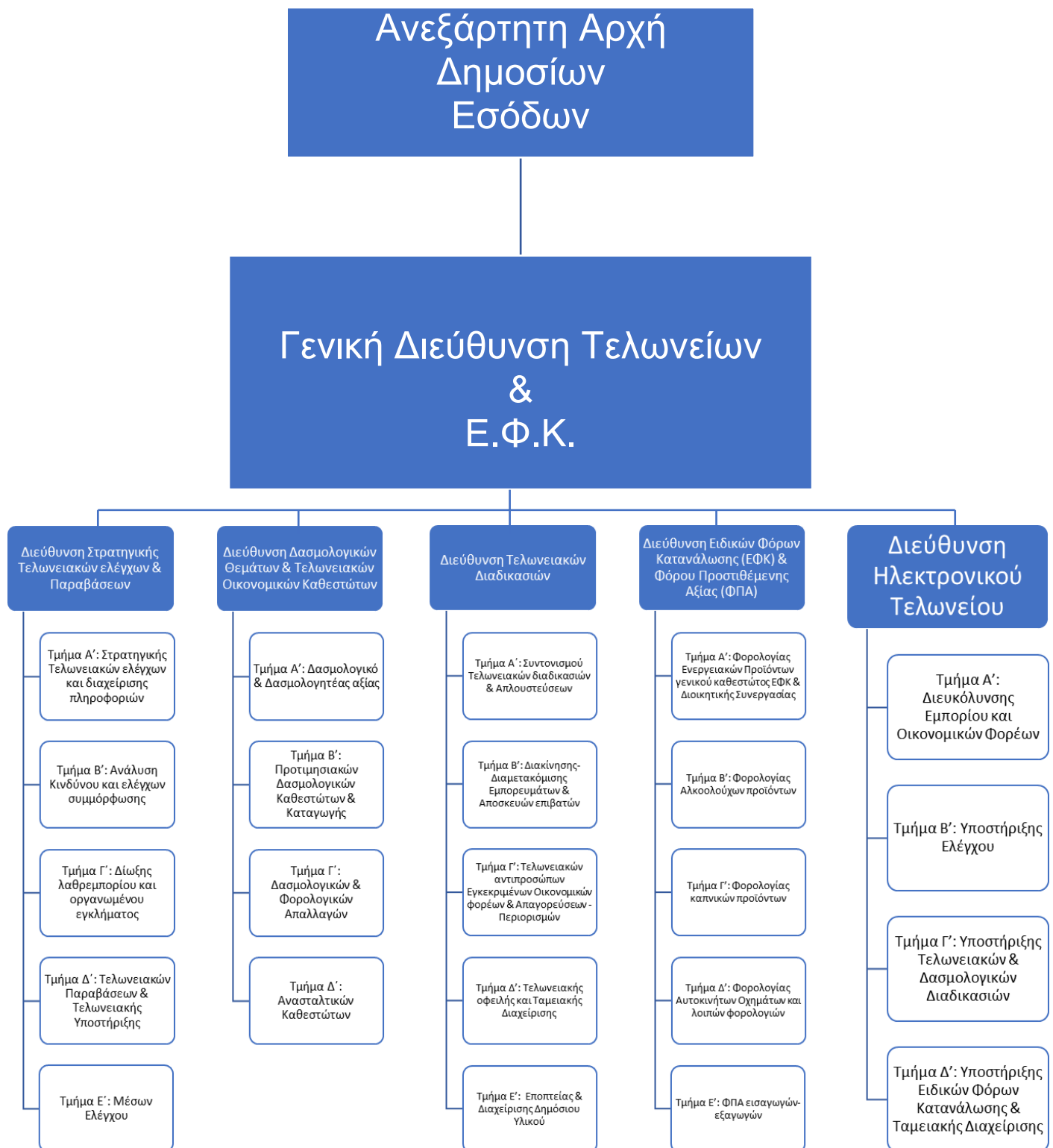
Συγκεκριμένα, σήμερα λειτουργούν:

- 41 τελωνεία Α΄ τάξης (επιπέδου Διεύθυνσης).

- 50 εξαρτημένα Τελωνεία Β΄ τάξης (επιπέδου τμήματος).
- 3 εξαρτημένα τελωνεία Γ΄ τάξης (επιπέδου Γραφείου).

Τα εξαρτημένα τελωνεία δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης για: την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των Τελωνείων στη διαχείριση των σημαντικών παραβάσεων και της εφαρμογής των μέτρων αναγκαστικής είσπραξης, και συγκεκριμένα των οφειλών που καθίστανται ληξιπρόθεσμα (τα κύρια τελωνεία έχουν ευρύτερη χωρική αρμοδιότητα στον τομέα αυτό).

Υπάρχουν επίσης 9 Κινητές Ομάδες Ελέγχου (Κ.Ο.Ε.) ως Γραφεία των Τελωνείων, Β΄ Πειραιά, Α΄ Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηρακλείου, Λάρισας, Σερρών, Ξάνθης, Δράμας, Ηγουμενίτσας. Οι Κ.Ο.Ε. δραστηριοποιούνται κυρίως στους ελέγχους δίωξης του λαθρεμπορίου και λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο με αρμοδιότητα σε όλη την επικράτεια.



Σχήμα 1: Το Οργανόγραμμα της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και ΕΦΚ (Πηγή Α.Α.Δ.Ε. 2017).

2.5. Τελωνειακή υπηρεσία και Ευρωπαϊκή Ένωση

2.5.1. Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών μέσα στην Ε.Ε. αποτελεί έναν κεντρικό εμπορικό στόχο όλων των κρατών που ανήκουν στην Ε.Ε, για αυτό το λόγο, η τελωνειακή ένωση όλων των κρατών μελών της Ε.Ε. αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο στην υλοποίηση του στόχου αυτού. Η κατάργηση των δασμών, του διαφορετικού τύπου φορολογικών επιβαρύνσεων και η κατάργηση των φορολογικών διακρίσεων ανάμεσα σε διαφορετικές χώρες που εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εμπορεύματα, είναι η βασικότερη προϋπόθεση για την επιτυχή πορεία της τελωνειακής ένωσης. Ένα ακόμα πλεονέκτημα της τελωνειακής ένωσης είναι το κοινό δασμολόγιο που εφαρμόζεται στα εμπορεύματα που προέρχονται από τρίτες χώρες, δηλαδή εκτός των κρατών μελών της Ε.Ε. Το βασικότερο πλεονέκτημα είναι ότι ουσιαστικά η Ευρωπαϊκή Τελωνειακή Ένωση αποτελείται από 28 εθνικές τελωνειακές υπηρεσίες που δρουν ως μια. Το ευρωπαϊκό δασμολόγιο (TARIC) αποτελεί μια βάση δεδομένων στην οποία ενσωματώνονται όλα τα μέτρα που αφορούν την εμπορική, γεωργική και τελωνειακή νομοθεσίας της Ε.Ε. Το TARIC εξασφαλίζει την ομοιόμορφη εφαρμογή των μέτρων από όλα τα κράτη μέλη και παρέχει στους οικονομικούς φορείς μια πλήρη εικόνα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν από αυτούς για την εισαγωγή και εξαγωγή αγαθών από και προς την Ε.Ε.¹⁵

2.5.2. Τελωνειακή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

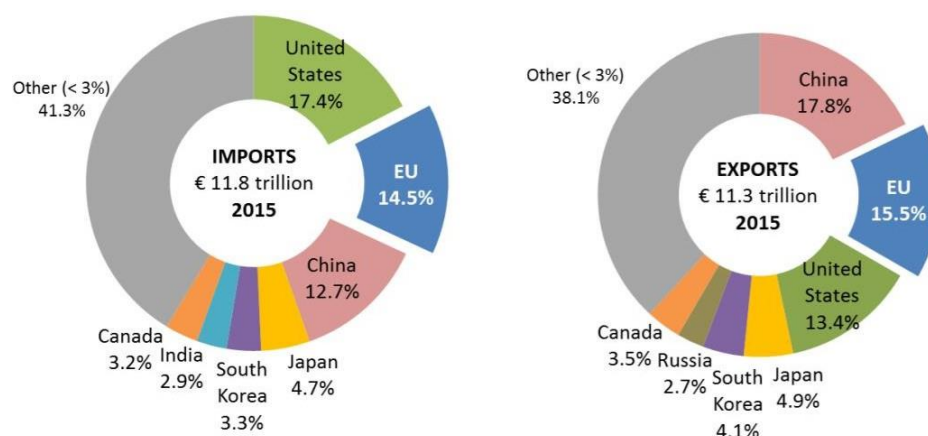
Η έννοια της τελωνειακής συνεργασίας έχει ξεκινήσει από το 2012 όπου στην Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ολόκληρο κεφάλαιο αφιερώθηκε για την πλήρη επεξήγηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Ενώ το 2016, τέθηκε σε εφαρμογή ο νέος Ενωσιακός Τελωνειακός Κώδικας (Union Customs Code U.C.C.) που είχε ως στόχο τη βελτίωση των όρων συνεργασίας σε τελωνειακό επίπεδο ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ολοκλήρωση της εφαρμογής του U.C.C. προβλέπεται ότι θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου του 2020. Οι στόχοι που θέλει να

¹⁵LYONS, T. 2018. *EU Customs Law*, OUP Oxford.

επιτύχει η Ε.Ε. μέσω της εφαρμογής του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα είναι οι ακόλουθοι:

- ❖ Εξορθολογισμός Τελωνειακής Υπηρεσίας των χωρών της Ε.Ε.
- ❖ Η απλούστευση και η σαφήνεια των διατάξεων μέσα στην τελωνειακή νομοθεσία της εκάστοτε χώρας με σκοπό οι επιχειρήσεις να κατανοούν και να εφαρμόζουν ευκολότερα τις νομοθετικές διατάξεις.
- ❖ Η αποσυμφόρηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών εκτελωνισμού και ελέγχου μέσω της πλήρους μεταφοράς των τελωνειακών υπηρεσιών σε ηλεκτρονική μορφή.
- ❖ Η ταχύτερη κυκλοφορία εμπορευμάτων με σκοπό την αύξηση της ταχύτητας εκπόνησης διάφορων τελωνειακών διαδικασιών.

Η ΕΕ είναι ένας από τους κύριους ρυθμιστές του παγκοσμίου εμπορίου μαζί με τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα, και συγκεκριμένα κατέχει μερίδιο 15% στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορίου. Είναι αξιοσημείωτο ότι μόνο το 2015 η αξία ολόκληρου του παγκόσμιου εμπορίου ανήλθε σε 23 τρισεκατομμύρια ευρώ. Το 2016, η αξία των συναλλαγών της ΕΕ ανήλθε σε 3,5 τρισεκατομμύρια ευρώ (με το 1,71 τρισεκατομμύρια ευρώ να αφορά τις εισαγωγές και το 1,75 τρισεκατομμύρια ευρώ τις εξαγωγές), ποσά τα οποία υπερβαίνουν τις συνολικές ετήσιες λιανικές πωλήσεις στην Ε.Ε.



Εικόνα 1: Στην εικόνα φαίνεται η αξία σε τρισεκατομμύρια που αφορούν τις εισαγωγές και εξαγωγές της ΕΕ για το έτος 2015. Παρατηρούμε ότι η ΕΕ κατέχει τη δεύτερη θέση, γεγονός που καθιστά την ΕΕ έναν από τους μεγαλύτερους «εμπόρους» στον κόσμο (Ευρωπαϊκή Ένωση, Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat>).

2.5.2. Ειδικά Καθεστώτα

Σύμφωνα με τον κανονισμό 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προβλέπονται τέσσερις περιπτώσεις ειδικών τελωνειακών καθεστώτων.

1. Διαμετακόμιση

Δίνεται η δυνατότητα της ελεύθερης διακίνησης προϊόντων εκτός Ε.Ε. ή ελεύθερης διακίνησης ευρωπαϊκών προϊόντων από μια χώρα της Ε.Ε. σε μια άλλη μέσω μια τρίτης χώρα η οποία ανήκει στην Ένωση.

2. Αποθήκευση

Δίνεται η δυνατότητα τελωνειακής αποταμίευσης, δηλαδή να μπορούν να αποθηκεύονται στην Ε.Ε. προϊόντα εκτός αυτής χωρίς τελωνειακό έλεγχο). Επιπλέον, υπάρχουν και ελεύθερες ζώνες όταν τα προϊόντα που αποθηκεύονται έχουν προέλευση από την Ε.Ε.

3. Ειδικές Χρήσεις

Τα εμπορεύματα εκτός Ε.Ε. που προορίζονται για επανεξαγωγή μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ειδικής χρήσης στο τελωνειακό έδαφος της Ε.Ε. επιπλέον, προβλέπεται ο ειδικός προορισμός στον οποίο ισχύει η απαλλαγή καταβολής δασμών λόγω ειδικού προορισμού.

4. Τελειοποίηση

Αφορά την τελειοποίηση των εμπορευμάτων προς επανεισαγωγή ή επανεξαγωγή.

Κεφάλαιο 3: Τελωνειακοί έλεγχοι

3.1. Εισαγωγή

Ως έλεγχος ορίζεται «μία μεθοδολογικά τυποποιημένη, προγραμματισμένη και τεκμηριωμένη διαδικασία η οποία συνίσταται στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών μίας υπηρεσίας ή οργανισμού, όπου διαπιστώνει καταστάσεις, εξετάζει την τήρηση ή μη των νόμων, εντολών και οδηγιών που διέπουν την λειτουργία τους και παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των ενεργειών, των στρατηγικών και των πολιτικών της ελεγχόμενης υπηρεσίας ή οργανισμού με σκοπό την έγκαιρη διαπίστωση προβλημάτων, προτού αυτά διογκωθούν και την εφαρμογή διορθωτικών κινήσεων»¹⁶.

Οι έλεγχοι, με την μορφή προτάσεων, αποσκοπούν στο να βοηθήσουν τον ελεγχόμενο φορέα να διορθώσει τυχόν προβλήματα που εντοπίστηκαν αλλά και να εξαλείψει πιθανά φαινόμενα παραβατικότητας. Οι έλεγχοι διακρίνονται σε εσωτερικούς και εξωτερικούς ελέγχους ανάλογα με το ποιος διενεργεί τον έλεγχο αλλά και ποια είναι η σχέση εργασίας του με τον φορέα που υπόκειται σε έλεγχο¹⁷. Πιο συγκεκριμένα, ως εξωτερικοί έλεγχοι ορίζονται αυτοί που πραγματοποιούνται από εξωτερικούς ελεγκτές με σκοπό να ελέγξουν τον οικονομικό φορέα για λογαριασμό των μετόχων, ενώ ως εσωτερικοί έλεγχοι ορίζονται οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται από τον ίδιο τον φορέα που πραγματοποιούνται για λογαριασμό της διοίκησης.

3.2. Εσωτερικοί Έλεγχοι

Ο αιώνας μας χαρακτηρίζεται ως η εποχή της παγκοσμιοποίησης, του διεθνούς εμπορίου, της απελευθέρωσης των εμπορικών συναλλαγών αλλά και της αύξησης της απάτης και των οικονομικών εγκλημάτων τα οποία αναπτύσσονται παράλληλα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Όλα τα ως άνω συντελούν στο γεγονός

¹⁶ΤΑΧΥΝΑΚΗΣ, Χ. Ν. Π. 2013. ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ & ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, Διπλογραφία.

¹⁷ΠΑΠΑΣΤΑΘΗΣ, Π. 2014. Ο Σύγχρονος Εσωτερικός Έλεγχος (Internal Audit) και η Πρακτική Εφαρμογή του.

ότι οι ελεγκτικές υπηρεσίες οφείλουν να εφαρμόζουν τις απαραίτητες διαδικασίες μέσω της λειτουργίας του Εσωτερικού Ελέγχου. Η ανάγκη για μετάδοση αξιόπιστων οικονομικών πληροφοριών που αφορούν την δραστηριότητα των οικονομικών οργανισμών της σύγχρονης κοινωνίας σχετίζεται άμεσα με το θεσμό της ελεγκτικής¹⁸.

Από πολλούς η ελεγκτική θεωρείται η οικονομική επιστήμη που ασχολείται με όρους, κανόνες και προϋποθέσεις για την διενέργεια ελέγχου σε έναν οικονομικό φορέα στοχεύοντας στην διαφύλαξη και την σωστή διαχείριση της οικονομικής του θέσης¹⁹. Αντικείμενο της ελεγκτικής είναι ο έλεγχος των διαδικασιών και των μεθόδων που εφαρμόστηκαν σε μία οικονομική μονάδα κατά την διάρκεια ενός διαχειριστικού έτους. Ο έλεγχος συνήθως διενεργείται από πρόσωπα τα οποία είναι ανεξάρτητα από την Ελεγκτική. Σκοπός των ελέγχων αυτών είναι η πρόληψη ή και αποκάλυψη παραλείψεων, ηθελημένων ή ακούσιων λαθών, η αξιολόγηση οικονομικών καταστάσεων, ο εντοπισμός των αδυναμιών που αφορούν την διαχείριση και θέτουν σε κίνδυνο την αξιοπιστία των χρηματοοικονομικών δεδομένων των οικονομικών μονάδων²⁰.

Στην οικονομική των επιχειρήσεων ο όρος εσωτερικός έλεγχος περιλαμβάνει δύο βασικές έννοιες, το Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου (Internal Control) και τον Εσωτερικό Έλεγχο (Internal Audit). Με τον όρο Σύστημα Εσωτερικού Ελέγχου ορίζεται το σύνολο των κανόνων, μέτρων, πολιτικών και αρχών που ορίζονται από την διοίκηση και εφαρμόζονται με σκοπό την επίτευξη των στόχων. Ως Εσωτερικός Έλεγχος ορίζεται η ανεξάρτητη, αντικειμενική και διαβεβαιωτική συμβουλευτική δραστηριότητα που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώνει τις λειτουργίες της οικονομικής μονάδας και να της προσθέτει αξία¹⁹.

¹⁸Κ. ΚΑΝΤΖΟΣ, Α. Χ. 2006. *Ελεγκτική- Θεωρία και Πρακτική*, Σταμούλης.

¹⁹ΠΑΠΑΣΤΑΘΗΣ, Π. 2014. *Ο Σύγχρονος Εσωτερικός Έλεγχος (Internal Audit) και η Πρακτική Εφαρμογή του*.

²⁰ΤΑΧΥΝΑΚΗΣ, Χ. Ν. Π. 2013. *ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ & ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου*, Διπλογραφία.

3.3. Ο Τελωνειακός Έλεγχος

Η απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών και η αύξηση της ροής της διασυνοριακής διακίνησης εμπορευμάτων έχουν οδηγήσει στην ανάγκη πραγματοποίησης πιο αποτελεσματικών και στοχευμένων τελωνειακών ελέγχων από τις τελωνειακές αρχές με σκοπό να διασφαλιστεί η ομαλή ροή της εφοδιαστικής αλυσίδας και να διευκολυνθεί το νόμιμο εμπόριο διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την προστασία και την ασφάλεια του κοινωνικού συνόλου και της δημόσιας υγείας οδηγώντας σε δεύτερη θέση τον μέχρι πρότινος ρόλο τους για διασφάλιση των δημοσιονομικών συμφερόντων των εθνικών οικονομιών.

Η υποχρέωση των τελωνειακών υπηρεσιών να πραγματοποιούν ελέγχους προκύπτει μέσα από την εφαρμογή του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου το οποίο καθορίζει τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των τελωνειακών υπηρεσιών στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως τελωνειακοί έλεγχοι ορίζονται συγκεκριμένες πράξεις των τελωνειακών αρχών που έχουν ως σκοπό την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς την τελωνειακή και λοιπή νομοθεσία που διέπει την είσοδο, έξοδο, διαμετακόμιση, αποθήκευση και ειδικό προορισμό των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης και χωρών ή εδαφών, καθώς και την προσκόμιση και διακίνηση εντός του τελωνειακού εδάφους την Ένωσης μη ενωσιακών εμπορευμάτων και εμπορευμάτων που βρίσκονται υπό το καθεστώς του ειδικού προορισμού (άρθρο 5 εδάφιο 3 του κανονισμού 952/2013 E.E.)

Ο τελωνειακός έλεγχος αποτελεί υποκατηγορία του εσωτερικού ελέγχου με τον εσωτερικό τελωνειακό έλεγχο να είναι ο έλεγχος που διενεργείται από οποιαδήποτε τελωνειακή αρχή όπως Τελωνεία ή άλλη τελωνειακή υπηρεσία με σκοπό την διαπίστωση της τήρησης ή μη της τελωνειακής νομοθεσίας καθώς και των διαδικασιών²¹.

Ο ορισμός των τελωνειακών αρχών προσδιορίστηκε με σαφήνεια το 1992 όπου και υπογράφηκε ο κοινοτικός τελωνειακός κώδικας και σύμφωνα με το άρθρο 4 στην παράγραφο 4 του κώδικα αυτού περιλαμβάνει την εκπλήρωση διαφόρων ειδικών πράξεων όπως η εξέταση των εμπορευμάτων, ο έλεγχος ύπαρξης και αυθεντικότητας εγγράφων, την εξέταση λογιστικών βιβλίων των επιχειρήσεων τον

²¹ΟVIE, H.-M. W. A. T. 2007. Emerging issues in European Customs Law. *World Customs Journal*, 2.

έλεγχου μεταφορικών μέσων, τον έλεγχο αποσκευών και άλλων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από πρόσωπα, την εκτέλεση διοικητικών ερευνών και άλλων παρεμφερών πράξεων με σκοπό την τήρηση της τελωνειακής νομοθεσίας και πιθανών άλλων διατάξεων τα οποία ισχύουν για εμπορεύματα που βρίσκονται υπό τελωνειακή επιτήρηση.

Σύμφωνα με το Ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο η τελωνειακοί έλεγχοι επί των εμπορευμάτων και των ανθρώπων περιγράφονται αναλυτικά στον εθνικό τελωνειακό κώδικα 2960/2001 και στον νόμο 2969/2001 σχετικός με την αιθυλική αλκοόλη και τα αλκοολούχα προϊόντα. Εμπορεύματα που υπόκεινται σε κάποιο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) υφίστανται ελέγχους μέσω της τήρησης και διασφάλισης των νόμων που αναφέρθηκαν. Οι κατηγορίες των εμπορευμάτων που εντάσσονται στον Ε.Φ.Κ. είναι τα ενεργειακά προϊόντα (πετρελαιοειδή), αλκοολούχα ποτά, καπνικά είδη (τσιγάρα, βιομηχανοποιημένος καπνός, υγρά αναπλήρωσης ηλεκτρονικού τσιγάρου), καφές.

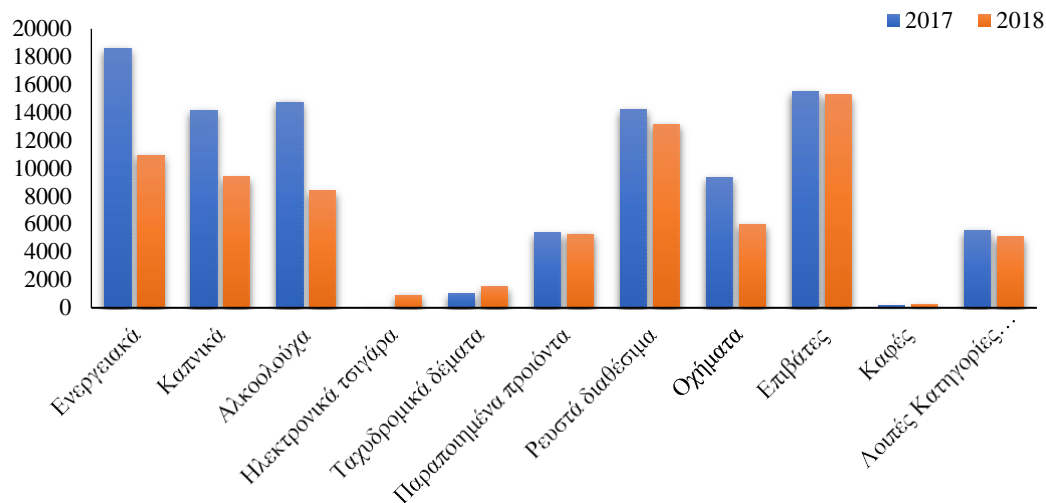
Εκτός όμως από τον Εσωτερικό Έλεγχο διενεργείται και Εξωτερικός Έλεγχος σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Η διαφορά μεταξύ τους είναι ότι ο εξωτερικός έλεγχος διασφαλίζει τις σωστές οικονομικές λειτουργίες ενώ ο εσωτερικός βοηθά στην βελτίωση της οικονομικής και αποτελεσματικής λειτουργίας του οργανισμού. Όσον αφορά την τελωνειακή υπηρεσία Εξωτερικός Έλεγχος πραγματοποιείται από αρμόδιες εθνικές και Ενωσιακές υπηρεσίες όπως ΕΛ.Υ.Τ., Σ.Δ.Ο.Ε., Γενική Διεύθυνση Προϋπολογισμού κλπ.

