



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



ΕΙΔΙΚΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ:

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Ψαρρού Ελένη

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2023



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



ΕΙΔΙΚΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ:

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Ψαρρού Ελένη, Α.Μ.: 10919

Επιβλέπων: Θεόδωρος Παπαηλίας, Καθηγητής, τμήμα Λογιστικής και
Χρηματοοικονομικής, Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2023



University of West Attica
School of Administration, Economic, and Social Sciences
Department of Accounting & Finance
M.Sc. in Public Economics and Policy



EXCISE TAXES

CASE STUDY: ENERGY PRODUCTS

Psarrou Eleni, A.M.: 10919

Master Thesis submitted to the Dept. of Accounting & Finance of the University of West Attica in partial fulfilment of the requirements for the degree of M.Sc. in Public Economics and Policy

Aigaleo, Greece, 2023



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
**Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική &
Πολιτική»**



Τίτλος εργασίας

ΕΙΔΙΚΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Εγκρίθηκε από την εξεταστική επιτροπή την 08/03/2023

Α/α	ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΔΑ/ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΑΣ	ΟΜΟΤΙΜΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	
2	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΡΟΜΠΙΛΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛ.ΣΤΑΤ.	
3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΔΕΔΟΥΛΗ	ΕΠΙΚΟΥΡΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ελένη Ψαρρού του Ελευθερίου, με αριθμό μητρώου 10919 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Δημόσια Οικονομική και Πολιτική» του Τμήματος Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Η Δηλούσα
Ελένη Ψαρρού



* Όνομα Επώνυμο/Ιδιοτητα

Ψηφιακή Υπογραφή

* Ψηφιακή υπογραφή του επιβλέποντος αν έχει ζητηθεί απαγόρευση πρόσβασης στην εργασία για κάποιο χρονικό διάστημα

*Στον πατέρα μου...
που υπήρξε δάσκαλος, φωτεινό παράδειγμα,
άξιος συνομιλητής κι έδαφος να σταθώ επάνω του.
Κρίμα που δεν πρόλαβες να το δεις ολοκληρωμένο.
Σε ευχαριστώ!!*

Ευχαριστίες

Με το πέρας της παρούσας εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή και επιβλέποντα κ. Θ. Παπαηλία για την καθοδήγηση και την αμέριστη συμπαράστασή του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της.

Επίσης, τη μητέρα μου για την επιμονή και την εμπιστοσύνη της στις ικανότητές μου, όπλο σε όλη τη ζωή μου.

Τέλος, τον αδελφό μου και την κόρη μου, για την ψυχολογική τόνωση και τη βοήθεια όπου και όποτε χρειάστηκα.

Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης

Μελέτη Περίπτωσης: Ενεργειακά προϊόντα

Περίληψη

Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης είναι έμμεσος φόρος ο οποίος επιβάλλεται κατά την πώληση ή χρήση ειδικών προϊόντων. Τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. είναι έσοδο της χώρας όπου αυτός καταβάλλεται. Τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να βεβαιωθεί ότι ο Ε.Φ.Κ. εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο, στα ίδια προϊόντα, συμφώνησαν σε κοινούς κανόνες που καλύπτουν όλα τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για θέρμανση και μεταφορά, καθώς και την ηλεκτρική ενέργεια, εφαρμόζοντας ελάχιστους φορολογικούς συντελεστές. Η εναρμόνιση του συστήματος Ε.Φ.Κ. βασίστηκε σε Κανονισμούς και Οδηγίες και μεταφέρθηκαν στο Εθνικό Δίκαιο με το Ν. 2960/01 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Ο Ε.Φ.Κ τελεί υπό αναστολή μέχρι τη θέση σε ανάλωση. Για την παρακολούθηση της διακίνησης των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης και τελούν υπό καθεστώς αναστολής στην Ε.Ε. χρησιμοποιείται το ηλεκτρονικό σύστημα EMCS.

Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων αποτελεί σημαντική πηγή δημοσίων εσόδων, όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για όλα τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε., ιδιαίτερα δε ο Ε.Φ.Κ. και ο ΦΠΑ που επιβάλλονται στα υγρά καύσιμα.

Σκοπός της εργασίας είναι να ελέγξει αν το σύστημα, όπως εφαρμόζεται στην Ελλάδα, είναι επαρκές για τους λόγους που εφαρμόστηκε, αν μπορούν να εντοπιστούν πιθανές βελτιώσεις που να εισφέρουν στην λειτουργικότητά του και στο αποτέλεσμα που αποφέρει. Στο πλαίσιο αυτό και για τις ανάγκες της έρευνας διερευνήθηκαν οι απόψεις και οι αντιλήψεις των εργαζομένων στις Τελωνειακές Υπηρεσίες, εξειδικευμένων στα ενεργειακά προϊόντα, περιφερειακών ή επιτελικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. Συγκεκριμένα, διανεμήθηκε ερωτηματολόγιο 36 ερωτήσεων, σε εργαζόμενους ΑΑΔΕ κυρίως Τελωνειακοί Υπάλληλοι, το Νοέμβριο 2022 που συμπληρώθηκε από 52 άτομα (ποσοστό απόκρισης 87%).

Από την έρευνα φάνηκε ότι στο σύστημα που εφαρμόζεται δεν υπάρχει επάρκεια του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού. Αν και το σύστημα που εφαρμόζεται είναι επαρκές, παρόλα αυτά χρειάζονται βελτιώσεις και περισσότεροι έλεγχοι. Τα θέματα που

απασχολούν τους ερωτώμενους είναι η ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης των τελωνειακών διατάξεων, το δαιδαλώδες φορολογικό σύστημα καθώς και η συνεργασία με τις αρχές.

Σημαντικοί όροι: Ε.Φ.Κ., Ενεργειακά προϊόντα, Συντελεστές Ε.Φ.Κ., Ε.Ε., Ελλάδα, EMCS

Excise Taxes

Case study: Energy products

Abstract

Excise duties are indirect taxes imposed upon the sale or use of special products. Income from the social security taxes is income for the country where it is paid. EU Member States, in order to ensure the proper functioning of the single market and to make sure that excise duty is applied in the same way, to the same products, have agreed on common rules covering all energy products used for heating and transport, as well as electricity, applying minimal tax rates. The harmonization of the E.F.K. system was based on Regulations and Directives and transferred to national law with Law 2960/01 "National Customs Code" as amended and in force.

Excise Duty is under suspension until it is exhausted. To monitor the circulation of products that are subject to special consumption taxes and are under suspension in the EU the EMCS electronic system is used.

The taxation of energy products is an important source of public revenue, not only for Greece but also for all EU member states, especially the excise duty imposed on liquid fuels.

The purpose of the study is to check if the system, as implemented in Greece, is adequate for the reasons it was implemented, if improvements can be identified that would contribute to its functionality and the result it produces. In this context and for the needs of the research, the views and perceptions of the employees of the Customs Services, specialized in energy products, regional or staff units of the General Directorate of Customs and Taxation were investigated. Specifically, a questionnaire of 36 questions was distributed to AADE employees, mainly Customs Officers, in November 2022, which was completed by 52 people (response rate 87%).

The research showed that in the system implemented there is not enough available human resources. Although the system in place is adequate, improvements and more checks are still needed. The issues that concern the respondents are the need to reform and update the customs provisions, but also the labyrinthine tax system as well as the cooperation with the authorities.

Keywords: Excise duties, energy products rates, EU, Greece, EMCS

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	xv
Abstract	xvii
Κατάλογος πινάκων	xxi
Κατάλογος διαγραμμάτων	xxi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.)	3
1.1. Διάκριση φόρων.....	3
1.2. Προσδιορισμός εννοιών	3
1.3. Επιβολή και καθεστώς Ε.Φ.Κ.....	7
1.4. Λόγοι επιβολής Ε.Φ.Κ.	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	11
2.1. Ενωσιακές Διατάξεις	11
2.2. Εναρμόνιση Ε.Φ.Κ. πετρελαιοειδών στα κράτη-μέλη - Οδηγίες.....	11
2.3. Νομικό καθεστώς Ε.Φ.Κ. στην Ελλάδα.....	17
2.4. Εναρμόνιση της Ελλάδας με την Ε.Ε.	19
2.5. Ειδικές Απαλλαγές.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Φορολογία ενεργειακών προϊόντων	23
3.1. Φορολογική πολιτική για τα ενεργειακά προϊόντα.....	23
3.2. Συγκριτική παρουσίαση Ε.Φ.Κ. σε Ελλάδα και Ευρώπη	27
3.3. Μεταβολές του συντελεστή Ε.Φ.Κ. για πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης .	35
3.3.1. Συντελεστής Ε.Φ.Κ. - πετρέλαιο θέρμανσης.....	35
3.3.2. Συντελεστής Ε.Φ.Κ. - πετρέλαιο κίνησης	38
3.4. Καταβολή Ε.Φ.Κ. και ανασταλτικές ρυθμίσεις σε Ελλάδα και Ευρώπη αναφορικά στο diesel κίνησης.....	40
3.5. Κοινοτικό σύστημα EMCS.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Μεθοδολογία έρευνας	47
4.1. Διαδικασία της έρευνας	47
4.2. Σκοπός και στόχοι της εργασίας.....	48
4.3. Ερευνητικές υποθέσεις	48
4.4. Ερευνητικά ερωτήματα	49
4.5. Μέθοδος δειγματοληψίας – δείγμα	49
4.6. Μέσο συλλογής δεδομένων– ερωτηματολόγιο.....	50
4.7. Μέθοδος συλλογής δεδομένων	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Αποτελέσματα.....	53
5.1. Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων.....	53
5.2. Εγκυρότητα και αξιοπιστία ερωτηματολογίου.....	54
5.3. Στατιστική κατανομή δείγματος.....	54
5.4. Πίνακες συσχετίσεων (crosstabulation)	64
5.4.1. Συσχετίσεις δημογραφικών χαρακτηριστικών	65
5.4.2. Συσχετίσεις λειτουργικότητας και επάρκειας συστήματος	72
5.5. One-Way ANOVA	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Συζήτηση - Συμπεράσματα	77
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	85

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	89
Παράρτημα Α. Διαγράμματα κεφαλαίου 3.....	89
Παράρτημα Β. Διαγράμματα κεφαλαίου 5.....	97
Παράρτημα Γ. Συνοδευτική Επιστολή.....	101
Παράρτημα Δ. Ερωτηματολόγιο.....	103

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 3. 1. Σύγκριση βασικών αναλυτικών λογαριασμών εσόδων Ε.Φ.Κ. (εκ. €)	23
Πίνακας 3. 2. Κωδικοί πετρελαιοειδών προϊόντων ενταγμένοι σε Ε.Φ.Κ.	25
Πίνακας 3. 3. Ε.Φ.Κ. ενεργειακών προϊόντων	28
Πίνακας 3. 4. Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) θέρμανσης	36
Πίνακας 3. 5. Κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης (2000-2020 μετρικοί τόνοι).....	37
Πίνακας 3. 6. Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) κίνησης.....	38
Πίνακας 3. 7. Κατανάλωση πετρελαίου κίνησης (2000-2020 σε μετρικούς τόνους).....	39
Πίνακας 3. 8. Έσοδα κρατικού προϋπολογισμού (μετά μείωσης επιστροφών) από Ε.Φ.Κ. diesel.....	40
Πίνακας 5. 1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά δείγματος	55
Πίνακας 5. 2. Εργασιακά χαρακτηριστικά δείγματος.....	56
Πίνακας 5. 3. Επιμόρφωση.....	57
Πίνακας 5. 4. Μέτρηση και υπολογισμός φόρων κατά την είσοδο.....	57
Πίνακας 5. 5. Ταυτοποίηση κατά την είσοδο.....	58
Πίνακας 5. 6. Έλεγχος κατά την έξοδο.....	58
Πίνακας 5. 7. Έλεγχος κατά τη διακίνηση.....	59
Πίνακας 5. 8. Οφέλη ενιαίας επιβολής Ε.Φ.Κ.....	60
Πίνακας 5. 9. Μεταβολή συντελεστών Ε.Φ.Κ.	61
Πίνακας 5. 10. Όφελος πιθανής μεταβολής συντελεστών Ε.Φ.Κ.	62
Πίνακας 5. 11. Θέματα συζήτησης.....	63
Πίνακας 5. 12. Σημαντικά θέματα	64
Πίνακας 5. 13. Συσχέτιση προϋπηρεσίας.....	67
Πίνακας 5. 14. Συσχέτιση σπουδών.....	69
Πίνακας 5. 15. Συσχέτιση θέση εργασίας	71
Πίνακας 5. 16. Συσχέτιση λειτουργικότητας συστήματος.....	73
Πίνακας 5. 17. Συσχέτιση επάρκειας συστήματος	74
Πίνακας 5. 18. One-Way Απονα Λειτουργικότητας συστήματος.....	75
Πίνακας 5. 19. One-Way Απονα Επάρκειας εφαρμογής συστήματος.....	76

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 3. 1. Ε.Φ.Κ. στη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	33
--	----

Διάγραμμα 3. 2. Ε.Φ.Κ. στη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	33
Διάγραμμα 3. 3. Σύστημα EMCS	44
Διάγραμμα 3. 4. Διακύμανση εσόδων Ε.Φ.Κ. (2020-2021)	89
Διάγραμμα 3. 5. Ε.Φ.Κ. στην αμόλυβδη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	89
Διάγραμμα 3. 6. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερ. καύσης στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη..	90
Διάγραμμα 3. 7. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (θέρμανση επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	90
Διάγραμμα 3. 8. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (θέρμανση μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	91
Διάγραμμα 3. 9. Ε.Φ.Κ. στην κηροζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	91
Διάγραμμα 3. 10. Ε.Φ.Κ. στο βαρύ πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	92
Διάγραμμα 3. 11. Ε.Φ.Κ. στο βαρύ πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	92
Διάγραμμα 3. 12. Ε.Φ.Κ. στο LPG (καύσιμο κινητήρων) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	93
Διάγραμμα 3. 13. Ε.Φ.Κ. στο φυσικό αέριο στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	93
Διάγραμμα 3. 14. Ε.Φ.Κ. στο φυσικό αέριο (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.....	94
Διάγραμμα 3. 15. Ε.Φ.Κ. στον άνθρακα και κοκ (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	94
Διάγραμμα 3. 16. Ε.Φ.Κ. στον άνθρακα και κοκ (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	95
Διάγραμμα 3. 17. Ε.Φ.Κ. στην ηλεκτρική ενέργεια (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	95
Διάγραμμα 3. 18. Ε.Φ.Κ. στην ηλεκτρική ενέργεια (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη	96
Διάγραμμα 3. 19 Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) θέρμανσης	96
Διάγραμμα 4. 1. Διαδικασία έρευνας (ίδια προσαρμογή από Saunders et al., 2019).....	47
Διάγραμμα 5. 1. Νέες τεχνολογίες Ε.Φ.Κ.....	97
Διάγραμμα 5. 2. Μη Επάρκεια ανθρώπινου δυναμικού	97
Διάγραμμα 5. 3. Οφέλη επιβολής Ε.Φ.Κ.	98
Διάγραμμα 5. 4. Επάρκεια εφαρμοζόμενου συστήματος	98

Διάγραμμα 5. 5. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.....	99
Διάγραμμα 5. 6. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.....	99
Διάγραμμα 5. 7. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.....	100

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ύπαρξη φόρων και ο σχετικός προβληματισμός για το κατά το μάλλον ή ήττον δίκαιο του είδους, της έκτασης και του τρόπου επιβολής τους αποτελεί πάγια διάσταση στην σχέση της κοινωνίας με την πολιτεία. Σε κάθε μορφή οργάνωσης της ανθρώπινης κοινωνίας, από την πρώτη κιόλας μόνιμη εγκατάσταση τους, οι άνθρωποι έθεσαν τις βάσεις της ιδιοκτησίας και της ύπαρξης Αρχής που θα έλυνε και θα διευθετούσε θέματα της κοινωνικής οργάνωσης και εξ αυτής την ανάγκη προσπορισμού των αναγκαίων για την διακυβέρνηση μέσω (Παπαηλίας, 2018).

Στην σύγχρονη του μορφή το εθνικό κράτος, ενταγμένο στην διεθνή πραγματικότητα της αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης των οικονομικών, πολιτικών, εμπορικών και πολιτισμικών σχέσεων, προσπαθώντας να υπερβεί την επίπλαστη συνοριακή του αυτονομία και να ενδυναμώσει την πραγματική θέση του, εντάσσεται σε συμμαχίες, οργανισμούς και υπερεθνικές πολιτικές οντότητες. Παράλληλα οι περιβαλλοντικές εξελίξεις, η κλιματική αλλαγή και τα επακόλουθά τους έχουν στρέψει ήδη την πολιτική της Ε.Ε. σε μια υιοθέτηση ευνοϊκότερων όρων για οτιδήποτε είναι φιλικότερο σε μια ενεργειακή αλλαγή επί τα βελτίω (Βαβούρας, 2005).

Συνεπεία αυτών οι θεσμοί και οι ρόλοι τους μετασηματίζονται στην ανάγκη να ανταπεξέλθουν στην απαιτητικότητα μιας τέτοιας συνθήκης. Στην Ελλάδα ένας διαχρονικά έμμεσα επιβαλλόμενος φόρος, είναι ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) που αναφέρεται σε τρεις γενικές κατηγορίες ειδών: τα ενεργειακά προϊόντα - ηλεκτρική ενέργεια, την αλκοόλη - αλκοολούχα ποτά και τα βιομηχανοποιημένα καπνά.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ανωτέρω στην παρούσα εργασία μελετήθηκε το καθεστώς επιβολής Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα, ειδικά στα πετρελαιοειδή. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται το ιστορικό εξέλιξης επιβολής Ε.Φ.Κ., το καθεστώς των επιβαλλόμενων φόρων στα πετρελαιοειδή πριν την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε., αναλύεται το Ενωσιακό Νομικό Πλαίσιο και η εφαρμογή του στο Εθνικό Δίκαιο και τέλος περιγράφεται η υλοποίησή του σε φυσικό επίπεδο.

Σκοπός της εργασίας είναι να ελέγξει αν το σύστημα, όπως αυτό εφαρμόζεται στην Ελλάδα, είναι επαρκές για τους λόγους που εφαρμόστηκε και αν μπορούν να εντοπιστούν πιθανές βελτιώσεις του που να εισφέρουν στην λειτουργικότητά και στο αποτέλεσμα που αποφέρει. Στο πλαίσιο αυτό και για τις ανάγκες της έρευνας διερευνήθηκαν οι απόψεις και οι αντιλήψεις των εργαζομένων στις Τελωνειακές Υπηρεσίες, εξειδικευμένων στα ενεργειακά προϊόντα και τον Ε.Φ.Κ., περιφερειακών ή

επιτελικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. Συγκεκριμένα, διανεμήθηκε ερωτηματολόγιο 36 ερωτήσεων, σε εργαζόμενους ΑΑΔΕ Τελωνειακούς Υπαλλήλους, το Νοέμβριο 2022 και συμπληρώθηκε από 52 άτομα (ποσοστό απόκρισης 87%).

Η παρούσα μελέτη χωρίζεται σε δύο μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό. Το θεωρητικό περιλαμβάνει την εισαγωγή και τρία κεφάλαια. Στο Πρώτο Κεφάλαιο αναλύεται ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), προσδιορίζονται τα είδη φόρων, η επιβολή και το καθεστώς του καθώς και οι λόγοι επιβολής του. Στο Δεύτερο Κεφάλαιο αναλύεται το θεσμικό και νομικό πλαίσιο επιβολής του Ε.Φ.Κ., Ενωσιακό και Εθνικό, καθώς και η εναρμόνιση της Ελλάδας με τους κανόνες της Ε.Ε. στο θέμα των συντελεστών του Ε.Φ.Κ. Στο Τρίτο Κεφάλαιο αναλύεται η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων, περιγράφεται η φορολογική πολιτική και γίνεται συγκριτική παρουσίαση των διαφοροποιήσεων της επιβολής Ε.Φ.Κ. σε Ελλάδα και Ευρώπη.

Στο Δεύτερο μέρος, το ερευνητικό, παρατίθεται η ποσοτική έρευνα. Στο Τέταρτο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία έρευνας και περιγράφεται αναλυτικά όλη η ερευνητική διαδικασία δηλαδή, η μέθοδος δειγματοληψίας, ο σκοπός και οι στόχοι της εργασίας καθώς και το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε για τη συλλογή των στοιχείων. Στο Πέμπτο Κεφάλαιο γίνεται αναλυτική περιγραφή των αποτελεσμάτων, η στατιστική κατανομή δείγματος, η συσχέτιση συγκεκριμένων ερωτήσεων και η παρουσίαση συχνοτήτων, ο συσχετισμός ανεξαρτήτων με τις εξαρτημένες μεταβλητές με τη χρήση της One-Way ANOVA. Τέλος, στο Έκτο Κεφάλαιο παρουσιάζονται τα σημαντικότερα ευρήματα που προέκυψαν από την έρευνα, οι περιορισμοί της έρευνας και προτάσεις για μελλοντικές έρευνες. Ακολουθούν οι βιβλιογραφικές αναφορές και το παράρτημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.)

1.1. Διάκριση φόρων

Το πρόβλημα της δίκαιης επιβολής των φόρων είναι εγγενές κατά την επιλογή τους και αφορά τόσο στο ύψος όσο και τον τρόπο ίσης ή άνισης κατανομής τους. Είναι επίσης καθοριστικό για την επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας. Η κύρια διάκριση των φόρων σε άμεσους και έμμεσους αφορά στην ευθεία επιβάρυνση των φορολογουμένων, φυσικών η νομικών προσώπων, στους οποίους επιβάλλεται κατά το στάδιο απόκτησης εισοδήματος ή απόκτησης, προσαύξησης, κατοχής περιουσίας, ή τέλος στην πλαγία επιβάρυνση η οποία επιβάλλεται κατά την διάρκεια της δαπάνης του εισοδήματος ή επί των συναλλαγών (Παπαηλίας, 2018).

Είναι γνωστό ότι οι έμμεσοι φόροι εισφέρουν ένα μεγάλο κομμάτι στα εθνικά έσοδα, ενδεικτικά και σύμφωνα με τα δεδομένα της EUROSTAT από το 2006 έως το 2013 τα έσοδα επί ποσοστού ΑΕΠ από έμμεσους φόρους για την Ελλάδα κυμαίνονται από 12,3% έως 13,4% με τα μισά εξ αυτών να προέρχονται από τον Ε.Φ.Κ. (EUROSTAT, 2015).

1.2. Προσδιορισμός εννοιών

Ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) είναι φόρος που επιβάλλεται μαζί με το Φ.Π.Α. επιβαρύνοντας την κατανάλωση κάποιων προϊόντων, κυρίως ευρείας κατανάλωσης, όπως είναι τα βιομηχανοποιημένα καπνά, τα αλκοολούχα ποτά και τα ενεργειακά προϊόντα. Στην κατηγορία των Ε.Φ.Κ. δεν πρέπει να συγχέονται άλλοι ειδικοί φόροι που αφορούν στην παροχή κάποιων υπηρεσιών, όπως ο φόρος τραπεζικών εργασιών, ο ειδικός φόρος διαφημίσεων κ.λπ.

Ο Ε.Φ.Κ. θεωρείται «πραγματικός» κι όχι «προσωπικός» φόρος καθώς επιβάλλεται ανεξάρτητα από την οικονομική κατάσταση ή τα προσωπικά στοιχεία του φορολογουμένου. Προκειμένου να περιοριστεί ο αυστηρός χαρακτήρας του Ε.Φ.Κ. και στο πλαίσιο άσκησης κοινωνικής πολιτικής, κάποια κράτη προβαίνουν σε περιορισμό των ποσών που εξ αυτού επιβάλλονται, με απαλλαγές ή μείωση των φορολογικών συντελεστών επί των προϊόντων που καταναλώνονται για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. (Μπάρμπας, 2001).

Επιπλέον, ο Ε.Φ.Κ., όπως και όλοι οι φόροι κατανάλωσης, είναι έμμεσος φόρος, γιατί η επιβολή του φανερώνει έμμεσα τη φοροδοτική ικανότητα του φορολογούμενου

αφού, σύμφωνα με το νόμο, υπόχρεοι για την καταβολή του είναι επιτηδευματίες, παραγωγοί και έμποροι οι οποίοι όμως δεν συμπίπτουν με αυτούς που πραγματικά υφίστανται το οικονομικό βάρος, δεδομένου ότι η ενσωμάτωση της δαπάνης ως κόστος στην τελική τιμή του προϊόντος, μετακυλίνει το βάρος στους τελικούς καταναλωτές. (Φινοκαλιώτης, 2020).