Συγκεκριμένα, για τη χώρα μας τα τελευταία δύο χρόνια οι τελωνειακοί έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν έδειξαν τα ακόλουθα: Για το έτος 2017, οι τελωνειακές αρχές συνολικά διενήργησαν 79.513 ελέγχους δίωξης έναντι πλήθους 66.661 του προηγούμενου έτους, σημειώνοντας αύξηση ύψους 19,28%. Όπως παρατηρήθηκε και οι παραβάσεις εμφάνισαν αξιοσημείωτη αύξηση (κατά 29,37%) αφού στους ελέγχους αυτούς εντοπίστηκαν 5.608 παραβάσεις έναντι των 4.335 του προηγούμενου έτους. Για το 2018 οι τελωνειακές αρχές διενήργησαν 76.140 ελέγχους δίωξης (λιγότερες κατά 3.373 από το 2017) υπερκαλύπτοντας τον ετήσιο στόχο των 55.000. Στους ελέγχους αυτούς εντοπίστηκαν 6.176 παραβάσεις έναντι 5.608 του προηγούμενου έτους (αύξηση 10,1%).

Η λειτουργία των Κινητών Ομάδων Ελέγχου (Κ.Ο.Ε.) ενίσχυσαν περαιτέρω το διοικτικό έργο των Τελωνειακών Αρχών μέσω της διενέργειας 19.041 ελέγχων δίωξης, υλοποιώντας έτσι τον ετήσιο στόχο των 15.400 ελέγχων σε ποσοστό 123,64%. Αντίστοιχα, εντοπίστηκαν 911 παραβάσεις. Η λειτουργία συνολικά εννέα Κ.Ο.Ε. στα Τελωνεία Α΄ Θεσσαλονίκης, Σερρών και Προμαχώνα, Δράμας, Ξάνθης, Λάρισας, Ηγουμενίτσας, Πατρών, Β΄ Πειραιά και Ηρακλείου επιχειρησιακή δράση των Κ.Ο.Ε., έναντι των τεσσάρων που λειτουργούσαν το 2016, ενίσχυσαν επίσης τους διοικτικούς ελέγχους. Η αύξηση των Κ.Ο.Ε. οδήγησε στην αύξηση των διενεργηθέντων ελέγχων και επομένως και των εντοπιζόμενων παραβάσεων. Συγκεκριμένα το πλήθος των ελέγχων δίωξης αυξήθηκε κατά 118,49% (19.041 έλεγχοι το 2017 έναντι 8.715 το 2016) και το πλήθος των αντίστοιχα εντοπιζόμενων παραβάσεων κατά 96,34% (911 παραβάσεις το 2017 έναντι των 464 το 2016). Κατά τη διάρκεια του έτους 2018 οι έλεγχοι που διενήργησαν οι Κ.Ο.Ε. αυξήθηκαν περαιτέρω φτάνοντας τους 20.248 ελέγχους δίωξης υλοποιώντας τον ετήσιο στόχο των 17.500 ελέγχων σε ποσοστό 115,7% με αντίστοιχο εντοπισμό 1.224 παραβάσεων.

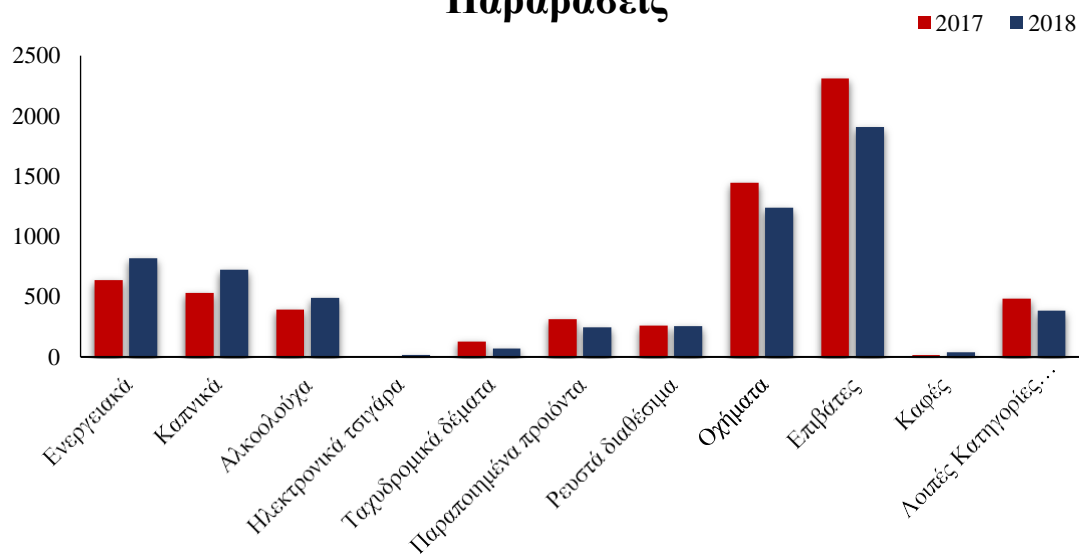
Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζονται το συνολικό πλήθος των ελέγχων δίωξης που διενήργησαν οι Τελωνειακές Αρχές ανά κατηγορία ελέγχου κατά τη διάρκεια των ετών 2017 και 2018, πλήθος παραβάσεων και ποσοστό παραβάσεων για τα έτη 2017 και 2018. Παρατηρείται πως το μεγαλύτερο πλήθος των ελέγχων για το 2017 επικεντρώθηκε στις κατηγορίες ενεργειακών, αλκοολούχων, καπνικών, επιβατών και ρευστών διαθεσίμων ενώ για το 2018 στις κατηγορίες ελέγχου επιβατών, ρευστών διαθεσίμων, ενεργειακών, καπνικών, αλκοολούχων, οχημάτων και παραπονημένων προϊόντων. Στις κατηγορίες των προϊόντων που υπόκεινται σε ΕΦΚ διαπιστώθηκαν για το έτος 2017 παραβάσεις 1.564 ποσοστό 24% επί του συνόλου των 6.519 παραβάσεων και για το έτος 2018 διαπιστώθηκαν 2.031 παραβάσεις, ποσοστό 33% επί του συνόλου των 6.176 παραβάσεων

Τελωνειακοί έλεγχοι



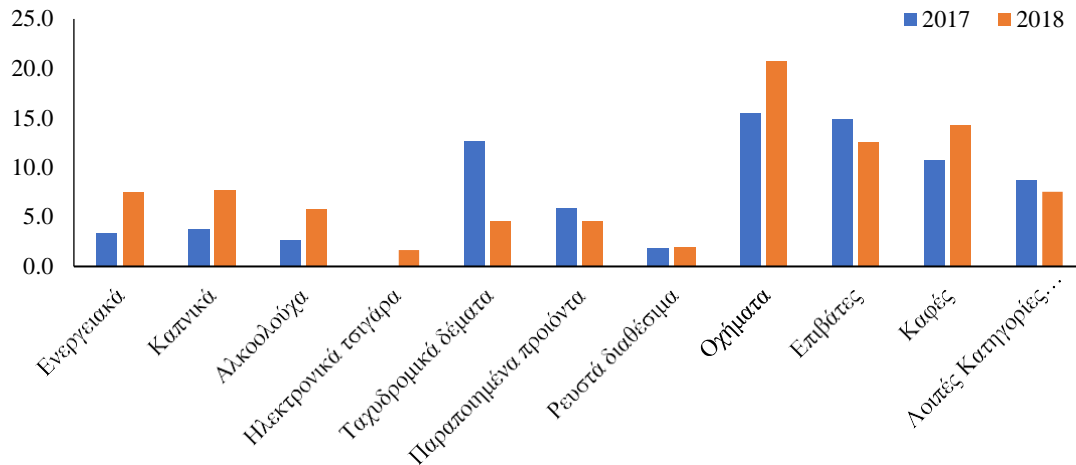
Διάγραμμα 1: Πλήθος τελωνειακών ελέγχων δίωξης ανά κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018. Συγκριτική απεικόνιση των ελέγχων δίωξης, ανά κατηγορία ελέγχου για τα έτη 2017 και 2018.

Παραβάσεις



Διάγραμμα 2: Πλήθος τελωνειακών παραβάσεων ανά κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018. Συγκριτική απεικόνιση των ελέγχων δίωξης, ανά κατηγορία ελέγχου για τα έτη 2017 και 2018.

Ποσοστό παραβάσεων



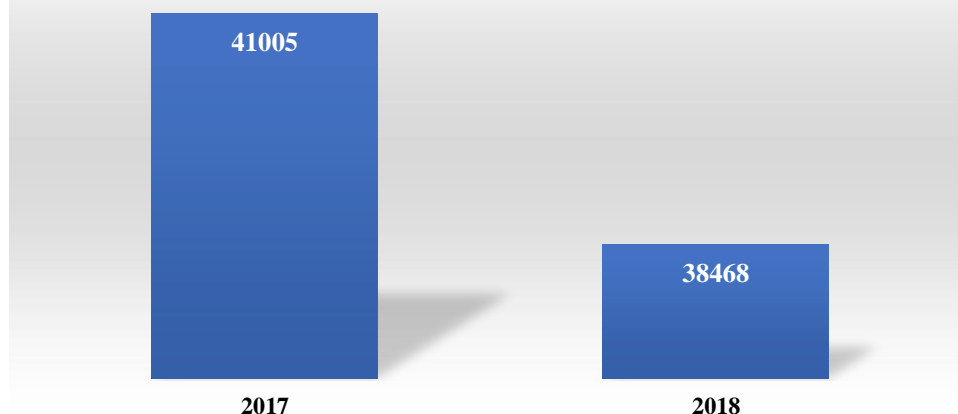
Διάγραμμα 3: Ποσοστό τελωνειακών παραβάσεων σε σχέση με τον αριθμό ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στο σύνολο, για κάθε κατηγορία για τα έτη 2017 και 2018.

3.4. Διάκριση Τελωνειακών Ελέγχων

Οι Τελωνειακοί Έλεγχοι διακρίνονται σε κατηγορίες είτε βάση του είδους τους είτε βάση του χρόνου διενέργειάς τους. Οι τέσσερις βασικές κατηγορίες των τελωνειακών ελέγχων είναι οι ακόλουθες:

- Ο Έλεγχος Παραστατικών και Δικαιολογητικών εγγράφων
- Φυσικός Έλεγχος: ο οποίος πραγματοποιείται με σκοπό να διαπιστωθεί από τους τελωνειακούς υπαλλήλους εάν τα ελεγχόμενα εμπορεύματα διαθέτουν τα απαραίτητα παραστατικά και αν οι πληροφορίες που αναγράφονται στα συνοδευτικά έγγραφα είναι αληθινές και σχετικές με το εμπόρευμα. Κατά τη διάρκεια του έτους 2017, διενεργήθηκαν 41.005 έλεγχοι, στους οποίους εντοπίστηκε παραβατικότητα μεγέθους 6,12%. Ενώ, για το 2018 διενεργήθηκαν 38.468 έλεγχοι (2537 λιγότεροι έλεγχοι από το 2017), στους οποίους εντοπίστηκε παραβατικότητα ποσοστού 8,7% έναντι στόχου 10%. Επισημαίνεται ότι οι 3.362 εντοπισθείσες παραβάσεις αφορούν σε φυσικούς ελέγχους και στην εισαγωγή και στην εξαγωγή. Ειδικότερα προέκυψε 13,5% παραβατικότητα επί των εισαγωγών και 2,3% παραβατικότητα επί των εξαγωγών.

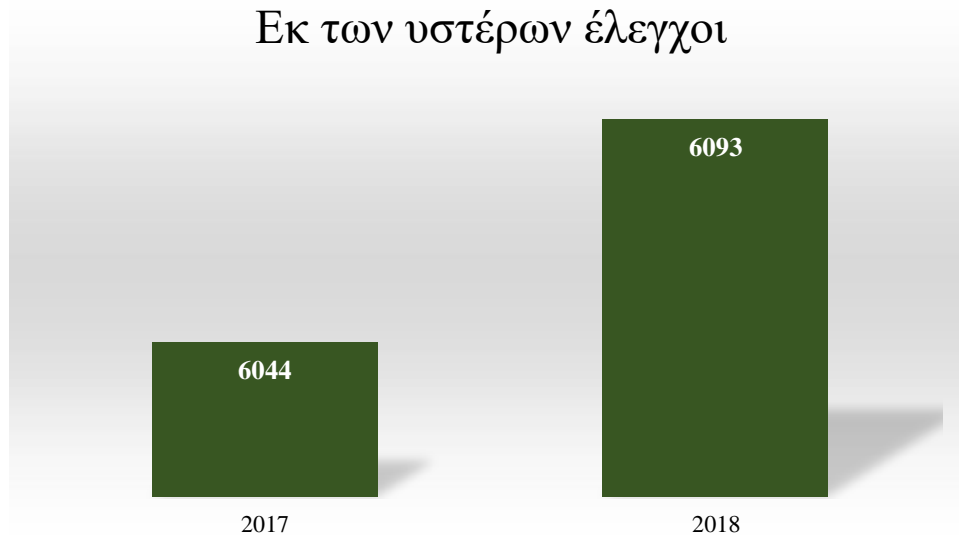
Φυσικοί έλεγχοι



Διάγραμμα 4: Αριθμός φυσικών ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν κατά τα έτη 2017 και 2018.

- Έλεγχος με X-RAY: είναι διαθέσιμος από το δεύτερο εξάμηνο του 2015 και συνδυάζεται με τον φυσικό έλεγχο κυρίως κατά τον έλεγχο των καπνικών προϊόντων
- Εκ των υστέρων έλεγχοι: αποτελούν μια ειδική κατηγορία τελωνειακών ελέγχων. Οι έλεγχοι αυτοί θεωρούνται απαραίτητοι και ο βασικός λόγος είναι ότι με την χρήση των ελέγχων αυτών, μειώνονται σε σημαντικό βαθμό οι υπόνοιες για την τέλεση ποινικά κολάσιμων πράξεων και παράλληλα οι εισαγωγείς και οι εξαγωγείς υποχρεούνται να παραμένουν νόμιμοι σε όλη τη διάρκεια της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, αφού γνωρίζουν ότι είναι πιθανό να διενεργηθεί έλεγχος εκ των υστέρων στις δραστηριότητες τους. Όσον αφορά στη διενέργεια εκ των υστέρων τελωνειακών ελέγχων για το 2017, διεξήχθησαν 6.044 έλεγχοι έναντι των 4.222 ελέγχων του προηγούμενου έτους (αύξηση 43,15%), υλοποιώντας παράλληλα τον ετήσιο στόχο των 6.000 ελέγχων σε ποσοστό 100,7%. Στο πλαίσιο των ελέγχων αυτών εντοπίστηκε παραβατικότητα σε ποσοστό 12,18% έναντι 15% του προηγούμενου έτους. Οι ως άνω έλεγχοι, μεταξύ άλλων, αφορούσαν σε φορολογικές αποθήκες καπνικών, καυσίμων, οινόπνευματων, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, ελέγχους καταγωγής εμπορευμάτων κ.α. Για το 2018 διεξήχθησαν 6.093 έλεγχοι έναντι των 6.044 ελέγχων του προηγούμενου έτους, υλοποιώντας τον ετήσιο στόχο των 6.500 ελέγχων σε ποσοστό 93,7%. Στο πλαίσιο των ελέγχων αυτών εντοπίστηκαν 1.164

παραβάσεις έναντι 736 του προηγούμενου έτους, εμφανίζοντας αύξηση 58,2%. Ο στόχος των 975 διαπιστωθεισών παραβάσεων από τους εκ των υστέρων ελέγχους.



Διάγραμμα 5: Πλήθος εκ των υστέρων ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν τα έτη 2017 και 2018.

- Ομοίως αύξηση μεγέθους 44,6% παρουσιάστηκε στο πλήθος των εκ των υστέρων ελέγχων εγγράφων στα τελωνεία, των παραστατικών εισαγωγών και εξαγωγών που δρομολογούνται «κατά δήλωση», με την διεξαγωγή 11.111 ελέγχων για το 2017 έναντι 7.684 ελέγχων για το 2016 και την υλοποίηση

Υπάρχουν και άλλες κατηγορίες ελέγχων με τους πιο σημαντικούς να είναι ο καθολικός και ο δειγματοληπτικός έλεγχος. Με τον όρο καθολικό έλεγχο ονομάζουμε τον έλεγχο που πραγματοποιείται σε όλες τις συσκευασίες των εμπορευμάτων που δηλώνονται ότι μεταφέρονται από τον εισαγωγέα ή εξαγωγέα. Ως δειγματοληπτικός έλεγχος ορίζεται ο έλεγχος κατά τον οποίο οι τελωνειακοί ελέγχουν και επαληθεύουν ένα μόνο τμήμα του συσκευασμένου εμπορεύματος που έχει δηλωθεί στην τελωνειακή αρχή²².

²²COURAKIS, N. 2001. Financial Crime Today: Greece as a European Case Study. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 9, 197-219.

Πίνακας 1: Οι σημαντικότερες κατηγορίες ελέγχων σύμφωνα με το πληροφοριακό σύστημα ICISnet, το οποίο αποτελεί το πληροφοριακό σύστημα των τελωνειακών ηλεκτρονικών υπηρεσιών της ΑΑΔΕ και καθιερώθηκε 2 Δεκεμβρίου 2013 με ΦΕΚ 3051, Τεύχος Β'.

Κωδικός	Περιγραφή
50	Απαλλαγές από Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.)
60	Απαλλαγή Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.)
70	Έλεγχοι Κ.Α.Ε. (καταστήματα αφορολογήτων ειδών)
100	Φυσικός Έλεγχος Εμπορευμάτων κατά την Εισαγωγή- Εξαγωγή
101	Έλεγχος κατά την έξοδο
102	Έλεγχος εμπορευμάτων κατά την διέλευση
103	Έλεγχος δικαιολογητικών
104	Έλεγχοι κατά την αναχώρηση (διαμετακόμιση)
111	Έλεγχος κατά την εξαγωγή
114	Έλεγχος κατά την άφιξη
120	Έλεγχοι εκ των προτέρων
1060	Δεξαμενόπλοια
1070	Φορολογικές αποθήκες Οινοπνευματωδών
1080	Φορολογικές αποθήκες Καπνικών
1140	Φορολογικές αποθήκες Καυσίμων (Πετρελαιοειδών)
1170	Διακίνηση Οινοπνευματωδών από και προς τρίτες χώρες
1180	Παραποιημένα είδη - Απομιμήσεις
1220	Διακίνηση - Κυκλοφορία Οχημάτων
1290	Όπλα και πυρομαχικά

1320	Ναρκωτικά
1330	Φορολογικές Αποθήκες Οχημάτων
1360	Διακίνηση Καπνικών από και προς τρίτες χώρες
1370	Διακίνηση λοιπών Ενεργειακών Προϊόντων
2150	Ταχυμεταφορές
2350	Ενδοκοινοτική Κυκλοφορία Πετρελαιοειδών
2360	Ενδοκοινοτική Κυκλοφορία Οινοπνευματωδών
2370	Ενδοκοινοτική Κυκλοφορία Καπνικών
2907	Πολιτιστική Κληρονομιά
2910	Ναρκωτικά - Παράνομη Διακίνηση
3300	Έλεγχος σε σημεία πώλησης ενεργειακών προϊόντων που υπόκεινται
3400	Έλεγχος σε σημεία πώλησης καπνικών προϊόντων. που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ.
3500	Έλεγχος σε σημεία πώλησης αλκοολούχων προϊόντων. που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ.
4000	Έλεγχος διαδικασίας
6000	Εσωτερικός έλεγχος

Κεφάλαιο 4: Το λαθρεμπόριο και οι επιπτώσεις του στην οικονομία

Το φαινόμενο της λαθρεμπορίας αποτελεί επί σειρά ετών έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες μείωσης των δημόσιων εσόδων, τόσο άμεσα από τους διαφυγόντες δασμούς και φόρους, όσο και έμμεσα από τον αντίκτυπο που έχει στην πραγματική οικονομία της Χώρας η διοχέτευση των λαθραίων προϊόντων στην αγορά. Ειδικότερα, εν μέσω της Οικονομικής Κρίσης και των Μνημονίων που διανύει η χώρα μας, η αποστέρηση αυτών των εσόδων αποτελεί ``ανοιχτή πληγή για το Κράτος, καθώς παρά τις θυσίες για την αύξηση των κρατικών εσόδων, χάνονται υπέρογκα ποσά από το λαθρεμπόριο σε καύσιμα, καπνό και ποτά. Σύμφωνα με μελέτες του Υπουργείου Οικονομικών, που διεξήχθησαν το 2017, τα εκτιμώμενα ποσά που τελικά δεν εισπράττονται αγγίζουν τα 1,3 δις Ευρώ ετησίως.

Το λαθρεμπόριο καυσίμων, καπνικών προϊόντων, προϊόντα απομίμησης, παραεμπορίου και αλκοολούχων ποτών μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία χρόνια παθολογική κατάσταση για την χώρα μας που φαίνεται ότι αδυνατεί να την αντιμετωπίσει, οδηγώντας έτσι σε παρατεταμένη απώλεια δημόσιων εσόδων και σοβαρά εμπόδια στην εξυγίανση του εμπορίου. Διαχρονικά ο αριθμός των ελέγχων φαίνεται να είναι ολοένα και μικρότερος θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την πορεία επίτευξης των δημοσιονομικών στόχων και ίδια την υγεία των καταναλωτών και ολόκληρης της αγοράς. Ενδεικτικά, αξίζει ν' αναφερθεί πως στον τομέα των καυσίμων σε ετήσια βάση το λαθρεμπόριο υπολογίζεται σε 300 - 500 εκ. €, στον τομέα των καπνικών προϊόντων το ποσό ανέρχεται στα 650 - 700 εκ. €, ενώ στον τομέα των αλκοολούχων ποτών αγγίζει τα 100 εκ. €. Συνολικά 18.372 έλεγχοι διενεργήθηκαν από τις εποπτευόμενες ελεγκτικές περιφερειακές δομές και καταλογίστηκαν 1.015.037 παραβάσεις σε 6.002 επιχειρήσεις (ποσοστό παραβατικότητας 32,67%) από 1 Ιανουαρίου του 2016 έως τα τέλη Μαΐου του 2017. Τα διαφυγόντα έσοδα υπολογίστηκαν σε 119,5 εκ. € και συνολικά επιβλήθηκαν πρόστιμα ύψους 12,6 εκ. €.

Παρ' όλο τους συχνούς ελέγχους και τον καταλογισμό προστίμων τα έσοδα από την εισπραξη των προστίμων είναι απογοητευτικά. Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά τα τελευταία 4,5 χρόνια έχουν καταλογιστεί πρόστιμα ύψους 856 εκατ. ευρώ που αφορά το λαθρεμπόριο καπνού και έχουν εισπραχθεί μόλις 25 εκατ. Ευρώ.

4.1. Λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών

Το λαθρεμπόριο καυσίμων είναι ένα εξαιρετικά μεγάλο πρόβλημα για τη χώρα μας, με πολλαπλές επιπτώσεις. Ο κύριος τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται το λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών είναι με τη διάθεση στην αγορά μιας μορφής προϊόντων, τα οποία υπόκεινται σε χαμηλό φορολογικό δείκτη και διατίθενται στην αγορά ως προϊόντα υψηλότερου φορολογικού συντελεστή, κατά την οποία ο λαθρέμπορος καρπώνεται τη σημαντική διαφορά των δασμών και φόρων. Το λαθρεμπόριο καυσίμων οδηγεί σε μία σειρά από κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Παρατηρούνται δημοσιονομικές επιπτώσεις εξαιτίας των σημαντικών απωλειών των εσόδων από φόρους και δασμούς, κοινωνικές επιπτώσεις λόγω του αθέμητου ανταγωνισμού που δημιουργείται, καθώς και περιβαλλοντικές επιπτώσεις εξαιτίας την αμφιβόλου ποιότητας καυσίμων που χρησιμοποιούνται τα οποία λόγω των μειωμένων ελέγχων που έχουν υποστεί και μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία των πολιτών και το περιβάλλον. Τέλος μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία λόγω των παράνομων εσόδων τα οποία δεν είναι εμφανή προκαλώντας έτσι απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω φοροδιαφυγής.

α. Πετρέλαιο θέρμανσης ως κίνησης

Συχνό φαινόμενο αποτελεί η πώληση του πετρελαίου θέρμανσης ως πετρέλαιο κίνησης κυρίως από εταιρίες που ασχολούνται με το είδος αυτό εμπορίου οι οποίες το διοχετεύουν σε πρατήρια καυσίμων, σε πωλητές που εμπορεύονται αποκλειστικά πετρέλαιο θέρμανσης καθώς και επαγγελματίες που καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων (π.χ. αγρότες). Η διαφορά Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) μεταξύ πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης και η μεταξύ τους διαφορά στο ΦΠΑ αποτελούν τα διαφεύγοντα έσοδα του Δημοσίου. Από τον Οκτώβριο 2012 η διαφορά αυτή είναι ιδιαίτερα χαμηλή, λόγω της εξίσωσης του ΕΦΚ, οδηγώντας έτσι σε εξάλειψη του κινήτρου για λαθρεμπόριο αυτής της μορφής²³.

²³ΣΣΕΠΕΣ'ΥΛΛΟΓΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ 2017. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ ΜΕΤΡΑΓΙΑΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

β. Πετρέλαιο ναυτιλίας

Ποσότητες πετρελαίου ναυτιλίας οι οποίες προορίζονται για τον ανεφοδιασμό πλοίων, πολλές φορές υπόκεινται τη διαδικασία αποχρωματισμού και μεταφέρονται λαθραία στη στεριά για να διοχετευθούν στην αγορά (π.χ. πρατήρια). Η συγκεκριμένη μορφή λαθρεμπορίας αποτελεί και την πλέον κερδοφόρα διαδικασία αφού το ναυτιλιακό πετρέλαιο δεν υπόκειται σε ΕΦΚ και ΦΠΑ. Όντας αδασμολόγητο, το ναυτιλιακό πετρέλαιο μπορεί να αποφέρει σημαντικά κέρδη εάν πουληθεί ως πετρέλαιο θέρμανσης το οποίο είναι κατά πολύ ακριβότερο λόγω των δασμών και του ΦΠΑ. Στη χώρα μας το φαινόμενο αυτό είναι ενισχυμένο διότι η κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης είναι υψηλότερη σε σχέση με άλλες χώρες που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο, ενώ, λόγω της ισχυρής της θέσης στη ναυτιλία έχει και μεγαλύτερη πρόσβαση σε αδασμολόγητα ναυτιλιακά καύσιμα. Έτσι, το λαθρεμπόριο έχει αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό όπου σύμφωνα με το Σύνδεσμο Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Σ.Ε.Ε.Π.Ε.) το Δημόσιο χάνει 225 εκ. ευρώ ετησίως. Ο υπ' αριθμ. 1194/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ του Αρείου Πάγου θεσπίστηκε ύστερα από περιπτώσεις όπου βρέθηκε σε δεξαμενές καυσίμων στρατιωτικών μονάδων, πετρέλαιο προερχόμενο από επεξεργασία αποχρωματισμού του αδασμολόγητου ναυτιλιακού πετρελαίου με χρήση θεϊκού οξέος. Η διακίνηση γίνεται μέσω εταιρειών εμπορίας ή μεταφορείς βυτιοφόρων ή πλωτών μέσων. Η όλη διαδικασία όμως στηρίζεται κυρίως σε μικρά δεξαμενόπλοια που φορτώνουν το ναυτιλιακό καύσιμο από τα διυλιστήρια, παρουσία του ΣΔΟΕ, δηλώνοντας ότι οι ποσότητες προορίζονται για τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Οι κύριοι υπεύθυνοι για τον ανεφοδιασμό των πλοίων, εμφανίζουν, πολλές φορές εν αγνοία πλοιάρχου και μηχανικού, εικονική αίτηση αγοράς, την οποία καταθέτουν στο τελωνείο. Έτσι, προμηθεύονται την αναγραφόμενη ποσότητα, αντί όμως αυτή να καταλήξει στο σύνολό της στο πλοίο, ένα μεγάλο μέρος μεταφέρεται σε βυτία, τα οποία τη μεταφέρουν σε πάνω από 200 παράνομες δεξαμενές. Παρ' όλα αυτά στο τελωνείο κατατίθεται έγγραφο που βεβαιώνει ότι η ποσότητα παραδόθηκε, χωρίς να είναι δυνατόν να ελεγχθεί από τις αρχές εάν πράγματι παραδόθηκε στον νόμιμο αποδέκτη. Στις δεξαμενές το καύσιμο αποχρωματίζεται και τη χειμερινή περίοδο διατίθεται στην αγορά ως πετρέλαιο θέρμανσης, ενώ την θερινή ως πετρέλαιο κίνησης²⁴.

²⁴ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ, Σ. Σ. Ε. Ε. 2017. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

γ. Εικονικές εξαγωγές πετρελαίου κίνησης ή βενζίνης

Ένας άλλος τρόπος λαθραίας διακίνησης πετρελαιοειδών είναι η δήλωση τους ως εξαγόμενο προϊόν από εμπόρους ενώ στην πραγματικότητα τα καύσιμα αυτά καταλήγουν εντός της Χώρας και διανέμονται από τα πρατήρια καυσίμων. Το συμφέρον των λαθρέμπορων είναι ότι προμηθεύονται αφορολόγητα καύσιμα από εταιρίες που εμπορεύονται πετρελαιοειδή αλλά και από διυλιστήρια με φαινομενικό σκοπό την εξαγωγή τους σε γειτονικές χώρες ενώ στην πραγματικότητα η εξαγωγή δεν πραγματοποιείται και τα καύσιμα που διοχετεύονται είναι ελλιπή σε ελέγχους και οι έμποροι καρπώνονται την διαφορά από φόρους και δασμούς. Έχουν διατυπωθεί νόμοι προκειμένου να αντιμετωπιστεί το σημαντικό αυτό ζήτημα και ενδεικτικά αναφέρονται οι ΣτΕ 2067/2011 και 2999/2007 ΤΝΠ ΔΣΑ, που έχουν ως σκοπό να επιληφθούν περιπτώσεις εικονικών εξαγωγών προς ανύπαρκτες εταιρίες μέσω επαγγελματικών οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν σε καθεστώς του ειδικού φόρου κατανάλωσης του φορτίου τους τα οποία όμως δεν εξήλθαν ποτέ από τα σύνορα και διέθεσαν το φορτίο τους στην εγχώρια αγορά²⁵.

δ. Υγραέριο Κίνησης

Το υγραέριο κίνησης αποτελεί μία σχετικά νέα πηγή λαθρεμπορίας και αφορά κυρίως την παράνομη εμφιάλωση του υγραερίου κίνησης σε πρατήρια ή εμφιαλωτήρια υγραερίου καθώς και την παράνομη διακίνηση υγραερίου το οποίο προοριζόταν για βιομηχανικούς σκοπούς και είχε χαμηλό ΕΦΚ, να διοχετεύεται τελικά παράνομα σε πρατήρια επιβαρυμένο με υψηλό ΕΦΚ²⁵.

ε. Μέσω των διυλιστηρίων

Παρόλο που τα διυλιστήρια διοχετεύουν τα προϊόντα τους κατόπιν αυστηρών ελέγχων από τις Τελωνειακές Αρχές, γεγονός που όπως είναι λογικό δε θα επέτρεπε την ύπαρξη πλεοναζουσών ποσοτήτων καυσίμων, έχουν παρατηρηθεί και σε αυτό τον τομέα αρκετά φαινόμενα παραεμπορίας. Έτσι, φαίνεται ότι παρόλο τον αυστηρό έλεγχο τον οποίο υπόκεινται τα διυλιστήρια από τα Τελωνεία, εντός του χώρου τους

²⁵Π.Ε.Σ.Τ.Υ. 2016. Available: <https://www.pesty.gr/index.php/istoria>.

φυλάσσονται και αργότερα εξάγονται καύσιμα από εξόδους τους οποίους δεν μπορούν ελέγξουν τα Τελωνεία. Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν σωληνώσεις που συνδέουν τα διυλιστήρια και τις αποθήκες τους οι οποίες βρίσκονται σε χώρους εξωτερικούς από τα διυλιστήρια και στη συνέχεια διοχετεύονται από εκεί στην αγορά.

στ. Άλλες πιθανές εστίες λαθρεμπορίου

Υπάρχουν και άλλοι τρόποι λαθρεμπορίας που σχετίζονται με το παραεμπόριο των πετρελαιοειδών και αφορούν κυρίως τρόπους νοθείας και μέσω αυτού του τρόπου κέρδος. Πιο συγκεκριμένα:

(α) Σε αρκετές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται οργανικού διαλύτες όπως το τολουόλιο και μεθανόλη οι οποίοι δεν υπόκεινται στον ΕΦΚ έτσι κατά μέσο όρο για κάθε κυβικό πετρελαιοειδών το οποίο αντικαθίσταται από αυτούς του διαλύτες, ο έμπορος κερδίζει 670 € τα οποία αντίθετα χάνονται από το κράτος.

(β) Επιπλέον, αρκετές είναι οι περιπτώσεις στις οποίες φαίνεται ότι βιοκαύσιμα τα οποία παράγονται από διάφορες μονάδες ως παραπροϊόντα, αντικαθιστούν νοθεύοντας έτσι το πετρέλαιο κίνησης.

(γ) Τέλος, έχουν αναφερθεί περιπτώσεις όπου πετρέλαιο που περιέχεται στα απόβλητα πλοίων (slops), κλέβεται και διοχετεύεται ως καύσιμο στα πρατήρια.

Παρά το γεγονός ότι τα προϊόντα αυτά διακινούνται σε μικρές ποσότητες και δεν επηρεάζουν σημαντικά την οικονομία, δεν παύουν να αποτελούν περιπτώσεις λαθρεμπορίας, παραοικονομίας και να δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό .

Συμπερασματικά, είναι γεγονός ότι δεν μπορεί να υπάρξει ακριβής υπολογισμός του κόστους του λαθρεμπορίου, αφού αφορά μία παράνομη δραστηριότητα η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις δεν αφήνει σαφή ίχνη. Παρόλα αυτά, μία προσέγγιση πραγματοποιήθηκε από το Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ).

Πιο συγκεκριμένα ο ΣΕΕΠΕ οδηγήθηκε σε τέσσερις βασικές παραδοχές οι οποίες αναφέρονται ακολούθως:

1η Παραδοχή: Κατά μέσο όρο το 25% των ναυτιλιακών καυσίμων καταλήγει τελικά στην εσωτερική δασμολογική αγορά, το οποίο αποτελεί το λογικό σενάριο. Το ήπιο σενάριο υπολογίζεται περίπου στο 15% των ναυτιλιακών καυσίμων ενώ το ακραίο σενάριο αναφέρει το 35% αυτών.

2η Παραδοχή: Υπολογίζεται ότι το 25% των εξαγόμενων πετρελαιοειδών επανεισάγονται στην χώρα και πωλούνται βάσει της κρατικής φορολογικής πολιτικής. Το συντηρητικό σενάριο υπολογίζεται στο 20% ενώ το ακραίο στο 35%.

3η Παραδοχή: Μετά την εξίσωση του ΕΦΚ, φαίνεται ότι το ποσοστό του πετρελαίου θέρμανσης, το οποίο πωλείται ως κίνησης, έχει μηδενισθεί και θα συνεχίσει να κινείται χαμηλά όσο η διαφορά των ΕΦΚ παραμένει μικρή. Έτσι τα ποσοστά εκτιμώνται από 10%-20% (Συντηρητικό σενάριο 10%, Λογικό 15% και Ακραίο 20%).

4η Παραδοχή: Υπολογίζεται περίπου ότι σε ποσοστό 3,5% των καυσίμων που χρησιμοποιούνται, πραγματοποιείται νοθεία με την χρήση οργανικών διαλυτών (Συντηρητικό σενάριο 1%, Λογικό 3% και Ακραίο 5%).

Σύμφωνα με τις ανωτέρω παραδοχές, ο ΣΕΕΠΕ εκτίμησε ότι μόνο για το 2014, τα διαφυγόντα έσοδα εξαιτίας του λαθρεμπορίου κυμάνθηκαν από 125 εκατομμύρια ευρώ στο πιο συντηρητικό σενάριο, ενώ το ακραίο σενάριο ανέφερε ότι τα έσοδα που έχασε το κράτος κυμαίνονταν σε ύψος 300 εκατομμυρίων ευρώ. Πηγές εκτός του ΣΕΕΠΕ που κάνουν αναλύσεις της αγοράς προσδιορίζουν τα διαφυγόντα κέρδη για το Κράτος από το λαθρεμπόριο, στο ποσό των 400-500 εκατ. ευρώ ετησίως²⁶.

Μία έρευνα που διεξήχθη στο Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για το 2007, απέδειξε ότι το 5,2% των πρατηρίων του νομού Αττικής διακινούν νοθευμένη βενζίνη ενώ όσον αφορά τη σούπερ - αμόλυβδη (100 οκτανίων) το ποσοστό νοθείας ανέρχεται κοντά στο 10%. Υψηλότερα φαίνεται να είναι τα ποσοστά της νοθείας που αφορούν στο πετρέλαιο με την έρευνα να προσδιορίζει ότι σε ποσοστό 10,3% στο Λεκανοπέδιο της Αττικής διοχετεύετε νοθευμένο πετρέλαιο. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ποσοστά νοθείας στην επαρχία είναι αρκετά ψηλότερα αγγίζοντας ποσοστά κοντά στο 20%.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που προέρχονται από τις τελωνειακές αρχές το κράτος από τους ελέγχους κατάφερε να εισπράξει επιπλέοντα ποσά των 14,29 εκ. ευρώ για το έτος 2013, των 11,69 εκ. ευρώ για το έτος 2014, των 4,98 εκ. ευρώ για το έτος 2015, των 3,85 εκ. ευρώ για το έτος 2016 και των 1,32 εκ. ευρώ για το πρώτο

²⁶A. RUSEV, A. G., T. BEZLOV, M. SABEV 2019. The Illicit Cigarette Trade along the Balkan Route: Measuring Vulnerabilities and Threats. CSD.

πεντάμηνο του έτους 2017 μέσα από την καταπολέμηση της λαθρεμπορίας , γεγονός που καταδεικνύει το μεγάλο κόστος της λαθρεμπορίας στην ελληνική οικονομία²⁷.

4.2. Λαθρεμπόριο Καπνικών Προϊόντων

Μία άλλη μεγάλη κατηγορία λαθρεμπορίου αποτελούν τα καπνικά προϊόντα τα οποία φαίνεται ότι αποφέρουν πολύ υψηλά κέρδη καθιστώντας τα έτσι έναν από τους πλέον βασικούς τομείς στους οποίους ανθίζει η λαθρεμπορία. Η χώρα μας αποτελεί έναν από τους πλέον βασικούς στόχους δραστηριοποίησης της παραεμπορίας καπνικών προϊόντων εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης που κατέχει αλλά και της σημαντικής ιστορίας που διαθέτει γύρο από την μακροχρόνια πρωτογενή παραγωγή προϊόντων καπνού. Σήμερα η κατάσταση διαιωνίζεται με βασικότερο κίνητρο την υψηλή φορολογία. Όπως προαναφέρθηκε, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας(ανάμεσα στην Δυτική Ευρώπη, τα κράτη της ανατολικής Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής) χρησιμεύει ως ένα κόμβο διέλευσης παράνομων προϊόντων. Η μορφολογία των συνόρων, αλλά και η συνεχείς αναταραχές της χώρας με την γειτονική Τουρκία οδηγεί στην περαιτέρω ανάπτυξη και διαφοροποίηση των διάφορων εμπορών λαθραίου καπνού κάνοντας έτσι το έργο του Λιμενικού Σώματος ακόμα πιο δύσκολο. Έτσι η Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα διακομιστικό κέντρο περισσότερο απ' ότι γίνεται η παραγωγή και ο τελικός προορισμός των λαθραίων καπνικών προϊόντων. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το 75% των παράνομων εισαχθέντων τσιγάρων στην χώρα μας τελικά διοχετεύεται στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και ένα μεγάλο ποσοστό τους διοχετεύεται στις μεγάλες πόλεις της χώρας μας²⁸²⁹.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του λαθρεμπορίου καπνού είναι ότι αφορά συχνά δραστηριότητες οργανωμένου εγκλήματος με διασυνοριακά και εθνικά χαρακτηριστικά και λιγότερο πλέον λαθρεμπόριο εθνικού επιπέδου. και τρόπος δράσης εγκληματικών οργανώσεων

²⁷ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ, Σ. Σ. Ε. Ε. 2017. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

²⁸COOLS, M., DE RUYVER, B. & EASTON, M. 2010. *EU and International Crime Control: Topical Issues*, Maklu.

²⁹ANTONOPOULOS, G. A. 2008b. The Greek Connection(s):The Social Organization of the Cigarette- Smuggling Business in Greece. *European Journal of Criminology*, 5, 263-288.

Όλα αυτά έχουν οδηγήσει στην θεσμοθέτηση νόμων με σκοπό την μείωση της λαθρεμπορίας και ενδεικτικά αναφέρονται οι νόμοι που συντάχθηκαν:

α) Η Α.Π. 1074/2012 ΤΝΠ ΔΣΑ, που ασχολήθηκε με την έκδοση στην Ιταλία ημεδαπού, διωκομένου με διεθνές ένταλμα σύλληψης, ως μέλους εγκληματικής οργάνωσης, συγκείμενης από Έλληνες, Ιταλούς και άλλα άτομα διαφόρων εθνικοτήτων και συσταθείσης για τη διενέργεια λαθρεμπορίου καπνικών προϊόντων σε Ελλάδα και Ιταλία,

β) Η Α.Π. 2330/2002 ΤΝΠ ΔΣΑ και ΝΟΜΟΣ, που ασχολήθηκε με την έκδοση στην Ιταλία νοτιοαφρικανού υπηκόου, διωκομένου με διεθνές ένταλμα σύλληψης, ως μέλους εγκληματικής οργάνωσης, οργανωμένης από άτομα διαφόρων εθνικοτήτων και συσταθείσης για τη διενέργεια λαθρεμπορίου καπνικών προϊόντων σε Ελλάδα, Ιταλία, Μαυροβούνιο και άλλες χώρες.

γ) Η Α.Π. 73/2011 ΠοινΧρον 2012/179, που επελήφθη περιπτώσεως εγκληματικής οργάνωσης, οργανωμένης από ημεδαπούς και Μολδαβούς, για τη διενέργεια λαθρεμπορίας τσιγάρων στο έδαφος των βαλκανικών χωρών).

Με σκοπό την διακίνηση λαθραίων καπνικών προϊόντων έχουν στρατολογηθεί επαγγελματίες από διάφορους χώρους με σκοπό την δημιουργία της καλύτερης δυνατής ομάδας με αποτέλεσμα να εξαλειφθεί το εγκληματικό προφίλ της οργάνωσης αλλά και να εμπλουτιστεί η ομάδα με τις γνώσεις τους οι οποίες είναι απαραίτητες για την επίτευξη του στόχου τους³⁰.

Όσον αφορά την Ελλάδα οι σχετικές μελέτες έχουν καταδείξει πως η δραστηριότητα αυτή ασκείται από μικρές ομάδες 15-20 μελών, Ελλήνων καθώς και αλλοδαπών. Η ηγεσία τους έχει συνήθως γηγενή προέλευση ενώ υπάρχει συχνή εναλλαγή μελών και συμμετεχόντων. Παράλληλα δεν ασκούν το ποσοστό βίας που συναντούμε σε άλλες μορφές λαθρεμπορίας.

Η λαθραία εισαγωγή καπνικών προϊόντων στην Ελλάδα γίνεται είτε μέσω των χερσαίων είτε των υδάτινων οδών. Η συνηθέστερη δίοδος για την διακίνηση λαθραίων καπνικών προϊόντων στην χώρα μας είναι μέσω της θαλάσσιας όπου για τους λόγους που προαναφέρθηκαν οι έλεγχοι δεν είναι εφικτό να πραγματοποιούνται.

³⁰ANTONOPOULOS, G. 2008a. The Greek Connection(s)The Social Organization of the Cigarette- Smuggling Business in Greece. *European Journal of Criminology - EUR J CRIMINOL*, 5, 263-288.

Πιο συγκεκριμένα η μεταφορά των προϊόντων γίνεται με την βοήθεια σκαφών, τα οποία και εκτελούν νόμιμα μεταφορές άλλων προϊόντων, ανάμεσα στα οποία τοποθετούνται και τα λαθραία. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού τα πλοία αυτά παραδίδουν το φορτίο τους σε μικρότερα σκάφη και το παράνομο εμπόρευμα μεταφέρεται σε άλλες περιοχές της ελληνικής επικράτειας. Ένας άλλος τρόπος είναι η μεταφορά των προϊόντων από το αρχικό πλοίο μεταφοράς σε κάποια ακτή, χωρίς να μεσολαβήσει η μεταφόρτωσή τους.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω παράνομων ενεργειών συντάχθηκαν οι εξής νομοθεσίες:

α) Η Α.Π. 1355/2014 ΝΟΜΟΣ, με την οποία αντιμετωπίστηκε αποτελεσματικά η περίπτωση της εν πλω μεταφόρτωσης μεγάλης ποσότητας λαθραίων τσιγάρων σε άλλο ειδικό σκάφος, που προσέγγισε ερημική παραλία της Αίγινας, όπου οι αναμένοντες λαθρέμποροι μεταφόρτωσαν το εμπόρευμα σε φορτηγά αυτοκίνητα με νοθευμένα στοιχεία κυκλοφορίας και

β) Η Α.Π. 1167/2013 ΝΟΜΟΣ, που αντιμετώπισε την περίπτωση μεταφοράς, με πλοίο σημαίας Καμπότζης, 6.110.00 τεμαχίων λαθραίων τσιγάρων από το λιμάνι Bourgas της Βουλγαρίας, που προσέγγισε σε νησίδα του Αργολικού κόλπου και από το οποίο, με τη βοήθεια ταχύπλοου σκάφους, το λαθραίο εμπόρευμα μεταφορτώθηκε στα αναμένοντα φορτηγά αυτοκίνητα με πλαστά στοιχεία κυκλοφορίας.