Ως προς τη μέθοδο υπολογισμού του, ο Ε.Φ.Κ. αποτελεί παράδειγμα ειδικευμένου φόρου, διότι επιβάλλεται όχι με βάση την αξία του φορολογούμενου αντικειμένου αλλά με συγκεκριμένα στοιχεία του προϊόντος που καθορίζονται ρητά με διατάξεις (π.χ. βάρος, ποσότητα, όγκος και αριθμός τεμαχίων). Βέβαια κάποιοι υπολογίζονται με βάση την αξία του προϊόντος, όπως ο εναρμονισμένος προς το Ενωσιακό Δίκαιο Ε.Φ.Κ. στα άλλα είδη επεξεργασμένου καπνού, εκτός από τα τσιγάρα, ή έχουν μεικτό χαρακτήρα, όπως ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα τσιγάρα (Φινοκαλιώτης, 2020).

Επιπλέον, ο Ε.Φ.Κ. αν και θα έπρεπε να θεωρηθεί αναλογικός φόρος λόγω της σταθερότητας των συντελεστών ανεξάρτητα από το ύψος της φορολογητέας ύλης, στην πραγματικότητα είναι φόρος αντιστρόφως προοδευτικός γιατί ουσιαστικά πλήττει τα χαμηλά εισοδήματα σε σχέση με τις υψηλές εισοδηματικές ομάδες. Έτσι, η αύξηση του εισοδήματος οδηγεί σε μείωση του ποσοστού που αποτελεί ο Ε.Φ.Κ. επ' αυτού. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απόψεις περί παραβίασης της αρχής της κάθετης φορολογικής ισότητας καθώς ο Ε.Φ.Κ. δεν πλήττει δαπάνες κατανάλωσης αγαθών πρώτης ανάγκης, αλλά δαπάνες που αφορούν είδη πολυτέλειας ή απόλαυσης. Η άποψη αυτή έχει δεχθεί έντονη κριτική διότι αφ' ενός κάποια προϊόντα όπως τα τσιγάρα, το κρασί και η μπίρα, αν και δεν εντάσσονται στα είδη πρώτης ανάγκης, ανήκουν στις καθημερινές συνήθειες του μέσου καταναλωτή (Μπάρμπας, 2001), αφ' ετέρου ο Ε.Φ.Κ. που επιβάλλεται επί των πετρελαιοειδών και των ενεργειακών προϊόντων, απαραίτητων για την κάλυψη βασικών αναγκών επιβίωσης, όπως είναι η θέρμανση και οι μεταφορές, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί πολυτέλεια.

Τέλος, ο Ε.Φ.Κ. υπάγεται στους άμεσα καταβαλλόμενους φόρους γιατί ο χρόνος βεβαίωσης και ο χρόνος είσπραξης του ταυτίζονται. Η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης πραγματοποιείται από την ίδια δημοσιονομική υπηρεσία, τη Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. της Α.Α.Δ.Ε. και τις κατά τόπους αρμόδιες τελωνειακές υπηρεσίες. Η καταβολή του γίνεται εφάπαξ κατά το τελευταίο στάδιο μεταφοράς των προϊόντων, πριν δηλαδή διατεθούν για κατανάλωση και όχι κατά τη διάβαση των συνόρων, διαφοροποιώντας τον Ε.Φ.Κ. από το δασμό (Ν. 2127/1993).

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το καθεστώς επιβολής Ε.Φ.Κ. στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αν και παρουσιάζει όλα τα ανωτέρω κοινά χαρακτηριστικά, επιτρέπει σε κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε. να διαφοροποιηθεί κατά την επιβολή του, θεσπίζοντας εντός του Ενωσιακού Κώδικα και μέσω του Εθνικού Δικαίου διαφοροποιήσεις στους συντελεστές για κάθε προϊόν που υπόκειται στον Ε.Φ.Κ. και να ζητά εξαιρέσεις ή παρατάσεις στον χρόνο για την εναρμόνισή του.

Βασικές έννοιες του κοινοτικού καθεστώτος για τον Ε.Φ.Κ. είναι ο εγκεκριμένος αποθηκευτής, η φορολογική αποθήκη, το καθεστώς αναστολής, το κράτος-μέλος, τα τρίτα εδάφη, η θέση σε ανάλωση, ο εγγεγραμμένος αποστολέας ο εγγεγραμμένος παραλήπτης και ο περιστασιακά εγγεγραμμένος παραλήπτης.

Αναλυτικότερα, ο εγκεκριμένος αποθηκευτής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει λάβει άδεια από την αρμόδια αρχή του κράτους-μέλους στο οποίο βρίσκεται η έδρα της επιχείρησής του, να παράγει, να μεταποιεί, να κατέχει, να παραλαμβάνει και να αποστέλλει, στο πλαίσιο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του, προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. και ευρίσκονται σε καθεστώς αναστολής είσπραξης του φόρου αυτού. Είναι υποχρεωμένος να παρέχει εγγυήσεις, να τηρεί λογιστικά βιβλία και να υπόκειται σε ελέγχους από την αρμόδια τελωνειακή αρχή. Προκειμένου να χορηγηθεί η άδεια υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο ηλεκτρονική αίτηση, μέσω του Πληροφοριακού Συστήματος Τελωνειακών Ηλεκτρονικών Υπηρεσιών ICISnet, στην αρμόδια τελωνειακή αρχή (τελωνειακές περιφέρειες Αττικής, Θεσσαλονίκης και τελωνεία Πατρών, Καβάλας, Βόλου, Ρόδου, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Μυτιλήνης, και Σύρου) στη χωρική αρμοδιότητα των οποίων βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης του αποθηκευτή. Το άρθρο 64 του Ν.2960/2001 καθορίζει τις αρμόδιες αρχές έκδοσης, ανάκλησης ή ακύρωσης της άδειας, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τα είδη της εγγύησης και το ύψος ανά κατηγορία προϊόντος καθώς και οι υποχρεώσεις που οφείλει να τηρεί ο εγκεκριμένος αποθηκευτής (ΑΑΔΕ, 2020).

Η φορολογική αποθήκη είναι ο τόπος όπου υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. προϊόντα παράγονται, μεταποιούνται, κατέχονται, παραλαμβάνονται ή αποστέλλονται υπό καθεστώς αναστολής Ε.Φ.Κ., από εγκεκριμένο αποθηκευτή στο πλαίσιο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του, υπό όρους του Εθνικού Δικαίου. Στους χώρους των διυλιστηρίων και των εγκαταστάσεων αποθήκευσης εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών συστήνονται φορολογικές αποθήκες.

Το καθεστώς αναστολής είναι φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζεται κατά την παραγωγή, μεταποίηση, κατοχή ή διακίνηση των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. κατά το οποίο αναστέλλεται ο Ε.Φ.Κ.

Θέση σε ανάλωση για τα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. προϊόντα είναι η έξοδος από το καθεστώς αναστολής (και παράτυπη), η κατοχή τους εκτός καθεστώτος αναστολής χωρίς να έχει επιβληθεί Ε.Φ.Κ., η παραγωγή τους εκτός καθεστώτος αναστολής (και παράτυπη), τέλος η εισαγωγή τους (και παράτυπη) εκτός καθεστώτος αναστολής εκτός αν υπαχθούν αμέσως μετά σε καθεστώς αναστολής

Εν γένει νομικά ή φυσικά πρόσωπα τα οποία στις δραστηριότητες τους εμπλέκονται με υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. προϊόντα οφείλουν να είναι εγγεγραμμένοι αποστολείς, εγγεγραμμένοι παραλήπτες ή περιστασιακά εγγεγραμμένοι παραλήπτες. Με το άρθρ. 113 του Ν. 2960/2001 ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες χορήγησης της άδειας του εγγεγραμμένου αποστολέα, εγγεγραμμένου παραλήπτη και του περιστασιακά εγγεγραμμένου παραλήπτη προϊόντων Ε.Φ.Κ. Ειδικότερα καθορίζονται οι αρμόδιες αρχές έκδοσης της άδειας, τα απαραίτητα δικαιολογητικά καθώς και οι υποχρεώσεις που οφείλει να τηρεί μετά την χορήγηση της άδειας (ΑΑΔΕ, 2020).

Ο εγγεγραμμένος αποστολέας είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που στα πλαίσια των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων μπορεί να αποστέλλει προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ., τα οποία τελούν σε καθεστώς αναστολής, κατόπιν της θέσης τους σε ελεύθερη κυκλοφορία. Υποχρεούται να τηρεί λογιστικά βιβλία στην Ελλάδα, να παρέχει εγγύηση που να καλύπτει το ποσό των αναλογούντων φόρων και να αποδέχεται κάθε έλεγχο των αρμοδίων Ελληνικών αρχών.

Ο εγγεγραμμένος παραλήπτης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λαμβάνει άδεια από τις αρμόδιες αρχές στο πλαίσιο των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων να παραλαμβάνει προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ., τελούν σε καθεστώς αναστολής και προέρχονται από άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. Ο εγγεγραμμένος παραλήπτης δεν μπορεί να κατέχει ή να αποστέλλει προϊόντα Ε.Φ.Κ. σε καθεστώς αναστολής. Ομοίως με τον εγγεγραμμένο αποστολέα οφείλει να τηρεί λογιστικά βιβλία, να παρέχει εγγύηση και οφείλει να καταβάλλει άμεσα με την παραλαβή των προϊόντων τις αναλογούσες φορολογικές επιβαρύνσεις στις Τελωνειακές Αρχές της Ελλάδας.

Ο περιστασιακά εγγεγραμμένος παραλήπτης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο στο πλαίσιο των επιχειρηματικών του δράσεων, μπορεί να παραλαμβάνει, περιστασιακά, προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ., τελούν σε καθεστώς αναστολής των φόρων και προέρχονται από άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. Βασική προϋπόθεση είναι να

υποβάλλει σχετική δήλωση στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή του τόπου παραλαβής των προϊόντων και να εγγυηθεί την καταβολή των απαιτούμενων φορολογικών επιβαρύνσεων πριν την αποστολή των προϊόντων. Σε αυτόν που δεν έχει αποκτήσει πρόσβαση στο ICISnet παρέχεται σχετική υποστήριξη από τα αρμόδια Τελωνεία.

1.3. Επιβολή και καθεστώς Ε.Φ.Κ.

Οι τρόποι επιβολής του Ε.Φ.Κ. επιβαρύνουν την τελική τιμή των προϊόντων και των υπηρεσιών επηρεάζοντας τη ζήτηση συγκεκριμένων προϊόντων. Η επιβολή του Ε.Φ.Κ. μπορεί να γίνει είτε ως σταθερό ποσό ανά μονάδα προϊόντος, οπότε μειώνονται οι τιμολογιακές διαφορές μεταξύ χαμηλών και υψηλών τιμών στα διαφορετικά είδη προϊόντων είτε ως σταθερό ποσοστό επί της αρχικής τιμής, οπότε αυξάνονται οι απόλυτες τιμολογιακές διαφορές ή ακόμη και ως συνδυασμός των δύο τρόπων (Cnossen, 2000). Η επιλογή της όποιας μεθόδου εξαρτάται από τον στόχο της φορολογικής πολιτικής που μπορεί να είναι η μείωση της κατανάλωσης, η αύξηση των κρατικών εσόδων ή ακόμα και η επιθυμία βελτίωσης της ποιότητας του προϊόντος.

Στην περίπτωση του Ε.Φ.Κ. όπως εφαρμόζεται στα πετρελαιοειδή και την ενέργεια, για την Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνεται υπ' όψιν η ζημία που προκαλείται από τα ρυπογόνα καύσιμα και αναλόγως με το είδος του προϊόντος, υιοθετείται σταθερός συντελεστής φόρου ανά μονάδα προϊόντος, όγκου ή βάρους, π.χ. σε βενζίνες και πετρέλαια εσωτερικής καύσης επί μονάδας όγκου, σε υγραέρια και βαριά λάδια (μαζούτ) επί μονάδας βάρους.

Ένα ακόμα θέμα φορολογικής πολιτικής αποτελεί ο βαθμός εναρμόνισης του φορολογικού συστήματος ενός κράτους-μέλους της Ε.Ε. με το σύστημα ενιαίας αγοράς. Η φορολογική εναρμόνιση μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση και αύξηση της αποτελεσματικότητας επιβολής Ε.Φ.Κ., αφού αποφεύγονται οι στρεβλώσεις που μπορεί να προκληθούν από την επιβολή χαμηλών συντελεστών Ε.Φ.Κ. καθιστώντας την αγορά ορισμένων κρατών για τα προϊόντα αυτά περισσότερο ελκυστική. Με το σκεπτικό αυτό, μειώνοντας τα κίνητρα επιβολής εξαιρετικά χαμηλών συντελεστών Ε.Φ.Κ. αποκαθίσταται η ισορροπία στην ενιαία αγορά.

Ως πετρελαιοειδή προϊόντα λαμβάνονται, η βενζίνη με μόλυβδο, η αμόλυβδη βενζίνη, η βενζίνη αεροπλάνων, το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων, ως καύσιμο θέρμανσης, και για άλλες χρήσεις, το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (FUEL OIL - μαζούτ), το φωτιστικό πετρέλαιο

(κηροζίνη) που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων ή ως καύσιμο θέρμανσης, τα υγραέρια (L.P.G.) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων, τα υγραέρια και το μεθάνιο που χρησιμοποιούνται ως καύσιμο θέρμανσης ή για βιομηχανική, βιοτεχνική, εμπορική χρήση, και το υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ).

Τα ενεργειακά προϊόντα εν γένει φορολογούνται όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης ή θέρμανσης, με καθορισμένους φορολογικούς συντελεστές ανά κατηγορία προϊόντος, μικρότερους στην χρήση της θέρμανσης, οι οποίοι εφαρμόζονται για τον υπολογισμό του αναλογούντος φόρου. Συγκεκριμένες κατηγορίες χρήσεων των προϊόντων απαλλάσσονται ή επιβάλλεται σε αυτές χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής.

Τα κράτη δύνανται να απαλλάσσουν με προϋποθέσεις που θα διασφαλίζουν την ορθή και απρόσκοπτη εφαρμογή των απαλλαγών, ούτως ώστε να αποφεύγεται η φοροδιαφυγή ή η κατάχρηση τα ακόλουθα προϊόντα:

- Ενεργειακά προϊόντα, ηλεκτρική ενέργεια και φυσικό αέριο που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.
- Ενεργειακά προϊόντα που διατίθενται ως καύσιμα για τις αεροπορικές μεταφορές εκτός των ιδιωτικών πτήσεων αναψυχής.
- Ενεργειακά προϊόντα που διατίθενται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα στα ύδατα της κοινότητας συμπεριλαμβανομένης της αλιείας εκτός όμως της χρήσης σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας γενικά ευνοούνται, όπως η ηλεκτρική ενέργεια από Α.Π.Ε και τα βιοκαύσιμα. Τα κράτη-μέλη μπορούν να παρέχουν υπό φορολογικό έλεγχο πλήρεις ή μερικές απαλλαγές ή μειώσεις σε αρκετούς τομείς που αφορούν την ηλεκτρική ενέργεια και τα σχετικά με την Πράσινη Ανάπτυξη (Βαλάσκας, 2020).

Προβλέπονται απαλλαγές για προϊόντα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στα πλαίσια διπλωματικών ή προξενικών σχέσεων, από τις ένοπλες δυνάμεις, το ΝΑΤΟ ή τα μέλη του και άλλους Διεθνείς Οργανισμούς, τις βάσεις της Μεγάλης Βρετανίας στην Κύπρο παρά το BREXIT, καθώς και για τα προϊόντα που προορίζονται για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροσκαφών. Επιτρέπονται απαλλαγές και μειώσεις για λόγους που αφορούν το περιβάλλον και την υγεία (Ε.Τ.Κ. αρθ. 68).

Γενικά δίνεται η δυνατότητα στα κράτη-μέλη να διευκολύνουν την εμπορική δραστηριότητα με μειωμένους συντελεστές Ε.Φ.Κ και μερική ή ολική απαλλαγή όπως του πετρελαίου. Ομοίως φορολογικές απαλλαγές και μειώσεις προβλέπονται για τη βιομηχανία και τις ενεργοβόρες επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν κάνει προσπάθεια για τη

μείωση της κατανάλωσης. Τα κράτη-μέλη μπορούν για ειδικούς σκοπούς να επιβάλλουν πρόσθετους έμμεσους φόρους στα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ προϊόντα υπό τον όρο ότι οι φόροι αυτοί είναι σύμφωνοι με το κοινοτικό δίκαιο.

Τα ενεργειακά προϊόντα και η ηλεκτρική ενέργεια, υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ κατά το στάδιο της παραγωγής, εξόρυξης και εισαγωγής στο έδαφος της κοινότητας, βρίσκονται σε καθεστώς αναστολής της καταβολής του αναλογούντος Ε.Φ.Κ. (Οδηγία 2003/96/Ε.Κ, άρθρ. 72 του Ε.Τ.Κ Ν. 2960/2001). Η ιδιαιτερότητα έγκειται στο ότι το καθεστώς αναστολής ισχύει έως ότου, με κάποιο τρόπο, τεθούν σε ανάλωση (νόμιμα ή παράτυπα). Συνήθως δε η εισαγωγή των πρώτων υλών για την παραγωγή τέτοιων προϊόντων γίνεται ατελώς. Για το λόγο αυτό οι περισσότερες φορολογικές αποθήκες τελούν υπό διαρκή τελωνειακή επίβλεψη πράγμα που σημαίνει ότι εκεί βρίσκεται εγκατεστημένο κλιμάκιο του Τελωνείου Επίβλεψης, το οποίο ελέγχει σε μόνιμη βάση τις διαδικασίες. Υπ' αυτή την συνθήκη οι εγκεκριμένοι αποθηκευτές, στους οποίους ανήκουν οι φορολογικές αποθήκες, δύνανται να καταβάλουν εγγυήσεις μόνο για τη διακίνηση των υπό αναστολή εμπορευμάτων.

1.4. Λόγοι επιβολής Ε.Φ.Κ.

Οι λόγοι επιβολής του Ε.Φ.Κ. έγκεινται κυρίως στην αύξηση των κρατικών εσόδων, στην αποκατάσταση του εξωτερικού κόστους και στην μείωση της κατανάλωσης (Cnossen, 2000).

Ως προς την αποκατάσταση του εξωτερικού κόστους, ο Ε.Φ.Κ. συχνά εξορθολογίζει τις δαπάνες που καταβάλλει ένα κράτος ως εξωτερικό κόστος το οποίο προκαλείται από την κατανάλωση κάποιων αγαθών. Έτσι, αν και οι καταναλωτές μπορούν ελεύθερα να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους, παράλληλα καταγράφεται και αποτιμάται η επιβάρυνση που αυτή η δράση προκαλεί και καταβάλλεται το αντίστοιχο κόστος. Σε αυτήν την περίπτωση, η υψηλή απόδοση στην αποκατάσταση του εξωτερικού κόστους θα μπορούσε να προέλθει από την επιβολή ενός ειδικού φόρου κατανάλωσης που θα εξισορροπούσε τις ζημιές που προκαλούνται. Ο προσδιορισμός και η μέτρηση των ζημιών αποτελεί μια δύσκολη διαδικασία και εξαρτάται από πολλές και εξειδικευμένες παραμέτρους όπως ποιος προκαλεί την επιβάρυνση, πού την προκαλεί, υπό ποιες συνθήκες κ.λπ. Οι καταναλωτές των συγκεκριμένων προϊόντων, στο σύνολό τους, σε αντιστάθμισμα θα πρέπει να καλύψουν τις επιβαρύνσεις μέσω της φορολόγησης. Έτσι, το εξωτερικό κόστος και οι επιβαρύνσεις εντάσσονται στον υπολογισμό του Ε.Φ.Κ. για

να καλυφθούν οι ζημιές που προκαλούνται από την ρύπανση του περιβάλλοντος και την χρήση καυσίμων κίνησης, θέρμανσης κ.λπ.

Τέλος, η επιβολή του Ε.Φ.Κ. μπορεί να συμβάλλει στην μείωση της κατανάλωσης συγκεκριμένων προϊόντων τα οποία προκαλούν βλάβες π.χ. περιβαλλοντικές. Συγκεκριμένα, η ζήτηση για κάποια προϊόντα προκαλεί αύξηση της τιμής τους, πράγμα που με τη σειρά του θα οδηγήσει σε περιορισμό της κατανάλωσης. Υπό αυτό το πρίσμα, η αύξηση της τιμής της βενζίνης θα οδηγήσει σε αποτροπή χρήσης των αυτοκινήτων. Βεβαίως, η κατάλληλη ενημέρωση των καταναλωτών σε συνδυασμό με ανάλογο νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο μπορεί να συμβάλλει σε καλύτερα αποτελέσματα περιορισμού της επιβλαβούς κατανάλωσης πετρελαιοειδών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Ενωσιακές Διατάξεις

Το καθεστώς Ε.Φ.Κ. στην Ε.Ε. επιβάλλεται στα αλκοολούχα ποτά, τα προϊόντα καπνού και την ενέργεια και βασίζεται νομικά στα Άρθρα 113, 191 και 192 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕ.Ε.). Επειδή στα Κράτη Μέλη η εφαρμογή του φόρου ποικίλλει, όσον αφορά στους φορολογικούς συντελεστές ανά προϊόν και την διάρθρωση των επιβαλλόμενων φόρων, είναι ενδεχόμενο, μεγάλες αποκλίσεις σε συγκεκριμένα προϊόντα μέσω μετακινήσεων εμπορευμάτων για φορολογικά οφέλη να επιφέρουν απώλεια εσόδων ή κρούσματα απάτης.

Οι κοινοτικές οδηγίες σκοπό έχουν να εναρμονίσουν μεταξύ των Κρατών Μελών το γενικό καθεστώς των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ., τόσο διαρθρωτικά όσο και σε επίπεδο φορολογικών συντελεστών. Ταυτόχρονα δημιουργώντας δύο ενιαία ηλεκτρονικά συστήματα, το EMCS (Excise Movement and Control System, Σύστημα Παρακολούθησης και Ελέγχου) της ενδοκοινοτικής διακίνησης των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. υπό καθεστώς αναστολής των φόρων και το SEED (System of Exchange of Excise Data, Σύστημα Ανταλλαγής Δεδομένων) για τον Ε.Φ.Κ., παρακολουθείται και διευκολύνεται η κατοχή και η διακίνηση υπό αναστολή των προϊόντων αυτών εντός της ενιαίας αγοράς.

2.2. Εναρμόνιση Ε.Φ.Κ. πετρελαιοειδών στα κράτη-μέλη - Οδηγίες

Αν και η εναρμόνιση των Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή προϊόντα ήταν υψίστης σημασίας για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, έως το 1992 δεν είχαν γίνει πολλά βήματα. Αυτό οφειλόταν όχι μόνο στις ιδιαιτερότητες των φορολογικών συστημάτων των κρατών-μελών αλλά και στην σημασία των προϊόντων πετρελαίου για τις οικονομίες. Επιπλέον, σημαντικός παράγοντας ήταν το ότι τα Κράτη Μέλη χρησιμοποιούσαν τη φορολογία των πετρελαιοειδών προϊόντων ως βασικό μέσο άσκησης εθνικής πολιτικής σε τομείς που η ευρωπαϊκή εναρμόνιση δεν είχε ισχύ.

Ωστόσο, η εναρμόνιση του Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή είναι σημαντική όχι μόνο γιατί εκεί παρατηρούνται μεγάλες διαφορές στα φορολογικά συστήματα των κρατών-μελών αλλά και γιατί έπονται και άλλες ρυθμίσεις στην Ε.Ε. που αφορούν τις μεταφορές, την ενεργειακή πολιτική και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ειδικότερα, για πρώτη φορά επιχειρήθηκε από την Επιτροπή εναρμόνιση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή στις 4 Αυγούστου του 1987 όπου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες κάθε κατηγορίας προϊόντων, προτάθηκε η εφαρμογή ενός μέσου αριθμητικού όρου των συντελεστών που εφαρμόζαν τα Κράτη Μέλη. Έτσι, πέτυχαν τον καθορισμό ενός συντελεστή που ήταν προσαρμοσμένος στις ανάγκες και τις επιπτώσεις στη φορολογία.

Ταυτόχρονα, λόγω του ανταγωνισμού που υπήρχε στο πετρέλαιο κίνησης και τη βενζίνη, η Επιτροπή θεώρησε ότι ο φόρος στο πετρέλαιο κίνησης έπρεπε να υπολογίζεται στο 5% του επιβαλλόμενου στη βενζίνη φόρου. Ιδιαίτερη μέριμνα δόθηκε στο πετρέλαιο θέρμανσης, λόγω και των κοινωνικών προεκτάσεων που έχει. Ως προς το φόρο αερίου για θέρμανση και την κηροζίνη για εμπορικές πτήσεις των αεροσκαφών, προτάθηκε από την Επιτροπή η απαλλαγή από το φόρο και η επιβολή φόρου ίσου με της βενζίνης όταν γινόταν χρήση του αερίου και της κηροζίνης σε κινητήρες αεροπλάνων ιδιωτικών πτήσεων.