γ) Η Α.Π. 1018/2013 ΝΟΜΟΣ, που αντιμετώπισε την περίπτωση λαθρεμπορικής, δια των βορείων χερσαίων συνόρων, εισαγωγής τσιγάρων με φορτηγό αυτοκίνητο, που εφέρετο να μεταφέρει 1.260 δοχεία συσκευασίας τουρσιού, από τα οποία τα 420 περιείχαν πράγματι τουρσί, ενώ τα υπόλοιπα 840 περιείχαν 115.000 πακέτα με λαθραία τσιγάρα.

Πολύ συχνά, επίσης, συναντάται στην πράξη το τέχνασμα της εικονικής εξαγωγής (fake transit), όπου μεταφέρονται συνήθως με φορτηγά νομίμως εισαχθέντα ή παραχθέντα στην ημεδαπή τσιγάρα από την Ελλάδα προς γειτονικές χώρες, όπως η Βουλγαρία και η ΠΓΔΜ, με έκδοση πραγματικών παραστατικών, πλην, όμως, η μεταφορά είτε δεν εκτελείται, οπότε και χάνονται τα ίχνη του δρομολογίου του φορτηγού ή το φορτηγό τα επανεισάγει λαθραία στην Ελλάδα, παρόλο που

εμφανίζεται ως κενό φορτίου. Με βάση τα παραπάνω, συντάχθηκε η Α.Π. 203/2012 ΝΟΜΟΣ για την αντιμετώπιση αυτού του είδους των περιπτώσεων³¹.

Η νέα τάση στον τρόπο εισαγωγής λαθραίων τσιγάρων είναι η χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων σε νόμιμες φαινομενικά συναλλαγές. Ενδεικτικά να αναφερθεί η Α.Π. 1213/2011 ΝΟΜΟΣ, που ασχολήθηκε με την περίπτωση μεταφοράς από τον λιμένα Θεσσαλονίκης σε αυτόν του Λίβερπουλ, εμπορευματοκιβωτίου (κοντέινερ), φέροντος, κατά τα συνοδευτικά του έγγραφα, ``φύλλα γυαλιού`` (προστατευτικά κρύσταλλα), μεταξύ των οποίων, επιμελώς τοποθετημένη εντός ξυλοκιβωτίων, είχε αποκρυφτεί ποσότητα 1.966.400 λαθραίων τσιγάρων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η τοποθέτηση των λαθραίων τσιγάρων μέσα σε κολώνες κιβωτίων εμπορευμάτων καθιστά δύσκολη έως αδύνατη την ανίχνευσή τους και ύστερα από την παράδοση του νόμιμου φορτίου μπορεί να πραγματοποιηθεί η παράδοση του λαθραίου φορτίου στις ειδικές ομάδες παραλαβής. Με τον τρόπο αυτό οι εγκληματικές ομάδες εξαλείφουν πρακτικά τις πιθανότητες να συλληφθούν τα μέλη τους, ακόμα και αν το λαθρεμπόρευμα εντοπιστεί και αποκαλυφθεί³².

Εκτίμηση του μεγέθους λαθρεμπορίας καπνού

Κατά τα τελευταία χρόνια όπου η οικονομία βρίσκεται σε ύφεση και τα προϊόντα καπνού έχουν υπερφορολογηθεί το λαθρεμπόριο καπνικών προϊόντων έχει ανθίσει και πολλαπλασιαστεί. Σύμφωνα με στοιχεία που ανέδειξε ανεξάρτητη μελέτη που διενεργήθηκε για λογαριασμό του Royal United Services Institute (RUSI), με ποσοτικά στοιχεία που προήλθαν από την ετήσια έκθεση Project SUN της KPMG, η οποία, δραστηριοποιείται και στη Χώρα μας αλλά και σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. του έτους 2006, μόνο για το έτος 2016 το ελληνικό Δημόσιο απώλεσε έσοδα 600 εκατομμυρίων από την κατανάλωση παράνομων τσιγάρων. Η Ελλάδα κατέλαβε και το 2016, όπως και σε προηγούμενα έτη, τη δεύτερη θέση μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υψηλότερη κατανάλωση παράνομων τσιγάρων, παρά την πτώση κατά μία ποσοστιαία μονάδα σε σχέση με το 2015 (18,8% - 2016, έναντι 19,8% - 2015). Ειδικότερα, η μελέτη έδειξε ότι στην Ελλάδα το 2016: α) Ο όγκος των παράνομων τσιγάρων μειώθηκε κατά 12% σε σχέση με το 2015, λόγω των συνεχών

³¹LUKASH, A. & KILLIAS, M. 2017. EUROPE IN CRISIS: CRIME, CRIMINAL JUSTICE, AND THE WAY FORWARD.

³²ANTONOPOULOS, G. 2006. Cigarette Smuggling: A Case Study of a Smuggling Network in Greece.

European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice, 14, 239-255.

ελέγχων που διενήργησαν οι διοικητικές αρχές, αλλά παραμένει ακόμη πολύ υψηλός, στα 3,62 δισ. τσιγάρα. β) Οι ροές των «φθηνών λευκών» («cheap whites») εξακολούθησαν και το 2016 να αποτελούν τη βασική πηγή παράνομων τσιγάρων, συγκεντρώνοντας ποσοστό 44% του συνολικού όγκου του παράνομου εμπορίου τσιγάρων. γ) Η συρρίκνωση της νόμιμης αγοράς συνεχίστηκε το 2016, με νέα μείωση πωλήσεων κατά 6%.

Έναντι των διαφυγόντων εσόδων που προαναφέρθηκαν, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία των τελωνειακών του αρχών, η χώρα μας από την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καπνικών προϊόντων, εισέπραξε τα ποσά των 1,42 εκ. € για το έτος 2013, των 4,09 εκ. € για το έτος 2014, των 16,35 εκ. € για το έτος 2015, των 1,90 εκ. € για το έτος 2016 και των 1,03 εκ. € για το πρώτο πεντάμηνο του έτους 2017. Τα ποσά αυτά δικαιολογούνται από τη χαμηλή εισπραξιμότητα των επιβαλλομένων κυρώσεων δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τα προαναφερόμενα στοιχεία των τελωνειακών αρχών, ενδεικτικά, το έτος 2016 και το πρώτο οκτάμηνο του 2017, από δράσεις καταπολέμησης του λαθρεμπορίου Καπνικών βεβαιώθηκαν τα ποσά των 378 εκ. € και των 215 εκ. €, αντιστοίχως.

Σε επίπεδο Ε.Ε., η ίδια μελέτη διαπιστώνει ότι 48,3 δισ. τσιγάρα, δηλαδή το 9,1% των τσιγάρων που καταναλώθηκαν συνολικά στην Ευρώπη το 2016, ήταν παράνομα. Στην πρώτη θέση στην κατανάλωση παράνομων τσιγάρων βρίσκεται για ακόμη μία χρονιά η Λετονία με ποσοστό 22,6%, ενώ ακολουθούν η Ελλάδα (18,8%), η Ιρλανδία (17,5%), η Μάλτα (17,2%) και η Λιθουανία (17%). Εκτιμάται δε ότι τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. έχασαν το 2016 περίπου 10,2 δισ. ευρώ από άμεσους και έμμεσους φόρους, εξαιτίας του παράνομου εμπορίου τσιγάρων³³.

4.3. Λαθρεμπορία οينوπνεύματος και αλκοολούχων ποτών

Οι τέσσερις αυξήσεις του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) σε συνδυασμό με την αύξηση του ανώτατου συντελεστή ΦΠΑ από το 19% στο 24% την περίοδο 2009 έως 2016, είχαν ως αποτέλεσμα την άνοδο κατά 30% της λιανικής τιμής των οينوπνευματωδών ποτών. Έτσι φαίνεται ότι η υπερφορολόγηση στα αλκοολούχα ποτά πυροδότησε την σημαντική αύξηση του λαθρεμπορίου στον τομέα αυτόν, με συνέπεια την εξαιρετικά σημαντική μείωση των δημοσίων εσόδων. Σημαντικό

³³ROSS, H., VELLIOS, N., SMITH, K., FERGUSON, J. & COHEN, J. 2015. A closer look at 'Cheap White' cigarettes. *Tobacco Control*, 25, tobaccocontrol-2015.

γεγονός αποτελεί ότι ο ΕΦΚ στα αλκοολούχα ποτά ανέρχεται ήδη σε 25,50 ευρώ/λίτρο αιθυλικής αλκοόλης, τιμή η οποία είναι κατά 40% υψηλότερη από τον μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατά 450% υψηλότερη από την αντίστοιχη τιμή φόρου που εφαρμόζεται στη γειτονική Βουλγαρία. Έτσι το 63% της λιανικής τιμής ενός αλκοολούχου ποτού είναι φόροι (ΦΠΑ και ΕΦΚ), το οποίο αποτελεί ένα δυνατό κίνητρο για την εμφάνιση λαθρεμπορίας οινοπνεύματος γενικότερα και αλκοολούχων ποτών ειδικότερα.

Η λειτουργία παράνομων αποστακτηρίων, η παράνομη προμήθεια και κατοχή οινοπνευματωδών ποτών, που χρησιμοποιούνται είτε ως πρώτη ύλη είτε ως αλκοολούχα ποτά καθώς και η λαθραία εξαγωγή οινοπνεύματος από φορολογικές αποθήκες είναι οι πιο κοινοί τρόποι με τους οποίους πραγματοποιείται το λαθρεμπόριο οινοπνεύματος. Η λαθραία εισαγωγή ποτών μέσω ιδίως μέσω των γειτονικών κρατών και ειδικά της Βουλγαρίας, ανθίζει στις μέρες μας. Σύμφωνα με τη νομολογιακή επεξεργασία εν προκειμένω λαθρεμπορικής πράξεως, αυτή τελείται με ποικιλία τρόπων και τεχνασμάτων και, ενδεικτικά:

α) Κατά τις ΣΤΕ 2962/2016 και Α.Π. 310/2009 ΝΟΜΟΣ, με τη κατοχή, από επιχείρηση ποτοποιίας, αδήλωτης προελεύσεως μη φορολογημένου καθαρού οινοπνεύματος και την με αυτό παραγωγή ποτών, διατεθέντων στην κατανάλωση.

β) Κατά την Α.Π. 366/2013 ΝΟΜΟΣ, με την αυθαίρετη εξαγωγή αλκοόλης από φορολογικές αποθήκες, στις οποίες είχε εισαχθεί υπό καθεστώς αναστολής του Ε.Φ.Κ. και των λοιπών φόρων.

γ) Κατά την ΣτΕ 2957/2013 ΤΝΠ ΔΣΑ, με την παράνομη, χωρίς άδεια, απόσταξη στεμφύλων και, ακολούθως, τη διάθεση σε καταστήματα της επαρχίας, χωρίς καταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης, των παραχθέντων εκατοντάδων λίτρων τσίπουρου.

δ) Κατά την Α.Π. 939/2011 ΝΟΜΟΣ, με τη κατοχή αδήλου προελεύσεως καθαρού οινοπνεύματος και ακολούθως τη συσκευασία και εμφιάλωσή του με στοιχεία επωνύμου στην αγορά εταιρείας και τη διάθεσή του στην κατανάλωση.

ε) Κατά τις Α.Π. 183/2009 ΤΝΠ ΔΣΑ και 1217/2008 ΝΟΜΟΣ, με τη λαθρεμπορική διάθεση, από τη φορολογική αποθήκη, στην εσωτερική αγορά χιλιάδων φιαλών αλκοολούχων ποτών με τη χρήση τεχνασμάτων και πλαστών φορολογικών στοιχείων και δη με τη μέθοδο των εικονικών εξαγωγών από τη φορολογική αποθήκη σε φορολογικές αποθήκες του εσωτερικού και του εξωτερικού ή σε επιχειρήσεις εμπορίας αλκοολούχων ποτών, με την έκδοση εικονικών συνοδευτικών διοικητικών

εγγράφων (ΣΔΕ), φερόντων πλαστές υπογραφές και κατά περίπτωση πλαστές σφραγίδες των αλλοδαπών τελωνειακών αρχών.

στ) Κατά τις Α.Π. 2675/2008 ΤΝΠ ΔΣΑ και 1532/2006 ΠΟΙΝΛΟΓ 2006/1420, με τη κατοχή, βάσει εικονικών τιμολογίων, χιλιάδων φιαλών οινοπνευματωδών ποτών ή μεγάλων ποσοτήτων οινοπνεύματος, συσκευασμένων σε άγνωστο εργαστήριο, για τις οποίες δεν είχαν καταβληθεί οι αναλογούσες επιβαρύνσεις και την ακολούθως διάθεσή τους περαιτέρω και ζ) κατά την ΔΕΦ ΧΑΝ 131/2012 ΝΟΜΟΣ, με τη διακίνηση, ως καθαρού οινοπνεύματος γεωργικής προέλευσης, συνθετικού τοιούτου μετουσιωμένου για χρήση σε καλλυντικά και επικίνδυνου για τη δημόσια υγεία.

Υπολογίστηκε ότι για το έτος 2010, η απώλεια των εσόδων από την μη καταβολή του ΕΦΚ σε ποτά που διακινήθηκαν παράνομα, αγγίζει το ύψος των 50 εκατ. ευρώ, ενώ αυτών από την παράνομη διακίνηση τσίπουρου, τα 26 εκ. ευρώ. Με τη γιγάντωση όμως της οικονομικής κρίσης και την υπερφορολόγηση των αλκοολούχων ποτών τα ποσά αυτά αυξήθηκαν κατά πολύ. Από τις κορυφαίες επιχειρήσεις εισαγωγής και διακίνησης αλκοολούχων ποτών της Χώρας υπολογίστηκε πως το λαθρεμπόριο ποτών καταλαμβάνει πλέον το 1/5 της συνολικής κατανάλωσης, με συνέπεια, μόνο από τη μη είσπραξη του ΕΦΚ στα αλκοολούχα ποτά, το κράτος έχει κάθε χρόνο απώλειες 130 εκατ. ευρώ, ενώ από την παράνομη διακίνηση χύμα αποσταγμάτων (π.χ. τσίπουρο) οι απώλειες στα δημόσια έσοδα υπολογίζονται σε 300 εκατ. ευρώ. Κάθε άλλο παρά τυχαίο είναι λοιπόν το γεγονός ότι τα έσοδα του κράτους από τον ΕΦΚ των αλκοολούχων ποτών υπολείπονται αυτών που εισπράττονται το 2009 και ανέρχονται στο ποσόν των 289.000.000 ευρώ, ενώ από το έτος 2014 και έπειτα, παρά τις διαδοχικές αυξήσεις στον ειδικό φόρο, κυμαίνονται διαρκώς κάτω από αυτά τα επίπεδα³⁴.

³⁴SPIRITSEUROPE. 2016. *HIGH TAX, INCENTIVE FOR ILLICIT ALCOHOL* [Online]. Available: <https://spirits.eu/taxation-economy/high-tax-incentive-for-illicit-alcohol>.

Κεφάλαιο 5: Μέσα δίωξης και πάταξης της λαθρεμπορίας στις τελωνειακές υπηρεσίες

5.1. Εισαγωγή

Ως τελωνειακή παράβαση ορίζεται κάθε συμπεριφορά και ενέργεια που σχετίζεται με τη μη τήρηση των διατυπώσεων που εισάγει ο ΕΤΚ στις επιμέρους διατάξεις του μέσω μίας γενικής ρύθμισης και του άρθρου 142 του Κώδικα. Πιο συγκεκριμένα ως τελωνειακή παράβαση στην παράγραφο 2 του άρθρου 142 χαρακτηρίζεται το λαθρεμπόριο και γενικά οποιοσδήποτε μορφής απάτη από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 155 του Κώδικα οι οποίες έχουν ως σκοπό την αποφυγή πληρωμής δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων ή η μη τήρηση των διατυπώσεων που αναφέρονται στο ίδιο άρθρο. Η μη καταβολή ή η απόπειρα μη καταβολής δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων του ΕΤΚ λόγω της φύσης των επιβαρύνσεων αυτών σχετίζεται πάντοτε με τις τελωνειακές εργασίες και την Τελωνειακή Υπηρεσία και υπάγονται στον ορισμό της τελωνειακής παράβασης. Έτσι, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 142, όταν η συμπεριφορά είναι και ποινικό αδίκημα είναι πάντοτε και τελωνειακή παράβαση. Αντίθετα όταν μία τελωνειακή συμπεριφορά συνιστά τελωνειακή παράβαση, είναι και ποινικό αδίκημα μόνο αν υπάγεται στο άρθρο 155 ή όταν ο νομοθέτης το λέει ρητά στις επιμέρους διατάξεις παραπέμποντας στο 155.

Οι τελωνειακές παραβάσεις διακρίνονται στις απλές τελωνειακές παραβάσεις και το λαθρεμπόριο. Και στις δύο περιπτώσεις πραγματοποιείται μη τήρηση των διατυπώσεων που απαιτούνται κατά την τελωνειακή διαδικασία, οι οποίες στερούν στο Δημόσιο ή την Ε.Ε. έσοδα από δασμούς και φόρους σύμφωνα πάντα με το άρθρο 142 του ΕΤΚ. Οι τελωνειακές παραβάσεις αποτελούνται από **το υποκειμενικό στοιχείο**, όπου αφορά τη βούληση του υπόχρεου προς ενέργεια ή παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας. Στο υποκειμενικό ο υπόχρεος, σύμφωνα με το ποινικό δίκαιο, μπορεί να δράσει εκ δόλου (προθέσεως), δηλαδή πράττει με τρόπο ο οποίος θεωρείται αξιόποινης πράξης ή το υποκείμενο γνωρίζει ότι ενδέχεται η πράξη του να προκαλέσει τα περιστατικά αυτά και το αποδέχεται. Επίσης ο υπόχρεος μπορεί να δράσει εξ αμελείας, δηλαδή πράττει με έλλειψη προσοχής ή δεν προέβλεψε το

αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του ή το προέβλεψε αλλά πίστεψε όμως ότι δεν θα συνέβαινε κάτι αξιόποιο.

Ως **αντικειμενικό στοιχείο** ορίζεται η πράξη του υπόχρεου όπου έχει ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα από την ενέργεια ή την παράλειψη της ενέργειας όπου ήταν υποχρεωμένος να πραγματοποιήσει απέναντι στο κράτος και τις τελωνειακές αρχές. Τέλος ως **νομικό στοιχείο** ονομάζεται το αποτέλεσμα της πράξης του υπόχρεου που παραβαίνει τις διατάξεις του νόμου. Τα τρία αυτά στοιχεία που προαναφέρθηκαν είναι για τη στοιχειοθέτηση οποιασδήποτε τελωνειακής παράβασης.

Η κύρια διαφορά μεταξύ της απλής τελωνειακής παράβασης και του λαθρεμπορίου έγκειται καταρχάς στην υποκειμενική υπόσταση. Στις απλές τελωνειακές παραβάσεις το υποκειμενικό στοιχείο δεν αξιολογείται και δεν εξετάζεται, δηλαδή δεν δίνεται βάση στο αν η ενέργεια ή η παράλειψη είναι αποτέλεσμα δόλου ή αμέλειας. Συνήθως, οι παραβάσεις που πραγματοποιούνται οφείλονται σε άγνοια νόμου ή αμέλεια και κολάζονται μόνο διοικητικά, ανεξάρτητα από την πρόθεση του δράστη. Αν το γεγονός, που συνιστά την παράβαση οφείλεται αποδεδειγμένα σε ανώτερη βία, είναι δυνατό να μη χαρακτηριστεί ως μια απλή τελωνειακή παράβαση.

Αντίθετα με την απλή τελωνειακή παράβαση, για την τέλεση του λαθρεμπορίου απαιτείται δόλος, ενώ σημαντική διαφορά μεταξύ των απλών τελωνειακών παραβάσεων και του λαθρεμπορίου εντοπίζεται και στις κυρώσεις που επισύρονται για κάθε μία από τις παραβάσεις αυτές. Οι απλές τελωνειακές παραβάσεις δεν επισύρουν την κύρωση των πολλαπλών τελών, ούτε επιβάλλεται παράλληλα ποινική δίωξη, όπως στην περίπτωση της παράβασης της λαθρεμπορίας. Στις απλές τελωνειακές παραβάσεις προβλέπεται κατά κύριο λόγο χρηματικό πρόστιμο το οποίο κυμαίνεται από το ποσό των 100 έως μερικών χιλιάδων ευρώ, ανάλογα με τη διάταξη, στην οποία υπάγεται. Η λαθρεμπορία αποτελεί ποινικό αδίκημα και τελωνειακή παράβαση και τιμωρείται τόσο ποινικά όσο και διοικητικά, επιφέροντας μια σειρά από κυρώσεις, πολλαπλά τέλη, ποινικές κυρώσεις, διοικητικές κυρώσεις και ασφαλιστικά μέτρα³⁵.

³⁵WEBER, J. 1987. *Customs Violation*, D.I. Fine, Incorporated.

5.2. Απλές τελωνειακές παραβάσεις

Ο Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (Ν. 2960/2001) στα άρθρα 143 έως και 149 αναφέρει ορισμένες περιπτώσεις οι οποίες θεωρούνται ως απλές τελωνειακές παραβάσεις και προβλέπει πρόστιμα για κάθε μια από αυτές. Τελωνειακές παραβάσεις, που αφορούν οχήματα προβλέπονται στο άρθρο 137 και τελωνειακές παραβάσεις, που αφορούν τα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ προϊόντα προβλέπονται στο άρθρο 119Α παράγραφος 1 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα. Οι τελωνειακές παραβάσεις, προβλέπονται και σε άλλους νόμους ή Α.Υ.Ο, όπως π.χ ο Ν. 2969/2001 για το οινόπνευμα, οι Α.Υ.Ο 245 και 247/1988 κ.ά.

Οι απλές τελωνειακές παραβάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 143-149 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες. Η πρώτη αφορά **παραβάσεις σχετικές με το δηλωτικό** και αναφέρονται στα άρθρα 143-145 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα. Πιο συγκεκριμένα το δηλωτικό εισαγωγής εμπορευμάτων αποτελεί μια έγγραφη δήλωση η οποία διατυπώνεται από το μεταφορέα προς το Τελωνείο και αφορά τα εμπορεύματα που μεταφέρει από το εξωτερικό. Η υποχρέωση για τη σύνταξη του δηλωτικού εισαγωγής είναι αποτέλεσμα του ελληνικού και όχι μόνο φορολογικού συστήματος. Το δηλωτικό εισαγωγής και η διασάφηση αποτελούν τα δύο βασικά τελωνειακά παραστατικά έγγραφα στην εξέλιξη της τελωνειακής διαδικασίας και συναλλαγής. Πέρα από την πρόληψη της φοροδιαφυγής στα Τελωνεία, κοινώς λαθρεμπορία, τα άλλα είδη δηλωτικών εισαγωγής, συντάσσονται για λόγους διευκόλυνσης μεταφοράς, για λόγους υγειονομικής προστασίας, για λόγους κρατικής άμυνας, για λόγους αποθήκευσης, για λόγους τιμολόγησης κλπ. Η δήλωση αυτή, γνωστή και ως συνοπτική δήλωση κατατίθεται αμέσως με την προσκόμιση των εμπορευμάτων και το αργότερο μέχρι την επόμενη εργάσιμη ημέρα της άφιξης των εμπορευμάτων. Μέχρι να κατατεθεί το δηλωτικό τα εμπορεύματα δεν μπορούν να εκφορτωθούν παρά μόνο ύστερα από ειδική έγκριση της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής και μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο στους χώρους που ελέγχονται από αυτή.