Οι προτάσεις αυτές οδήγησαν στην έκδοση Οδηγιών περί ρύθμισης του ζητήματος εναρμόνισης του καθεστώτος Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή, που στην αρχή συμπεριλήφθηκαν στην Οδηγία 92/12/ΕΟΚ (25 Φεβρουαρίου 1992) *«σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης»*. Ειδικότερα, για τα ενεργειακά προϊόντα, ήτοι πετρελαιοειδή, φυσικό αέριο, ηλεκτρική ενέργεια, εναλλακτικές μορφές ενέργειας, καύσιμα αεροσκαφών, των οποίων η βασική διάρθρωση των επιβαλλόμενων ειδικών φόρων κατανάλωσης εντός της Κοινότητας καθορίστηκε με την Οδηγία 92/12/ΕΟΚ όπου ορίστηκαν κατώτατοι συντελεστές αλλά δεν επετεύχθη πλήρης εναρμόνιση.

Ακολούθησαν στις 19 Οκτωβρίου 1992 η Οδηγία 92/81/ΕΟΚ *«για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή»* και η Οδηγία 92/82/ΕΟΚ *«για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή»*. Οι ανωτέρω Οδηγίες προέβλεπαν ειδικό καθεστώς για τους Ε.Φ.Κ. των πετρελαιοειδών προϊόντων, παρέχοντας στα κράτη-μέλη την δυνατότητα να ορίσουν εξαιρέσεις ή διαφορετικούς συντελεστές χωρίς βέβαια να προκαλέσουν αθέμιτο ανταγωνισμό. Έτσι, προβλέφθηκαν ελάχιστοι φορολογικοί συντελεστές στη βενζίνη, το πετρέλαιο, το υγραέριο, το μεθάνιο και την κηροζίνη. Δίνεται δε η επιλογή βαρύτερης φορολόγησης της βενζίνης με μόλυβδο σε σχέση με την αμόλυβδη με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος από τα καυσαέρια. Επίσης, δινόταν η δυνατότητα εφαρμογής μειωμένων συντελεστών σε κάποια

«ιδιαίτερα» σημεία των κρατών-μελών όπως τα ελληνικά ακριτικά νησιά (Χίος, Σάμος, Δωδεκάνησα, Κυκλάδες) ή οι νήσοι Αζόρες στην Πορτογαλία.

Η Οδηγία 94/74/EK (22 Δεκεμβρίου 1994) τροποποίησε τις Οδηγίες 92/12/EOK, 92/81/EOK και 92/82/EOK προβλέποντας τη διάρθρωση του καθεστώτος Ε.Φ.Κ. των πετρελαιοειδών προϊόντων, δίδοντας κοινούς ορισμούς και εντάσσοντάς τα προϊόντα στο γενικό σύστημα παρακολούθησης. Επιπλέον, στην Οδηγία καθορίζεται ο Ε.Φ.Κ. ως ειδικευμένος φόρος και υπολογίζεται ανά 1.000 lt /1000 kg προϊόντος.

Η Οδηγία 95/60/EK (27 Νοεμβρίου 1995) «*σχετικά με τη φορολογική σήμανση του πετρελαίου ντίζελ και του φωτιστικού πετρελαίου*», στόχευε στον περιορισμό της καταχρηστικής χρήσης των προϊόντων ενδοκοινοτικά και στη διευκόλυνση του ελέγχου χρήσης τους. Σύμφωνα με την συγκεκριμένη Οδηγία, οι χώρες της Ε.Ε. πρέπει να εφαρμόσουν σύστημα φορολογικής σήμανσης στα πετρέλαια ντίζελ και στο φωτιστικό πετρέλαιο (εκτός από το καύσιμο αεριωθούμενων) που απαλλάσσονται από τον Ε.Φ.Κ. ή για τα οποία ισχύει συντελεστής Ε.Φ.Κ. διαφορετικός από αυτόν που επιβάλλεται για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων. Η φορολογική σήμανση που αποκαλείται ιχνηθέτηση, αφορά στην προσθήκη ειδικής χημικής ουσίας –ιχνηθέτης στα προαναφερθέντα προϊόντα η οποία τα χρωματίζει. Ο δείκτης πρέπει να προστεθεί υπό τελωνειακό έλεγχο, προτού τα προϊόντα εξέλθουν από την φορολογική αποθήκη και τεθούν σε ανάλωση, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο για λόγους δημόσιας υγείας, ασφάλειας ή τεχνικούς λόγους (Φινοκαλιώτης, 2015).

Μετέπειτα προτάσεις της Επιτροπής (1997) επέφεραν τροποποιήσεις με την οδηγία 2003/96/EK και τις παρεκκλίσεις αυτής στις Οδηγίες 2004/74/EK και 2004/75/EK. Η Οδηγία 92/12/EOK καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε με την 2008/118/EK (Οκτώβριος 2010).

Ειδικότερα, με την κάθετη Οδηγία 2003/96/EK (27 Οκτωβρίου 2003) «*σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας*» διευρύνθηκε το πεδίο εφαρμογής του συντελεστή Ε.Φ.Κ., ρυθμίστηκε το καθεστώς Ε.Φ.Κ. όχι μόνο των πετρελαιοειδών αλλά και των εν γένει προϊόντων ενέργειας, όπως ο άνθρακας και το φυσικό αέριο. Επιπλέον, θεσπίστηκαν κανόνες για την φορολογία σχετικά με την ηλεκτρική ενέργεια, το σύνολο των καυσίμων κίνησης και την πλειονότητα των καυσίμων θέρμανσης. Τέλος καθορίστηκε ότι τα ενεργειακά προϊόντα φορολογούνται μόνο όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης ή θέρμανσης. Η Οδηγία εισάγει ελάχιστα επίπεδα φορολογίας στα καύσιμα

κίνησης, θέρμανσης και στην ηλεκτρική ενέργεια τα οποία ισχύουν από 1/1/2004 (ανακαθοριζόμενα). Διαχωρίζει χρήσεις των προϊόντων που επιδέχονται επιβολή διαφορετικού και μάλιστα χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή σε σχέση με άλλη χρήση, όπως για το diesel κίνησης διακρίνει χρήση αγροτική, εμπορική ή μη εμπορική, χρήση για κινητήρες σταθερής θέσης κ.α. Επιπλέον, επιτρέπει φορολογικές απαλλαγές και μειώσεις, ιδίως για λόγους πολιτικών που αφορούν το περιβάλλον και την υγεία. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από τη φορολογία τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας όπως τα βιοκαύσιμα ή καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Οι κανόνες που θεσπίζει, πέραν της ομαλής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς συμβάλλουν και στην επίτευξη ευρύτερων στόχων της κοινότητας όπως είναι η μετάβαση σε μια οικονομία που θα έχει χαμηλές εκπομπές άνθρακα και θα είναι ενεργειακά αποδοτική και ανταγωνιστική. Τα κράτη μέλη όφειλαν να ενσωματώσουν τις διατάξεις στο Εθνικό Δίκαιο από 31/12/2003.

Στόχος ήταν να περιοριστεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των Κρατών Μελών λόγω της διαφορετικής φορολογικής μεταχείρισης, να περιοριστούν οι στρεβλώσεις που προκαλούνταν από τους αποκλίνοντες εθνικούς φορολογικούς συντελεστές, να δημιουργηθούν κίνητρα για ενεργειακή απόδοση και μείωση των εκπομπών ρύπων, παράμετρο ιδιαίτερα σημαντική λόγω της υφιστάμενης κλιματικής αλλαγής. Από την άλλη η θερμική ενέργεια έμεινε εκτός ρύθμισης καθώς αποτελούσε αντικείμενο περιορισμένου ενδοκοινοτικού εμπορίου.

Η συγκεκριμένη Οδηγία τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2004/74 και 2004/75 σχετικά με τη δυνατότητα ορισμένων κρατών να εφαρμόζουν προσωρινές απαλλαγές ή μειώσεις των επιπέδων φορολογίας σε ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια.

Η οριζόντια Οδηγία 2008/118 ΕΚ, σε ισχύ από 16/12/2008 με τις τροποποιήσεις της σχετικά με το *«γενικό καθεστώς, κατοχή και κυκλοφορία των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης»*, θεσπίζει το γενικό καθεστώς των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης, οι οποίοι επιβάλλονται σε ενεργειακά προϊόντα και ηλεκτρική ενέργεια που εμπίπτουν στην οδηγία 2003/96/ΕΚ, αλκοόλη και αλκοολούχα ποτά που εμπίπτουν στις οδηγίες 92/83/ΕΟΚ και 92/84/ΕΟΚ, βιομηχανοποιημένα καπνά που εμπίπτουν στην οδηγία 2011/64/ΕΕ. Σκοπός της Οδηγίας να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων και η απρόσκοπτη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε., αποφεύγοντας τυχόν στρεβλώσεις του εμπορίου και του ανταγωνισμού. Τα προϊόντα αυτά υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. όταν παράγονται, η εξορύσσονται εντός της Ε.Ε. ή

εισάγονται στην Ε.Ε. Ο Ε.Φ.Κ. καθίσταται απαιτητός κατά τον χρόνο θέσης σε ανάλωση των προϊόντων στην ενδιαφερόμενη χώρα της Ε.Ε., υπόχρεος για την καταβολή είναι ο εγκεκριμένος αποθηκευτής ή ο εγγεγραμμένος παραλήπτης. Τα κράτη-μέλη μπορούν να διαγράφουν ή να επιστρέφουν τον Ε.Φ.Κ. επί των υποκείμενων τα οποία έχουν τεθεί σε ανάλωση. Επίσης μπορούν να καθορίζουν ελεύθερα τις σχετικές προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών συντελεστών τους, εφόσον οι συντελεστές είναι υψηλότεροι των συντελεστών που καθορίζει η Ε.Ε.

Η οδηγία προβλέπει απαλλαγές για τα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. προϊόντα, εφόσον αυτά προορίζονται να χρησιμοποιηθούν: στα πλαίσια διπλωματικών ή προξενικών σχέσεων, από διεθνείς οργανισμούς, από τις ένοπλες δυνάμεις χώρας της Ε.Ε., από τις ένοπλες δυνάμεις του Ηνωμένου Βασιλείου που σταθμεύουν στην Κύπρο ή στα πλαίσια συμφωνίας που συνάπτεται με χώρες ή διεθνείς οργανισμούς.

Η οδηγία διακρίνει δύο είδη διακίνησης υποκείμενων σε Ε.Φ.Κ. προϊόντων:

- Διακίνηση υποκείμενων Ε.Φ.Κ. προϊόντων που τελούν υπό καθεστώς αναστολής, τα οποία μπορούν να διακινούνται, εντός της Ε.Ε., από φορολογική αποθήκη ή από τον τόπο εισαγωγής τους σε άλλη φορολογική αποθήκη ή εγγεγραμμένο παραλήπτη ή τόπο εξαγωγής από την Ε.Ε. ή δικαιούχο της ως άνω απαλλαγής. Η διακίνηση πρέπει να λαμβάνει χώρα υπό την κάλυψη ηλεκτρονικού διοικητικού εγγράφου που προσδιορίζεται στον Κανονισμό Ε.Κ. 684/2009, ο οποίος τροποποιήθηκε τελευταία από τον Κανονισμό Ε.Ε. 2018/503. Τέλος οι αρμόδιες αρχές της χώρας αποστολής της Ε.Ε. μπορούν να ζητούν από τον εγκεκριμένο αποθηκευτή ή τον εγγεγραμμένο αποστολέα την καταβολή εγγύησης η οποία να καλύπτει τον κίνδυνο που ενέχει η διακίνηση υπό καθεστώς αναστολής. Κατά κανόνα, η εγγύηση μπορεί να παρέχεται από τρίτο μέρος.
- Διακίνηση και φορολόγηση των υποκείμενων σε Ε.Φ.Κ. προϊόντων μετά τη θέση τους σε ανάλωση. Στην περίπτωση αυτή διακρίνονται δύο υποπεριπτώσεις.
 - ✓ Στην πρώτη τα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. αποκτά ιδιώτης για δική του χρήση και τα μεταφέρει αυτοπροσώπως από μια χώρα της Ε.Ε. σε άλλη οπότε ο Ε.Φ.Κ. δύναται να οφείλεται μόνο στη χώρα της Ε.Ε. όπου τα προϊόντα αυτά αποκτώνται. Για να προσδιοριστεί η χρήση από ιδιώτη οι χώρες της Ε.Ε. λαμβάνουν υπ' όψιν τα εξής στοιχεία: την εμπορική ιδιότητα του κατόχου των προϊόντων, τον τόπο όπου βρίσκονται τα προϊόντα, οποιοδήποτε έγγραφο σχετικό, τη φύση και την ποσότητα των προϊόντων.

- ✓ Στην δεύτερη περίπτωση τα υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ. που προορίζονται για ανάλωση σε μια χώρα της Ε.Ε., κατέχονται για εμπορικούς σκοπούς σε άλλη χώρα της Ε.Ε. όπου και έχουν καταβάλλει Ε.Φ.Κ.. Τα προϊόντα υπόκεινται στο καθεστώς Ε.Φ.Κ. της τελευταίας χώρας όπου και θα αναλωθούν. Ο Ε.Φ.Κ. που έχει καταβληθεί στην πρώτη χώρα μπορεί να επιστραφεί. Στην περίπτωση πωλήσεων εξ αποστάσεως από μια χώρα της Ε.Ε. σε μια άλλη, ο πωλητής ή ο αντιπρόσωπός του πρέπει να καταβάλουν τον Ε.Φ.Κ. στη χώρα προορισμού. Η Οδηγία εφαρμόζεται από τις 15/01/2009 και έπρεπε να ενσωματωθεί από τα Κράτη-Μέλη στο Εθνικό Δίκαιο έως την 01/01/2010.

Τέλος, με την Οδηγία 2020/262 (19 Δεκεμβρίου 2019) για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος προϊόντων που υπόκεινται Ε.Φ.Κ., με ισχύ από 13 Φεβρουαρίου 2023, βάσει της οποίας όμως έχουν ήδη εκδοθεί και ισχύουν διατάξεις στον Ε.Τ.Κ. για την ενσωμάτωσή της, επανακαθορίζονται - επικαιροποιούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις για το γενικό καθεστώς Ε.Φ.Κ. ώστε να επιτευχθεί πλήρης εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών των Κρατών Μελών με τον Ενωσιακό Κώδικα. Η Οδηγία αναθεωρεί, καταργεί και αντικαθιστά τις 2008/118/ΕΚ και 2010/12/ΕΕ και συνδέεται με την απόφαση ΕΕ 2020/263 για την «εισαγωγή της πληροφορικής στη διακίνηση και στους ελέγχους των αγαθών που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ.».

Η Οδηγία καθορίζει ότι τα έσοδα από Ε.Φ.Κ. αποτελούν έσοδο της χώρας στην οποία καταβάλλονται και επιτρέπει στα κράτη-μέλη να επιβάλλουν πρόσθετους έμμεσους φόρους στα προϊόντα με Ε.Φ.Κ. για ειδικούς σκοπούς εφ' όσον είναι σύμφωνοι με τις κοινοτικές διατάξεις, καθώς και να επιβάλλουν φόρους, πέραν των ήδη προβλεπόμενων, σε προϊόντα και παροχές υπηρεσιών που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. Για παράδειγμα στην Ελλάδα με τον Ν. 4759/20 θεσμοθετήθηκε και ισχύει από 01/01/2021 η επιβολή φόρου σταθερού ποσού 30€/1000lt για το diesel, κατά την θέση του σε ανάλωση, το λεγόμενο Πράσινο Τέλος, το οποίο επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση ειδικού σκοπού και συγκεκριμένα οι πόροι εξ αυτού θα διατίθενται για την υλοποίηση δράσεων προς επίτευξη συγκεκριμένων ενεργειακών και κλιματικών εθνικών στόχων.

Η Οδηγία, στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του ισχύοντος καθεστώτος για τα προϊόντα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. προκειμένου να επέλθει βελτίωση των όρων δίκαιου ανταγωνισμού στην ενιαία αγορά και μείωση του διοικητικού φόρτου των επιχειρήσεων, εισάγει διευκρινιστικές πρόνοιες αναφορικά με τη γενεσιουργό αιτία, τον χρόνο και τον τόπο απαίτησης του φόρου, την καταστροφή και τις ανεπανόρθωτες

απώλειες των προϊόντων, προβλέποντας μη επιβολή φόρου για απώλειες που οφείλονται στην ίδια τη φύση των προϊόντων, αν αυτές δεν υπερβαίνουν τα προκαθορισμένα κοινά όρια αποδεκτής μερικής απώλειας που καθορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς και καθορισμό κοινού πιστοποιητικού απαλλαγής με εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Οδηγία θέτει γενικούς κανόνες για το καθεστώς αναστολής, την παραγωγή, εξόρυξη, εισαγωγή (νόμιμη ή παράτυπη), όλα τα στάδια κυκλοφορίας των προϊόντων, την κατοχή, μεταποίηση, τις διαδικασίες, τις απαλλαγές, τη διακίνηση υπό καθεστώς αναστολής. Περιλαμβάνει διατάξεις για τη βελτίωση των διαδικασιών αποστολής και παραλαβής εναρμονισμένων προϊόντων υπό καθεστώς αναστολής, καθώς και τις διαδικασίες διακίνησής τους, την παροχή δυνατότητας χρήσης του καθεστώτος εξωτερικής διαμετακόμισης μετά το καθεστώς εξαγωγής και την επέκταση χρήσης του μηχανοργανωμένου συστήματος για τη διακίνηση εναρμονισμένων προϊόντων που τελούν υπό καθεστώς αναστολής ή/και έχουν τεθεί σε ανάλωση στο έδαφος ενός κράτους-μέλους και διακινούνται προς το έδαφος άλλου κράτους μέλους, προκειμένου να παραδοθούν για εμπορικούς σκοπούς.

2.3. Νομικό καθεστώς Ε.Φ.Κ. στην Ελλάδα

Με την ένταξή της χώρας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ο Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή έλαβε μια πνοή ευρωπαϊκού αέρα. Αφ' ενός γιατί το θεσμικό πλαίσιο που τον καθορίζει δεν είναι παρά η ενσωμάτωση στην Εθνική Νομοθεσία των σχετικών Κοινοτικών Οδηγιών-Κανονισμών, με ρητά χρονικά περιθώρια υλοποίησης και σαφή καθορισμένα πεδία τα οποία τα Κράτη Μέλη δύνανται να διαμορφώσουν κατά την διαδικασία αυτή. Αφ' ετέρου διότι το ενιαίο κοινοτικά μηχανοργανωμένο ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της διακίνησης των υποκειμένων σε Ε.Φ.Κ. προϊόντων, σύστημα στο οποίο έχουν ενταχθεί τόσο τα τελωνεία των κρατών μελών όσο και όλοι οι εμπλεκόμενοι στην διαδικασία οικονομικοί φορείς, είναι ένα σύστημα πραγματικά λειτουργικό και άμεσα διαδραστικό, που στοχεύει στην διασφάλιση της ορθής τήρησης των διατάξεων και της εισπραξιμότητας σημαντικότερων εθνικών πόρων.

Στην Ελλάδα, πριν την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ίσχυε ο νόμος 1038/1980 (ΦΕΚ Α' 67/22.03.1980) «Περί του τελωνειακού και φορολογικού καθεστώτος των διυλιστηρίων πετρελαίου και των βιομηχανικών συμπλεγμάτων εκ διυλιστηρίων πετρελαίου και χημικών βιομηχανιών». Ο Νόμος 1038/1980 περιλάμβανε το

φορολογικό καθεστώς των χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών και των πετρελαιοειδών προϊόντων και αποτελούσε μία αρχική προσέγγιση. Βασικός σκοπός του ήταν να επιτευχθεί ίση φορολογική μεταχείριση των νεοεισερχόμενων κρατών-μελών από τα υπάρχοντα και τα ομοειδή εγχώρια προϊόντα. Ειδικότερα, οι πρώτες ύλες που εισάγονταν για να χρησιμοποιηθούν από χημικές μονάδες βιομηχανιών δέχονταν φορολογική επιβάρυνση προκειμένου να αποφευχθεί ευνοϊκότερη φορολόγηση των συγκεκριμένων μονάδων σε σχέση με τις υπόλοιπες εγχώριες χημικές βιομηχανίες. Ανάλογες επιλογές προβλέφθηκαν και για τα υπόλοιπα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. με βάση το κοινό τελωνειακό δασμολόγιο. Στόχος ήταν η εξισορρόπηση της τελικής τιμής κατανάλωσης των πετρελαιοειδών. Συγκεκριμένα επιβάλλονταν υψηλοί φόροι κατανάλωσης στα προϊόντα που εξάγονταν από τα κρατικά διυλιστήρια ή εισάγονταν από το εξωτερικό και η ενδεχόμενη επιβολή του Ε.Φ.Κ. εκτόξευε την τελική τιμή.

Σύμφωνα με το άρθρ. 1, οι ως άνω χώροι καθορίζονται και τίθενται σε ειδική τελωνειακή επίβλεψη που αποσκοπεί στην βεβαίωση και είσπραξη των κατά τις κείμενες διατάξεις προβλεπομένων δασμών και λοιπών φόρων επί των εισερχομένων πρώτων υλών, την παρακολούθηση και τον έλεγχο της νόμιμης χρήσης των άνευ φόρων εισερχομένων, διακινούμενων και εξερχομένων πρώτων υλών και άλλων ειδών εντός του επιβλεπόμενου χώρου. Σύμφωνα με το άρθρ. 2 του ίδιου νόμου *«ως και εις την βεβαίωσιν και είσπραξιν του κατά τις διατάξεις του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου Ειδικού Φόρου Καταναλώσεως και των λοιπών τυχόν επιβαρύνσεων επί των παραγομένων και εις ανάλωσιν τιθέμενων προϊόντων»*.

Σύμφωνα το άρθρο 3§1 του ανωτέρω νόμου, οι πρώτες ύλες, κύριες και βοηθητικές, που εισάγονταν ή αγοράζονταν στην Ελλάδα από διυλιστήρια πετρελαίου ή χημικές μονάδες διαλυτών, για την παραγωγή προϊόντων ή πρόσμιξη με αυτά, απαλλάσσονταν από δασμολογικές και φορολογικές επιβαρύνσεις. Το ίδιο ίσχυε και για τα υγρά καύσιμα που καταναλώνονταν για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων των συγκεκριμένων μονάδων παραγωγής.

Ο Ε.Φ.Κ., σύμφωνα με το Ν. 1038/1980 (άρθρ. 4) ενοποιεί όλους τους έως τότε επιβαλλόμενους δασμούς ευθυγραμμίσεως, φόρους, τέλη χαρτοσήμου, έτερα τέλη καθώς και εισφορές, πλην του Φόρου Κύκλου Εργασιών (Φ.Κ.Ε.) και του τέλους υπέρ Λιμενικών Ταμείων (άρθρ. 4). Ο ενιαίος Ε.Φ.Κ. υπολογίζεται επί τη βάσει της κατ' όγκο ή βάρος ισχύουσας εμπορικής μονάδας μετρήσεως εκάστου είδους προϊόντος. Ως αξία για την ενοποίηση των φορολογιών λαμβάνεται υπ' όψιν η ισχύουσα χονδρική τιμή πώλησεως EX FACTORY του προϊόντος κατά τον χρόνο πώλησής του.

Εξαιρούνται του Ε.Φ.Κ. τα προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως πρώτες ύλες, προβλέπονται απαλλαγές για κατηγορίες δικαιούχων, μειώσεις και επιστροφές κατά τις εξαγωγές (άρθρ. 5). Ο επιβαλλόμενος Ε.Φ.Κ. για τα εκ του εξωτερικού εισαγόμενα ή υπό των διυλιστηρίων και βιομηχανικών συμπλεγμάτων παραγόμενα «βεβαιούται και εισπράττεται από την αρμόδια Τελωνειακή αρχή κατά την θέσιν αυτών εις ανάλωσιν» (άρθρ. 7).

Έκτοτε, έως και το 1992, με διαδοχικούς νόμους που φέρουν εν γένει τον τίτλο «Διαρρυθμίσεις στον Ενιαίο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης προϊόντων και άλλες διατάξεις» όπως ορίζεται στο άρθρ. 4 του Ν. 1038/1980, για τον Ε.Φ.Κ., καθορίζονται ποσά φόρων σε δραχμές ανά κατηγορία προϊόντος μεταξύ των άλλων και στα πετρελαιοειδή. Από 01/01/1993 οι ρυθμίσεις του Ν. 1038/1980 εφαρμόστηκαν μόνο στα προϊόντα που χρησιμοποιούνταν ως πρώτες ύλες στα διυλιστήρια που λειτουργούσαν στην ελληνική επικράτεια.

Με τους νόμους 2127/1993 και 3336/2005 εντάχθηκαν στον Ε.Φ.Κ., εκτός από τα πετρελαιοειδή, τα ενεργειακά προϊόντα και η ηλεκτρική ενέργεια. Επιπλέον, με τον Ν. 3336/2005 άρχισαν να ισχύουν και στην Ελλάδα όσα όριζε η Οδηγία 2003/96/ΕΚ.

2.4. Εναρμόνιση της Ελλάδας με την Ε.Ε.