Μία άλλη κατηγορία παραβάσεων αφορά τις **παραβιάσεις που είναι σχετικές με το καθεστώς διαμετακόμισης**. Όταν πραγματοποιούνται μεταφορές φορτίων ή εμπορευμάτων από ένα τελωνείο σε άλλο, χωρίς να πληρωθούν οι δασμοί και οι φόροι, τότε αναφερόμαστε ότι υφίσταται το τελωνειακό καθεστώς της

διαμετακόμισης, με την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλισθεί η ταυτότητα αυτών και θα τηρηθούν όλες οι αναγκαίες διατυπώσεις. Το τελωνειακό καθεστώς της διαμετακόμισης διευκολύνει την διέλευση των φορτίων μέσα από ένα σημείο του τελωνειακού εδάφους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε ένα άλλο χωρίς δασμολογικές και φορολογικές επιβαρύνσεις. Μια συνολική εγγύηση η οποία συντάσσεται είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την υπαγωγή των εμπορευμάτων στο καθεστώς της Κοινοτικής Διαμετακόμισης και της οποίας το ποσό υπολογίζεται από το σύνολο των εκάστοτε δασμών και φορών.

Υπάρχουν επίσης **παραβιάσεις σχετικές με την προσωρινή εναπόθεση**. Προσωρινή εναπόθεση εμπορευμάτων που μεταφέρονται απευθείας από το εξωτερικό ή αποστέλλονται ύστερα από διαμετακόμιση, επιτρέπεται με γραπτή άδεια της Τελωνειακής Αρχής σε προσωρινές αποθήκες ή χώρους που βρίσκονται στη χωρική της αρμοδιότητα. Μέχρι να λάβουν τελωνειακό προορισμό, τα εμπορεύματα που προσκομίζονται στο τελωνείο θεωρούνται, αμέσως μετά την προσκόμισή τους, ότι βρίσκονται στην τελωνειακή κατάσταση της προσωρινής εναπόθεσης.

Πολύ συχνά παρατηρούνται **παραβιάσεις σχετικές με τις συναλλαγές πετρελαίου θέρμανσης**. Το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) τίθεται σε ανάλωση, διακινείται και διατίθεται από αρμόδιους που εντάσσονται σε Μητρώο Διακινητών Πετρελαίου Θέρμανσης(ΔΙΠΕΘΕ). Τα μέλη του Μητρώου ΔΙΠΕΘΕ υποχρεούνται να καταχωρούν με ακρίβεια εντός 14 ημερών στο Πληροφοριακό Σύστημα Παρακολούθησης Πετρελαίου Θέρμανσης που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Οικονομικών όλες τις συναλλαγές του πετρελαίου εσωτερικής καύσης θέρμανσης που πραγματοποιούν σε όλα τα στάδια, αρχής γενομένης από την κατάθεση στην Τελωνειακή Αρχή της Δήλωσης Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Δ.Ε.Φ.Κ),μέχρι και την τελική κατανάλωση.

Τέλος υπάρχουν **παραβιάσεις σχετικές με την τελωνειακή αποταμίευση**. Η Τελωνειακή Αποταμίευση είναι ένα τελωνειακό καθεστώς το οποίο μπορεί να εφαρμοσθεί στα εισαγόμενα εμπορεύματα, και συνίσταται στην τοποθέτηση των εμπορευμάτων σε αποθήκες αποταμίευσης εγκεκριμένες από την τελωνειακή υπηρεσία, όπου μπορούν να παραμείνουν για απεριόριστο χρονικό διάστημα με αναστολή καταβολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων. Για να εξέλθουν από

την αποθήκη προκειμένου να διατεθούν στην κατανάλωση πρέπει να καταβληθούν οι δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις. Στο καθεστώς αυτό μπορούν να υπαχθούν κατ' αρχάς όλα τα εμπορεύματα, αλλά εφόσον πρόκειται για εμπορεύματα επικίνδυνα για την δημόσια τάξη, ασφάλεια, υγεία, περιβάλλον κ.λπ., τότε πρέπει να υπάρχουν οι απαραίτητες άδειες από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Τα εμπορεύματα προσκομίζονται στο τελωνείο όπου κατατίθεται από τον κάτοχό τους διασάφηση αποταμίευσης. Μετά την ολοκλήρωση των ελέγχων από το τελωνείο εκδίδεται άδεια παραλαβής των εμπορευμάτων. Τότε τα εμπορεύματα μπορούν να οδηγηθούν στην εγκεκριμένη αποθήκη τελωνειακής αποταμίευσης, όπου και παραμένουν στην κατάσταση που εισήχθησαν.

5.3. Λαθρεμπόριο

Ειδικότερα το λαθρεμπόριο, που αποσκοπεί στην με παράνομες ενέργειες ή και παραλείψεις απόπειρα αποφυγής ή διαφυγής της υποχρέωσης καταβολής των επιβαλλόμενων δασμών και φόρων χαρακτηρίζεται από τις περισσότερες εθνικές νομοθεσίες ως φορολογικό ποινικό αδίκημα, προσβάλλοντας την κρατική περιουσία είτε ως βλάβη είτε ως διακινδύνευση αυτής. Είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει προσλάβει διασυνοριακό χαρακτήρα. Πλήθος νομοθεσιών έχουν θεσμοθετηθεί, και αρκετά μέτρα έχουν ληφθεί με σκοπό να μειωθεί το λαθρεμπόριο και να εισέλθουν τελικά στην οικονομία τα χρήματα αυτά που χάνονται από δραστηριότητες που αφορούν το λαθρεμπόριο³⁶.

5.3.1. Μέσα διενέργειας τελωνειακού ελέγχου

Οι τελωνειακοί υπάλληλοι οφείλουν να εξασφαλίσουν όλα τα απαραίτητα μέσα και να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες με σκοπό τη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων που έχουν ως αποτέλεσμα την καταστολή του λαθρεμπορίου, τη διευκόλυνση του νόμιμου εμπορίου και τέλος την ασφάλεια και προστασία της δημόσιας υγείας.

Η ανάλυση κινδύνου ως ένα σύγχρονο εργαλείο βοηθά στη διενέργεια τελωνειακών ελέγχων μέσω της υπόδειξης των εμπορευμάτων τα οποία θεωρούνται

³⁶CAMPANA, P. & FEDERICO, V. 2015. Exploitation in Human Trafficking and Smuggling. *European Journal on Criminal Policy and Research*.

ύποπτα για παρατυπίες και απάτες και πρέπει να οδηγηθούν σε έλεγχο και με αυτό τον τρόπο συμβάλλει στην ταχύτερη απελευθέρωση των εμπορευμάτων.

Επιπλέον, ένα άλλο εργαλείο που βοηθά στη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων είναι τα αυτοκινούμενα ή σταθερά μηχανήματα ανίχνευσης με τη χρήση ακτίνων x (x-ray). Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιείται για την ανίχνευση παράνομων εμπορευμάτων όπως είδη καπνικών, όπλα, ναρκωτικά και πλαστά χαρτονομίσματα. Στην ίδια κατηγορία εργαλείων ανήκουν και συσκευές ανίχνευσης ραδιενεργών υλικών, εργαλειοφόρα οχήματα, ενδοσκοπία, σκύλοι ανιχνευτές που εντοπίζουν καπνικών ειδών, ναρκωτικών, χαρτονομισμάτων και τέλος υπάρχουν πλωτά μέσα δίωξης. Το μειονέκτημά τους είναι ότι υπάρχει περιορισμένος αριθμός των εργαλείων αυτών και είναι τοποθετημένα κυρίως στα τελωνεία εισόδου της χώρας με αποτέλεσμα τα υπόλοιπα εγχώρια τελωνεία να στερούνται αυτών των μέσων δίωξης³⁷.

Η έλλειψη εξοπλισμού στη χώρα μας αποτελεί σημαντικό πρόβλημα στον έλεγχο και μείωση του λαθρεμπορίου. Συγκεκριμένα, το πρώτο αυτοκινούμενο μηχανήμα με ακτίνες x αποκτήθηκε από την Τελωνειακή Υπηρεσία το Νοέμβριο του 2016 και αποτελούσε δωρεά της εταιρίας Παπαστράτος προς το Τελωνείο Πειραιά. Διαχρονικό στόχο των Τελωνειακών Υπηρεσιών αποτελεί η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού μέσω διάφορων Ευρωπαϊκών και Εθνικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων αλλά και η εκπαίδευση του προσωπικού του για να διενεργεί αποτελεσματικούς και ταχείς τελωνειακούς ελέγχους. Έτσι σημαντική είναι η οργάνωση επιμορφωτικών και εκπαιδευτικών σεμιναρίων και μελλοντικά το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης ευελπιστεί να δημιουργήσει μια τελωνειακή σχολή.

Η «έκρηξη» της φορολογίας στα καπνικά και η συρρίκνωση των εισοδημάτων των Ελλήνων αποτέλεσαν σημαντικό λόγο άνησης του λαθρεμπορίου καπνικών προϊόντων και οι ελληνικές Διοικητικές Αρχές εκτιμούν ότι το 1 στα 5 πακέτα τσιγάρων που κυκλοφορούν στην αγορά είναι λαθραίο. Σύμφωνα με τα απολογιστικά στοιχεία που παρουσίασε η αρμόδια Γενική Διευθύντρια Τελωνείων, στη διάρκεια του 2017 κατασχέθηκαν περίπου 142 εκ. λαθραία τσιγάρα, εκ των οποίων τα 96 εκ. εντοπίστηκαν από τα X-RAYS μηχανήματα. Τα χαμένα έσοδα για την ελληνική κυβέρνηση ήταν της τάξεως έφτασαν τα 700 εκατ. ευρώ το 2018, όταν το

³⁷VASILESKA, L. 2012. *PREVENTION AND DETECTION OF CUSTOMS FRAUD*.

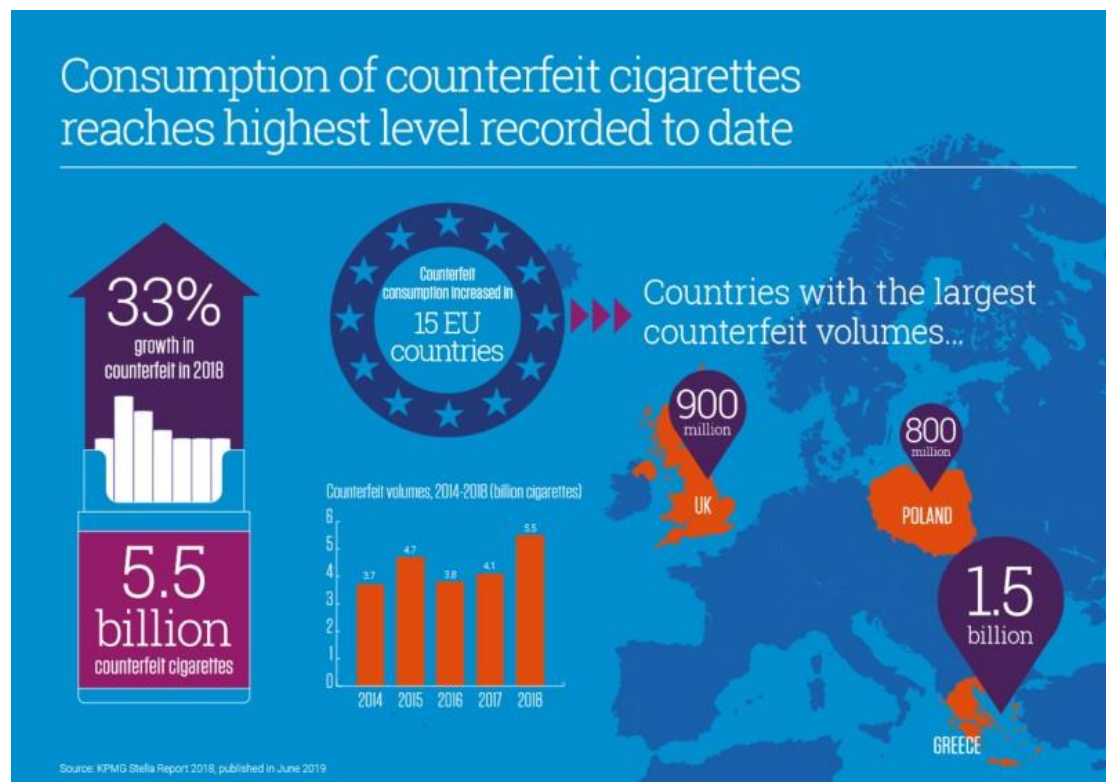
προηγούμενο έτος αυτά διαμορφώθηκαν στα 500 εκατ. Οι Έλληνες κατανάλωσαν 3,9 δισ. παράνομα τσιγάρα το 2018 ένα ποσοστό που αγγίζει το 23,6%, σημειώνοντας αύξηση 5,6 μονάδων σε σύγκριση με το 2017. Έτσι, η χώρα μας βρίσκεται στις κορυφαίες θέσεις κατανάλωσης παράνομων τσιγάρων.

Πλέον, από το Νοέμβριο 2017, τέσσερα μηχανήματα X/RAYS ελέγχου φορτηγών & εμπορευματοκιβωτίων **στα Τελωνεία Γ΄ Πειραιά , Α΄ Θεσ/κης, Κήπων και Κακαβιάς** , όπου πλέον επιχειρούν από τέλος του 2017 κανονικά. Επιπλέον, καταρτίστηκε από τις αρχές του 2018 το Επιχειρησιακό Σχέδιο Διενέργειας Ελέγχων για τα τέσσερα τελωνεία σχετικά με τη χρήση αυτοκινούμενων συστημάτων με ακτίνες X ελέγχου φορτηγών εμπορευματοκιβωτίων.

Στενή είναι και η συνεργασία των Τελωνειακών Υπηρεσιών με τις αρμόδιες Διευθύνσεις της ΑΑΔΕ **για την διακήρυξη οκτώ επιπλέον ομοίων συστημάτων.**

Στη διάθεση των Τελωνειακών Αρχών είναι και τα **σταθερά X/RAYS ελέγχου ογκωδών αντικειμένων (δεμάτων αποσκευών).** Σημαντική εξέλιξη έχει καταγραφεί στην προμήθεια μηχανημάτων X-RAYS, μέσω ΕΣΠΑ, και αφορά **είκοσι τρία συστήματα** που θα τοποθετηθούν στα **Τελωνεία Σάμου, Κω, Καστανεών, Μέρτζανης, Νίκης , Α Θεσσαλονίκης , Δοϊράνης, Μαυροματίου, Μυκόνου, Χανίων, Κακαβιάς, Κερκύρας, Σερρών, Ελευσίνας, Δάφνης, Θήρας, Α΄ Πειραιά, Αερολιμένα Αθηνών , Ηρακλείου & Ρόδου.**

Σε εξέλιξη βρίσκεται η προμήθεια μέσω ΕΣΠΑ για **δύο συστήματα σταθερής τροχιάς (Gantry)** για τον έλεγχο φορτηγών & εμπορευματοκιβωτίων που θα τοποθετηθούν **στα Τελωνεία Γ΄ Πειραιά και Α΄ Θεσσαλονίκης** καθώς και η προμήθεια για **δύο συστήματα εμπορικών συρμών X/RAYS ελέγχου εμπορικών συρμών.**



Εικόνα 2: Κατανάλωση παράνομων καπνικών ειδών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το έτος 2019. Παρατηρούμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση κατανάλωσης λαθραίων καπνικών ειδών ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές χώρες με 1,5 δις παράνομα τσιγάρα να καταναλώνονται.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία συμμετέχει σε Διεθνή Συμβούλια (Π.Ο.Τ) και σε Επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την υποστήριξη των ελληνικών θέσεων και την παρακολούθηση του Ενωσιακού Δικαίου. Οι γνώσεις που θα ληφθούν από τα Συμβούλια και τις Επιτροπές έχουν ως σκοπό να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίησή του εσωτερικού δικαίου της χώρας μέσω κατάλληλων νομοθετικών παρεμβάσεων. Εκτός από τις νομοθετικές ρυθμίσεις η Υπηρεσία φροντίζει για την εφαρμογή τους, συνεργάζεται με άλλες Υπηρεσίες και λαμβάνει μέρος σε ευρωπαϊκές «επιχειρήσεις», προκειμένου να εκμεταλλευτεί και την διεθνή εμπειρία.

Το έργο που επιτελεί στηρίζεται σε δύο πόλους, από την μία οφείλει να εξυπηρετεί με γρήγορες διαδικασίες καθημερινά και καθ' όλο το εικοσιτετράωρο και να προστατεύει το υγιές εμπόριο, ενώ από την άλλη οφείλει να ελέγχει προϊόντα και επιχειρήσεις που συναλλάσσονται μαζί της επιδιώκοντας πάντα την πάταξη της δασμοφοροδιαφυγής αλλά και την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των πολιτών.

Ιδιαίτερα στις μέρες μας, λόγω του διαρκώς μεταβαλλόμενου διεθνούς περιβάλλοντος, των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει η χώρα μας και της δημοσιονομικής προσαρμογής που είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει για να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές, η Υπηρεσία λαμβάνει τις αναγκαίες κάθε φορά νομοθετικές πρωτοβουλίες για την εξυπηρέτηση των οικονομικών στόχων αλλά και την κατά το δυνατόν προστασία των οικονομικών φορέων.

Όσον αφορά τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. των **ενεργειακών προϊόντων** για το έτος 2016 παρουσιάζουν μικρή **μείωση** σε σύγκριση με το έτος 2015 (**κατά 1,94%**), η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση της κατανάλωσης της βενζίνης καθώς και στην από 1-6-2016 ισχύουσα **απαλλαγή** από τον Ε.Φ.Κ. του φυσικού αερίου που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Όμως, για το έτος 2017 τα έσοδα παρουσιάζουν **αύξηση (κατά +7,23%)**, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην **αύξηση** της κατανάλωσης υγραερίων, βενζίνης, Diesel και μαζούτ.

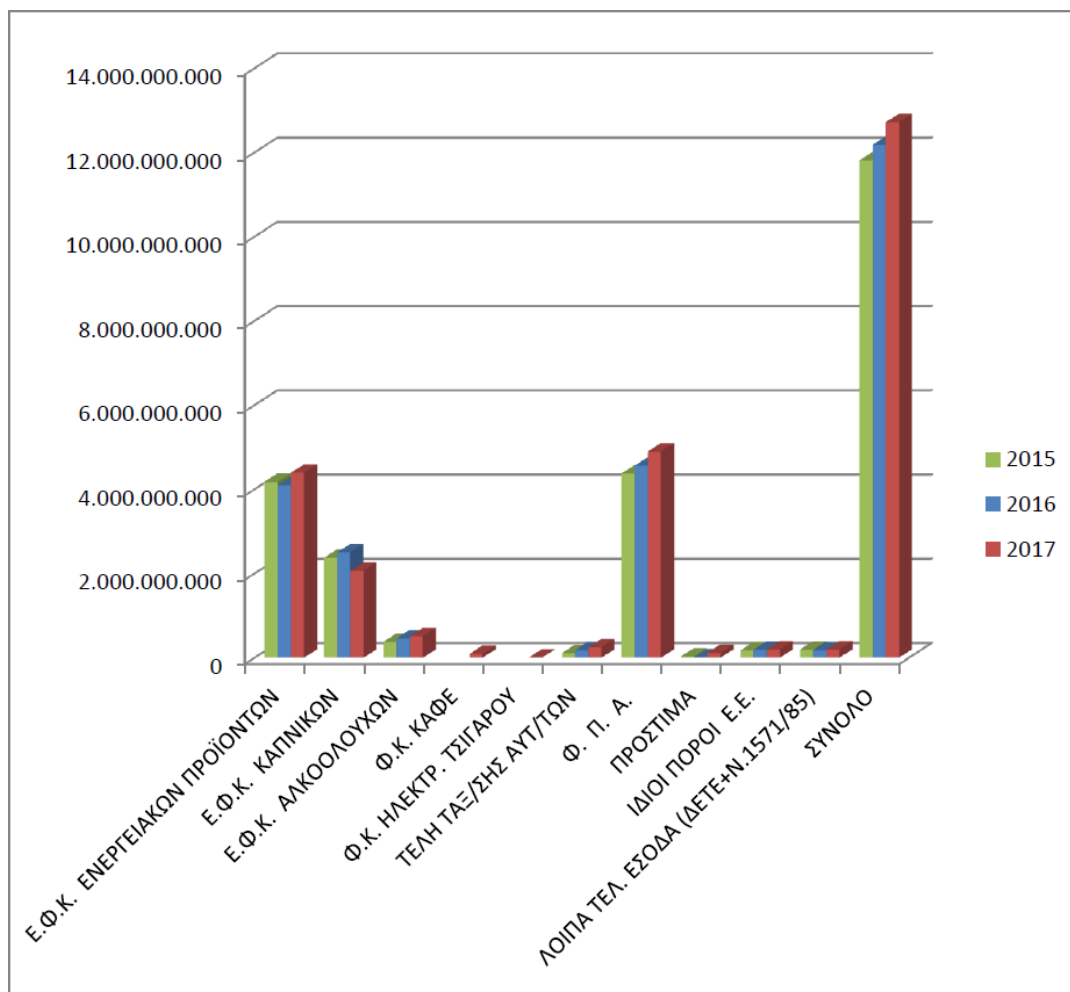
Σχετικά με τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. **καπνικών προϊόντων** για το έτος 2016 παρουσιάζουν **αύξηση** σε σύγκριση με το έτος 2015 (**κατά 5,50%**) ενώ τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. **καπνικών προϊόντων** το έτος 2017 παρουσιάζουν **μείωση** σε σύγκριση με το έτος 2016 (**κατά -17,48%**), η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στη **εξισορρόπηση** της αγοράς μετά την αποθεματοποίηση στην οποία προέβησαν οι οικονομικοί φορείς κατά το προηγούμενο έτος 2016.

Τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. **αλκοολούχων προϊόντων** παρουσιάζουν **αύξηση (21,47%)** κατά το έτος 2016 σε σχέση με το 2015, γεγονός το οποίο οφείλεται στην **επιβολή** από 1/1/2016 θετικού συντελεστή ΕΦΚ στο κρασί και σε ποτά παρασκευαζόμενα με ζύμωση, στα οποία δεν περιλαμβάνονται το κρασί και η μύρα, στην **αύξηση** από 1/6/2016 του συντελεστή ΕΦΚ στην μύρα καθώς και στην γενικότερη **αύξηση** των αναλώσεων των αλκοολούχων προϊόντων. Τα συνολικά έσοδα από τον ΕΦΚ κατά το έτος 2017 παρουσιάζουν **αύξηση** σε σύγκριση με το έτος 2016 **κατά 10,66%**, η οποία ενδεχομένως οφείλεται στην **αύξηση** των αναλώσεων των προϊόντων αυτών αλλά κυρίως στην **αύξηση** των εσόδων της μύρας λόγω του **αυξημένου** συντελεστή ΕΦΚ ο οποίος ισχύει από 1/06/2016.

Σχετικά με τα έσοδα που προέρχονται από το **τέλος ταξινόμησης** των αυτοκινήτων οχημάτων το έτος 2016, παρουσιάζεται **αύξηση** σε σχέση με τα έσοδα του έτους 2015 **κατά 63,03%**, λόγω των **αλλαγών** που επήλθαν στον τρόπο επιβολής του τέλους ταξινόμησης από 1/6/2016 (ν.4389/2016) και της **αύξησης** του αριθμού

των επιβατικών αυτοκινήτων που τέθηκαν σε ανάλωση, κατά 10,62% περίπου. Τα συνολικά έσοδα από το **τέλος ταξινόμησης** των αυτοκινήτων οχημάτων το έτος 2017, παρουσιάζονται **αυξημένα** σε σχέση με τα έσοδα του έτους 2016 κατά **37,39%**. Αυτό οφείλεται κυρίως : **1)** Στην αύξηση περίπου κατά 20% του συνολικού αριθμού αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το έτος 2017 σε σχέση με το 2016 και **2)** Στις αλλαγές που προήλθαν από 1/6/2016 με το άρθρο 59 του ν. 4389/2016 (ΦΕΚ 94 Α'), στη διαμόρφωση της φορολογητέας αξίας (υπολογισμός φορολογητέας αξίας βάσει της τιμής λιανικής πώλησης προ φόρων αντί της τιμής χονδρικής που ίσχυε) και στη διαμόρφωση των συντελεστών του τέλους ταξινόμησης για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα φορτηγά με μικτό βάρος κάτω των 3,5 τόνων.

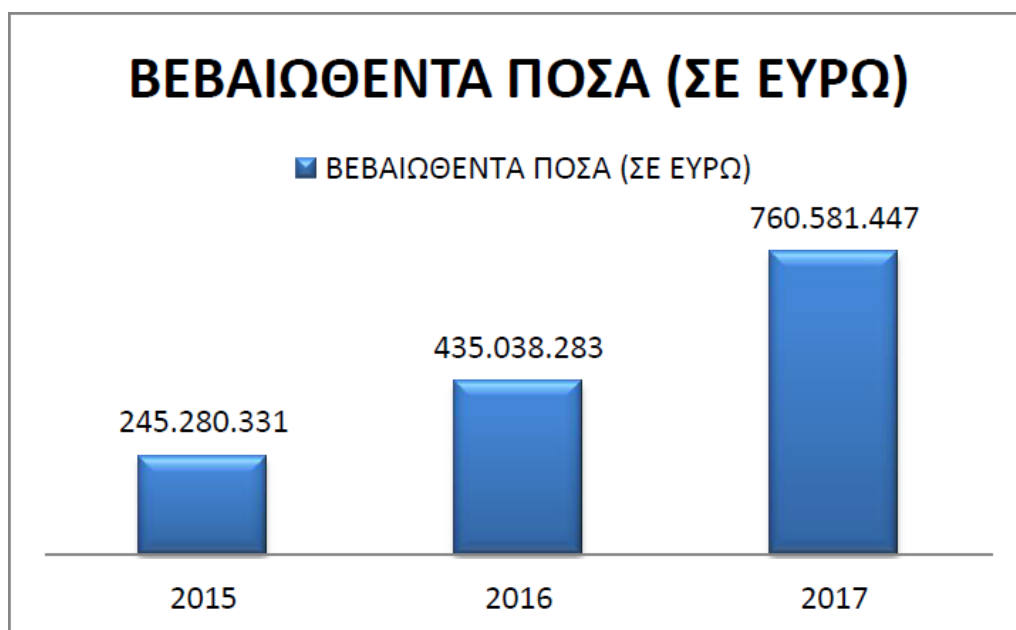
Τα έσοδα από τον **Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.)** για το έτος **2016** παρουσιάζουν **αύξηση** σε σχέση με τα έσοδα του έτους **2015** κατά **4,22%**, που οφείλεται κυρίως στη αύξηση του συντελεστή Φ.Π.Α. από 23% σε 24% κατά το έτος 2016, στην αύξηση των εσόδων από Φ.Π.Α. που εισπράττονται επί του Ε.Φ.Κ. που επιβλήθηκε στο κρασί και στη μύρα, στην αύξηση των τελωνισμών των προϊόντων καπνού (αποθεματοποίηση) ενόψει της εφαρμογής της οδηγίας 201/40/ΕΕ, στην αύξηση του αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων που τελωνίσθηκαν κατά το έτος 2016 καθώς και στην αύξηση των χρηματιστηριακών τιμών στη διεθνή αγορά των πετρελαιοειδών προϊόντων. Επίσης, τα έσοδα από το **Φ.Π.Α.** για το έτος **2017** παρουσιάζουν **αύξηση** σε σχέση με τα έσοδα του έτους **2016** κατά **7,41%** που οφείλεται κυρίως στα προϊόντα που εισάγονται από τρίτες χώρες, ο ρυθμός τελωνισμού των οποίων βαίνει αυξανόμενος κατά τα έτη 2015, 2016 και 2017 στα πλαίσια της γενικότερης βελτίωσης του οικονομικού κλίματος της χώρας, στην αύξηση των εσόδων από Φ.Π.Α. που εισπράττονται επί του φόρου κατανάλωσης που επιβλήθηκε στα προϊόντα καφέ καθώς και στα υγρά αναπλήρωσης ηλεκτρονικών τσιγάρων, καθώς και στην αύξηση των χρηματιστηριακών τιμών στη διεθνή αγορά των πετρελαιοειδών προϊόντων.



Διάγραμμα 6: Μεταβολή εσόδων από ΕΦΚ διάφορων προϊόντων κατά την τριετία 2015-2017.

Η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και της δασμοφοροδιαφυγής, στο πλαίσιο της γενικότερης τελωνειακής δραστηριότητας, πραγματοποιήθηκε από τις τοπικές αρμόδιες τελωνειακές αρχές κατά την άσκηση των καθηκόντων τους οι οποίες υποβοηθήθηκαν στο έργο τους από τα μέσα δίωξης που διαθέτει η τελωνειακή υπηρεσία.

Από τις καταχωρήσεις των τελωνειακών αρχών που αντλήθηκαν στις 16/10/2018 από τα ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα της υπηρεσίας (ICISnet, ELENXIS) για το έτος **2017** προκύπτει ότι εκδόθηκαν **9.264** καταλογιστικές πράξεις και καταλογίστηκαν πρόστιμα, πολλαπλά τέλη, δασμοί και φόροι, για απλές τελωνειακές παραβάσεις και λαθρεμπορίες **763.904.019 €**.



Διάγραμμα 7: Η αύξηση των βεβαιωθέντων ποσών κατά την τριετία 2015-2017.

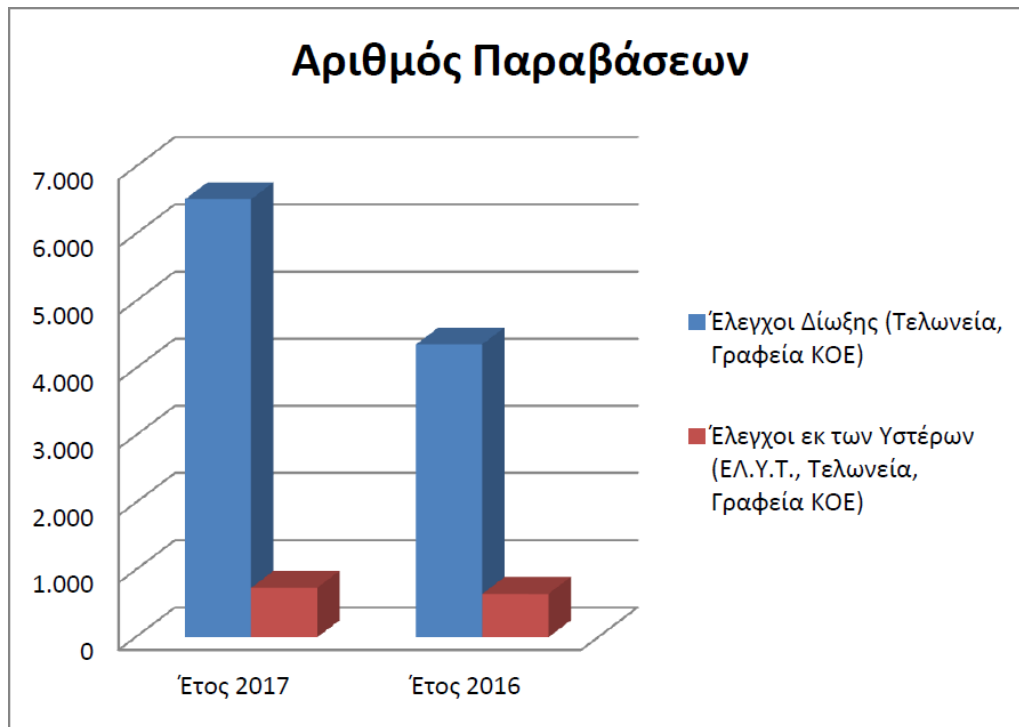
Το **Δ' Τμήμα** της Διεύθυνσης Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων και Παραβάσεων είναι το αρμόδιο Τμήμα για τη διαχείριση των αιτημάτων αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής, ως το διεθνώς ορισμένο σημείο επαφής της ελληνικής τελωνειακής διοίκησης για το σκοπό αυτό. Με το θεσμό της αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής επιτυγχάνεται, η απόκτηση για λογαριασμό των ελληνικών τελωνειακών αρχών των πληροφοριών που διαθέτουν οι αλλοδαπές τελωνειακές αρχές και που απαιτούνται στο πλαίσιο των τελωνειακών ελέγχων σχετικά με την ορθή εφαρμογή των τελωνειακών διατάξεων και η ικανοποίηση του όρου της αμοιβαιότητας στο θεσμό της αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής με την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων της χώρας μας που απορρέουν από διμερείς συμφωνίες με άλλες χώρες ή από διμερείς συμφωνίες της Ε.Ε. με τρίτες χώρες, και με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της Ελλάδας από την κοινοτική νομοθεσία.

Κατά το έτος **2017**, το ως άνω τμήμα χειρίστηκε **277** περιπτώσεις νέων αιτημάτων ελληνικών και αλλοδαπών τελωνειακών αρχών για αμοιβαία διοικητική συνδρομή σε τελωνειακά ζητήματα ενώ παράλληλα διαχειρίστηκε και **83** περιπτώσεις απαντητικών εγγράφων σε προγενέστερα αιτήματα αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής, συμπληρωματικών ή διευκρινιστικών αιτημάτων, καθώς και αιτημάτων για υπόμνηση ή επανάληψη.

Στο πλαίσιο υλοποίησης του επιχειρησιακού σχεδίου της Γ.Δ.Τ. & Ε.Φ.Κ. του έτους 2017 διενεργήθηκαν από όλες τις Τελωνειακές Αρχές της χώρας 104.598 στοχευμένοι έλεγχοι «εκ των υστέρων» και «δίωξης» και διαπιστώθηκαν 7.255 παραβάσεις.



Διάγραμμα 8: Αριθμός ελέγχων κατά τα έτη 2015 και 2016. Αφορά τιμές για ελέγχους δίωξης που πραγματοποιήθηκαν αλλά και για τους εκ υστέρων ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν.



Διάγραμμα 9: Ο αριθμός των παραβάσεων που καταγράφονται κατά τους ελέγχους και ελέγχους εκ των υστέρων από τις αρμόδιες αρχές.

Επίσης στα πλαίσια εκπαίδευσης των τελωνειακών υπαλλήλων διοργανώθηκαν επτά εκπαιδευτικά προγράμματα με σκοπό την εκπαίδευση χρήσης οπλισμού σε αντίστοιχες Περιφερειακές Αστυνομικές Διευθύνσεις της ΕΛ.ΑΣ , όπου εκπαιδεύτηκαν συνολικά εκατόν τριάντα τέσσερις (134) τελωνειακοί υπάλληλοι Γραφείων Δίωξης και Κ.Ο.Ε , στους οποίους δόθηκε Πιστοποιητικό Επιτυχούς Παρακολούθησης. Τα σεμινάρια έλαβαν χώρα το 2017 σε διάφορες πόλεις της χώρας μας όπως στην Δράμα, στο Ηράκλειο, στη Λάρισα, στην Ξάνθη, στην Πάτρα, στη Ρόδο και στην Αλεξανδρούπολη.

Κατά το 2017 πραγματοποιήθηκε η προμήθεια **είκοσι (20) εύκαμπτων ενδοσκοπίων με video**, με τα οποία προτείναμε τον εξοπλισμό των δέκα (10) Κινητών Ομάδων Ελέγχου και δέκα (10) χερσαίων συνοριακών τελωνείων (Κήπων, Ευζώνων, Κακαβιάς, Μέρτζανης, Νίκης, Δοϊράνης, Κρυσταλλοπηγής, Καστανεών, Μαυροματίου και Γ΄ Πειραιά). Επίσης μέσα στο 2017 έγινε η δωρεά από το Υπουργείο Ενέργειας των ΗΠΑ **Σταθερών Συστημάτων Ανίχνευσης Ραδιενεργών και Πυρηνικών Υλικών στο Τελωνείο Κήπων**. Τον Μάιο του 2017 ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση τριών σκύλων – ανιχνευτών για έλεγχο ρευστών διαθεσίμων και η

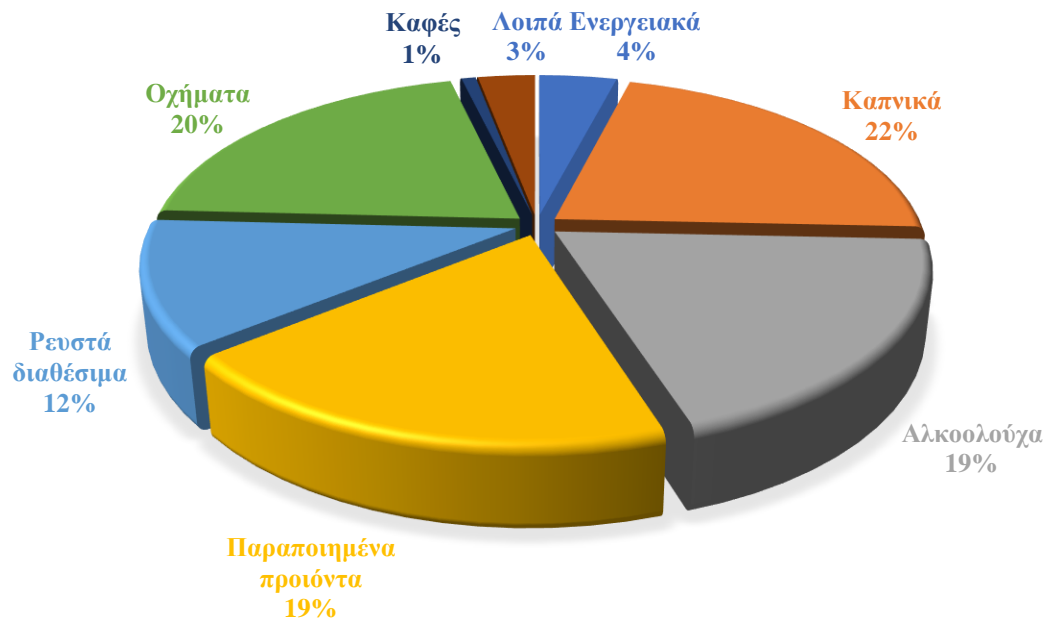
πιλοτική εκπαίδευση ενός σκύλου ανιχνευτή διττής χρήσης (έλεγχος ναρκωτικών και ρευστών διαθεσίμων) η οποία ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2017. Επίσης είναι σε εξέλιξη η προμήθεια για την απόκτηση πέντε (5) συστημάτων ζύγισης φορητών, η προμήθεια για την απόκτηση χιλίων (1000) laptops και πεντακοσίων δύο (502) tablets για την υποστήριξη των Κινητών Ομάδων Ελέγχου. Επίσης έγινε η απόκτηση τριάντα τριών (33) οχημάτων για το διωκτικό τους έργο και τις εν γένει υπηρεσιακές ανάγκες καθώς και δώδεκα (12) άρσεις κυκλοφορίας υπηρεσιακών αυτοκινήτων και ενός (1) μοτοποδηλάτου. Σημαντική είναι η σύσταση Επιτροπής για τη σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών των ειδικών συσκευών εξακρίβωσης γνησιότητας ενσήμων ταινιών φορολογίας καπνού και τέλος έγινε η απόκτηση **ειδικών Συσκευών Ανάγνωσης (Readers) των ηλεκτρονικά αναγνώσιμων σήματος των φορητών αυτοκινήτων και των ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δ.Χ.**

Όσον αφορά τις κατασχέσεις παράνομων προϊόντων που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια από τις ελεγκτικές αρχές φαίνεται ότι, κατά τη διάρκεια του 2017 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 2.269 κατασχέσεις/δεσμεύσεις με αποτέλεσμα να παρατηρείται αύξηση της τάξεως του 45,3% έναντι του 2016 και 68,82% έναντι του 2015, και κατά τη διάρκεια του 2018 διαπιστώθηκαν συνολικά 2.080 υποθέσεις κατασχέσεων /δεσμεύσεων, αριθμός μειωμένος σε σχέση με το 2017.



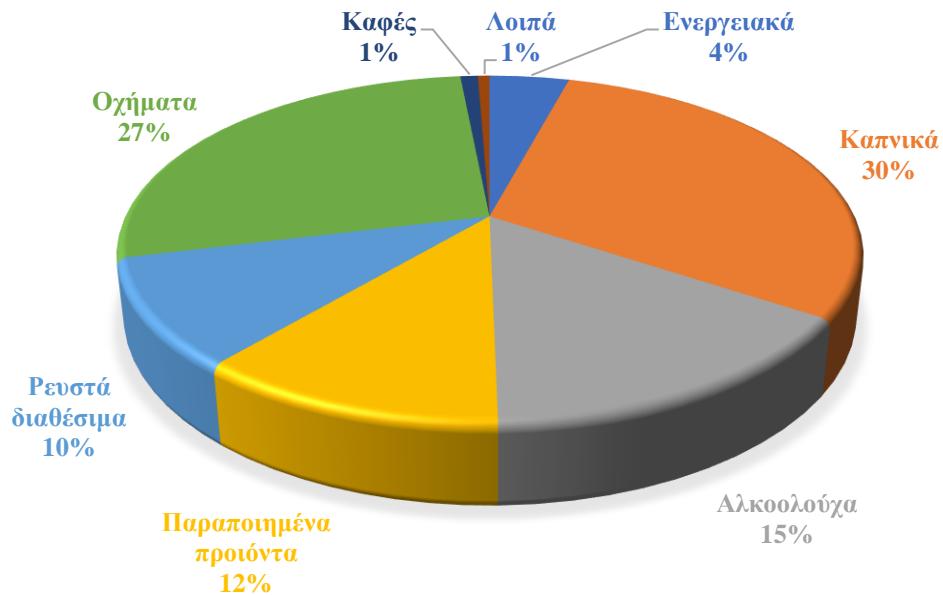
Διάγραμμα 10: Πλήθος υποθέσεων κατασχέσεων και δεσμεύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί από τις τελωνειακές αρχές κατά τα τελευταία χρόνια (2015-2018).

2017



Διάγραμμα 11: Ποσοστό επί τοις % των κατασχέσεων/δεσμεύσεων ανά κατηγορία προϊόντων για το έτος 2017.

2018



Διάγραμμα 12: Ποσοστό επί τοις % των κατασχέσεων/δεσμεύσεων ανά κατηγορία προϊόντων για το έτος 2018.

Κεφάλαιο 6: Νομοθετικό πλαίσιο της λαθρεμπορίας

6.1. Ο ορισμός της λαθρεμπορίας σύμφωνα με τον Τελωνειακό Κώδικα

Η λαθρεμπορία έχει διττό χαρακτήρα ως αδίκημα και τιμωρείται και ως ποινικό αδίκημα και ως τελωνειακή παράβαση. Τα νομοτυπικά στοιχεία της λαθρεμπορίας καθορίζονται για πρώτη φορά από το άρθρο 155 του Ν.2960/2001, ο οποίος δεν περιλαμβάνεται στον Ποινικό Κώδικα, όμως προστατεύει την δημόσια περιουσία ως έννομο αγαθό και με τον τρόπο αυτό κατατάσσεται η λαθρεμπορία στα οικονομικά εγκλήματα. Στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 155 του Ν. 2960/2001 δίνεται ο σαφής ορισμός της λαθρεμπορίας ο οποίος αναφέρεται ως εξής, «λαθρεμπορία είναι η εντός του τελωνειακού εδάφους εισαγωγή ή εξ αυτού εξαγωγή εμπορευμάτων υποκειμένων σε δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις που εισπράττονται στα τελωνεία, χωρίς τη γραπτή άδεια της αρμόδιας τελωνειακής αρχής ή σε άλλο από τον ορισμένο παρ' αυτής τόπο ή χρόνο». Με την αναφορά αυτή του ορισμού «έλλειψη της άδειας της αρχής» ο Νόμος προϋποθέτει τη μη πληρωμή των οφειλομένων δασμών και φόρων. Η οφειλή των δασμών και των φόρων στοιχειοθετεί αντικειμενικά το αδίκημα της λαθρεμπορίας.

Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 155 διευρύνεται η έννοια του λαθρεμπορίου περιλαμβάνοντας οποιαδήποτε ενέργεια έχει ως στόχο να στερήσει από το δημόσιο ή την Ευρωπαϊκή Ένωση την εισπραξη δασμών και φόρων από εισαγόμενα ή εξαγόμενα προϊόντα. Ο Νόμος αυτός προβλέπει την τιμωρία των παραβάσεων που στέρησαν έσοδα από την δημόσια οικονομία ακόμα και αν αυτά εισπράχθηκαν κατά χρόνο και τρόπο διαφορετικό από αυτό που ορίζει ο Νόμος. Με την πρόβλεψη αυτή του Νόμου αποκλείεται η έμπρακτη μετάνοια στη λαθρεμπορία. Το εδάφιο β της παραγράφου 1 του άρθρου 155 έχει εφαρμογή μόνο όταν η παραβατική ενέργεια δεν είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση της άδειας της αρχής, γιατί εάν η άδεια έχει εκδοθεί θα πρέπει να εφαρμοστεί και το άρθρο 156. Πιο συγκεκριμένα την παράγραφο 1 του άρθρου 156 του Ν.2960/2001 διευκρινίζεται ότι η λαθρεμπορία μπορεί να διενεργείται και εάν υπάρχει άδεια από την αρμόδια αρχή η οποία όμως έχει εκδοθεί χωρίς να έχουν ακολουθηθεί οι νόμιμες διαδικασίες ή χωρίς να έχουν διενεργηθεί οι κατά τον Νόμο προαπαιτούμενες διατυπώσεις και πληρωμές για την έκδοση της άδειας. Από αυτή την διατύπωση συμπεραίνεται ότι στην περίπτωση που η

λαθρεμπορία συντελείται με την κατάθεση ψευδών παραστατικών τα οποία οδήγησαν στην εξαπάτηση της αρχής για την έκδοση της άδειας, δεν θα εφαρμοστούν οι γενικές διατάξεις περί του αδικήματος της απάτης, γιατί δεν συρρέουν δυο αδικήματα, αλλά τελείται μόνο ένα αδίκημα, αυτό της λαθρεμπορίας. Επίσης, στον νόμο αυτό προβλέπεται και η περίπτωση συνέργειας του αρμόδιου που ενέκρινε την άδεια ως συνεργό της λαθρεμπορίας και προβλέπεται η ποινή του.

Στην περίπτωση όπου δεν έχει εκδοθεί άδεια ως λαθρεμπορία προβλέπεται «Η διάθεση στην κατανάλωση χωρίς έγγραφη άδεια της αρμόδιας τελωνειακής αρχής και πληρωμή του εισαγωγικού δασμού, φόρου και λοιπών επιβαρύνσεων, εμπορευμάτων που έχουν εισαχθεί δυνάμει νόμου ή συμβάσεως ατελώς ή με μειωμένες επιβαρύνσεις για ορισμένες ειδικές χρήσεις ή η χρησιμοποίηση αυτών των εμπορευμάτων σε άλλες χρήσεις εκτός των ορισμένων ειδικών χρήσεων». Για τη συγκεκριμένη παράβαση ημέρα τέλεσης θεωρείται η ημερομηνία διαπίστωσης της διάθεσης των ειδών σε άλλες χρήσεις

Στην περίπτωση όπου έχει εκδοθεί άδεια από τις αρμόδιες αρχές ως λαθρεμπορία θεωρείται «Η εξαγωγή ή εισαγωγή εμπορευμάτων των οποίων κατά νόμο ή με απόφαση της αρμόδιας αρχής είναι απαγορευμένη η εισαγωγή ή εξαγωγή, εκτός αν με έγγραφη άδεια επιτράπηκε αυτή κατ' εξαίρεση της απαγόρευσης από την αρμόδια αρχή». Για την εφαρμογή της περιπτώσεως αυτής πρέπει να υπάρχει νόμος ή απόφαση, που να απαγορεύει την εισαγωγή ή την εξαγωγή. Εμπορεύματα των οποίων απαγορεύεται η εισαγωγή είναι π.χ τα όπλα. Η απαγόρευση εισαγωγής ή εξαγωγής πρέπει να είναι σχετική, γιατί, αν είναι απόλυτη, δεν υπάρχει λαθρεμπορία, αφού λείπει ο σκοπός διαφυγής δασμών και φόρων (π.χ ναρκωτικά). Αυτό προκύπτει από τη φράση «εκτός αν με έγγραφη άδεια επιτράπηκε αυτή».