Η εναρμόνιση του συστήματος Ε.Φ.Κ. βασίστηκε σε Κανονισμούς και Οδηγίες που αποτέλεσαν τη νομική βάση για την κατοχή, παραγωγή, ενδοκοινοτική διακίνηση, ελέγχους και φορολογία των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. και μεταφέρθηκαν στο Εθνικό Δίκαιο με το Ν. 2960/01 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» (Ε.Τ.Κ.) όπως έχει διαδοχικά τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, Μέρος Τρίτο, Κεφάλαια Α, Β, Γ, άρθρα 53 έως και 119 Γ.

Ειδικότερα, στο Κεφάλαιο Α', άρθρα 53-71 καθορίζονται οι γενικές διατάξεις που αφορούν συνολικά στις τρεις κατηγορίες των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. δηλαδή τα ενεργειακά προϊόντα και ηλεκτρική ενέργεια, την αλκοόλη και αλκοολούχα ποτά και τα βιομηχανοποιημένα καπνά. Στα άρθρα 53-61 ορίζεται το πεδίο εφαρμογής, αναλυτικά το αντικείμενο του φόρου, η επιβολή, η βάση υπολογισμού, οι φορολογικοί συντελεστές, η βεβαίωση και είσπραξη, το απαιτητό του φόρου. Τα άρθρα 62-65 αφορούν στο καθεστώς αναστολής, στην κατοχή, παραγωγή και μεταποίηση (αρ.62), στην σύσταση Φορολογικών Αποθηκών (αρ. 63), στον εγκεκριμένο αποθηκευτή (αρ.64). Στα άρθρα 66 και 68 προβλέπονται οι διαδικασίες επιστροφής φόρου,

διαγραφής, είσπραξης εκ των υστέρων και οι απαλλαγές. Τέλος στα άρθρα 69-70 ορίζονται οι ειδικές διατάξεις όπως για το καθεστώς Αγίου Όρους.

Στο Κεφάλαιο Β', άρθρα 72-108 οι διατάξεις αφορούν ξεχωριστά στα τρία είδη, άρθρα 72-78 για τα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια, άρθρα 79-93 την αλκοόλη και τα αλκοολούχα ποτά και άρθρα 94-108 τα βιομηχανοποιημένα καπνά. Για τα ενεργειακά προϊόντα μεταξύ των άλλων στο άρθρο 72 καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής βάσει κωδικοποίησης των ειδών - συνδυασμένης ονοματολογίας (Σ.Ο.), στο άρθρο 73 οι φορολογικοί συντελεστές, στο άρθρο 76 η παραγωγή ενεργειακών προϊόντων και στο άρθρο 78 οι ειδικές απαλλαγές.

Τέλος στο Κεφάλαιο Γ', άρθρα 109-119Γ ορίζονται οι διαδικασίες της βεβαίωσης, είσπραξης, πίστωσης και καταβολής του φόρου, και όλο το σύστημα της κυκλοφορίας των προϊόντων υπό καθεστώς αναστολής, τις προϋποθέσεις και όρους λειτουργίας του μηχανοργανωμένου συστήματος και του συστήματος εισροών-εκροών, τις εφεδρικές διαδικασίες, τις έννοιες εγγεγραμμένου αποστολέα και παραλήπτη, την αμοιβαία συνδρομή, τις εναλλακτικές αποδείξεις, τις παρατυπίες σε οποιοδήποτε καθεστώς, τις παραβάσεις και τις κυρώσεις.

Ενώ η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας καθορίζεται ως άνω αναφέρουμε, Ν. 2960/2001 «*Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας*» ειδικά τα άρθρα 72-78 ΕΤΚ (2002), παράλληλα ίσχυαν οι διατάξεις του νόμου 1038/1980 που δεν καταργήθηκαν με το Ν. 2127/1993. Ειδικότερα, το άρθρο 68 ΕΤΚ προέβλεπε γενικές απαλλαγές και αντικαταστάθηκε από το νόμο 3842/2010 με τον οποίο εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία με την οδηγία 2008/118/ΕΚ. Συγκεκριμένα απαλλάχθηκαν κάποια προϊόντα που προορίζονταν για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροσκαφών, προϊόντα που επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο διπλωματικών ή προξενικών σχέσεων, που αναλώνονταν από διεθνείς οργανισμούς, διατίθεντο στις ένοπλες δυνάμεις ή χρησιμοποιούνταν στο πλαίσιο συμφωνιών με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. Το άρθρο 78 προέβλεπε απαλλαγές πετρελαιοειδών προϊόντων για τον εφοδιασμό αεροσκαφών ή ναυσιπλοΐας στα ύδατα της Ε.Ε. (Φορτσάκης και Σαββαΐδου, 2013).

Με το Ν. 3634/2008 υπήρξε πρόθεση εξομοίωσης των συντελεστών Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης με στόχο την πάταξη του λαθρεμπορίου και τον περιορισμό της φοροδιαφυγής λόγω της ιδιαίτερης διαφοράς των συντελεστών αυτών. Η εξίσωση θα γινόταν στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο που επέτρεπε η Οδηγία

2003/96/EK και όχι στο επίπεδο του τότε ισχύοντος συντελεστή Ε.Φ.Κ. για το πετρέλαιο κίνησης.

Η φορολογική πολιτική στην Ελλάδα έως και το 2009 είχε ως βασικό στόχο την τήρηση των ελάχιστων συντελεστών. Το 2010, μετά την επιβολή αυστηρότερων μέτρων δημοσιονομικής εξυγίανσης, η ανάγκη για άμεση αύξηση των δημοσιονομικών εσόδων οδήγησε σε αύξηση των φορολογικών συντελεστών. Έτσι, ο Ε.Φ.Κ. της αμόλυβδης βενζίνης αυξήθηκε 63%, του πετρελαίου κίνησης 36% και το πετρέλαιο θέρμανσης έφθασε στα 60 ευρώ ανά 1.000 λίτρα από 21 ευρώ (IOBE, 2012).

Ο Ν. 3986/2011 και ο Ν. 4024/2011 όριζε ότι μέχρι τις 15/10/2013 οι συντελεστές Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (diesel) και του φωτιστικού πετρελαίου που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης εξισώνονται με το 80% των συντελεστών diesel και φωτιστικού πετρελαίου που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων, με αποτέλεσμα να εκτοξευτούν στα 60€ και 330€ το 2011 που έως τότε ήταν 21€ /1000lt.

Από την 1/1/2017 και σύμφωνα με το Ν. 4389/2016 για την αύξηση των δημοσίων εσόδων αυξήθηκε ο Ε.Φ.Κ. στα καύσιμα εκτός από το πετρέλαιο θέρμανσης το οποίο ήδη από τις 15/1/2016 είχε αυξηθεί κατά 5 λεπτά/lt (από τα 0,23 στα 0,28 €/lt). Η αύξηση του Ε.Φ.Κ. που καταγράφηκε στα υπόλοιπα προϊόντα είναι στη βενζίνη 3 λεπτά/lt (από 0,67 στα 0,7 €/lt), στο πετρέλαιο κίνησης κατά 8 λεπτά/lt (από 0,33 στα 0,41 €/lt) και στο αέριο κίνησης κατά 10 λεπτά/lt (από 0,33 στα 0,43 €/lt). Οι συντελεστές αυτοί είναι ισχύοντες σήμερα.

2.5. Ειδικές Απαλλαγές

Πέραν των προαναφερομένων απαλλαγών εφαρμόζονται οι ακόλουθες ειδικές απαλλαγές, μειώσεις και επιστροφές Ε.Φ.Κ. βάσει των κοινοτικών και εθνικών διατάξεων:

- στα ενεργειακά προϊόντα που παραλαμβάνονται για να χρησιμοποιηθούν για ανεφοδιασμό αεροσκαφών αεροπορικών μεταφορών εκτός από τον ανεφοδιασμό ιδιωτικών αεροσκαφών που εκτελούν ιδιωτικές πτήσεις αναψυχής,
- στα ενεργειακά προϊόντα που παραλαμβάνονται για να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για σκοπούς ναυσιπλοΐας και επαγγελματικής αλιείας, στα ύδατα της Ε.Ε. Η χρήση δεν αφορά ιδιωτικά σκάφη αναψυχής,
- στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel) που χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο ως ηλεκτρομονωτικό υλικό ηλεκτρικών μετασχηματιστών,

- στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel), στο φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), στο (white spirit) και στα ελαφρά λάδια και τους αρωματικούς υδρογονάνθρακες που χρησιμοποιούνται σε βιομηχανίες και βιοτεχνίες μόνο ως πρώτη ύλη για την παραγωγή των προϊόντων τους,
- στο λιθάνθρακα, το λιγνίτη, το κοκ και την ηλεκτρική ενέργεια που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για χημική αναγωγή, ηλεκτρολυτική και μεταλλουργική κατεργασία,
- στο λιθάνθρακα, το λιγνίτη, το κοκ που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην ορυκτολογική κατεργασία,
- στο λιθάνθρακα, το λιγνίτη, το κοκ και το φυσικό αέριο που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας,
- στη βενζίνη εκχύλισης (εξάνιο) που παραλαμβάνεται για χρήση από βιομηχανίες,
- στην ηλεκτρική ενέργεια που προέρχεται από αιολική, ηλιακή, γεωθερμική, παλιπροϊκή ενέργεια κυμάτων και παράγεται για να χρησιμοποιηθεί για ιδιωτική χρήση,
- στα ενεργειακά προϊόντα που τέθηκαν σε ανάλωση σε άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε., περιέχονται σε κανονικές δεξαμενές καυσίμων εμπορικών οχημάτων και πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα από τα εν λόγω οχήματα,
- στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel) που χρησιμοποιείται από τις βιομηχανίες, βιοτεχνίες για κινητήρες σταθερής θέσης, μηχανήματα και μηχανολογικό εξοπλισμό, οχήματα που κινούνται εκτός δημοσίων οδών,
- στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel) που χρησιμοποιείται από τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, τα νοσηλευτικά και προνοιακά ιδρύματα (επιστροφή),
- στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel) για πλοία σε περιοχές που δεν υπάρχει δυνατότητα να παραλάβουν ατελώς από Φορολογική Αποθήκη (επιστροφή),
- στη βενζίνη, το υγραέριο, το μεθάνιο, στην βενζίνη εκχύλισης (εξάνιο) και ηλεκτρική ενέργεια ως αποκλειστική χρήση στη γεωργία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Φορολογία ενεργειακών προϊόντων

3.1. Φορολογική πολιτική για τα ενεργειακά προϊόντα

Η δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στον κλάδο των πετρελαιοειδών επί των οποίων επιβάλλεται ο Ε.Φ.Κ. είναι μια δραστηριότητα με τεράστιο Φ.Κ.Ε διότι λαμβάνοντας υπ' όψιν τον κύκλο της αγοράς, της μεταφοράς και εισαγωγής του αργού πετρελαίου, της διύλισης και εμπορίας έως την κατανάλωση των τελικών προϊόντων, στις βιομηχανίες, τον εφοδιασμό των πλοίων και των αεροσκαφών, τα πρατήρια υγρών καυσίμων και τελικά σε κάθε νοικοκυριό, παρατηρούμε ένα πλήθος παράπλευρα υφιστάμενων ή εξ αυτού αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων που απασχολούν τελικά μεγάλο πλήθος εργαζομένων με τα συνεπαγόμενα οικονομικά αποτελέσματα.

Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων αποτελεί σημαντική πηγή δημοσίων εσόδων, όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., ιδιαίτερα δε ο Ε.Φ.Κ. και ο Φ.Π.Α. που επιβάλλονται στα υγρά καύσιμα (OECD, 2001; IOBE, 2012).

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για το 2020 τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. έφθασαν συνολικά τα 590,6 εκ. € και κινήθηκαν αυξητικά κατά 58,38 εκ. € (10,97%) τον Ιούνιο του 2021 σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2020. Ως προς τα πετρελαιοειδή και τα ενεργειακά προϊόντα, τον Ιούνιο 2020 τα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. έφθασαν συνολικά τα 308,99 εκ. € ενώ τον Ιούνιο 2021 κινήθηκαν αυξητικά κατά 35,68 εκ. € (11,54%) σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2020. Η συγκεκριμένη μεταβολή οφείλεται κυρίως στα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. του diesel κίνησης (20,54 εκ. €, 18,24%) και βενζίνης (14,67 εκ. €, 8,59%) που αυξήθηκαν σε σχέση με τον Ιούνιο του 2020. Επίσης αύξηση παρουσίασαν τα έσοδα από ηλεκτρική ενέργεια (0,34 εκ. €, 3,09%) και φυσικό αέριο (1,18 εκ. €, 45,31%) Από την άλλη, η υψηλότερη αρνητική μεταβολή εντοπίστηκε στα έσοδα από τον Ε.Φ.Κ. λοιπών ενεργειακών προϊόντων (-1,05 εκ. €, -28,83%) (ΑΑΔΕ, 2021) (πίνακας 3.1).

Πίνακας 3. 1. Σύγκριση βασικών αναλυτικών λογαριασμών εσόδων Ε.Φ.Κ. (εκ. €)

Έσοδα από Ε.Φ.Κ.	Ιούν. 2020	Ιούν. 2021	% μεταβολή 2021/2020
Ε.Φ.Κ. υγραερίων	8,07	8,07	-0,03%
Ε.Φ.Κ. βενζίνης	170,87	185,54	8,59%
Ε.Φ.Κ. diesel	112,60	133,14	18,24%
Ε.Φ.Κ. ηλεκτρική ενέργεια	11,21	11,55	3,09%
Ε.Φ.Κ. φυσικό αέριο	2,60	3,78	45,31%
Ε.Φ.Κ. λοιπών ενεργειακών προϊόντων	3,64	2,59	-28,83%
ΣΥΝΟΛΟ	308,99	344,67	11,54%

Πηγή: Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ΑΑΔΕ, 2021

Επιπρόσθετα, στο Διάγραμμα 3.4, Παράρτημα Α, φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή των εσόδων από Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα, για τα έτη 2020-2021.

Σύμφωνα με στοιχεία εκτέλεσης του κρατικού προϋπολογισμού, για την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου 2022, προέκυψε υστέρηση στα έσοδα του Ε.Φ.Κ. κατά 108 εκ. € που συνδέεται άμεσα με τη μείωση των πωλούμενων ποσοτήτων. Έτσι, αντί για 1,376 δις. €, εισπράχθηκαν τελικά 1,268 δις. €, δηλαδή μείωση 8% των πωλούμενων ποσοτήτων έναντι των αναμενόμενων. Αντιθέτως, για το ίδιο διάστημα, παρουσιάζεται υπερίσπραξη εσόδων Φ.Π.Α. στα πετρελαιοειδή ύψους 113 εκ. € για τις ίδιες ποσότητες (Πλάντζος, 2022).

Η πολιτική που αναπτύσσεται στην Οδηγία 2003/96/ΕΚ αποτέλεσε, προϊόν συμβιβασμού μεταξύ του προγενέστερου καθεστώτος φορολόγησης ενεργειακών προϊόντων, της προσπάθειας ολοκλήρωσης της ευρωπαϊκής αγοράς και της ανάγκης αξιοποίησης της φορολογικής πολιτικής για την επίτευξη ενεργειακών και περιβαλλοντικών στόχων. Η επιβολή Ε.Φ.Κ. στα καύσιμα βασίζεται στις περιβαλλοντικές και όχι μόνο επιβαρύνσεις που προκαλούνται από την κατανάλωση καυσίμων, ειδικά στον τομέα των μεταφορών. (π.χ. βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης) (OECD, 2001; IOBE, 2012).

Η φορολογική πολιτική της Ε.Ε. για τα ενεργειακά προϊόντα όπως προαναφέρουμε στηρίζεται σε ένα σύστημα ελάχιστων φορολογικών συντελεστών που εφαρμόζονται στα ανταγωνιστικά ενεργειακά προϊόντα. Η υποχρέωση εφαρμογής ελάχιστων φορολογικών συντελεστών παρέχει τη διακριτική ευχέρεια στα Κράτη Μέλη για επιλογή του τελικού ύψους φόρου ανάλογα με τις ανάγκες και τους στόχους της πολιτικής που επιδιώκουν. Ειδικότερα, τα ενεργειακά προϊόντα φορολογούνται μόνο όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης ή θέρμανσης και όχι όταν χρησιμοποιούνται ως πρώτες ύλες, για χημική αναγωγή ή στο πλαίσιο ηλεκτρολυτικής και μεταλλουργικής κατεργασίας. Παράλληλα, προβλέπεται να εφαρμόζονται μειωμένοι συντελεστές για τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται σε σταθερούς κινητήρες, στον αγροτικό τομέα, στις κατασκευές και σε οχήματα που χρησιμοποιούνται εκτός δημοσίων οδών (Οδηγία 2003/96/ΕΚ; Ν. 2960/2001).

Σύμφωνα με την Α.Α.Δ.Ε. οι κωδικοί των πετρελαιοειδών προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. βάσει συνδυασμένης ονοματολογίας, (taric), είναι οι εξής (Πίνακας 3.2):

Πίνακας 3. 2. Κωδικοί πετρελαιοειδών προϊόντων ενταγμένοι σε Ε.Φ.Κ.

Περιγραφή προϊόντος [Πετρελαιοειδή]	Κωδικός προϊόντος	Κωδικός TARIC (1-10)	Κωδικός TARIC (19-22)
*ΒΕΝΖΟΛΙΟ ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000005300	2902200000	1202
*ΙΣΟΜΕΡΗ ΞΥΛΟΛΙΟΥ ΣΕ ΜΕΙΓΜΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000006000	2902440000	1202
*ΤΟΛΟΥΟΛΙΟ ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000005500	2902300000	1202
ΒΕΝΖΙΝΗ ΜΕ ΜΟΛΥΒΔΟ RON > 98	3000002100	2710125090	1230
ΜΑΖΟΥΤ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,1%	3000003500	2710196200	1260
WHITE SPIRIT: ΕΛΑΦΡΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	3000000900	2710122190	1210
ΑΕΡΙΩΔΗ ΑΛΛΑ	3000005100	2711290000	1270
ΑΙΘΥΛΕΝΙΟ ΠΡΟΠΥΛΕΝΙΟ ΒΟΥΤΥΛΕΝΙΟ ΒΟΥΤΑΔΙΕΝΙΟ	3000004900	2711140000	1284
ΑΛΛΑ ΕΛΑΦΡΑ ΛΑΔΙΑ	3000002300	2710129090	1242
ΑΛΛΑ ΛΑΔΙΑ	3000010900	2710209000	1242
ΑΛΛΑ ΜΕΙΓΜΑΤΑ ΑΡΩΜΑΤ. ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ -ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000000800	2707500089	1200
ΑΛΛΑ ΜΕΙΓΜΑΤΑ ΑΡΩΜΑΤ. ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	3000000700	2707500080	1200
ΒΕΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ RON < 95	3000001300	2710124190	1282
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ	3000001100	2710123190	1216
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ 95 <= RON < 98	3000001400	2710124590	1222
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ 95 <= RON < 98	3000001500	2710124590	1224
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ 95 <= RON < 98 (LRP)	3000001600	2710124590	1282
Βενζίνη αμόλυβδη 95 <= RON < 98 (LRP) (Μείγμα με βιοκαύσιμο)	3000011300	2710124510	1282
Βενζίνη αμόλυβδη 95 <= RON < 98 (Μείγμα με βιοκαύσιμο)	3000011100	2710124510	1222
Βενζίνη αμόλυβδη 95 <= RON < 98 (Μείγμα με βιοκαύσιμο) (97RON)	3000011200	2710124510	1222
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ RON < 95	3000001200	2710124190	1220
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ RON >= 98	3000001800	2710124990	1282
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΜΟΛΥΒΔΗ ΣΟΥΠΕΡ RON >= 98	3000001700	2710124990	1226
Βενζίνη αμόλυβδη Σούπερ RON >= 98 (Μείγμα με βιοκαύσιμο)	3000011400	2710124910	1222
ΒΕΝΖΙΝΗ ΜΕ ΜΟΛΥΒΔΟ RON < 98	3000001900	2710125090	1230
ΒΕΝΖΙΝΗ ΜΕ ΜΟΛΥΒΔΟ ΓΙΑ ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ RON < 98	3000002000	2710125090	1234
ΒΕΝΖΟΛΙΟ	3000005200	2902200000	1200
ΒΕΝΖΟΛΙΟ (ΒΕΝΖΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000000200	2707100090	1200
ΒΕΝΖΟΛΙΟ (ΒΕΝΖΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	3000000100	2707100010	1200
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ	3000008200	2402201000	1300
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΑΛΛΟ ΑΠΟ ΦΑΜΑΕ ΕΚΤΟΣ ΚΩΔ. 382600	3000008400	3824909799	1236
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΑΥΤΟΥΣΙΟ (ΦΑΜΑΕ)	3000009500	3826001099	1236
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΑΥΤΟΥΣΙΟ ΜΗΔΕΝΙΚΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ	3000008500	3824909799	1246
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΚΑΙ ΜΕΙΓΜΑΤΑ ΑΥΤΟΥ ΑΛΛΟ ΑΠΟ ΦΑΜΑΕ	3000010100	3826009019	1236
ΒΟΥΤΑΝΙΑ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ NC1 NC23	3000004500	2711131000	1284
ΒΟΥΤΑΝΙΑ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΑΛΛΗ ΑΠΟ NC1 NC23	3000004600	2711133000	1284
ΒΟΥΤΑΝΙΟ	3000007000	2711139700	1294
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ (ΜΑΖΟΥΤ 2% < ΘΕΙΟ < 2,8%)	3000003700	2710196800	1260

Περιγραφή προϊόντος [Πετρελαιοειδή]	Κωδικός προϊόντος	Κωδικός TARIC (1-10)	Κωδικός TARIC (19-22)
ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ ΤΥΠΟΥ ΒΕΝΖΙΝΗΣ	3000002200	2710127090	1240
ΕΛΑΦΡΑ ΛΑΔΙΑ ΓΙΑ ΧΗΜΙΚΟ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ	3000007300	2710121500	1000
ΕΞΑΝΙΟ: ΕΛΑΦΡΑ ΛΑΔΙΑ ΑΛΛΑ	3000001000	2710122590	1212
ΕΡΜΑΤΑ: ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΕΞ. ΚΑΥΣΗΣ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ NC1 NC23	3000006300	2710195100	1002
ΙΣΟΜΕΡΗ ΞΥΛΟΛΙΟΥ ΣΕ ΜΕΙΓΜΑ	3000005900	2902440000	1200
ΚΗΡΟΖΙΝΗ JP1:ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ	3000002600	2710192100	1287
ΚΟΡ. ΑΚΥΚΛΟΙ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ NC1 NC23	3000006600	2901100000	1000
ΚΟΡ.ΑΚΥΚΛΟΙ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΕΣ ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΑ	3000006500	2901101000	1000
ΚΥΚΛΟΕΞΑΝΙΟ	3000008300	2902110000	1000
ΛΑΔΙΑ ΛΑΧΑΝΟΦΟΙΝΙΚΑ	3000009400	1513293010	1000
ΜΑΖΟΥΤ ΘΕΙΟ <= 0,1% (ΑΛΛΟ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)	3000008000	2710196200	1260
ΜΑΖΟΥΤ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,5%	3000003600	2710196600	1260
ΜΑΖΟΥΤ ΜΕ ΘΕΙΟ > 0,5%	3000003800	2710196700	1260
ΜΑΖΟΥΤ ΜΕ ΘΕΙΟ > 0,5% (ΑΛΛΟ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)	3000008100	2710196700	1260
ΜΕΘΑΝΟΛΗ	3000009200	2905110000	1000
ΜΕΙΓΜΑ ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΟ: ΒΟΥΤΑΝΙΑ 90% < ΚΑΘ. < 95%	3000004700	2711139100	1270
ΜΕΙΓΜΑ ΚΙΝΗΣΗΣ	3000004800	2711139700	1270
ΜΕΙΓΜΑ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ	3000006900	2711139700	1294
ΜΕΣΑΙΑ ΛΑΔΙΑ ΑΛΛΑ	3000002800	2710192900	1000
ΜΕΣΑΙΑ ΛΑΔΙΑ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ NC1 NC23	3000002400	2710191100	1000
ΜΕΣΑΙΑ ΛΑΔΙΑ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΑΛΛΗ ΑΠΟ NC1 NC23	3000002500	2710191500	1000
μ-ΞΥΛΟΛΙΟ	3000005700	2902420000	1200
ΝΑΦΘΑ	3000007200	2710121100	1002
ΞΥΛΟΛΙΟ (ΞΥΛΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000000600	2707300090	1200
ΞΥΛΟΛΙΟ (ΞΥΛΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	3000000500	2707300010	1200
ο-ΞΥΛΟΛΙΟ	3000005600	2902410000	1200
ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ	3000009600	2710199900	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (2710198500)	3000007900	2710198500	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811111000)	3000010200	3811111000	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811119000)	3000010300	3811119000	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811190010)	3000010400	3811190010	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811190090)	3000010500	3811190090	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811900010)	3000010600	3811900010	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811900030)	3000010700	3811900030	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811900040)	3000010800	3811900040	1000
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ TARIC (3811900090)	3000007800	3811900090	1000
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΛΛΟ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002%	3000007100	2710194690	1254
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΛΛΟ ΜΕ ΘΕΙΟ > 0,1%	3000007500	2710194810	1254
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΕΞ. ΚΑΥΣΗΣ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΑΛΛΗ NC1 NC23	3000006400	2710195500	1000
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΕΣ.ΚΑΥΣΗΣ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ NC1 NC23	3000006100	2710193100	1000
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΕΣ.ΚΑΥΣΗΣ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΑΛΛΗ NC1 NC23	3000006200	2710193500	1000
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (gas oil) - Άλλα	3000011000	2710194890	
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002%	3000003200	2710194690	1258
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ 0,002% < ΘΕΙΟ <= 0,1%	3000009700	2710194790	1258
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,001%	3000007600	2710194390	1258
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002%	3000007400	2710194690	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002% (ΜΕΙΓΜΑ ΜΕ	3000008800	2710201530	1250