Στην τρίτη κατά σειρά περίπτωση λαθρεμπορίας ο Νόμος την ορίζει ως «Κάθε έλλειψη εμπορευμάτων από αποθήκες αποταμίευσης με σκοπό να στερήσει το Δημόσιο από τους εισπρακτέους δασμούς φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις». Στη συνέχεια η διάταξη προβλέπει άρση της λαθρεμπορίας αν οι δασμοί και φόροι δεν υπερβαίνουν τα 1500 ευρώ και τα οφειλόμενα καταβληθούν μέσα σε 48 ώρες από τη διαπίστωση, οπότε στοιχειοθετείται η απλή παράβαση της παραγράφου 3 του άρθρου 148.

Στον ανωτέρω νόμο ορίζονται επίσης και ακόμα δύο βασικές περιπτώσεις οι οποίες αφορούν την ύπαρξη εμπορευμάτων σε πλοία ανεξάρτητα με τη χωρητικότητα των πλοίων. Έτσι, εάν ένα πλοίο παραπλέει την ακτή και έχει κατεύθυνση προς ελληνικό λιμάνι, υφίσταται λαθρεμπορία όταν τα εμπορεύματα δεν αναφέρονται στο δηλωτικό του πλοίου. Στην περίπτωση όμως που το πλοίο έχει προσορμίσει χωρίς ανώτερη βία σε λιμάνι ή όρμο του κράτους όπου δεν επιτρέπεται η προσέγγιση, τότε χαρακτηρίζεται ως λαθρεμπορία ακόμη και αν τα εμπορεύματα αναφέρονται στο δηλωτικό. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης προϋποθέτει τη φόρτωση και την τήρηση όλων των τελωνειακών διατυπώσεων. Ως χρόνος τέλεσης μπορεί να θεωρηθεί το διάστημα από την υποβολή της αίτησης του πλοιάρχου για απόπλου αφού έχουν ολοκληρωθεί οι διατυπώσεις της τελωνειακής νομοθεσίας μέχρι το διάστημα κατά το οποίο πραγματοποιείται η έξοδος του πλοίου σε απόσταση τριών χιλιομέτρων από την ακτή, διότι στο διάστημα αυτό επιτρέπεται να επισκέπτονται το πλοίο τελωνειακά όργανα.

Ενώ μια από τις πιο συνηθισμένες περιπτώσεις λαθρεμπορίας είναι η ακόλουθη η οποία αφορά την αγορά, πώληση και κατοχή εμπορευμάτων που έχουν εισαχθεί ή έχουν ήδη οδηγηθεί στην κατανάλωση, με τρόπο τέτοιο που να συνεπάγεται και να ορίζεται ως αδίκημα της λαθρεμπορίας. Η κατοχή αυτή χαρακτηρίζεται ως διαρκές έγκλημα, θεωρείται δηλαδή ότι τελείται διαρκώς, για όλο το χρονικό διάστημα δηλαδή που τελείται η παράνομη κατάσταση, με το χρόνο λήξης της να θεωρείται όταν αποκαλύπτεται η παράνομη πράξη. Κατά την περίπτωση αυτή, δεν τίθεται πλέον ζήτημα παραγραφής του αδικήματος, λόγω καθυστέρησης ανακάλυψης της λαθρεμπορίας, είτε της καταχώρησης πρωτοκόλλου τελωνειακής παράβασης και έκδοση κι επίδοση καταλογιστικής πράξης εντός επταετίας από την τέλεση της πράξης.

Άλλη μια σημαντική περίπτωση λαθρεμπορίας που περιλαμβάνει ο Νόμος αυτός αφορά την αφαίρεση του αριθμού πλαισίου από αυτοκίνητο ή την παραποίηση αυτού και τοποθέτησή του και ενσωμάτωσή του σε άλλο αυτοκίνητο για το οποίο δεν έχουν καταβληθεί οι οφειλόμενοι δασμοί και φόροι. Στη διάταξη ορίζεται και ποιοι θεωρούνται αυτουργοί με τη νομοθεσία του Αρείου Πάγου να έχει κρίνει, ότι η πλαστογραφία σε αυτό το επίπεδο συνιστά ειδική περίπτωση λαθρεμπορίας και τιμωρείται ποινικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Τελωνειακού Κώδικα.

Πρόβλεψη στο Νόμο υπάρχει και για την υποτιμολόγηση ή υπερτιμολόγηση εισαγομένων ή εξαγομένων εμπορευμάτων, εφόσον αυτές οι διαδικασίες οδηγούν σε απώλεια δασμών, φόρων και επιβαρύνσεων καθώς και για την παράνομη εισαγωγή ή μεταφορά ειδών και δειγμάτων άγριας χλωρίδας και πανίδας που κινδυνεύουν με εξαφάνιση και προστατεύονται από κοινοτικές ή διεθνείς συμβάσεις. Στις περιπτώσεις λαθραίας εισαγωγής αγρίων ζώων η παράγραφος 2 του άρθρου 155 του ΕΤΚ προβλέπει πρόστιμο της τάξεως των 3.000€.

«Η με οποιοδήποτε τρόπο διάθεση στην κατανάλωση εμπορευμάτων που τελούν υπό καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης» θεωρείται λαθρεμπορία σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 144.

6.2. Η διπλή φύση τιμωρίας της λαθρεμπορίας

6.2.1. Η λαθρεμπορία ως Ποινικό Αδίκημα

Η λαθρεμπορία από τότε, που θεσπίστηκε ως ποινικό αδίκημα ήταν πλημμέλημα. Με το Ν.3842/2010 ορίστηκε, ότι, εφόσον οι δασμοί, φόροι, που αντιστοιχούν στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας υπερβαίνουν το ποσό των 150.000€, τότε η λαθρεμπορία τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών, συνεπώς είναι κακούργημα, όμως με την ψήφιση του Ν. 3943/2011 ορίστηκε, ότι, εάν οι δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις, που αντιστοιχούν στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας υπερβαίνουν το ποσό των 150.000 ευρώ, η λαθρεμπορία τιμωρείται με ποινή κάθειρξης καταργώντας έτσι το όριο των δέκα ετών.

Αν η λαθρεμπορία διαπράχθηκε καθ' υποτροπή ή ενόπλιως ή άνω των τριών ή περισσότερων, αν οι δασμοί, φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις, που στερήθηκε το Δημόσιο ή η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχονται τουλάχιστο στο ποσό των τριάντα χιλιάδων ευρώ και άνω και αν ο υπαίτιος χρησιμοποίησε ιδιαίτερα τεχνάσματα για εξαπάτηση των αρχών τότε στοιχειοθετούνται επιβαρυντικές περιπτώσεις του πλημμελήματος της λαθρεμπορίας, δηλαδή εξαπάτηση που στερεί από το κράτος δασμούς και φόρους που δεν ξεπερνούν το ποσό των 150.000€.

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 157 προβλέπεται, ότι σε περίπτωση απόπειρας επιβάλλεται η ίδια ποινή που προβλέπεται για την τετελεσμένη λαθρεμπορία. Ως

απόπειρα κατά τις γενικές διατάξεις του ποινικού δικαίου ορίζεται η πράξη που περιέχει αρχή εκτέλεσης του πλημμελήματος ή του κακουργήματος δηλαδή, αποτελεί ολικά ή μερικά τμήμα της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος.

Όσον αφορά την ποινική διαδικασία για τη βεβαίωση και την τιμωρία της λαθρεμπορίας, οι τελωνειακοί υπάλληλοι είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 και με το άρθρο 165 του Ν.2960/2001, και κατά τη διάρκεια της προανακριτικής διαδικασίας αναφέρονται κατ' ευθείαν στον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, στον οποίο και υποβάλλουν τη σχετική δικογραφία εντός 24 ωρών από τη σύλληψη του δράστη στις περιπτώσεις της αυτόφωρης λαθρεμπορίας και εντός του απολύτως απαραίτητου χρόνου στις λοιπές περιπτώσεις.

Βασικό στοιχείο της δικογραφίας που δημιουργείται είναι μια έκθεση η οποία αναφέρει τα αντικείμενα που κατασχέθηκαν και συμφωνούν με τα οριζόμενα στο άρθρο 164 του Ν. 2960/2001, αλλά και μια έκθεση προσδιορισμού των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, διότι το ύψος των δασμών και φόρων είναι αυτό που καθορίζει και το είδος του αδικήματος. Συνήθως η δικογραφία βασίζεται στη μαρτυρική κατάθεση του υπαλλήλου, ο οποίος ανακάλυψε το αδίκημα καθώς και στην απολογία του κατηγορούμενου.

Το άρθρο 158 του Ν.2960/2001 προβλέπει την περίπτωση άρσης του αξιόποινου της λαθρεμπορίας υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Το ύψος των δασμών και λοιπών φόρων, που αντιστοιχούν στο αντικείμενο της λαθρεμπορίας να μην υπερβαίνει τις 70.000€,
- Ο παραβάτης να καταβάλει πολλαπλό τέλος (όπως προβλέπει το άρθρο 150) ίσο με το διπλάσιο – αντί του τριπλασίου έως πενταπλασίου, που επιβλήθηκε κατά τον καταλογισμό- διαφυγόντων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων.
- Ο παραβάτης να παραιτηθεί από τα ένδικα μέσα, που προβλέπονται από τον Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας κατά της καταλογιστικής πράξης,
- Να μην έχει εκδοθεί οριστική απόφαση επί της μηνυτήριας αναφοράς της λαθρεμπορίας.

Για να μην ασχολούνται οι δικαστικές αρχές με θέματα ήσσονος σημασίας, τα οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν από τη διοίκηση, αλλά και για λόγους

εισπρακτικούς, στις περιπτώσεις, που ο παραβάτης ζητήσει την υπαγωγή του στο άρθρο 158 δεν ασκείται ποινική δίωξη και αν τυχόν έχει ασκηθεί, παύει. Η διάταξη εφαρμόζεται υποχρεωτικά εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις. Οι επιβληθείσες κατασχέσεις αίρονται αυτοδικαίως και τα αντικείμενα της λαθρεμπορίας αποδίδονται με την καταβολή των αναλογούντων δασμών κατά την εφαρμογή του άρθρου 158 του ΕΤΚ.

Το άρθρο 158 του ΕΤΚ δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που η λαθρεμπορία διαπράχθηκε από δημοσίους υπαλλήλους ή από τους εκτελωνιστές ή από άτομα που ασκούν κομιστικό επάγγελμα ή όταν το αντικείμενο της λαθρεμπορίας περιήλθε στην κατοχή του δράστη με κλοπή ή άλλο αδίκημα. Επίσης, στην περίπτωση όπου η λαθρεμπορία διαπράχθηκε από πρατηριούχους ενεργειακών προϊόντων, εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, οδηγούς και ιδιοκτήτες οχημάτων μεταφοράς υγρών καυσίμων, από κατέχοντες αποθηκευτικών χώρων, πλοιάρχους και ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων, επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας ενεργειακών προϊόντων το άρθρο δεν έχει εφαρμογή.

Σύμφωνα με το άρθρο 160 παράγραφος 1 του Ν. 2960/2001 «σε κάθε περίπτωση λαθρεμπορίας τα εμπορεύματα, που αποτελούν αντικείμενα αυτής δημεύονται». Για τη δήμευση απαιτείται να στοιχειοθετείτε η αντικειμενική υπόσταση της λαθρεμπορίας. Εκτός από τα αντικείμενα της λαθρεμπορίας δημεύονται και τα κάθε είδους μεταφορικά μέσα των λαθρεμπορευμάτων. Η επιβολή της δήμευση γίνεται, υποχρεωτικά, από το ποινικό δικαστήριο, είτε ο κατηγορούμενος καταδικαστεί, είτε απαλλαγεί λόγω έλλειψης δόλου, είτε ο δράστης είναι άγνωστος, είτε το αδίκημα έχει παραγραφεί, όπως ορίζει το άρθρο 175 του Ν. 2960/2001, αρκεί όμως δημευόμενα αντικείμενα να αποτελούν αντικείμενα λαθρεμπορίας. Στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η δήμευση του αντικειμένου της λαθρεμπορίας, το ποινικό δικαστήριο επιβάλλει στον ένοχο χρηματική ποινή ίση με την αξία του αντικειμένου της λαθρεμπορίας.

Στο άρθρο 160 στις παραγράφους 3, 4 του ΕΤΚ αναφέρονται οι εξαιρέσεις δήμευσης. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό δεν επιβάλλεται δήμευση, αν ο φερόμενος ως παραβάτης αποδείξει ότι δεν συμμετείχε ή ότι δεν γνώριζε την αξιόποινη πράξη, που τελέστηκε ή αν ο ένοχος της λαθρεμπορίας έλαβε στην κατοχή του τα υποκείμενα σε δήμευση με κάποιο αδίκημα (π.χ κλοπή, υπεξαίρεση), οπότε τα είδη αποδίδονται στον

κύριό τους και στον ένοχο επιβάλλεται η χρηματική ποινή που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 160 του ΕΤΚ. Ο νόμος προβλέπει επίσης την μη κατάσχεση ενός οχήματος στις περιπτώσεις στις οποίες ο ιδιοκτήτης του δεν διώκεται ποινικά για το αδίκημα της λαθρεμπορίας ή απαλλάχθηκε αμετάκλητα, απέκτησε δε το αυτοκίνητο καλόπιστα και δεν ήταν δυνατό να προβλέψει, ότι ήταν μέσο ή αντικείμενο λαθρεμπορίας. Η κατάσχεση των αντικειμένων της λαθρεμπορίας και των μεταφορικών μέσων, που υπόκεινται σε δήμευση σύμφωνα με το άρθρο 160 είναι ανακριτική πράξη και ενεργείται , μόνο εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις, που τίθενται στο άρθρο 164 του ίδιου νόμου:

α) *Η λαθρεμπορία είναι «εν τω πράττεσθαι»* .Στην περίπτωση που το αντικείμενο της λαθρεμπορίας δεν έχει τοποθετηθεί ακόμα στον τόπο, που ο δράστης προορίζει για οριστική τοποθέτησή του.

β) *Αμέσως μετά τη συντέλεση της λαθρεμπορίας*. Στην περίπτωση όπου το αντικείμενο της πράξεως τοποθετήθηκε στον τόπο της οριστικής του θέσης, αλλά ο δημόσιος λειτουργός το αντιλήφθηκε και το παρακολούθησε μέχρι τον τόπο αυτό, στον οποίο ζήτησε να μπει.

γ) Όταν ο δράστης συλλαμβάνεται κοντά στον τόπο τέλεσης της λαθρεμπορίας και κατέχει οποιαδήποτε πειστήρια ή όταν το αντικείμενο της λαθρεμπορίας, ύστερα από την καταγγελία και καταδίωξη, βρίσκεται μέχρι την 7η βραδινή ώρα της επομένης ημέρας από την τέλεση του αδικήματος και

δ) Όταν τα αντικείμενα της λαθρεμπορίας έχουν τεθεί σε ανάλωση χωρίς την καταβολή των αναλογούντων δασμών και φόρων ή έχουν διαφύγει από την επιτήρηση που απαιτεί το καθεστώς στο οποίο βρίσκονται.

Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται και η περίπτωση προσωρινής δέσμευσης εμπορευμάτων μέχρι να αποδειχθεί, ότι κατέχονται σύμφωνα με τις τελωνειακές διατάξεις. Μετά την ολοκλήρωση της έρευνας τα εμπορεύματα ή κατάσχονται ή αποδίδονται στον ιδιοκτήτη τους.

Στα άρθρα 165 και 166 του ν. 2960/2001 ορίζεται η διαδικασία για την επιβολή της κατάσχεσης των λαθρεμπορευμάτων ενώ στο άρθρο 167 προβλέπονται τα ζητήματα της διαχείρισης των κατεσχεμένων. Πιο συγκεκριμένα, τα κατασχεθέντα αντικείμενα της λαθρεμπορίας αλλά και τα μεταφορικά μέσα παραδίδονται από τον υπάλληλο που

διενήργησε την κατάσχεση στην αρμόδια τελωνειακή αρχή. Αν η μεταφορά είναι αδύνατη ή δυσχερής, τότε σφραγίζονται εκεί που βρίσκονται και ορίζεται ένας μεσεγγυούχος. Μετά τη διενεργηθείσα προανάκριση συντάσσεται μια έκθεση κατάσχεσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 169, και αποστέλλεται στον αρμόδιο Εισαγγελέα. Αντίγραφο της έκθεσης αυτής μαζί με το σχετικό πόρισμα της προανάκρισης αποστέλλεται συνοδεία με τα κατασχεμένα, στον προϊστάμενο της αρμόδιας τελωνειακής αρχής.

Αίτηση για άρση της κατάσχεσης έχει δικαίωμα να υποβάλλει εντός σαράντα οκτώ ωρών από τη χρονική στιγμή παράδοσης της έκθεσης στον Εισαγγελέα, ο κύριος υπεύθυνος για τα κατασχεθέντα. Για την αίτηση αυτή αποφασίζει το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών. Η τύχη των κατασχεθέντων ειδών στην περίπτωση που δεν έχει προηγηθεί απόφαση του Συμβουλίου, εισάγεται για εκδίκαση στο αρμόδιο Δικαστήριο και εκεί λαμβάνεται η τελική απόφαση.

Ειδικά τα κατασχεθέντα καπνικά αντικείμενα που αφορούν προϊόντα λαθρεμπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 171 § 4 του ΕΤΚ, παρερχομένων απράκτων των προθεσμιών (48ωρο) του άρθρου 167 καταστρέφονται ενώπιον τριμελούς επιτροπής από τελωνειακούς υπαλλήλους. Η υποχρέωση για καταστροφή των κατασχεθέντων καπνικών απορρέει από τη Σύμβαση – πλαίσιο για τον καπνό του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η οποία έχει κυρωθεί με το νόμο 3420/2005. Στη Σύμβαση προβλέπεται η υποχρέωση των συμβαλλομένων να διασφαλίζουν την καταστροφή των αντικειμένων λαθρεμπορίας καπνικών, όπως και των μέσων κατασκευής αυτών, με μεθόδους φιλικές προς το περιβάλλον.

6.3. Διαχωρισμός μεταξύ διοικητικής και ποινικής δίκης

Η διοικητική δίκη δίνει προσοχή στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος ενώ η ποινική δίκη επικεντρώνεται στην προστασία του εκάστοτε εννόμου αγαθού και την ενδεχόμενη προσβολή του. Τα αντικείμενα των δύο διαδικασιών διαφέρουν και ως εκ τούτου αποκλείεται οποιαδήποτε ταύτιση μεταξύ τους. Η συνάφεια των δύο διαδικασιών δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν κατά την ποινική προδικασία που εφαρμόζεται. Η διάγνωση της διαφοράς μεταξύ ποινικής και διοικητικής δίκης είναι άμεσα εξαρτώμενη από την αξιολόγηση της εκάστοτε περίπτωσης στην προδικαστική διαδικασία, όπου χωρίς αυτήν δεν μπορεί να επιλυθεί το κύριο ζήτημα της δίκης. Εάν το κύριο ζήτημα της διοικητικής δεν εξαρτάται από οποιαδήποτε συνέπεια της

ποινικής διαδικασίας, η επίλυση της διαφοράς μπορεί να γίνει και αυτοτελώς. Το ίδιο συμβαίνει όταν το πρόσωπο το οποίο παραπέμφθηκε σε δίκη, τελικά απαλλάχθηκε από τις κατηγορίες εις βάρος του, είτε επειδή δεν του ασκήθηκε ποινική δίωξη είτε επειδή εκδόθηκε απαλλακτικό βούλευμα. Παρόλα αυτά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το αποτέλεσμα και η επίδραση της απόφασης που θα εκδοθεί, όταν τελικά ο κατηγορούμενος παραπέμπεται σε, με αποτέλεσμα η διοικητική με την ποινική διαδικασία να διασταυρώνονται. Ο νομικός χαρακτηρισμός μίας διαδικασίας από το εσωτερικό δίκαιο και πιο συγκεκριμένα η ένταξη μίας κύρωσης στον τομέα του διοικητικού δικαίου αναγνωρίστηκε από το ΕΔΔΑ με την απόφαση Engel και ορίστηκε ότι δεν αρκεί ο χαρακτηρισμός της για να αποκλείσει την υπαγωγή της στην έννοια της κατηγορίας ποινικής φύσης όπως αυτή περιλαμβάνεται στη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1 της ΕΣΔΑ. Για την υπαγωγή στην έννοια της κατηγορίας αυτής το ΕΔΔΑ χρησιμοποιεί τρία κριτήρια, γνωστά ως «κριτήρια Engel» τα οποία είναι τα εξής:

- 1) ο νομικός χαρακτηρισμός της κύρωσης από την εσωτερική έννομη τάξη
- 2) η φύση της παράβασης
- 3) η βαρύτητα της κύρωσης που απειλείται.

Προκειμένου να χαρακτηριστεί μία κύρωση ως ποινικής φύσεως δεν είναι απαραίτητο να συντρέχουν σωρευτικά τα κριτήρια, χωρίς όμως να αποκλείεται να γίνει αυτό. Στις περιπτώσεις που ισχύει αυτό είναι όταν η εξέταση των επιμέρους στοιχείων δεν επαρκεί για το σχηματισμό μίας επαρκούς γνώμης σχετικά με την ποινική φύση της κύρωσης.

6.3.1. Η νομοθετική κατοχύρωση της αρχής «ne bis in idem»

Η αρχή ne bis in idem είναι πλέον καθιερωμένη σε όλες τις σύγχρονες έννομες τάξεις και θεωρείται βασική αρχή και χαρακτηριστικό στοιχείο του φιλελεύθερου κράτους δικαίου, δηλαδή του κράτους που σέβεται την ελευθερία και την αξιοπρέπεια των πολιτών. Σύμφωνα με αυτήν την αρχή η Πολιτεία δικαιούται άπαξ μόνον να υποβάλλει το άτομο στην δοκιμασία της ποινικής διαδικασίας.

Στη νομοθεσία της χώρας μας, η αρχή κατοχυρώνεται στο άρθρο 57 παρ. ΚΠΔ, σύμφωνα με το οποίο αυτή δεν επιτρέπεται η ποινική δίωξη ή καταδίκη ατόμου για μια παράβαση, για την οποία έχει ήδη αθωωθεί ή καταδικαστεί αμετάκλητα από δικαστήρια του ίδιου Κράτους. Ο ίδιος κανόνας περιέχεται σε πολλά διεθνή συμβατικά κείμενα, που διακηρύσσουν τα θεμελιώδη δικαιώματα του ανθρώπου³⁸. Πιο συγκεκριμένα, η αρχή *ne bis in idem* κατοχυρώνεται ρητώς στο αρ. 4 παρ. 1 του 7ου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ) και από την εσωτερική έννομη τάξη κυρώθηκε με το ν.δ. 53/1974 – Α΄ 256 και το ν. 1705/1987 – Α΄ 89 , αλλά και στο αρ. 14 παρ. 7 του Διεθνούς Συμφώνου για τα Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα , όπου ορίζεται , ότι «Κανένας δεν μπορεί να διωχθεί ή καταδικασθεί ποινικά από τα δικαστήρια του ίδιου κράτους, για μια παράβαση για την οποία ήδη αθώωθηκε ή καταδικάστηκε με αμετάκλητη απόφαση σύμφωνα με το νόμο και την ποινική δικονομία του κράτους αυτού». Επίσης, ρητή αναφορά σε αυτήν λαμβάνει χώρα στην Αμερικανική σύμβαση για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου στο άρθρο 8 παρ. 4 αυτής και στον Χάρτη του Οργανισμού Αμερικανικών Κρατών (άρθρο XVIII).

Η αρχή *ne bis in idem* αναγνωρίζεται σε περιφερειακές ή διμερείς συμβάσεις με αντικείμενο την έκδοση ή την δικαστική συνδρομή με βασικότερα παραδείγματα την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Εκδόσεως, που κυρώθηκε από την χώρα μας με το Ν. 4165/1961, όπου στο άρθρο 9 αυτής ορίζεται, ότι « δεν παρέχεται έκδοσις, οσάκις το καταζητούμενον άτομον εδικάσθη ήδη οριστικώς υπό των αρμοδίων Αρχών του μέρους παρ'ού ζητείται η έκδοσις, δια την πράξιν ή τας πράξεις δι'άς ζητείται αύτη» καθώς και στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το ξέπλυμα, την έρευνα, την κατάσχεση και δήμευση των προϊόντων, που προέχονται από εγκληματικές δραστηριότητες, που επιτρέπει την άρνηση παροχής συνδρομής, κάθε φορά, που «το Μέρος στο οποίο απευθύνεται η αίτηση θεωρεί, ότι το αιτούμενο μέτρο θα ερχόταν σε αντίθεση με την αρχή *ne bis in idem*. Το άρθρο 54 της Σύμβασης για την Εφαρμογή της Συμφωνίας Σένγκεν, που κυρώθηκε από την χώρα μας με το Ν. 2514/1997 είναι η πλέον εφαρμόσιμη ρύθμιση σε σχέση με την διακρατική ισχύ της αρχής και ορίζει ότι η αμετάκλητη εκδίκαση μιας αξιόποινης πράξης σε ένα από τα 27 κράτη-μέλη, που συγκροτούν τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο Σένγκεν εμποδίζει την δίωξη και τιμωρία του προσώπου για την ίδια παράβαση και στα λοιπά κράτη-μέλη.

³⁸VAN BOCKEL, B. *Ne Bis in Idem in EU Law*, Cambridge University Press.

Η ανωτέρω αρχή αναγνωρίζεται από το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας και έχει δεσμευτικό χαρακτήρα όσον αφορά την ανωτέρω αρχή ότι «κανείς δε διώκεται, ούτε τιμωρείται ποινικά δις για το ίδιο αδίκημα» («ne bis in idem»)³⁹.

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1966 με απόφασή του αναγνωρίζει, ότι η αρχή ne bis in idem αποτελεί θεμελιώδη αρχή του ενωσιακού (κοινοτικού) δικαίου, την τήρηση της οποίας οφείλει να διασφαλίζει ο δικαστής. Το επίπεδο προστασίας, που παρέχει το ενωσιακό δίκαιο είναι σε γενικές γραμμές ευρύτερο σε σχέση με την προστασία που παρέχεται από την ΕΣΔΑ. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 4 παρ. 1 του 7 Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ αναφέρονται ποινικές διαδικασίες στο έδαφος μόνο ενός Συμβαλλόμενου μέλους, ενώ στο άρθρο 50 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων αναφέρονται ποινικές διαδικασίες, που αναπτύσσονται ανάμεσα σε δύο ή περισσότερα κράτη αλλά και στο επίπεδο της ίδιας της Ένωσης. Στα πλαίσια, μάλιστα, του ενωσιακού δικαίου η αρχή αυτή δεν εφαρμόζεται μόνο σε διαδικασίες ποινικής φύσης υπό στενή έννοια αλλά και σε κυρωτικές διαδικασίες, που δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα, όπως είναι οι πειθαρχικές.

Παρ' όλο που το 7ο Πρωτόκολλο δεν έχει κυρωθεί από όλα τα Κράτη-Μέλη της Ένωσης, στο πλαίσιο της ερμηνείας της αρχής ne bis in idem, ως γενική αρχή του ενωσιακού δικαίου και ως αρχή του άρ. 54 της συνθήκης Σένγκεν αλλά και του αρ. 50 του Χάρτη, λαμβάνεται υπόψη η νομολογία του ΕΔΔΑ, όπως επιβάλλει η αρχή της ομοιογένειας, σύμφωνα με την οποία η έννοια και η έκταση των δικαιωμάτων, που περιλαμβάνει ο Χάρτης συμπίπτουν με την έννοια και το εύρος, που τους δίνουν οι αντίστοιχες διατάξεις της ΕΣΔΑ.

Το ΔΕΕ πραγματεύτηκε έμμεσα σχετικά με την αρχή ne bis in idem, την σχέση μεταξύ της ΕΣΔΑ και του Χάρτη με την απόφασή του AKLAGAREN KATA HANS AKERBERG FRANSSON στις 26/02/2013. Προτάθηκε μία αυτόνομη ερμηνεία της αρχής ne bis in idem στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου, εντούτοις το Δικαστήριο δεν επικαλείται ευθέως την νομολογία του ΕΔΔΑ αλλά την αντίστοιχη του ΔΕΕ Bonda, και έτσι εμμέσως υιοθετεί τα πορίσματα της νομολογίας του ΕΔΔΑ αναφορικά με την αρχή, όπως προκύπτει από την ερμηνεία του άρθρου 50 του Χάρτη. Το ΔΕΕ στην απόφασή του αυτή επισήμανε, ότι οι διατάξεις του Χάρτη

³⁹BOHLANDER, M. 2008. Ne bis in idem.

δεσμεύουν τα κράτη - μέλη μόνον στις περιπτώσεις που εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης.

Η δυνατότητα εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης συνεπάγεται τη δυνατότητα εφαρμογής των θεμελιωδών δικαιωμάτων, που κατοχυρώνονται από τον Χάρτη. Έτσι, τα κατοχυρωμένα δικαιώματα πρέπει να γίνονται σεβαστά όταν η εθνική κανονιστική ρύθμιση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούν να υφίστανται περιπτώσεις που να εμπίπτουν στο δίκαιο της Ένωσης αλλά στις οποίες να μην μπορούν να εφαρμοστούν τα εν λόγω θεμελιώδη δικαιώματα.

Η εφαρμογή της νομολογίας αυτής του ΕΔΔΑ στην ελληνική έννομη τάξη οδηγεί σε απροσδόκητα αποτελέσματα. Όταν οι δυο διαδικασίες, διοικητική και ποινική, κινούνται η μια κατά νομικού προσώπου, και η άλλη κατά του νομίμου εκπροσώπου του, ακόμα και στις περιπτώσεις όπου πρόκειται για την ίδια ουσιαστικά επιχείρηση, δεν υπάρχει για το ΕΔΔΑ κανένα απολύτως πρόβλημα, αφού τυπικά πρόκειται για δυο διακεκριμένα πρόσωπα. Όταν, όμως, οι δυο διαδικασίες κινούνται κατά του αυτού φυσικού προσώπου, όπως εν προκειμένω, τότε, κατά το ΕΔΔΑ, τίθεται θέμα προσβολής των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τούτου. Γιατί οι δυο διαδικασίες δεν εμποδίζονται μεν να κινηθούν παράλληλα, όμως, η πρώτη, που οριστικοποιείται, οποιαδήποτε, καθιστά επιβεβλημένη την ακύρωση της άλλης λόγω παραβάσεως της αρχής non bis in idem.

Για την εφαρμογή της αρχής non bis in idem (ή double jeopardy) πρέπει να συντρέχουν δύο στοιχεία αρχικά να υπάρχει δεύτερη ποινική δίωξη ή καταδίκη («bis») και κατά δεύτερον για την ίδια παράβαση («idem») για την οποία έχει καταδικαστεί ή αθωωθεί αμετάκλητα ο κατηγορούμενος. Ως προς το πρώτο στοιχείο, το Δικαστήριο του Στρασβούργου έχει διευκρινίσει ότι η έννοια της ποινικής δίωξης ή καταδίκης στο αρ. 4 παρ. 1 του 7ου Πρωτοκόλλου είναι αντίστοιχη της έννοιας της κατηγορίας ποινικής φύσεως του αρ. 6 παρ. 1 ΕΣΔΑ και συνεπώς ισχύουν και εδώ τα κριτήρια Engel, διευρυμένα, ώστε να περιλαμβάνουν επιπλέον τα κριτήρια του κατά πόσο ένα μέτρο επιβάλλεται ως επακόλουθο ποινικής καταδίκης και των διαδικασιών λήψης και επιβολής του μέτρου. Στην περίπτωση αυτή τα διευρυμένα αυτά κριτήρια δεν είναι απαραίτητο να συντρέχουν σωρευτικά και συνεπώς η ερμηνεία της ποινικής

δίωξης ή καταδίκης του αρ. 4 παρ. 1 του 7ου Πρωτοκόλλου είναι ευρύτερη σε σχέση με την κατηγορία ποινικής φύσεως του αρ. 6 παρ. 1 ΕΣΔΑ.

Μεγαλύτερο στοχασμό έχει δημιουργήσει η ερμηνεία του δεύτερου στοιχείου της αρχής, δηλαδή η «ίδια παράβαση». Ειδικότερα, ως προς το *idem*, το ίδιο το ΕΔΔΑ είχε υιοθετήσει στο παρελθόν τρεις διαφορετικές θέσεις: σύμφωνα με την πρώτη από αυτές, η ύπαρξη ίδιας παράβασης κρίνεται από την ύπαρξη ίδιας συμπεριφοράς (*same conduct*) του κατηγορούμενου ανεξαρτήτως του σκοπού, του νομικού χαρακτηρισμού και της φύσης κάθε κύρωσης στο εσωτερικό δίκαιο .

Η δεύτερη προσέγγιση υιοθετεί τη θεωρία της κατ' ιδέα συρροής εγκλημάτων (*concoeurs idéal d' infractions*), σύμφωνα με την οποία μία και μόνη πράξη ή συμπεριφορά μπορεί να καλύπτει την αντικειμενική υπόσταση διαφόρων εγκλημάτων τα οποία όμως δικάζονται είτε χωριστά είτε από κοινού. Η Τρίτη θεώρηση επιβεβαίωνε αφενός τη θεωρία της επιτρεπτής κατ' ιδέα συρροής, έκρινε, ωστόσο, ότι θα ήταν ασύμβατο προς την αρχή *non bis in idem* να καταδικαστεί δύο φορές το ίδιο πρόσωπο για παραβάσεις που διέφεραν μόνο κατ' όνομα. Η προσέγγιση αυτή επικέντρωνε την προσοχή της στα ουσιώδη στοιχεία (*essential elements*) των δύο παραβάσεων : αν οι δύο παραβάσεις είχαν τα ίδια ουσιώδη στοιχεία, τότε υπήρχε παραβίαση της αρχής, ενώ αν διαφοροποιούνταν ως προς ουσιώδη στοιχεία τους, δεν υφίστατο παραβίαση

Συμπεράσματα

Ο χώρος του τελωνείου αποτελεί ένα φυσικό ή νοητό σύνορο το οποίο βρίσκεται εντός των εδαφικών εκτάσεων ενός κράτους στο οποίο διέρχονται εμπορεύματα, άνθρωποι και αξίες. Ο έλεγχος των συνόρων εξαρτάται από την αλληλεπίδραση των κυβερνητικών πολιτικών και λοιπών δραστηριοτήτων μεταξύ γειτονικών ή μη χωρών. Η ρύθμιση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της δασμοφορολογικής πολιτικής κάθε κράτους καθώς και η προστασία του κοινωνικού συνόλου μέσα από τις διάφορες διαδικασίες ελέγχου, για τη δίωξη του λαθρεμπορίου και την τήρηση των κανονισμών ασφαλείας προϊόντων, αποτελούν τις αρμοδιότητες και τον κύριο στόχο των τελωνειακών αρχών. Τα τελωνεία λειτουργούν με βάση το νομικό πλαίσιο και τις αρμοδιότητες που τους καθορίζει η νομοθεσία της κάθε χώρας.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (ΠΟΤ) αποτελείται από 174 μέλη Εθνικών Τελωνειακών Διοικήσεων που αντιπροσωπεύουν περίπου το 98% του παγκόσμιου διασυνοριακού εμπορίου, και μέσω αυτού προωθείται η συνεργασία μεταξύ των μελών του για την ανάπτυξη του εμπορίου και την ασφαλή διακίνηση των προϊόντων. Ο ΠΟΤ συνεργάζεται με παγκόσμιας κλίμακας οργανισμούς για την παροχή τεχνογνωσίας και λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέλη του. Στη χώρα μας η «Τελωνειακή Υπηρεσία» αποτελείται από τη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. με τις επί μέρους επιτελικές Τελωνειακές Διευθύνσεις, τις Ειδικές Αποκεντρωμένες και Περιφερειακές Τελωνειακές Αρχές, όπου απαρτίζουν ένα σύνολο οργανικών μονάδων της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων Α.Α.Δ.Ε.

Οι τελωνειακές υπηρεσίες ασκούν ελέγχους για τη μείωση του λαθρεμπορίου και των παραβάσεων. Οι έλεγχοι, αποσκοπούν στο να βοηθήσουν τον ελεγχόμενο φορέα να διορθώσει τυχόν προβλήματα που εντοπίστηκαν αλλά και να εξαλείψει πιθανά φαινόμενα παραβατικότητας. Οι έλεγχοι διακρίνονται σε εσωτερικούς και εξωτερικούς ελέγχους ανάλογα με το ποιος διενεργεί τον έλεγχο αλλά και ποια είναι η σχέση εργασίας του με τον φορέα που υπόκεινται σε έλεγχο.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι τελωνειακές υπηρεσίες είναι το λαθρεμπόριο. Το φαινόμενο της λαθρεμπορίας αποτελεί επί σειρά ετών έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες μείωσης των

δημόσιων εσόδων, τόσο άμεσα από τους διαφυγόντες δασμούς και φόρους, όσο και έμμεσα από τον αντίκτυπο που έχει στην πραγματική οικονομία της χώρας η διοχέτευση των λαθραίων προϊόντων στην αγορά. Το λαθρεμπόριο καυσίμων, καπνικών προϊόντων, προϊόντα απομίμησης, παραεμπορίου και αλκοολούχων ποτών μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία χρόνια παθολογική κατάσταση.

Οι τελωνειακοί έλεγχοι είναι σε σταθερά υψηλά ποσοστά τα τελευταία χρόνια και αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον αυξημένο αριθμό παραβάσεων οι οποίες έχουν καταγραφεί κατά την τελευταία τριετία. Χαρακτηριστικό επίσης της τελευταίας τριετίας είναι η αύξηση των εκ των υστέρων ελέγχων και η μείωση των φυσικών ελέγχων, η οποία δηλώνει την παραχώρηση που κάνουν οι τελωνειακές αρχές ώστε τα προϊόντα να προωθούνται στην αγορά πολύ γρήγορα με σκοπό τη διευκόλυνση του εμπορίου. Αυτό ενέχει όμως κινδύνους ώστε να διαφύγουν παράνομες δραστηριότητες. Σύμφωνα όμως με τα στοιχεία της ΑΑΔΕ παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση στις καταγεγραμμένες παραβάσεις, οι οποίες προέρχονται από τους εκ των υστέρων ελέγχους. Άρα οι Τελωνειακές αρχές τα τελευταία τρία έτη διευκολύνουν το εμπόριο μειώνοντας παράλληλα και τις απώλειες δημόσιων εσόδων που οφείλονται σε εγκληματική δραστηριότητα και το παραεμπόριο.

Τα τελευταία τρία χρόνια έχουν αυξηθεί τα δημόσια έσοδα μέσω των αποτελεσματικότερων ελέγχων που ασκούν οι τελωνειακές αρχές και μέσω της εισπραξης του ΕΦΚ και του ΦΠΑ. Ανάμεσα στα τρία αυτά χρόνια υπάρχουν σημαντικές διακυμάνσεις στους δασμούς που επιβάλλει το κράτος για τις διάφορες κατηγορίες προϊόντων. Αυτό δικαιολογεί το γεγονός ότι παρατηρείται μείωση των εσόδων του ΕΦΚ για τα ενεργειακά προϊόντα (Πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης κλπ) παρ' όλο που το ποσοστό επιτυχημένων ελέγχων είναι αυξημένο. Όσον αφορά τις υπόλοιπες κατηγορίες, τα έσοδα από τον ΕΦΚ για καπνικά προϊόντα, αλκοολούχα ποτά και αυτοκίνητα είναι σημαντικά αυξημένα. Ίδια εικόνα παρατηρείται και σχετικά με τα έσοδα που προέρχονται από την εισπραξη του ΦΠΑ των ίδιων προϊόντων. Έτσι, παρατηρήθηκε τελικά ότι οι αυξημένοι έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν και είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των αριθμό των παραβάσεων που καταγράφηκαν επίσημα, οδήγησαν στην αυξημένη εισροή εσόδων στα ταμεία του κράτους. Τέλος, αυξημένος ήταν και ο αριθμός κατασχέσεων παράνομων προϊόντων, με τα μεγαλύτερα ποσοστά κατασχέσεων να αφορούν τις κατηγορίες αλκοολούχων, καπνικών προϊόντων και αυτοκινήτων.

Συμπερασματικά, παρόλο τη σημαντική αύξηση των ελέγχων και τη βελτίωση της δράσης των τελωνειακών υπηρεσιών, το ελληνικό κράτος σε συνδυασμό με την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα πρέπει να προσαρμόζει τις οδηγίες και τη νομοθεσία, έτσι ώστε, να είναι όσο το δυνατό πιο αποτελεσματικοί οι έλεγχοι απέναντι στο παραεμπόριο το οποίο διαρκώς εξελίσσεται και προσαρμόζεται, διατηρώντας και διευκολύνοντας όμως την ταχύτητα του νόμιμου εμπορίου. Το έργο της τελωνειακής υπηρεσίας στηρίζεται σε δύο αντίρροπες δυνάμεις, από τη μια πλευρά οφείλει να εξυπηρετεί με γρήγορες διαδικασίες καθημερινά και καθ' όλο το εικοσιτετράωρο και να προστατεύει το υγιές εμπόριο, ενώ από την άλλη οφείλει να ελέγχει την νόμιμη διακίνηση των προϊόντων και τις επιχειρήσεις που συναλλάσσονται μαζί της επιδιώκοντας πάντα την πάταξη της δασμοφοροδιαφυγής αλλά και την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των πολιτών.

Ιδιαίτερα στις μέρες μας, στο πλαίσιο του διαρκούς μεταβαλλόμενου διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, η Υπηρεσία λαμβάνει τις αναγκαίες κάθε φορά νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και την προστασία των δημοσιονομικών συμφερόντων.

Βιβλιογραφία

Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

(ΑΑΔΕ), Α. Α. Δ. Ε. 2012. *Ελληνικά Τελωνεία* [Online]. Available: https://portal.gsis.gr/portal/page/portal/ICISnet/authority/customsOffices?region=10560810&p_topic=customs&prefecture=1&customid=1&submitted=TRUE.

Π.Ε.Σ.Τ.Υ. 2016. Available: <https://www.pesty.gr/index.php/istoria>.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ, Σ. Σ. Ε. Ε. 2017. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

ΣΕΠΕΣΥΛΛΟΓΟΣΕΤΑΙΡΕΙΩΝΕΜΠΟΡΙΑΣΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ 2017. ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΙΕΣ

ΜΕΤΡΑΓΙΑΤΗΝΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΤΟΥΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥΚΑΥΣΙΜΩΝ.

ΤΑΧΥΝΑΚΗΣ, Χ. Ν. Π. 2013. *ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ & ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ*

Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, Διπλογραφία.

Βιβλιογραφία από ξένα ερευνητικά περιοδικά

A. RUSEV, A. G., T. BEZLOV, M. SABEV 2019. The Illicit Cigarette Trade along the Balkan Route: Measuring Vulnerabilities and Threats. *CSD*.

ANTONOPOULOS, G. 2006. Cigarette Smuggling: A Case Study of a Smuggling Network in Greece. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 14, 239-255.

ANTONOPOULOS, G. 2008a. The Greek Connection(s)The Social Organization of the Cigarette-Smuggling Business in Greece. *European Journal of Criminology - EUR J CRIMINOL*, 5, 263-288.

ANTONOPOULOS, G. A. 2008b. The Greek Connection(s):The Social Organization of the Cigarette-Smuggling Business in Greece. *European Journal of Criminology*, 5, 263-288.

COMMISSION, U. S. I. T. *Journal of International Commerce & Economics Volume II*, DIANE Publishing.

COURAKIS, N. 2001. Financial Crime Today: Greece as a European Case Study. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 9, 197-219.

Βιβλιογραφία από ξένα βιβλία

ASAKURA, H. & ORGANIZATION, W. C. 2003. *World History of the Customs and Tariffs*, World Customs Organization.

BOHLANDER, M. 2008. Ne bis in idem.

CAMPANA, P. & FEDERICO, V. 2015. Exploitation in Human Trafficking and Smuggling. *European Journal on Criminal Policy and Research*.

COOLS, M., DE RUYVER, B. & EASTON, M. 2010. *EU and International Crime Control: Topical Issues*, Maklu.

ERSHOV, A., & ZAVIALOVA, O. 2013. THE GENERAL CONCEPTUAL APPROACH IN DEVELOPMENT SYSTEM OF RISK MANAGEMENT EURASEC' CUSTOMS. *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, 4(1), 20-28.

FACCARELLO, G. 2002. *Studies in the History of French Political Economy: From Bodin to Walras*, Taylor & Francis.

GORDHAN, P. 2007. Customs in the 21st century. 1, 49-54.

HUNNINGS, N. M., HILL, J. M. D. & CENTRE, E. L. 1992. *The Treaty of Rome Consolidated and the Treaty of Maastricht*, Sweet & Maxwell.

LUKASH, A. & KILLIAS, M. 2017. EUROPE IN CRISIS: CRIME, CRIMINAL JUSTICE, AND THE WAY FORWARD.

LYONS, T. 2018. *EU Customs Law*, OUP Oxford.

NUGENT, N. & RHINARD, M. 2015. *The European Commission*, Palgrave Macmillan.

OVIE, H.-M. W. A. T. 2007. Emerging issues in European Customs Law. *World Customs Journal*, 2.

- ROSS, H., VELLIOS, N., SMITH, K., FERGUSON, J. & COHEN, J. 2015. A closer look at 'Cheap White' cigarettes. *Tobacco Control*, 25, tobaccocontrol-2015.
- SPIRITSEUROPE. 2016. *HIGH TAX, INCENTIVE FOR ILLICIT ALCOHOL* [Online]. Available: <https://spirits.eu/taxation-economy/high-tax-incentive-for-illicit-alcohol>.
- TIETJE, C. & BROUDER, A. 2009. *Handbook of Transnational Economic Governance Regimes*, Brill.
- VAN BOCKEL, B. *Ne Bis in Idem in EU Law*, Cambridge University Press.
- VASILESKA, L. 2012. *PREVENTION AND DETECTION OF CUSTOMS FRAUD*.
- WEBER, J. 1987. *Customs Violation*, D.I. Fine, Incorporated.
- WIDDOWSON, D. 2005. *MANAGING RISK IN THE CUSTOMS CONTEXT*.
- WIDDOWSON, H. G. 2007. *Discourse Analysis*, OUP Oxford.
- WULF, L. D. & SOKOL, J. B. 2005. *Customs modernization handbook*, Washington, DC, World Bank.

Βιβλιογραφία από ελληνικά βιβλία.

- Κ. ΚΑΝΤΖΟΣ, Α. Χ. 2006. *Ελεγκτική- Θεωρία και Πρακτική*, Σταμούλης.
- ΠΑΠΑΣΤΑΘΗΣ, Π. 2014. *Ο Σύγχρονος Εσωτερικός Ελεγχος (Internal Audit) και η Πρακτική Εφαρμογή του*.