Περιγραφή προϊόντος [Πετρελαιοειδή]	Κωδικός προϊόντος	Κωδικός TARIC (1-10)	Κωδικός TARIC (19-22)
ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ)			
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ 0,002% < ΘΕΙΟ <= 0,1%	3000010000	2710194790	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΗΝΟ ΥΔΡΟΓΟΝΟΚΑΤΕΡΓΑΣΜΕΝΟ ΦΥΤΙΚΟ ΕΛΑΙΟ	3000011500	2710194329	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΔΕΗ 0,05% < ΘΕΙΟ < 0,2%	3000003300	2710194500	1256
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΔΕΗ ΘΕΙΟ < 0,05%	3000003000	2710194190	1256
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΘΕΙΟ <= 0,001% (ΜΕΙΓΜΑ ΜΕ ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ)	3000008600	2710201130	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,001%	3000002900	2710194390	1268
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΜΙΓΜΑ ΜΕ ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΜΗΔΕΝ ΣΥΝΤ	3000009100	2710194900	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΜΙΓΜΑ ΜΕ ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΜΗΔΕΝ ΣΥΝΤ	3000008900	2710194500	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΜΙΓΜΑ ΜΕ ΒΙΟΝΤΙΖΕΛ ΜΗΔΕΝ ΣΥΝΤ	3000008700	2710194190	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΜΙΓΜΑ ΜΕ ΒΙΟΝΤΙΖΗΛ ΚΑΝ. ΣΥΝΤ.	3000009000	2710194900	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002%	3000006800	2710194690	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 0,002% < ΘΕΙΟ <= 0,1%	3000009800	2710194790	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,001%	3000006700	2710194390	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΘΕΙΟ > 0,1%	3000003400	2710194810	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΡΑΤΟΥ 0,001% < ΘΕΙΟ <= 0,002%	3000007700	2710194690	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΡΑΤΟΥ 0,002% < ΘΕΙΟ <= 0,1%	3000009900	2710194790	1250
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΡΑΤΟΥ ΜΕ ΘΕΙΟ <= 0,001%	3000003100	2710194390	1250
π-ΞΥΛΟΛΙΟ	3000005800	2902430000	1200
ΠΡΟΠΑΝΙΟ > 99% NC1 NC23	3000004000	2711121900	1284
ΠΡΟΠΑΝΙΟ 90% < ΚΑΘ < 99%	3000004300	2711129400	1270
ΠΡΟΠΑΝΙΟ ΑΛΛΑ	3000004400	2711129700	1270
ΠΡΟΠΑΝΙΟ ΑΛΛΟ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ C1 NC23	3000004100	2711129100	1284
ΠΡΟΠΑΝΙΟ ΑΛΛΟ ΓΙΑ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑ ΑΛΛΗ ΑΠΟ NC1 NC23	3000004200	2711129300	1284
ΠΡΟΠΑΝΙΟ ΚΑΘ. > 99%	3000003900	2711121100	1270
ΤΟΛΟΥΟΛΙΟ	3000005400	2902300000	1200
ΤΟΛΟΥΟΛΙΟ (ΤΟΛΟΥΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3000000400	2707200090	1200
ΤΟΛΟΥΟΛΙΟ (ΤΟΛΟΥΕΝΙΟ) ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	3000000300	2707200010	1200
ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΑΛΛΑ	3000005000	2711190000	1270
ΦΟΙΝΙΚΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΚΛΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ	3000009300	1511909110	1000
ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ-ΘΕΡΜΑΝΣΗ	3000002700	2710192500	1206

Πηγή: www.aade.gr

3.2. Συγκριτική παρουσίαση Ε.Φ.Κ. σε Ελλάδα και Ευρώπη

Σύμφωνα με την Οδηγία 2003/96/ΕΚ και τον Ν. 2960/2001, οι ελάχιστοι συντελεστές φορολογίας για τα καύσιμα που έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι φορολογικοί συντελεστές Ε.Φ.Κ. που ισχύουν στην Ελλάδα φαίνονται στον πίνακα 3.3.

Πίνακας 3. 3. Ε.Φ.Κ. ενεργειακών προϊόντων

Ι. Ενεργειακά Προϊόντα

Τύπος ενεργειακού προϊόντος	Κωδικός Σ.Ο.	Excise product Code	Συντελεστής ΕΦΚ	Ελάχιστος συντελεστής σε Ε.Ε.
Βενζίνη αεροπλάνων	27101231	E420	697 €/1000 lt	359€/1000 lt
Βενζίνη με μόλυβδο	27101250	E410	681 €/1000 lt	421€/1000 lt
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο με αριθμό οκτανίων μέχρι και 95	27101241	E420	700 €/1000 lt	359€/1000 lt
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο με αριθμό οκτανίων μεγαλύτερο των 95 αλλά μικρότερο του 98	27101245			
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο με αριθμό οκτανίων μεγαλύτεροι των 98	27101249			
Ειδικό καύσιμο αεριωθούμενων τύπου βενζίνης	27101270	E490	697 €/1000 lt	
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) κινητήρων	27101943	E430	410 €/1000 lt	330€/1000 lt
	27101946			
	27101947			
	27101948			
	27102011			
	27102016			
27102019				
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) θέρμανσης	27101943	E440	280 €/1000 lt	21 €/1000 lt
	27101946			
	27101947			
	27101948			
	27102011			
	27102016			
27102019				
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) άλλο από εκείνο των ανωτέρω περιπτώσεων	27101943	E430	410 €/1000 lt	
	27101946			
	27101947			
	27101948			
	27102011			
	27102016			
27102019				
Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (FUEL OIL- Μαζούτ)	27101962	E470	38 €/1000 kg.	15 €/1000 lt
	27101966			
	27101967			
	27102032			
	27102038			
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο κινητήρων / Ειδικό καύσιμο αεριωθούμενων	27101921	E450	410 €/1000 lt	330 €/1000 lt
	27101925	E450		
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο θέρμανσης	27101925	E460	280 €/1000 lt	21 €/1000 lt
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) άλλη από εκείνη των ανωτέρω περιπτώσεων	27101925	E450	410 €/1000 lt	
Υγραέρια (LPG) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων	271112	E500	430 €/1000kg	125€/1000kg
	271113			
	271114			

	271119 271129			
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης και για άλλες χρήσεις	271112 271113 271114 271119 271129	E500	60 €/1000kg	0€/1000kg
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής χρήσης σε κινητήρες	271112 271113 271114 271119 271129	E500	120 €/1000kg	41€/1000kg
Λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης	2701 2702 2704		0,3 €/GJ	0,15€/GJ
Λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) που χρησιμοποιούνται για άλλες χρήσεις	2701 2702 2704		0,3 €/GJ	
Ελαφρύ πετρέλαιο (White spirit)	27101221	E480	20 €/1000 kg	
Άλλα ελαφριά λάδια	27101290 27102090	E490 E480	12 €/1000 kg	
Βενζίνη εκχύλισης (εξάνιο)	27101225	E480	17€/1000Kg	
Αρωματικοί υδρογονάνθρακες (ξυλόλιο, βενζόλιο, τολουόλιο-μίγματα, αιθυλοβενζόλιο)	270710 270720 270730 270750 290220 290230 290241 290242 290243 290244 290260	E300 E700	372 €/1000 kg	
Βιοντίζελ από μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων	38260010 38260090	E910 E920	410 €/1000 lt	
Ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση από καταναλωτές υψηλής τάσης	2716		2,5 €/MWh	0,5€/MWh
Ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, από τους λοιπούς καταναλωτές	2716		5 €/MWh.	0,5€/MWh
Ηλεκτρική ενέργεια για μη επιχειρηματική και οικιακή χρήση	2716		2,2 €/MWh	1€/MWh
Ηλεκτρική ενέργεια για μη επιχειρηματική χρήση από λοιπές χρήσεις	2716		5 €/MWh	1€/MWh
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων ως προωθητικό	271111 271121		0 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	2,6 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη

Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης οικιακή χρήση	271111 271121		0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης λουτοί καταναλωτές	271111 271121		1,5 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,15 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις από 0 έως 36.000 GJ	271111 271121		1,5€/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις από 36.000 έως 360.000 GJ	271111 271121		0,45€/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις από 360.001 έως 1.800.000 GJ	271111 271121		0,40€/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις από 1.800.000 έως 3.600.000 GJ	271111 271121		0,35€/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη
Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις από 3.600.000 GJ	271111 271121		0,30€/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη	0,3 €/GJ μικτή θερμογόνος δύναμη

Πηγή: www.aade.gr

Όπως φαίνεται από τον ανωτέρω πίνακα 3.3., οι επιβληθέντες και ισχύοντες σήμερα στην Ελλάδα φορολογικοί συντελεστές σε προϊόντα ευρείας κατανάλωσης υποκείμενα σε Ε.Φ.Κ που χρησιμοποιούνται για την κίνηση ή την θέρμανση είναι αρκούτως υψηλότεροι συγκρινόμενοι με τους ελάχιστους κατώτατους που ορίζονται από την Ε.Ε. Στην βενζίνη χωρίς μόλυβδο ο συντελεστής στην Ελλάδα είναι 700 €/1000lt έναντι του ελάχιστου 359 €/1000lt, στα υγραέρια LPG και μεθάνιο ως καύσιμα κινητήρων ισχύει 430 €/MT έναντι 125 €/MT, στα ίδια προϊόντα με χρήση επιχειρηματική, επαγγελματική ή εμπορική είναι 120 €/MT έναντι 41 €/MT της Ε.Ε..

Στα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης παρατηρείται να ισχύουν ιδιαίτερα υψηλοί συντελεστές στην Ελλάδα όπως στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) είναι 280 €/1000lt έναντι 21 €/1000lt, στα LPG και μεθάνιο ως καύσιμα θέρμανσης 60 €/MT έναντι 0 €/MT.

Αντίθετα με την επικρατούσα κοινωνική αντίληψη, στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης ως καύσιμο κινητήρων δεν παρατηρείται μεγάλη απόκλιση του ισχύοντος στην Ελλάδα συντελεστή 410 €/1000lt σε σχέση με τον ελάχιστο οριζόμενο κοινοτικό συντελεστή 330 €/1000lt. Το ίδιο μικρή απόκλιση παρατηρείται στο πετρέλαιο

εξωτερικής καύσης FUEL OIL (μαζούτ), όπου ισχύει συντελεστής 38 €/MT έναντι 15 €/MT καθώς και στους λιθάνθρακες που ισχύει 0,3 €/Gj έναντι 0 €/Gj. Μικρή απόκλιση φορολογικών συντελεστών παρατηρείται επίσης για την κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο κινητήρων και αεριοθετουμένων με ισχύοντα στην Ελλάδα 410 €/1000lt αντί ελαχίστου 330 €/1000lt στην Ε.Ε..

Στην ηλεκτρική ενέργεια για οικιακή χρήση ο συντελεστής είναι 2,2 €/MWh όταν ο οριζόμενος ως ελάχιστος κοινοτικός είναι 1 €/MWh, στην επιχειρηματική χρήση (υψηλή και μέση τάση) όσο αυξάνεται η κατανάλωση τόσο ο συντελεστής φθίνει, από 5 €/MWh σε 2 €/MWh όταν ο κοινοτικός ορίζεται σταθερός σε τιμή 0,5 €/MWh.

Στο φυσικό αέριο για επιχειρηματική χρήση η Ε.Ε. ορίζει έναν σταθερό συντελεστή 0,30 €/Gj ανεξαρτήτως ύψους κατανάλωσης ενώ στην Ελλάδα υιοθετείται κυμαινόμενος συντελεστής, φθίνων κατά την αύξηση της κατανάλωσης, με τιμές από 1,5 €/Gj έως 0,30 €/Gj. Στο φυσικό αέριο ως καύσιμο θέρμανσης για οικιακή χρήση, ο συντελεστής ταυτίζεται με τον ελάχιστο κοινοτικό 0,30 €/Gj. Ως καύσιμο θέρμανσης, για τους λοιπούς καταναλωτές ο ισχύων στην Ελλάδα είναι 1,5 €/Gj όταν ο ελάχιστος κοινοτικός είναι 0,15 €/Gj.

Τέλος φαίνεται ότι πέραν των οριζόμενων προϊόντων – συντελεστών Ε.Φ.Κ. από την Ε.Ε., έχει επιβληθεί Ε.Φ.Κ. σε προϊόντα όπως white spirit, άλλα ελαφρά λάδια, εξάνιο, αρωματικούς υδρογονάνθρακες και αυτούσιο βιοντίζελ γεγονός το οποίο όμως είναι σύμφωνο με το Ενωσιακό Δίκαιο (Πίνακας 3.3).

Σε αρκετά Κράτη Μέλη ο τελικός συντελεστής Ε.Φ.Κ. προσδιορίζεται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, όπως η περιεκτικότητα του πετρελαίου κίνησης σε θείο και το ποσοστό ανάμιξής του με βιοκαύσιμα. Ορισμένα Κράτη Μέλη εφαρμόζουν ένα μικτό σύστημα φορολόγησης, σύμφωνα με το οποίο ο Ε.Φ.Κ. περιλαμβάνει ένα πάγιο στοιχείο που προσδιορίζεται από τις εκπομπές CO₂ που συνδέονται με τη χρήση του. Η διαφοροποίηση αυτή είναι χρήσιμη ώστε να γίνεται με αντικειμενικό τρόπο εμφανές το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των καυσίμων, που η χρήση τους οδηγεί σε χαμηλότερες εκπομπές CO₂ και ως αποτέλεσμα, να ευθυγραμμίζονται τα κίνητρα στην κατανάλωση των ενεργειακών προϊόντων με τους στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (IOBE, 2012).

Μόνο λίγα ευρωπαϊκά Κράτη Μέλη αύξησαν ή εισήγαγαν Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια προκειμένου να στηρίξουν την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Συγκεκριμένα, η Λετονία αύξησε τους συντελεστές στα προϊόντα πετρελαίου που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα από το 2020. Η Φιλανδία αύξησε τους

φορολογικούς συντελεστές στα καύσιμα θέρμανσης και στήριξε τον δείκτη εκπομπής CO₂ ως φορολογική παράμετρο επί των μέσων εκπομπών προκειμένου να εφαρμοστούν οι ίδιες αρχές όπως και για τον φόρο στα καύσιμα μεταφορών. Η Ολλανδία μείωσε την έκπτωση φόρου για την ηλεκτρική ενέργεια και αύξησε τον συντελεστή για το φυσικό αέριο. Η Σουηδία, μείωσε τον φόρο CO₂ στο ντίζελ που χρησιμοποιούσαν στη γεωργία και τη δασοκομία και προσωρινά πάγωσε την τιμαριθμική αναπροσαρμογή του φυσικού αερίου και του ντίζελ (EC, 2020).

Αντίθετα, η Γαλλία απέσυρε την αύξηση φόρου του άνθρακα, αναστέλλοντας την εναρμόνιση των Ε.Φ.Κ. ντίζελ και βενζίνης. Τον Μάρτιο 2022 προχώρησε σε μείωση κατά 15 λεπτά/lt την τιμή της βενζίνης και του ντίζελ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).

Ανάλογα η Ολλανδία, από τον Απρίλιο 2022 μείωσε την τιμή της βενζίνης κατά 15 λεπτά/lt μέσω μείωσης του συντελεστή Ε.Φ.Κ.

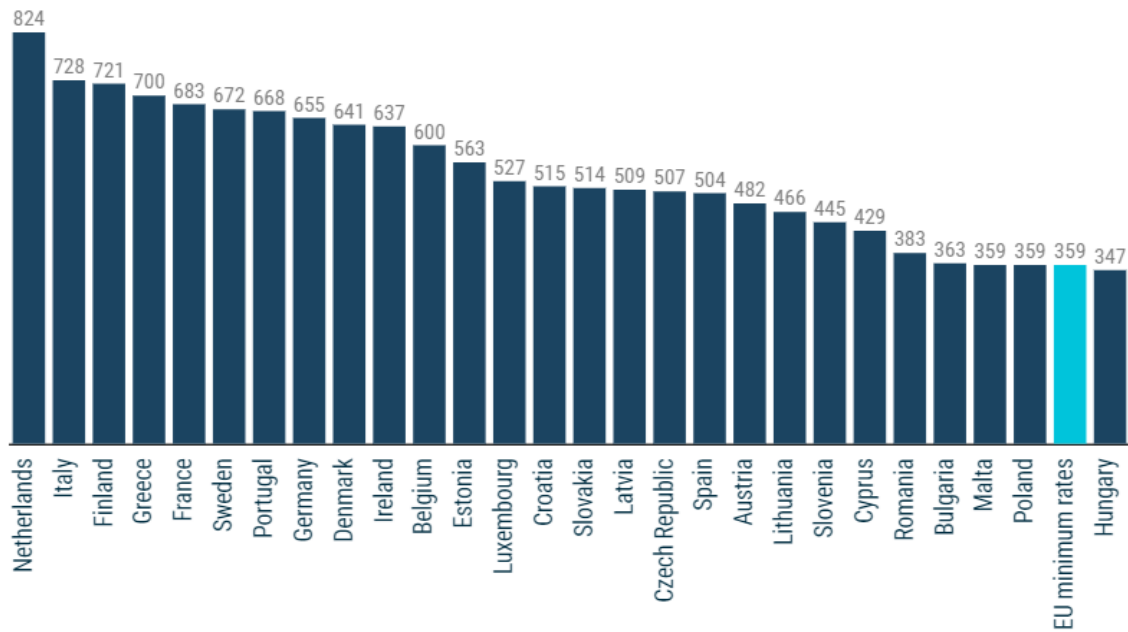
Επιπλέον, η Ολλανδία μείωσε τον συντελεστή Ε.Φ.Κ. και τον Φ.Π.Α. στο φυσικό αέριο και την ηλεκτρική ενέργεια από 21% στα 9%.

Σε μειώσεις προχώρησε και η Κύπρος, με μείωση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. που θα οδηγήσει σε μείωση 7 λεπτά/lt τη βενζίνη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).

Σύμφωνα με στοιχεία της EUROSTAT (2022) η Ουγγαρία έχει το χαμηλότερο ευρωπαϊκό συντελεστή Ε.Φ.Κ. στην βενζίνη (347 €/1000lt) ενώ η Ελλάδα βρίσκεται στην 4^η θέση με 700 €/1000lt (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022). Αναλυτικότερα, η Ελλάδα έχει τον τέταρτο υψηλότερο Ε.Φ.Κ. στη βενζίνη μεταξύ των Κρατών Μελών της Ε.Ε., ο οποίος επιβαρύνει την διαμόρφωση της τιμής πώλησης κατά 0,7 €/lt. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Ολλανδία, όπου ο συγκεκριμένος φόρος ανέρχεται στα 0,82 €/lt ενώ στην Ιταλία είναι 0,73 €/lt και στην Φιλανδία 0,72 €/lt (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022). Από την άλλη, ο χαμηλότερος Ε.Φ.Κ. επιβάλλεται στην Ουγγαρία και διαμορφώνεται στα 0,34 €/lt καθώς ορίζεται με βάση το εγχώριο νόμισμα, το φιορίνι και έτσι επιβάλλεται ελαφρώς χαμηλότερος από τον ελάχιστο που ορίζει η Ε.Ε. Ο επόμενος πιο χαμηλός συντελεστής επιβάλλεται στην Πολωνία και τη Μάλτα που είναι στο ίδιο επίπεδο με αυτό που ορίζει η Ε.Ε. και ακολουθεί η Βουλγαρία με 0,36 €/lt (διάγραμμα 3.1, 3.2) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).

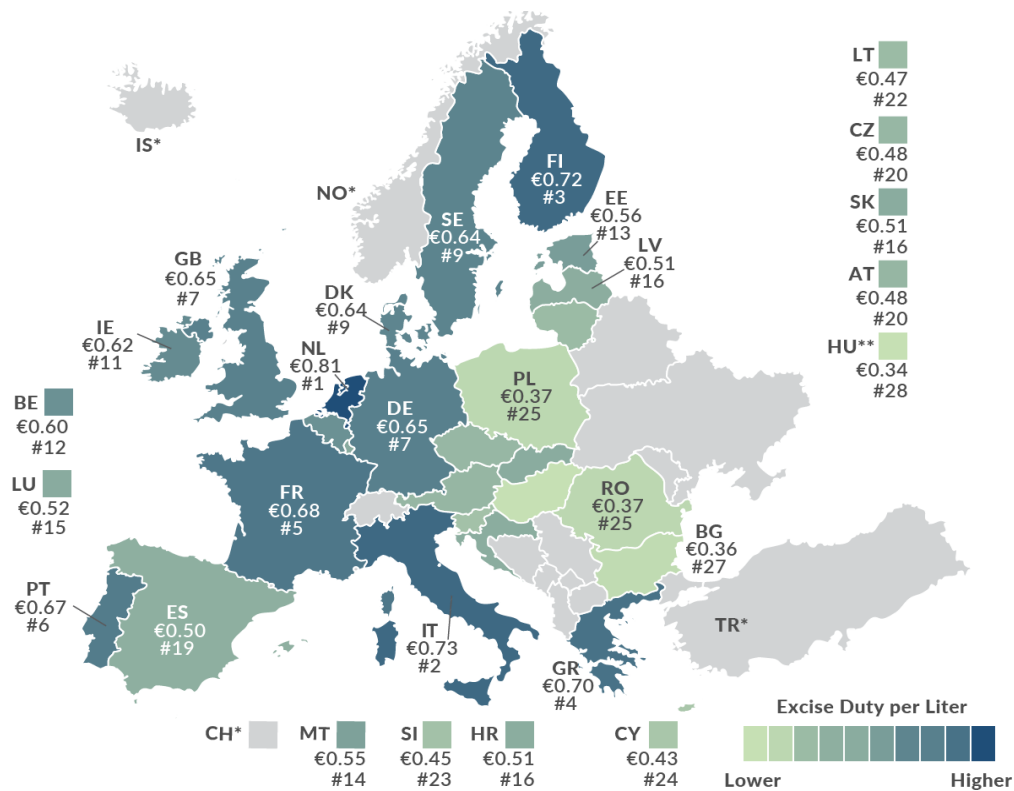
Στο ντίζελ κίνησης, η Ε.Ε. έχει ορίσει για τα Κράτη Μέλη ως κατώτατο όριο επιβολής του συντελεστή Ε.Φ.Κ. τα 0,33 €/lt. Μετά την αποχώρηση της Μ. Βρετανίας από την Ε.Ε., που κατείχε την πρώτη θέση, την θέση καταλαμβάνει η Ιταλία με 0,62 €/lt, ενώ ακολουθεί το Βέλγιο με 0,60 €/lt. Η Ελλάδα επιβάλλει συντελεστή 0,41 €/lt και βρίσκεται στη 19^η θέση μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. Οι χώρες με τον

χαμηλότερο συντελεστή Ε.Φ.Κ. στο ντίζελ είναι η Ουγγαρία με 0,32 €/lt (κάτω από το ελάχιστο προβλεπόμενο όριο λόγω της συναλλαγματικής ισοτιμίας), η Βουλγαρία και η Πολωνία που επιβάλλουν συντελεστή 0,33 €/lt (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).



Διάγραμμα 3. 1. Ε.Φ.Κ. στη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη

Πηγή: EUROSTAT, 2022



Διάγραμμα 3. 2. Ε.Φ.Κ. στη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη

Πηγή: EUROSTAT, 2022

Στην Ισπανία ο συντελεστής Ε.Φ.Κ. για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση είναι 0,5 €/MWh δηλαδή ίσος με τον ελάχιστο κοινοτικό συντελεστή, ενώ στην Ελλάδα κυμαίνεται ανάλογα την κατανάλωση από 2,5 €/MWh έως 5 €/MWh. Για μη επιχειρηματική χρήση η Ισπανία εφαρμόζει συντελεστή Ε.Φ.Κ. 1 €/MWh ίσο με τον ελάχιστον κοινοτικό συντελεστή ενώ η Ελλάδα εφαρμόζει συντελεστή κυμαινόμενο ανάλογα την κατανάλωση από 2,2 €/MWh έως 5 €/MWh. Επιπρόσθετα, στην Ισπανία απαλλάσσονται από την καταβολή Ε.Φ.Κ. τα ενεργειακά προϊόντα για τους ακόλουθους σκοπούς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022):

- Προμήθεια αεροσκαφών, με εξαίρεση την ιδιωτική αθλητική αεροπορία.
- Προμήθεια αλιευτικών σκαφών και ακτοπλοϊκών, με εξαίρεση τα αθλητικά και τα σκάφη αναψυχής.
- Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής ή για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ή τη συνδυασμένη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας.
- Προμήθεια σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Κατανάλωση στην κατασκευή, τροποποίηση, δοκιμή και συντήρηση αεροσκαφών και πλοίων.
- Κατανάλωση σε εργασίες σε λιμάνια και πλωτές δεξαμενές.
- Έγχυση σε υψικάμινους ως κύριο καύσιμο.

Σε ειδικό καθεστώς βρίσκονται τα Κανάρια νησιά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).

Στα διαγράμματα 3.5 έως 3.18 που παρατίθενται στο Παράρτημα Α παρουσιάζεται το καθεστώς των φορολογικών συντελεστών των ενεργειακών προϊόντων υποκειμένων σε Ε.Φ.Κ. ανά συνδυασμένη ονοματολογία και χρήση συνολικά για όλα τα Κράτη Μέλη που ίσχυε την 1^η Ιουλίου 2021. Αναλυτικά, ως προς την θέση της Ελλάδας, αναφορικά με τον συντελεστή Ε.Φ.Κ. ανά προϊόν συνδυασμένης ονοματολογίας και χρήσης, φαίνεται ότι (EC, 2021):

- για την αμόλυβδη βενζίνη (unleaded petrol) βρίσκεται στην 4^η θέση (διάγραμμα 3.5),
- για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (gas oil) για χρήση ως καύσιμο κινητήρων βρίσκεται στην 19^η θέση (διάγραμμα 3.6), για χρήση ως θέρμανση (εμπορική) βρίσκεται στην 2^η θέση (διάγραμμα 3.7) και για χρήση ως θέρμανση (μη εμπορική) βρίσκεται στην 3^η θέση (διάγραμμα 3.8),
- για την κηροζίνη ως καύσιμο κινητήρων βρίσκεται στην 14^η θέση (διάγραμμα 3.9),

- για το βαρύ πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (heavy fuel oil) για εμπορική χρήση βρίσκεται στην 17^η θέση (διάγραμμα 3.10) και για μη εμπορική βρίσκεται στην 16^η θέση (διάγραμμα 3.11),
- για το LPG μείγμα υγραερίων ως καύσιμο κινητήρων βρίσκεται στην 2^η θέση (διάγραμμα 3.12),
- για το φυσικό αέριο για επιχειρηματική χρήση βρίσκεται στην 24^η θέση (διάγραμμα 3.13) και για μη επιχειρηματική βρίσκεται στην 26^η θέση (διάγραμμα 3.14),
- για τον άνθρακα και το κοκ για εμπορική χρήση βρίσκεται στην 13^η θέση (διάγραμμα 3.15) και για μη εμπορική βρίσκεται στην 15^η θέση (διάγραμμα 3.16),
- για την ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση βρίσκεται στην 10^η θέση (διάγραμμα 3.17) και για μη επιχειρηματική βρίσκεται στην 15^η θέση (διάγραμμα 3.18).

3.3. Μεταβολές του συντελεστή Ε.Φ.Κ. για πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης

3.3.1. Συντελεστής Ε.Φ.Κ. - πετρέλαιο θέρμανσης

Την περίοδο πριν την είσοδο της Ελλάδας στους μηχανισμούς στήριξης της οικονομίας ο συντελεστής Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (diesel) που χρησιμοποιείται για την θέρμανση ήταν 21 €/1000lt. Ο Ν. 3986/2011 αύξησε τον συντελεστή στα 60 €/1000lt, αύξηση που συνοδεύτηκε με ενίσχυση μέσω επιχορήγησης επιδόματος θέρμανσης στους χαμηλού εισοδήματος καταναλωτές. Σε μια προσπάθεια περιορισμού την περίοδο αυτή του λαθρεμπορίου πετρελαιοειδών τέθηκε θέμα εξίσωσης των συντελεστών θέρμανσης και κίνησης, με αύξηση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. θέρμανσης ώστε να φθάσει στην τιμή ποσοστού 80% του συντελεστή Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης, που αποτελεί το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Δηλαδή θεωρήθηκε ότι η μεγάλη διαφορά των συντελεστών, πετρελαίου θέρμανσης (60 €/1000lt) και κίνησης (330 €/1000lt), αποτελούσε σημαντικό κίνητρο διάπραξης λαθρεμπορικών πράξεων. Για τον λόγο αυτόν θεσμοθετήθηκε, με τον Ν. 4092/2012, νέα αύξηση στον συντελεστή Ε.Φ.Κ. θέρμανσης με συνέπεια ο συντελεστής να εξαπλασιαστεί και να καθοριστεί στα 330 €/1000lt, με ισχύοντα τότε (έως 05/10/2012) ελάχιστο κοινοτικό συντελεστή στο πετρέλαιο κίνησης 412 €/1000lt. Φαίνεται ότι το μέτρο δεν απέδωσε, και τελικά με τον Ν. 4301/2014 ο συντελεστής Ε.Φ.Κ. πετρελαίου θέρμανσης μειώθηκε κατά 30% φθάνοντας τα 230 €/1000lt όπου

ίσχυσε έως το 2016. Τέλος, με τον Ν. 4389/2016 αυξήθηκε ξανά και έλαβε τιμή 280 €/1000lt που παρέμεινε και ισχύει έως σήμερα (Πίνακας 3.4, διάγραμμα 3.19, Παράρτημα Α).

Πίνακας 3. 4. Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) θέρμανσης

Χειμερινή Περίοδος	Ποσό σε €/1000lt
2009 – 2010	21 ευρώ
2010 – 2011	
2011 – 2012	60 ευρώ
2012 – 2013	330 ευρώ
2013 – 2014	
2014 – 2015	230 ευρώ
2015 – 2016	
2016 – 2017	280 ευρώ
2017 – 2018	
2018 – 2022	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ) (2020) η κατανάλωση του πετρελαίου θέρμανσης για τα έτη 2000-2020 παρουσίασε έντονες διακυμάνσεις ενώ σε απόλυτες τιμές η κατανάλωση του 2020 σε σχέση με του 2000 παρουσίασε μείωση 37,64% (πίνακας 3.5). Ειδικότερα, κατά τα έτη 2011-2012, όπου σημειώθηκε η πρώτη αύξηση του Ε.Φ.Κ. οδήγησε σε μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης σε μετρικούς τόνους κατά 30,28% (από 2.818.939 σε 1.965.436). Κατά το επόμενο έτος, η νέα μεγάλη αύξηση του συντελεστή του Ε.Φ.Κ. από τα 60 € στα 330 €/1000lt προκάλεσε περαιτέρω μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης σε μετρικούς τόνους κατά 51,19% (από 1.965.436 σε 959.233). Συγκρινόμενα τα έτη 2011 και 2014 εμφανίζουν μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης κατά 34,33% (από 2.818.939 σε 967.746). Το 2015 η κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης αυξήθηκε, δεδομένης της μείωσης κατά 30% του συντελεστή Ε.Φ.Κ. από 330€/1000lt σε 230 €/1000lt., Για τα έτη 2014 και 2015 σημειώθηκε αύξηση 43,49% της κατανάλωσης σε μετρικούς τόνους (από 967.746 σε 1.388.665). Παρόλα αυτά η συνολική κατανάλωση του 2015 ήταν σημαντικά μειωμένη σε σχέση με το 2011. Τέλος, η νέα αύξηση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. στα 280 €/1000lt προκάλεσε νέα μείωση της κατανάλωσης για τα έτη 2016, 2017 και 2018 ενώ η σταθερότητα που ακολούθησε οδήγησε σε αύξηση της κατανάλωσης (Πίνακας 3.5).

Πίνακας 3. 5. Κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης (2000-2020 μετρικοί τόνοι)

Έτος	Κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης σε μετρικούς τόνους	% μεταβολή ως προς το προηγούμενο έτος
2000	3.312.162	-
2001	3.489.118	5,34%
2002	3.585.090	2,75%
2003	4.248.403	18,50%
2004	4.044.205	-4,81%
2005	4.077.264	0,82%
2006	3.996.497	-1,98%
2007	3.535.749	-11,53%
2008	3.117.485	-11,83%
2009	3.326.596	6,71%
2010	2.908.247	-12,58%
2011	2.818.939	-3,07%
2012	1.965.436	-30,28%
2013	959.233	-51,19%
2014	967.746	0,89%
2015	1.388.665	43,49%
2016	1.199.550	-13,62%
2017	1.172.142	-2,28%
2018	968.723	-17,4%
2019	1.082.152	11,7%
2020	1.246.829	15,2%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Συνοψίζοντας, από το 2009 έως το 2014 παρατηρείται ραγδαία αύξηση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης. Ειδικά αν ληφθεί υπ' όψιν ότι ο συντελεστής έφτασε στα υψηλότερα επίπεδα τα έτη 2012-2014 τότε η συνολική αύξηση από το 2009-2022 ήταν 1233% με σημαντικές επιπτώσεις στην μείωση της κατανάλωσης. Βέβαια η μεταβολή στην κατανάλωση του πετρελαίου θέρμανσης μπορεί να οφείλεται και σε άλλους παράγοντες π.χ. την τιμή του πετρελαίου προ φόρων, την κλιματική αλλαγή κ.λπ.

3.3.2. Συντελεστής Ε.Φ.Κ. - πετρέλαιο κίνησης

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (2020) οι συντελεστές του Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο κίνησης παρουσιάζουν αύξηση από το 2006 έως τον Οκτώβριο 2012, από 260 €/1000lt σε 412 €/1000lt ενώ στη συνέχεια έως και το 2016 παρατηρείται μείωση στα 330 €/1000lt στο πλαίσιο της προαναφερομένης προσπάθειας εξομοίωσης των συντελεστών Ε.Φ.Κ. πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης. Από την 1/1/2017 έως σήμερα ο συντελεστής αυξήθηκε στα 410 €/1000lt και παρέμεινε αμετάβλητος (πίνακας 3.6).

Πίνακας 3. 6. Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) κίνησης

Περίοδος	Ποσό σε €/1000lt
2006	260
2007	260
2008	293
1/1/2009 – 8/2/2010	302
9/2/2010 – 3/3/2010	352
4/3/2010 – 2/5/2010	382
3/5/2010 – 14/10/2012	412
15/10/2012 – 31/12/2016	330
1/1/2017 - σήμερα	410

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Η κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης όπως διαφαίνεται από τον πίνακα 3.7. δεν παρουσιάζει διακυμάνσεις αντίστοιχου επιπέδου με εκείνες της κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης. Σε απόλυτες τιμές η κατανάλωση του έτους 2020 σε σχέση με αυτήν του 2000 παρουσίασε αύξηση κατά 12,6%. Γενικότερα, παρουσιάζεται αύξηση στην κατανάλωση από το 2013 και μετά. Φαίνεται και εδώ ότι η εξίσωση του συντελεστή του πετρελαίου θέρμανσης στο 80% της τιμής του αντίστοιχου πετρελαίου κίνησης, που αποτελεί το κατώτερο δυνατό σημείο καθορισμού, δεν απέδωσε τον αναμενόμενο βαθμό για την πάταξη του λαθρεμπορίου (Πίνακας 3.7).

Πίνακας 3. 7. Κατανάλωση πετρελαίου κίνησης (2000-2020 σε μετρικούς τόνους)

Έτος	Κατανάλωση πετρελαίου κίνησης σε μετρικούς τόνους	% μεταβολή ως προς το προηγούμενο έτος
2000	2.266.920	-
2001	2.287.483	0,91%
2002	2.425.330	6,03%
2003	2.593.668	6,94%
2004	2.561.190	-1,25%
2005	2.537.546	-0,92%
2006	2.714.656	6,98%
2007	2.838.156	4,55%
2008	3.065.418	8,01%
2009	2.838.406	-7,41%
2010	2.488.048	-12,34%
2011	2.188.854	-12,03%
2012	2.185.909	-0,13%
2013	2.298.541	5,15%
2014	2.441.950	6,24%
2015	2.513.318	2,92%
2016	2.622.431	4,34%
2017	2.626.117	0,14%
2018	2.694.420	2,6%
2019	2.730.084	1,3%
2020	2.553.574	-6,5%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω κατά τα έτη της οικονομικής κρίσης, υπήρξε μείωση της κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης και ταυτόχρονη αύξηση της κατανάλωσης του πετρελαίου κίνησης, αν και η συγκεκριμένη αύξηση δεν μπορεί να περιορίσει την αρνητική μεταβολή στα επίπεδα της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου (κίνησης και θέρμανσης).

Σύμφωνα με στοιχεία του ετήσιου Προϋπολογισμού Εσόδων / Εξόδων της Κεντρικής Διοίκησης (Πίνακας 3.8) παρατηρείται ότι παρά τη μείωση της συνολικής

κατανάλωσης καταγράφεται αύξηση 535 εκ. € (30,75%) των κρατικών εσόδων από τον Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο diesel (κίνησης και θέρμανσης) για την περίοδο 2011-2017. Το μέγεθος αυτό πρέπει να συνεξεταστεί με διάφορους άλλους παράγοντες, όπως η χορήγηση 152 εκ. € κατά μ.ό. επιδόματος θέρμανσης στους καταναλωτές αλλά και απώλεια εσόδων 296 εκ. € Φ.Π.Α. λόγω της μείωσης της κατανάλωσης. Τελικά, το αποτέλεσμα για τα έσοδα του κράτους είναι οριακά θετικό (87 εκ. €).

Πίνακας 3. 8. Έσοδα κρατικού προϋπολογισμού (μετά μείωσης επιστροφών) από Ε.Φ.Κ. diesel

Έτος	Ποσό σε ευρώ	% μεταβολή ως προς το προηγ. έτος
2010	1.263.498.137,21	
2011	1.206.086.227,42	-4,54%
2012	1.224.733.350,51	1,55%
2013	1.195.111.754,86	-2,42%
2014	1.327.411.474,18	11,07%
2015	1.459.113.195,84	9,92%
2016	1.480.993.208,11	1,50%
2017	1.741.664.134,53	17,60%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

3.4. Καταβολή Ε.Φ.Κ. και ανασταλτικές ρυθμίσεις σε Ελλάδα και Ευρώπη αναφορικά στο diesel κίνησης

Ως συνέπεια της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων εντός της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, στο πλαίσιο της εφαρμογής των συντελεστών Ε.Φ.Κ., οι χώρες της Ε.Ε. χρειάζονται έναν μηχανισμό ελέγχου, που να διασφαλίζει ότι τα αγαθά χρεώνονται με φόρους και δασμούς στον τελικό τους προορισμό. Τα προϊόντα αυτά τίθενται συνήθως σε καθεστώς αναστολής, που υποδηλώνει ότι μπορούν να αποσταλούν από τη μια χώρα της Ε.Ε. στην άλλη προτού επιβληθούν φόροι σε αυτά, υπό την προϋπόθεση ότι τελικά οι δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις και τα ποσά Ε.Φ.Κ. θα καταβληθούν στην χώρα προορισμού.

Οι συναλλασσόμενοι που μεταφέρουν προϊόντα υπό καθεστώς αναστολής πρέπει να ενημερώνουν τις φορολογικές αρχές των χωρών της Ε.Ε. για τον τελικό προορισμό των προϊόντων, χρησιμοποιώντας τα ανάλογα διοικητικά ή εμπορικά συνοδευτικά έγγραφα.

Οι πληροφορίες που εμφανίζονται στα συνοδευτικά έγγραφα μπορούν να διαβιβαστούν ηλεκτρονικά. Σε περίπτωση συχνών και τακτικών διακινήσεων προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. στο πλαίσιο καθεστώτων αναστολής, οι χώρες της Ε.Ε. μπορούν να επιτρέψουν απλοποίηση των διαδικασιών απαλλαγής.

Με βάση το Άρθρο 56 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, Ν.2960/2001, ο Ε.Φ.Κ. κατά κανόνα καθίσταται απαιτητός στη χώρα που τα προϊόντα τίθενται σε ανάλωση, εκτός και αν πρόκειται για προϊόντα τα οποία αποκτούν ιδιώτες για δική τους προσωπική χρήση και μεταφέρονται από τους ίδιους. Σε αυτήν την περίπτωση ο Ε.Φ.Κ. καταβάλλεται στο Κράτος Μέλος της Ε.Ε. όπου τα προϊόντα αποκτώνται.

Αναφορικά με τα πετρελαιοειδή προϊόντα, ο Ε.Φ.Κ. των προϊόντων που έχουν τεθεί σε ανάλωση σε άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε., καθίσταται απαιτητός και εισπράττεται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές όταν η μεταφορά των προϊόντων αυτών γίνεται με μη αποδεκτό τρόπο από τους ίδιους τους ιδιώτες ή για λογαριασμό αυτών. Παράδειγμα μη αποδεκτού τρόπου θεωρείται η μεταφορά καυσίμων που δεν περιέχονται στις δεξαμενές των οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορές καύσιμων υλικών.

Στο πετρέλαιο εμπορικής χρήσης, εννέα (9) ευρωπαϊκές χώρες εφαρμόζουν διαφορετική και ενίοτε πολύπλοκη φορολογία μεταξύ «εμπορικής και μη εμπορικής χρήσης» βάσει του άρθρου 7.2 της Οδηγίας 2003/96/ΕΚ, εφαρμόζοντας πολιτική μερικής επιστροφής χρημάτων για τον καταβληθέντα Ε.Φ.Κ. κατά την αγορά των καυσίμων αυτών. Οι επιστροφές Ε.Φ.Κ. όπου εφαρμόζονται είναι διαφορετικές καθώς η άμεση φορολογία παραμένει στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Κρατών Μελών με την προϋπόθεση ότι ακολουθείται ο καθορισμένος ελάχιστος συντελεστής Ε.Φ.Κ.

Ειδικότερα, στο Βέλγιο, η επιστροφή μέρους του Ε.Φ.Κ. στο ντίζελ υφίσταται από την 1^η Ιανουαρίου 2004, ανεξαρτήτως ποσότητας. Ακολουθείται ένα σύνθετο σύστημα με «θετικές και αρνητικές επιπτώσεις». Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο συντελεστής Ε.Φ.Κ. στο Βέλγιο ήταν 60,02 €/100lt και το ποσοστό μερικής επιστροφής 22,697 €/100lt επομένως ο καθαρός επιβαλλόμενος συντελεστής Ε.Φ.Κ. ήταν 37,32 €/100lt.

Οι μεταφορείς που αγοράζουν ντίζελ στην Κροατία, μπορούν να υποβάλουν αίτηση για επιστροφή μέρους του Ε.Φ.Κ. από την 1^η Ιανουαρίου 2019, χωρίς περιορισμό στην ποσότητα. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. στην Κροατία ήταν 40,64 €/100lt. Το ποσοστό επιστροφής αντιστοιχεί στη διαφορά (7,64 € /100lt) μεταξύ του συντελεστή του Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζεται στο ντίζελ και του ελάχιστου κοινοτικού συντελεστή (33 €/100lt). Ο καθαρός συντελεστής Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζεται στο εμπορικό ντίζελ είναι επομένως 33 €/100lt.

Στην Ισπανία, το μέτρο μερικής επιστροφής του Ε.Φ.Κ. για βαρέα φορτηγά οχήματα ισχύει από το 2007. Περιορίζεται στα 50.000 λίτρα ανά όχημα και ανά έτος. Οι πληρωμές λαμβάνονται υπ' όψιν απευθείας στο σταθμό χρησιμοποιώντας επαγγελματικές κάρτες των εταιρειών και εγκεκριμένες από το Τμήμα Τελωνείων και Ειδικών Φόρων. Κάρτα που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αγορά ντίζελ στην Ισπανία. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. στην Ισπανία ήταν 37,90 €/100lt. Επί του παρόντος το ποσοστό μερικής επιστροφής ανέρχεται σε 4,90 €/100lt, δηλαδή εξομοιώνεται το ποσό που πληρώνει στον Ε.Φ.Κ. με το ποσό που θα πλήρωνε αν εφαρμόζοταν ο κοινοτικός συντελεστής.

Στη Γαλλία εφαρμόζεται διαφορετικό σύστημα συντελεστών ανά περιοχή καθώς και επιστροφή Ε.Φ.Κ. στο ντίζελ χωρίς περιορισμό ποσότητας. Ο συντελεστής επιστροφής αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του συντελεστή που ισχύει στην περιοχή όπου αγοράζεται το καύσιμο για την εν λόγω περίοδο και του συντελεστή που εφαρμόζεται στο εμπορικό ντίζελ του τελωνειακού κώδικα (45,19 €/100lt από το 2020). Ως απλούστευση, προτείνεται στις επιχειρήσεις που προμηθεύονται σε τουλάχιστον τρεις διαφορετικές περιφέρειες και επιθυμούν, να μπορούν να επιλέξουν ένα ενιαίο ποσοστό επιστροφής ποσού. Το ποσό είναι το μέσο σταθμισμένο ποσοστό επιστροφής και ανέρχεται σε 15,70 €/100lt για το πρώτο τρίμηνο του 2022. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο σταθμισμένος συντελεστής Ε.Φ.Κ. στη Γαλλία ανέρχεται σε 60,89 €/100lt. Το ποσό της μερικής επιστροφής είναι 15,70 €/100lt (σταθμισμένο μέσο ποσοστό επιστροφής). Ο καθαρός συντελεστής Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζεται στην Γαλλία είναι επομένως 45,19 €/100lt.

Στην Ουγγαρία η επιστροφή του Ε.Φ.Κ. ισχύει από 1^η Ιανουαρίου 2011 και δεν υπάρχει περιορισμός στην ποσότητα. Η Ουγγαρία δεν είναι στην Ευρωζώνη και το νόμισμά της, φιορίνι, παρουσιάζει διακυμάνσεις έναντι του ευρώ. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. ανερχόταν σε 30,99 €/100lt. Το ποσό της επιστροφής καθορίζεται ετησίως από τις ουγγρικές φορολογικές αρχές. Θεωρητικά, ανέρχεται σε 3,5 HUF /λίτρο, ή περίπου 0,95 €/100lt, αλλά δεν εφαρμόζεται καθώς οι συντελεστές Ε.Φ.Κ. είναι προς το παρόν χαμηλότεροι του ελάχιστου κοινοτικού συντελεστή.

Στην Ιταλία, η επιστροφή του Ε.Φ.Κ. ισχύει από τον Οκτώβριο 2001 και δεν υπάρχει περιορισμός στην ποσότητα. Πραγματοποιείται με Υπουργική απόφαση που εκδίδεται κάθε τρίμηνο και ορίζει το ύψος του. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. ήταν 61,74 €/100lt. Επί του παρόντος, αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 21,418 €/100lt. Ο καθαρός συντελεστής Ε.Φ.Κ. που επιβάλλεται είναι επομένως 40,32 €/100lt.

Η Πορτογαλία εφαρμόζει τη επιστροφή από την 1^η Ιανουαρίου 2017 με περιορισμό στα 35.000 λίτρα ανά όχημα και ανά έτος. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. ήταν 50,34 €/100lt. Επί του παρόντος, το ποσό της επιστροφής ανέρχεται σε 17,26 €/100lt. Ο καθαρός συντελεστής Ε.Φ.Κ. είναι επομένως 33,08 €/100lt.

Στη Ρουμανία από το 2014, οι εταιρείες μεταφορών επωφελούνται από σύστημα επιστροφής του Ε.Φ.Κ. Σύμφωνα με κυβερνητική απόφαση της 17^{ης} Ιουλίου 2018, η επιστροφή αυτή ανέρχεται σε 183,62 lei/1000lt ή 3,71 €/100lt και δεν υπάρχει περιορισμός στην ποσότητα. Η επιστροφή ενεργοποιείται μόνο εάν ο Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζεται στο ντίζελ «για μη εμπορική χρήση» είναι υψηλότερος από τον ελάχιστο ευρωπαϊκό συντελεστή (33 €/100lt). Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. ήταν 33,83 €/100lt. Δεν υπήρχε επιστροφή χρημάτων το 2022. Ο καθαρός συντελεστής Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζεται για το 2022 είναι επομένως 33,83 €/100lt.

Στη Σλοβενία, από την 1^η Ιουλίου 2009 ήταν δυνατή η επιστροφή ενός μέρους του καταβληθέντος Ε.Φ.Κ. στο ντίζελ. Το ποσό καθορίζεται και κοινοποιείται σε μηνιαία βάση. Υπολογίζεται ανάλογα με την τιμή των καυσίμων και περιλαμβάνει περιβαλλοντικό φόρο καθώς και άλλους έμμεσους φόρους ενώ δεν υπάρχει περιορισμός στην ποσότητα. Στις 28 Φεβρουαρίου 2022, ο Ε.Φ.Κ. ήταν 46,39 €/100lt.

3.5. Κοινοτικό σύστημα EMCS

Το EMCS είναι ένα Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης και Ελέγχου της ενδοκοινοτικής διακίνησης των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. υπό καθεστώς αναστολής των φόρων. Το βασικό στοιχείο του Συστήματος EMCS είναι η ηλεκτρονική υποβολή του Διοικητικού Εγγράφου (ηλεκτρονικό Δ.Ε. - E-AD), το οποίο αντικαθιστά από 01-01-2011 το Σ.Δ.Ε. σε έντυπη μορφή.

Το σύστημα EMCS επιτρέπει στα Κράτη Μέλη να παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο τη διακίνηση των προϊόντων και να διενεργούν τους αναγκαίους ελέγχους, απλοποιώντας τις διαδικασίες. Απώτερος στόχος είναι η βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η διασφάλιση είσπραξης του φόρου με τους οριζόμενους συντελεστές και η μείωση των κινδύνων απάτης.

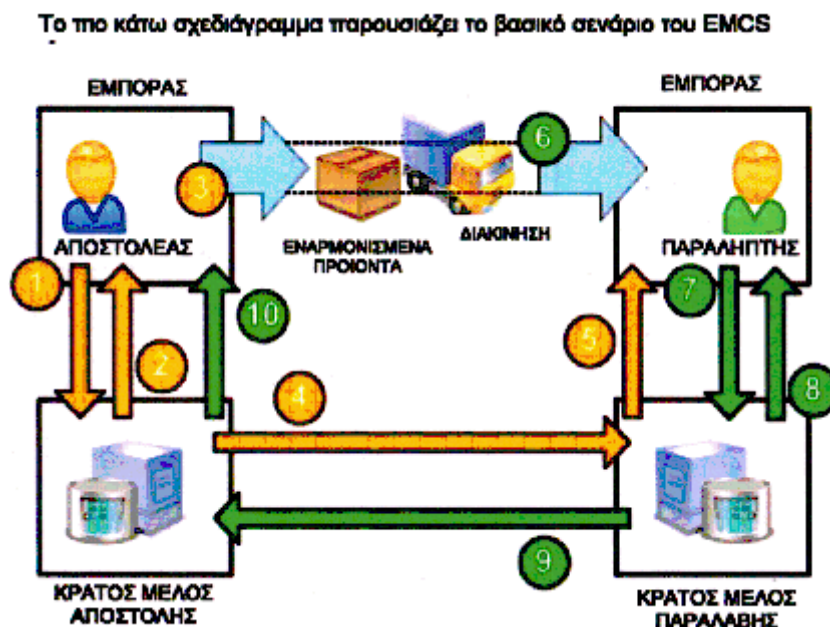
Ουσιαστικά το EMCS υλοποιεί τις απαιτούμενες διαδικασίες παρακολούθησης της αποθήκευσης και διακίνησης των προϊόντων Ε.Φ.Κ. που τελούν υπό καθεστώς αναστολής των φόρων. Επίσης με το σύστημα αυτό ελέγχεται η επιβολή και είσπραξη

των αναλογούντων φόρων στους τομείς των εγχώρια παραγόμενων, προερχόμενων από άλλα Κράτη Μέλη ή εισαγόμενων προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. (ΑΑΔΕ, 2022).

Το σύστημα αναπτύσσεται από όλα τα Κράτη Μέλη με βάση τις συμφωνημένες προδιαγραφές τόσο τις Λειτουργικές Προδιαγραφές (Functional Excise System Specifications, FESS) όσο και τις Προδιαγραφές Σχεδιασμού και Ανάπτυξης (Design Document for National Excise Application, DDNEA).

Το σύστημα συμβάλει:

- στην απλοποίηση των διαδικασιών με την ηλεκτρονική υποβολή του συνοδευτικού εγγράφου (eΔΕ)
- στην κατάργηση της διαδικασίας έκδοσης και χρήσης του με την έντυπη μορφή,
- στην άμεση επικύρωση του ηλεκτρονικού διοικητικού εγγράφου
- στη διασφάλιση ότι ο αποστολέας και ο παραλήπτης είναι εξουσιοδοτημένοι να διακινούν εναρμονισμένα προϊόντα υπό καθεστώς αναστολής,
- στην έγκαιρη εκκαθάριση της διακίνησης και αποδέσμευση των σχετικών εγγυήσεων,
- στη μείωση των κινδύνων απάτης



Διάγραμμα 3. 3. Σύστημα EMCS
Πηγή: Κυπριακή Δημοκρατία, 2022

Η διαδικασία που ακολουθείται, στην πλήρη υλοποίησή της, απεικονίζεται στο διάγραμμα 3.19 (Κυπριακή Δημοκρατία, 2022). Σύμφωνα με το σχέδιο, ο αποστολέας

υποβάλλει το ηλεκτρονικό διοικητικό έγγραφο προς τις Αρχές του κράτους-μέλους (αποστολής). Το κράτος-μέλος αποστολής ελέγχει αυτόματα και επικυρώνει με την καταχώρηση στο ηλεκτρονικού διοικητικού εγγράφου με έναν μοναδικό κωδικό αριθμό επικύρωσης (ARC, AAD Reference Code). Το ηλεκτρονικό διοικητικό έγγραφο κοινοποιείται στον αποστολέα και μετά τη λήψη του επικυρωμένου εγγράφου με το ARC, αποστέλλει τα εμπορεύματα. Το κράτος-μέλος αποστολής διαβιβάζει το έγγραφο στο κράτος-μέλος παραλαβής που με τη σειρά του το κοινοποιεί στον παραλήπτη. Τα εναρμονισμένα προϊόντα φθάνουν στον προορισμό τους. Ο παραλήπτης υποβάλλει την αναφορά παραλαβής, προς τις Αρχές του κράτους-μέλους που επιβεβαιώνει την αναφορά παραλαβής και την διαβιβάζει επικυρωμένη στον παραλήπτη. Το κράτος-μέλος παραλαβής διαβιβάζει την επικυρωμένη αναφορά παραλαβής στο κράτος-μέλος αποστολής. Τέλος, το κράτος-μέλος αποστολής κοινοποιεί στον αποστολέα την αναφορά παραλαβής και του αποδεσμεύει την εγγύηση αποστολής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Μεθοδολογία έρευνας

4.1. Διαδικασία της έρευνας

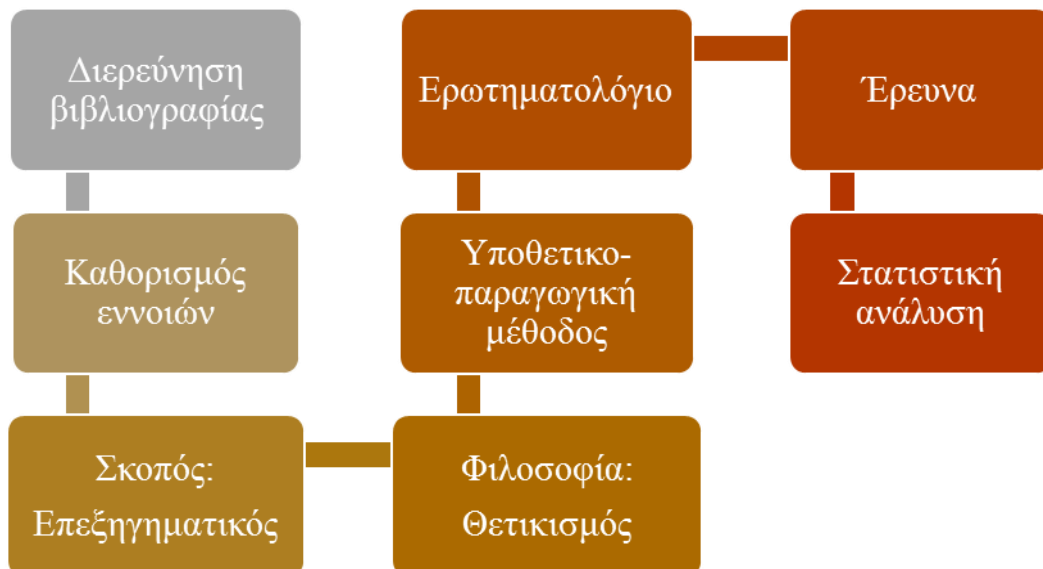
Σύμφωνα με όσα παρουσιάστηκαν, ο σκοπός της έρευνας είναι επεξηγηματικός-αιτιώδης καθώς δίνει εξηγήσεις για τις σχέσεις των μεταβλητών.

Ως προς την φιλοσοφία, η παρούσα έρευνα εκφράζει τις αρχές του θετικισμού. Ο θετικισμός υιοθετεί τη χρήση επιστημονικών μεθόδων και ποσοτικών παρατηρήσεων μέσω των οποίων ο ερευνητής ενδιαφέρεται να κερδίσει γνώση σε έναν κόσμο αντικειμενικό. Έτσι θα οδηγηθεί σε στατιστικές αναλύσεις (διάγραμμα 4.1) (Saunders et al., 2019).

Επειδή η οπτική της εργασίας επικεντρώνεται στην εξήγηση των σχέσεων αιτίας και αποτελέσματος (αιτιακή σχέση) μεταξύ των δεδομένων και των μεταβλητών, η μέθοδος προσέγγισης είναι η υποθετικό-παραγωγική (ή παραγωγική). Μέσω της εξήγησης των αιτιακών σχέσεων, η μέτρηση και η αξιολόγηση του φαινομένου γίνεται με την παροχή μιας λογικής εξήγησης που θα είναι η βάση θεμελίωσης των σχέσεων των μεταβλητών.

Η στρατηγική της έρευνας συνάδει με το θετικισμό και την υποθετικό-παραγωγική προσέγγιση, παρέχει έλεγχο κατά τη διεξαγωγή της έρευνας και βασίζεται στη χρήση ερωτηματολογίου (Saunders et al., 2019).

Η εργασία χωρίζεται σε δύο τμήματα: το γενικό και το ειδικό. Στο πρώτο πραγματοποιείται η βιβλιογραφική μελέτη, εξάγονται συμπεράσματα και απόψεις που κατοχυρώνονται στο ειδικό μέρος με την πρακτική ανάλυση.



Διάγραμμα 4. 1. Διαδικασία έρευνας (ίδια προσαρμογή από Saunders et al., 2019)

4.2. Σκοπός και στόχοι της εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να ελέγξει αν το σύστημα, όπως εφαρμόζεται στην Ελλάδα, είναι επαρκές για τους λόγους που εφαρμόστηκε, αν μπορούν να εντοπιστούν πιθανές βελτιώσεις που να εισφέρουν στην λειτουργικότητά του και στο αποτέλεσμα που αυτό αποφέρει.

Ειδικότερα, οι στόχοι της εργασίας είναι:

- Η μελέτη του καθεστώτος εφαρμογής Ε.Φ.Κ. που ισχύει στην Ε.Ε. στα ενεργειακά προϊόντα και δη στα πετρελαιοειδή.
- Η παρουσίαση και η σύγκριση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. και η επίδραση με άλλα Κράτη Μέλη της Ε.Ε.
- Η ανάλυση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής του Ενωσιακού Θεσμικού Πλαισίου στο Εθνικό Δίκαιο.
- Η περιγραφή της υλοποίησης της εφαρμογής του καθεστώτος Ε.Φ.Κ. σε φυσικό επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό διερευνήθηκαν οι απόψεις και οι αντιλήψεις των εργαζομένων στις Τελωνειακές Υπηρεσίες, εξειδικευμένων στα ενεργειακά προϊόντα, περιφερειακών ή επιτελικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. της Α.Α.Δ.Ε.

4.3. Ερευνητικές υποθέσεις

Οι ερευνητικές υποθέσεις της παρούσας εργασίας είναι οι εξής:

- Το καθεστώς εφαρμογής Ε.Φ.Κ. που ισχύει στην Ε.Ε. στα ενεργειακά προϊόντα και δη στα πετρελαιοειδή είναι αποτελεσματικό ή όχι.
- Ο προσδιορισμός ενιαίων ελάχιστων συντελεστών Ε.Φ.Κ. στα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. ωφελεί ή όχι τα Κράτη Μέλη.
- Η εφαρμογή του Ενωσιακού Θεσμικού Πλαισίου στο Εθνικό Δίκαιο είναι αποτελεσματική ή όχι.

Πιο συγκεκριμένα, στην Ε.Ε. έχει θεσμοθετηθεί ένα ενιαίο πλαίσιο για το καθεστώς των προϊόντων που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. Πέραν των κανόνων για την εισαγωγή, κατοχή, μεταποίηση και αποστολή αυτών, ορίζονται και ελάχιστοι συντελεστές για την φορολόγηση των προϊόντων, ανάλογα με την φύση και την χρήση τους, οι οποίοι εφαρμόζονται κατά την θέση τους σε ανάλωση δηλαδή την έξοδο από το καθεστώς αναστολής. Η Ελλάδα έχει υιοθετήσει υψηλούς γενικά φορολογικούς συντελεστές.

4.4. Ερευνητικά ερωτήματα

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ερευνητικές υποθέσεις ανακύπτουν τα κατωτέρω ερευνητικά ερωτήματα που αναμένεται να απαντηθούν μετά το πέρας της εργασίας. Συγκεκριμένα, τα ερευνητικά ερωτήματα της παρούσας εργασίας είναι:

- Ποια είναι η κατάσταση των φορολογικών συντελεστών Ε.Φ.Κ. στην Ελλάδα συγκριτικά με τα λοιπά Κράτη Μέλη; (Θα απαντηθεί από τη βιβλιογραφική επισκόπηση).
- Οι φορολογικοί συντελεστές που θεσμοθετήθηκαν βάσει της Κοινοτικής Οδηγίας διευκολύνουν την είσπραξη των φόρων; (Θα απαντηθεί από τη βιβλιογραφική επισκόπηση).
- Με χαμηλότερους από τους ισχύοντες φορολογικούς συντελεστές θα εισπράττονταν περισσότερα έσοδα; (Θα απαντηθεί από τη βιβλιογραφική επισκόπηση).
- Για την αυξημένη τιμή πώλησης των καυσίμων ευθύνεται κυρίως ο επιβαλλόμενος φορολογικός συντελεστής; (Θα απαντηθεί από τη βιβλιογραφική επισκόπηση).
- Μια μικρή μείωση του φορολογικού συντελεστή θα μετέβαλλε την τελική τιμή του προϊόντος; (Θα απαντηθεί από τη βιβλιογραφική επισκόπηση).
- Ποια είναι η άποψη των εργαζομένων σχετικά με την επιβολή Ε.Φ.Κ. (Θα απαντηθεί από την έρευνα).
- Ποιοι παράγοντες επηρεάζουν τη λειτουργικότητα του συστήματος; (Θα απαντηθεί από την έρευνα).
- Ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την επάρκεια του συστήματος; (Θα απαντηθεί από την έρευνα).

4.5. Μέθοδος δειγματοληψίας – δείγμα

Η τεχνική επιλογής του δείγματος είναι η σκόπιμη δειγματοληψία και ειδικότερα η δειγματοληψία ευκολίας που επιλέχθηκαν άτομα προσεγγίσιμα και πιο διαθέσιμα για να συμμετέχουν στην έρευνα.

Η συγκεκριμένη μέθοδος δεν βασίζεται στη θεωρία των πιθανοτήτων αλλά στην ανθρώπινη κρίση και υποκειμενικά κριτήρια που τίθενται για τον προσδιορισμό των στόχων της εργασίας. Η σκόπιμη δειγματοληψία στηρίζεται επίσης στην πεποίθηση ότι η ανταπόκριση των ερωτώμενων είναι μεγαλύτερη λόγω προσωπικής εμπλοκής της ερευνήτριας με την συγκεκριμένη υπηρεσία.

Το δείγμα αποτελούν εργαζόμενοι της Α.Α.Δ.Ε. και δη Τελωνειακοί Υπάλληλοι, εξειδικευμένοι στα ενεργειακά προϊόντα, περιφερειακών ή επιτελικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. Οι εν λόγω εργαζόμενοι κρίθηκαν ως οι καθ' ύλην αρμόδιοι διότι οι θέσεις εργασίας τους καλύπτουν όλα τα στάδια εφαρμογής και υλοποίησης της Κοινοτικής Νομοθεσίας και ενσωμάτωσης της στο Εθνικό Δίκαιο καθώς και την καθημερινή τήρηση όλων των διαδικασιών που επιβάλλονται για την ορθή λειτουργία του συστήματος Ε.Φ.Κ. Δηλαδή βρίσκονται επιτελικά στην ΑΑΔΕ ώστε να συντάσσουν αποφάσεις για την εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου αλλά και σαν επιτόπια κλιμάκια στα διυλιστήρια και σε όλες τις φορολογικές αποθήκες ενεργειακών προϊόντων, οι οποίες τελούν υπό συνεχή τελωνειακή επιτήρηση. Το δείγμα προέρχεται από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Κόρινθο και χαρακτηρίζεται από ομοιογένεια καθώς εντοπίζεται σε συγκεκριμένη ομάδα εργαζομένων που όλα τα μέλη έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά (Saunders et al., 2019).

4.6. Μέσο συλλογής δεδομένων– ερωτηματολόγιο

Για τις ανάγκες της έρευνας δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο, βασισμένο στη βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τη συλλογή πληροφοριών ώστε να διερευνηθεί το καθεστώς του Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα. Η μέθοδος του ερωτηματολογίου θεωρήθηκε ως η καταλληλότερη καθώς παρείχε τη δυνατότητα μελέτης των αντιλήψεων των ερωτώμενων καθώς και δυνατότητα ταχείας και σαφούς συλλογής στοιχείων για την αξιολόγηση των διερευνούμενων πληροφοριών (Saunders et al., 2019).

Κατά το σχεδιασμό του ερωτηματολογίου ακολουθήθηκαν, όσο το δυνατόν περισσότερο, οι αρχές σχεδίασης ερωτηματολογίων. Ειδικότερα, καθορίστηκε το είδος των απαραίτητων πληροφοριών και εν συνεχεία διατυπώθηκαν οι ερωτήσεις. Επρόκειτο για ερωτήσεις απλές και κατανοητές, που ταξινομήθηκαν με λογική διάταξη. Στόχος ήταν να συνδράμουν την εύκολη και ακριβή συμπλήρωση των ερωτηματολογίων. Από την άλλη, αποφεύχθηκαν εκφράσεις που προδιέθεταν τους ερωτώμενους, τους κατεύθυναν προς κάποιες απαντήσεις ή περιείχαν «ευαίσθητα» προσωπικά δεδομένα.

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει συνολικά 35 κλειστές ερωτήσεις και 1 ανοικτή όπου ο ερωτώμενος έπρεπε να επιλέξει ανάμεσα σε απλές διχοτομημένες απαντήσεις (11 ερωτήσεις), έτοιμες απαντήσεις (14 ερωτήσεις), κλίμακας έντασης τύπου Likert (4 ερωτήσεις) και συμπλήρωσης (6 ερωτήσεις). Με τις κλειστές ερωτήσεις υπάρχει

αντικειμενικότητα και δυνατότητα εύκολης και ταχείας εύρεσης και καταγραφής της απάντησης ενώ αυξάνεται η επιθυμία συμμετοχής των ερωτώμενων (Καραγεώργος, 2002).

Το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου χωρίζεται σε 6 ενότητες όπου αναλυτικά περιλαμβάνουν:

- Ενότητα 1^η (Ερωτήσεις 1-11): Γενικές Πληροφορίες.
- Ενότητα 2^η (Ερωτήσεις 12-14): Νέες Τεχνολογίες.
- Ενότητα 3^η (Ερώτηση 15-26): Μέτρηση, Έλεγχος και Εφαρμογή.
- Ενότητα 4^η (Ερωτήσεις 27-29): Ευρωπαϊκή Διακίνηση προϊόντων υποκειμένων σε Ε.Φ.Κ.
- Ενότητα 5^η (Ερωτήσεις 30-33): Κρίση και Ε.Φ.Κ.
- Ενότητα 6^η (Ερωτήσεις 34-36): Μελλοντικές συνθήκες.

Μετά τη διατύπωση των ερωτήσεων και πριν διανεμηθούν τα ερωτηματολόγια στους ερωτώμενους, αξιολογήθηκαν οι ερωτήσεις (ορθότητα, σαφήνεια, κατάλληλο περιεχόμενο, εμφάνιση ερωτηματολογίου) μέσω πιλοτικής εφαρμογής (προέλεγχος) σε μικρό δείγμα πληθυσμού (Καραγεώργος, 2002). Με την πιλοτική εφαρμογή προσδιορίστηκαν τυχόν προβλήματα στο περιεχόμενο, το νόημα και τη διατύπωση των ερωτήσεων, εκτιμήθηκε η εγκυρότητα και η αξιοπιστία του και διορθώθηκαν λάθη και παραλείψεις (Presser et al., 2004; Γαλάνης, 2013).

Συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο διανεμήθηκε σε πέντε (5) εργαζόμενους της ΑΑΔΕ που το συμπλήρωσαν και παράλληλα ελέγχθηκε ότι απαντούσε στα ερευνητικά ερωτήματα και ικανοποιούσε τις ερευνητικές υποθέσεις της μελέτης. Μέσω γνωστικών συνεντεύξεων (“think aloud”) εντοπίστηκαν τα προβλήματα και το νόημα των ερωτήσεων και συζητήθηκε ο τρόπος επιλογής των απαντήσεών τους. Οι απαντήσεις και τα σχόλια που έκαναν οι ερωτώμενοι σημειώθηκαν ώστε να γίνει επεξεργασία τους από την ερευνήτρια. Μέσω της πιλοτικής εφαρμογής προσδιορίστηκε η αξιοπιστία της μεθόδου και της διαδικασίας που ακολουθήθηκε και διορθώθηκαν τα όποια λάθη υπήρχαν (Ψαρρού & Ζαφειρόπουλος, 2001). Παράλληλα υπολογίστηκε ο χρόνος συμπλήρωσής του, περίπου 10-15 λεπτά.

Μετά την πιλοτική εφαρμογή, έγιναν οι απαραίτητες διορθώσεις και αλλαγές και το ερωτηματολόγιο διαμορφώθηκε στην τελική του μορφή ώστε να διανεμηθεί στους ερωτώμενους και να ξεκινήσει η διεξαγωγή της έρευνας και η συλλογή των δεδομένων. (Γαλάνης, 2013).

Η συνοδευτική επιστολή (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ) εξηγούσε στους ερωτώμενους τους στόχους της έρευνας, διασφάλιζε την ανωνυμία τους και συνόδευε το τελικό ερωτηματολόγιο (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ).

4.7. Μέθοδος συλλογής δεδομένων

Η διανομή των ερωτηματολογίων και η συλλογή των συμπληρωμένων, έγινε με φυσική παρουσία στο χώρο εργασίας των εργαζομένων. Η μέθοδος της φυσικής παρουσίας στο χώρο εμφανίζει έως και 98% ποσοστό ανταπόκρισης (Saunders et al., 2019). Οι συμμετέχοντες ενημερώθηκαν για τη διασφάλιση της ανωνυμίας τους ενώ υπογραμμίστηκε η σπουδαιότητα της σωστής και έγκυρης συμπλήρωσής του. Δόθηκε περιθώριο μίας εβδομάδας για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, στοιχείο που ενισχύει τη διατήρηση της ανωνυμίας των συμμετεχόντων. Επιπλέον, ίσως η άμεση συμπλήρωσή του να έφερνε σε δύσκολη θέση τους εργαζόμενους και να αρνούσαν να το συμπληρώσουν. Στην συνέχεια και μετά το πέρας της εβδομάδας έγινε νέα επίσκεψη κατά την οποία συλλέχθηκαν τα συμπληρωμένα ερωτηματολόγια. Τόσο κατά τη διανομή όσο και κατά τη συλλογή των ερωτηματολογίων οι ερωτηθέντες δέχθηκαν ευχαριστίες για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο 2022. Συνολικά διανεμήθηκαν 60 ερωτηματολόγια. Οι εργαζόμενοι που οικειοθελώς συμμετείχαν στην έρευνα ήταν 52. Το ποσοστό απόκρισης ανήλθε στο 87%. Η θετική ανταπόκριση των εργαζομένων ήταν σημαντική για την ολοκλήρωση της έρευνας. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είχε διάρκεια 10-15 λεπτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Αποτελέσματα

5.1. Επεξεργασία και ανάλυση δεδομένων

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, κωδικοποιήθηκαν, ποσοτικοποιήθηκαν και επεξεργάστηκαν με το SPSS 21 (Statistical Package for Social Sciences). Εν συνέχεια, τα δεδομένα αναλύθηκαν και ερμηνεύθηκαν ενώ έγινε αποτύπωση των εξαγόμενων αποτελεσμάτων με τη χρήση πινάκων και γραφημάτων.

Για την κωδικοποίηση επιλέχθηκαν συγκεκριμένοι αριθμοί και αντιστοιχίστηκαν στις απαντήσεις που δόθηκαν. Ειδικότερα στις διχοτομημένες ερωτήσεις το 1 αντιστοιχούσε στο ΝΑΙ ή στον ΆΝΔΡΑ και το 2 στο ΟΧΙ ή στη ΓΥΝΑΙΚΑ.

Εάν επρόκειτο για ερωτήσεις επιλογής τότε η κάθε επιλογή επεξεργάστηκε ως διχοτομημένη ερώτηση (ΝΑΙ, ΟΧΙ) οπότε ενέπιπτε στην προηγούμενη περίπτωση.

Αν ήταν ερωτήσεις ιεράρχησης τύπου Likert τότε ένας αριθμός αντιστοιχούσε σε κάθε επιλογή της απάντησης, ανάλογα με τη σειρά κατάταξης δηλαδή 1. Πάρα πολύ, 2. Πολύ κ.λπ.

Επιπλέον, υπήρχε η επιλογή 0 (not answerable) και 18 (missing value). Στην πρώτη περίπτωση η ερωτώμενος δεν θα έπρεπε να την απαντήσει γιατί υπήρχε προηγούμενη διερευνητική ερώτηση. Στη δεύτερη περίπτωση, ο ερωτώμενος για κάποιο λόγο δεν απάντησε σε αυτήν την ερώτηση.

Μετά την κωδικοποίηση και την καταχώρηση των στοιχείων έγινε επεξεργασία των δεδομένων. Οι στατιστικοί έλεγχοι που αξιοποιήθηκαν είναι οι εξής:

- Εύρεση δείκτη Cronbach α , εγκυρότητας και αξιοπιστίας του ερωτηματολογίου.
- Παρουσίαση των πινάκων συχνοτήτων με τις στατιστικές κατανομές των ποσοστών της κάθε απάντησης (ποσοστιαία ανάλυση) και διαγραμματική απεικόνιση αυτών.
- Πίνακες συσχετίσεων (crosstabulation) και έλεγχος του chi-square (χ^2) ανεξάρτητων δειγμάτων, στις περιπτώσεις που χρειάζεται να εκτιμηθεί αν δύο ή περισσότερα δείγματα, τα οποία αποτελούνται από δεδομένα συχνοτήτων, διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους.
- Παραμετρικός έλεγχος ANOVA όταν διερευνάται η διαφορά μεταξύ ομάδων με περισσότερες από 2 μεταβλητές και τα ίδια άτομα αξιοποιούνται σε όλες τις συνθήκες.

5.2. Εγκυρότητα και αξιοπιστία ερωτηματολογίου

Προκειμένου να ελεγχθεί η εγκυρότητα και η αξιοπιστία του ερωτηματολογίου διενεργήθηκε έλεγχος του συντελεστή Cronbach alpha (Cronbach α). Ειδικότερα, η αξιοπιστία μελετά την ύπαρξη και το βαθμό συσχέτισης μεταξύ των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου. Αυτό καταδεικνύει ότι τελικά υπάρχει ή όχι εσωτερική συνοχή. Ο Cronbach α κυμαίνεται από 0-1 και όσο υψηλότερος είναι τόσο πιο αξιόπιστο είναι το ερωτηματολόγιο. Έτσι διασφαλίζεται η εγκυρότητά του, ως προς το ότι τα μηνύματα που προσλαμβάνουν οι ερωτώμενοι ταυτίζονται με αυτά που ζητά η έρευνα (Ουζούνη & Νακάκης, 2011).

Στην παρούσα έρευνα ο Cronbach α , υπολογίστηκε με το SPSS 0,865 φανερώνοντας την ύπαρξη υψηλής συνοχής μεταξύ των ερωτήσεων. Έτσι οι ερωτήσεις είναι κατάλληλες και ενισχύουν την εγκυρότητα του ερωτηματολογίου και την περαιτέρω ανάλυσή του. Αν ο Cronbach α λάμβανε μη αποδεκτές τιμές τότε θα έπρεπε να τροποποιηθεί αφαιρώντας κάποιες ερωτήσεις ώστε να προκύψουν τιμές αποδεκτές.

5.3. Στατιστική κατανομή δείγματος

Στους πίνακες συχνότητας παρουσιάζεται το πλήθος και η συχνότητα των απαντήσεων (N, %). Από την περιγραφική επεξεργασία των δεδομένων φάνηκε ότι το δείγμα αποτελούσαν 52 ερωτώμενοι, όπου οι 36 (69,2%) ήταν από Αθήνα, οι 8 (15,4%) ήταν από Θεσσαλονίκη και οι 8 (15,4%) ήταν από Κόρινθο. Ως προς το φύλο, οι 31 (59,6%) ήταν άντρες και οι 21 (40,4%) ήταν γυναίκες. Ως προς την ηλικία, φάνηκε ότι οι 24 (46,2%) είναι άνω των 55 ετών, οι 16 (30,8%) είναι 45-54 ετών, οι 11 (21,2%) είναι 35-44 ετών και 1 (1,9%) είναι 22-34 ετών. Ως προς την οικογενειακή κατάσταση οι 35 (67,36%) ερωτώμενοι ήταν έγγαμοι, οι 10 (19,1%) διαζευγμένοι και οι 7 (13,5%) άγαμοι. Ως προς τις σπουδές, οι 23 (44,2%) έχουν πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ, οι 17 (32,7%) έχουν μεταπτυχιακό και οι 7 (13,5%) έχουν απολυτήριο λυκείου. (Πίνακας 5.1).

Πίνακας 5. 1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά δείγματος

	Συχνότητα (%)
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	
Αθήνα	36 (69,2%)
Θεσσαλονίκη	8 (15,4%)
Κόρινθος	8 (15,4%)
ΦΥΛΟ	
Άνδρας	31 (59,6%)
Γυναίκα	21 (40,4%)
ΗΛΙΚΙΑ	
22-34	1 (1,9%)
35-44	11 (21,2%)
45-54	16 (30,8%)
55 και άνω	24 (46,2%)
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
Άγαμος/η	7 (13,5%)
Έγγαμος/η	35 (67,3%)
Διαζευγμένος/η	10 (19,2%)
ΣΠΟΥΔΕΣ	
Απολυτήριο Λυκείου	7 (13,5%)
Πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ	23 (44,2%)
2ο Πτυχίο ΑΕΙ	2 (3,8%)
Μεταπτυχιακό	17 (32,7%)
2ο Μεταπτυχιακό	3 (5,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς τα έτη προϋπηρεσίας φάνηκε ότι οι 17 (32,7%) εργάζονταν 31-35 έτη, οι 17 (32,7%) 20-30 έτη και οι 11 (21,2%). Ως προς την υπηρεσία στην οποία απασχολούνται, οι 10 (19,2%) απασχολούνται σε τμήμα Διαδικασιών και οι 9 (17,3%) σε τμήμα Ε.Φ.Κ. & Λοιπών Φορολογιών. Ως προς τη θέση εργασίας οι 30 (57,7%) είναι ελεγκτές και οι 8 (15,4%) είναι υπεύθυνοι γραφείου. Σύμφωνα με τις απαντήσεις, σε τμήμα 6 ατόμων εργάζονται οι 3 (5,8%) ερωτώμενοι, σε τμήμα 9 ατόμων εργάζονται οι 15 (28,8%) , σε τμήμα με 10 άτομα οι 6 (11,5%) ενώ σε τμήματα 2, 3, 5, 7, 8, 11 και 14 ατόμων εργάζονται οι 2 (3,8%) ερωτώμενοι ανά κατηγορία. (Πίνακας 5.2).

Πίνακας 5. 2. Εργασιακά χαρακτηριστικά δείγματος

	Συχνότητα (%)
ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ	
1-3 έτη	3 (5,8%)
4-6 έτη	1 (1,9%)
7-11 έτη	3 (5,8%)
12-19 έτη	11 (21,2%)
20-30 έτη	17 (32,7%)
31-35 έτη	17 (32,7%)
ΥΠΗΡΕΣΙΑ	
Ε.Φ.Κ. & Λοιπών Φορολογιών	9 (17,3%)
Διακινητές	2 (3,8%)
Δικαστικό – Εξωτερ. Υπηρ.	2 (3,8%)
Διαδικασιών	10 (19,2%)
Εκτελωνιστής	1 (1,9%)
ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
Προϊστάμενος τμήματος	4 (7,7%)
Υπεύθυνος γραφείου	8 (15,4%)
Ελεγκτής	30 (57,7%)
Βοηθός ελεγκτή	3 (5,8%)
Υπάλληλος	5 (9,6%)
Εκτελωνιστής	2 (3,8%)
ΑΤΟΜΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	
2 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
3 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
5 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
6 ΑΤΟΜΑ	3 (5,8%)
7 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
8 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
9 ΑΤΟΜΑ	15 (28,8%)
10 ΑΤΟΜΑ	6 (11,5%)
11 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)
14 ΑΤΟΜΑ	2 (3,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς την επιμόρφωση των ερωτώμενων, οι 38 (73,1%) απάντησαν θετικά. Ειδικότερα, οι 20 (38,5%) δήλωσαν ότι γίνονται σεμινάρια εντός ΦΟΤΑ, οι 5 (9,6%) ΙΝΕΠ, οι 6 (11,5%) σεμινάρια Ε.Ε. και ο 1 (1,9%) πρόγραμμα Erasmus. (Πίνακας 5.3).

Πίνακας 5. 3. Επιμόρφωση

	Συχνότητα (%)
ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ	
Σεμινάρια εντός ΦΟΤΑ	20 (38,5%)
ΙΝΕΠ	5 (9,6%)
Σεμινάρια Ε.Ε.	6 (11,5%)
Προγράμματα Erasmus	1 (1,9%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς την ανταπόκριση του λειτουργικού συστήματος της τελωνειακής υπηρεσίας οι 47 (90,4%) απάντησαν θετικά και οι 5 (9,6%) αρνητικά ενώ οι 3 (5,8%) δήλωσαν ότι υπάρχει ατέλεια στη διασυνδεσιμότητα. Τέλος οι 35 (67,3%) δήλωσαν ότι το διαδίκτυο και οι ηλεκτρονικές πωλήσεις μπορούν να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα είσπραξης του Ε.Φ.Κ. (Διάγραμμα 5.1).

Ως προς την μέτρηση και τον υπολογισμό των προϊόντων κατά την είσοδο οι 38 (73,1%) απάντησαν ότι γίνεται καταμέτρηση, οι 39 (75%) απογραφή, οι 34 (65,4%) χρήση μετρητικών συστημάτων, οι 37 (71,2%) ηλεκτρονικού συστήματος ICISnet, οι 38 (73,1%) έλεγχος εγγράφων και οι 5 (9,6%) με πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα. Ως προς τα άτομα που διεξάγουν τις μετρήσεις οι 51 (98,1%) απάντησαν ότι γίνεται από τελωνειακό υπάλληλο, οι 40 (76,9%) από χημικό ΓΧΚ, οι 46 (88,5%) από εκπρόσωπο της εταιρείας και οι 3 από ιδιώτη. (5,8%). (Πίνακας 5.4).

Πίνακας 5. 4. Μέτρηση και υπολογισμός φόρων κατά την είσοδο

	Συχνότητα (%)
ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	
Καταμέτρηση	38 (73,1%)
Απογραφή	39 (75,0%)
Μετρητικά συστήματα	34 (65,4%)
Ηλεκτρονικά συστήματα (ICISnet)	37 (71,2%)
Έλεγχος εγγράφων	38 (73,1%)
Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα	5 (9,6%)
ΑΤΟΜΑ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΜΕΤΡΗΣΗ	
Τελωνειακός υπάλληλος	51 (98,1%)
Χημικός ΓΧΚ	40 (76,9%)
Εκπρόσωπος εταιρείας	46 (88,5%)
Ιδιώτης	3 (5,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς την ταυτοποίηση κατά την είσοδο του προϊόντος οι 42 (80,8%) απάντησαν ότι γίνεται με δειγματοληψία, οι 47 (90,4%) με χημική ανάλυση, οι 37 (71,2%) με έλεγχο εγγράφων, οι 14 (26,9%) με διασταυρωτικό έλεγχο, οι 13 (25%) με πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα και οι 3 (5,8%) με το ηλεκτρονικό σύστημα ICISnet. Ως προς τα άτομα που διεξάγουν τις μετρήσεις οι 46 (88,5%) απάντησαν ότι γίνεται από τελωνειακό υπάλληλο και χημικό ΓΧΚ. (Πίνακας 5.5).

Πίνακας 5. 5. Ταυτοποίηση κατά την είσοδο

	Συχνότητα (%)
ΤΡΟΠΟΣ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗΣ	
Δειγματοληψία	42 (80,8%)
Χημική ανάλυση	47 (90,4%)
Έλεγχος εγγράφων	37 (71,2%)
Διασταυρωτικός έλεγχος	14 (26,9%)
Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα	13 (25,0%)
Ηλεκτρονικό σύστημα (ICISnet)	3 (5,8%)
ΑΤΟΜΑ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ	
Τελωνειακός υπάλληλος	3 (5,8%)
Χημικός ΓΧΚ	3 (5,8%)
Τελωνειακός και Χημικός	46 (88,5%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς τον έλεγχο συμμόρφωσης κατά την έξοδο οι 47 (90,4%) απάντησαν ότι εφαρμόζεται το ηλεκτρονικό σύστημα ICISnet, οι 36 (69,2%) ελεγχόμενη πύλη εξόδου, οι 21 (40,4%) μετρητικά συστήματα, οι 40 (76,9%) έλεγχος εγγράφων και οι 9 (17,3%) πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα. Ως προς τα άτομα που διεξάγουν τις μετρήσεις οι 33 (63,4%) δήλωσαν ότι γίνεται από τελωνειακό υπάλληλο. (Πίνακας 5.6).

Πίνακας 5. 6. Έλεγχος κατά την έξοδο

	Συχνότητα (%)
ΤΡΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Ηλεκτρονικό σύστημα (ICISnet)	47 (90,4%)
Ελεγχόμενη πύλη εξόδου	36 (69,2%)
Μετρητικά συστήματα	21 (40,4%)
Έλεγχος εγγράφων	40 (76,9%)
Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα	9 (17,3%)
ΑΤΟΜΑ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΕΛΕΓΧΟ	
Τελωνειακός υπάλληλος	31 (59,6%)
Υπάλληλοι πύλης εξόδου	2 (3,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς τον έλεγχο κατά τη διακίνηση οι 20 (38,5%) απάντησαν ότι εφαρμόζεται προληπτικός έλεγχος, οι 37 (71,2%) τυχαίος επιτόπιος έλεγχος, οι 31 (59,6%) στοχευμένος επιτόπιος έλεγχος, οι 24 (46,2%) διασταυρωτικός έλεγχος και οι 37 (71,2%) έλεγχος τελωνειακών συνοδευτικών παραστατικών. Ως προς τα άτομα που διεξάγουν τον έλεγχο φαίνεται ότι το 78,8% είναι ΚΟΕ Τελωνειακοί, το 69,2% είναι ΕΛΥΤ Τελωνειακοί, το 21,2% είναι αμιγώς εφοριακοί και το 30,8% είναι μεικτό σώμα Εφοριακών και Τελωνειακών. (Πίνακας 5.7).

Πίνακας 5. 7. Έλεγχος κατά τη διακίνηση

	Συχνότητα (%)
ΤΡΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ	
Προληπτικός έλεγχος	20 (38,5%)
Τυχαίος επιτόπιος έλεγχος	37 (71,2%)
Στοχευμένος επιτόπιος έλεγχος	31 (59,6%)
Διασταυρωτικός έλεγχος	24 (46,2%)
Τελωνειακά συνοδευτικά παραστατικά	37 (71,2%)
ΑΤΟΜΑ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΕΛΕΓΧΟ	
Αρμόδια τελωνεία (ομάδες δίωξης/ΚΟΕ)	41 (78,8%)
Ελεγκτική Υπηρεσία Τελωνείων (ΕΛΥΤ)	36 (69,2%)
Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ)	16 (30,8%)
Υπηρεσία Ερευνών και Διασφάλισης Δημοσίων Εσόδων (ΥΕΔΔΕ)	11 (21,2%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Επιπλέον, ως προς την επάρκεια του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού, οι 34 (65,4%) δήλωσαν ότι το ανθρώπινο δυναμικό δεν επαρκεί για τη μέτρηση και τον υπολογισμό των επιβαρύνσεων Ε.Φ.Κ., οι 37 (71,2%) δήλωσαν ότι το ανθρώπινο δυναμικό δεν επαρκεί για την ταυτοποίηση του προϊόντος και την ποιοτική του σύνθεση, οι 13 (25,0%) δήλωσαν ότι το ανθρώπινο δυναμικό δεν επαρκεί για τον έλεγχο συμμόρφωσης και οι 42 (80,8%) ότι δεν επαρκεί για τον έλεγχο της διακίνησης. (Διάγραμμα 5.2.).

Ως προς τα οφέλη που παρέχει η ενιαία επιβολή Ε.Φ.Κ. στη Ε.Ε., οι 25 (48,1%) ερωτώμενοι δήλωσαν ότι συμβάλλει «πολύ» στην καταπολέμηση της απάτης. Ότι διασφαλίζει την καταβολή των οφειλομένων Ε.Φ.Κ. δήλωσαν «πολύ» οι 28 (53,8%) και «αρκετά» οι 15 (28,8%) των ερωτώμενων. Οφέλη, για την μείωση του κόστους

είσπραξης στα Κράτη Μέλη δήλωσαν «πολύ» οι 20 (38,5%) και αρκετά οι 30 (57,7%) των ερωτώμενων, για την μείωση εξόδων στους οικονομικούς φορείς δήλωσαν «αρκετά» οι 28 (53,8%), για την διευκόλυνση του εμπορίου δήλωσαν «πολύ» οι 29 (55,8%). Τέλος, «πάρα πολύ» δήλωσαν ότι προστατεύει τους ίδιους πόρους της Ε.Ε. οι 22 (42,3%). (Πίνακας 5.8, διάγραμμα 5.3).

Πίνακας 5. 8. Οφέλη ενιαίας επιβολής Ε.Φ.Κ.

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Καταπολέμηση της απάτης	12 (23,1%)	25 (48,1%)	12 (23,1%)	3 (5,8%)	
Διασφάλιση καταβολής των οφειλομένων Ε.Φ.Κ.	7 (13,5%)	28 (53,8%)	15 (28,8%)	2 (3,8%)	
Μείωση κόστους είσπραξης στα κράτη-μέλη	1 (1,9%)	20 (38,5%)	30 (57,7%)	1 (1,9%)	
Μείωση εξόδων στους οικονομικούς φορείς	1 (1,9%)	12 (23,1%)	28 (53,8%)	9 (17,3%)	2 (3,8%)
Διευκόλυνση του εμπορίου	14 (26,9%)	29 (55,8%)	7 (13,5%)	1 (1,9%)	1 (1,9%)
Προστασία ιδίων πόρων της Ε.Ε.	22 (42,3%)	16 (30,8%)	8 (15,4%)	1 (1,9%)	5 (9,6%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς την επάρκεια του εφαρμοζόμενου συστήματος, οι 45 (86,5%) απάντησαν θετικά και από όσους απάντησαν αρνητικά, οι 2 (3,8%) πρότειναν να γίνουν περισσότεροι φυσικοί έλεγχοι και ο 1 (1,9%) να γίνουν περισσότεροι έλεγχοι γενικότερα. (Διάγραμμα 5.4).

Ως προς την επίδραση της ενεργειακής κρίσης στην κατανάλωση των προϊόντων, όλοι οι 52 (100%) ερωτώμενοι απάντησαν θετικά.

Ως προς το τι πρέπει να γίνει στους συντελεστές Ε.Φ.Κ. λόγω της ενεργειακής κρίσης, οι 38 (73,1%) δήλωσαν ότι πρέπει να μειωθούν, οι 12 (23,1%) ότι πρέπει να μείνουν αμετάβλητοι και οι 2 (3,8%) δήλωσαν ότι δεν γνωρίζουν ή δεν ήθελαν να απαντήσουν. (Διάγραμμα 5.5).

Ως προς τα προϊόντα των οποίων ο συντελεστής Ε.Φ.Κ. πρέπει να μεταβληθεί ή όχι λόγω της ενεργειακής κρίσης, για τα περισσότερα προϊόντα δήλωσαν ότι θα έπρεπε να υπάρξει μείωση, ειδικά για την αμόλυβδη Βενζίνη οι 40 (76,9%), για το diesel

θέρμανσης οι 38 (73,1%) και για το diesel ως καύσιμο κινητήρων οι 37 (71,2%). Καμία μεταβολή δήλωσαν για το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης HFO (59,6%) και την κηροζίνη ως καύσιμο κινητήρων (46,2%). (Πίνακας 5.9).

Πίνακας 5. 9. Μεταβολή συντελεστών Ε.Φ.Κ.

	Μείωση	Αύξηση	Καμία μεταβολή	ΔΞ/ΔΑ
Βενζίνη αεροπλάνων	25 (48,1%)	6 (11,5%)	20 (38,5%)	1 (1,9%)
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων έως και 95)	40 (76,9%)	3 (5,8%)	8 (15,4%)	1 (1,9%)
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων > 95 και <98)	34 (65,4%)	3 (5,8%)	14 (26,9%)	1 (1,9%)
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων > 98)	33 (63,5%)	3 (5,8%)	15 (28,8%)	1 (1,9%)
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) κινητήρων	37 (71,2%)	4 (7,7%)	10 (19,2%)	1 (1,9%)
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) θέρμανσης	38 (73,1%)	3 (5,8%)	10 (19,2%)	1 (1,9%)
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) άλλο από εκείνο των ανωτέρω περιπτώσεων	22 (42,3%)	4 (7,7%)	19 (36,5%)	7 (13,5%)
Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (Fuel Oil-μαζούτ)	11 (21,2%)	9 (17,3%)	31 (59,6%)	1 (1,9%)
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο κινητήρων / ειδικό καύσιμο αεριωθουμένων	19 (36,5%)	6 (11,5%)	24 (46,2%)	3 (5,8%)
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο θέρμανσης	30 (57,7%)	3 (5,8%)	8 (15,4%)	1 (1,9%)
Υγραέρια (LPG) ως καύσιμα κινητήρων	32 (61,5%)	3 (5,8%)	16 (30,8%)	1 (1,9%)
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο που ως καύσιμα θέρμανσης και για άλλες χρήσεις	23 (44,2%)	6 (11,5%)	20 (38,5%)	3 (5,8%)
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής χρήσης σε κινητήρες	32 (61,5%)	7 (13,5%)	10 (19,2%)	3 (5,8%)
Φυσικό αέριο όλων των ΣΟ-κωδικών προϊόντος	25 (48,1%)	6 (11,5%)	19 (36,5%)	2 (3,8%)
Ηλεκτρική ενέργεια όλων των ΣΟ-κωδικών προϊόντος	35 (67,3%)	3 (5,8%)	12 (23,1%)	2 (3,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς το όφελος που θα είχε η πιθανή μεταβολή των συντελεστών Ε.Φ.Κ. οι ερωτώμενοι δήλωσαν ότι θα είναι προς όφελος του καταναλωτή (94,2%), της εγχώριας κατανάλωσης (96,2%), των επιχειρήσεων (86,5%), των ενεργοβόρων κλάδων της βιομηχανίας (78,8%), των εξαγωγών (51,9%) και του ίδιου του κράτους (69,2%). (Πίνακας 5.10, Διάγραμμα 5.6).

Πίνακας 5. 10. Όφελος πιθανής μεταβολής συντελεστών Ε.Φ.Κ.

	Συχνότητα (%)
Τον καταναλωτή	49 (94,2%)
Το κράτος	36 (69,2%)
Τις επιχειρήσεις	45 (86,5%)
Την εγχώρια κατανάλωση	50 (96,2%)
Τις εξαγωγές	27 (51,9%)
Τους ενεργοβόρους κλάδους της βιομηχανίας	41 (78,8%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς τα θέματα που απασχολούν τους ερωτώμενους και συζητώνται στο πλαίσιο της εργασίας τους το 48,1% δήλωσε ότι «πάρα πολύ» υπάρχει ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης των τελωνειακών διατάξεων. Το 44,2% των ερωτωμένων δήλωσε ότι «πάρα πολύ» αποτελεί θέμα συζήτησης το δαιδαλώδες των φορολογικών διατάξεων που άπτονται του έργου τους και το 42,3% ότι «πολύ» τους απασχολεί η συνεργασία με τις λοιπές αρχές (ελεγκτικές, φορολογικές, λιμενικές κ.λπ.). Επίσης, το 40,4% δήλωσε ότι απασχολεί «πολύ» τα θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες και δημιουργούνται προβλήματα ενώ «πολύ» συζητά το 46,2% θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που διασφαλίζουν όμως το έργο της υπηρεσίας. Τέλος απάντησε «πάρα πολύ» το 65,4% ότι τους απασχολεί η στελέχωση της υπηρεσίας. (Πίνακας 5.11, διάγραμμα 5.7).

Πίνακας 5. 11. Θέματα συζήτησης

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης τελωνειακών διατάξεων	25 (48,1%)	13 (25,0%)	10 (19,2%)	4 (7,7%)	
Το πολυδαίδαλο των φορολογικών διατάξεων που άπτονται του έργου σας	23 (44,2%)	17 (32,7%)	10 (19,2%)	2 (3,8%)	
Συνεργασία ελεγκτικές-φορολογικές-λιμενικές και λοιπές αρχές	7 (13,5%)	22 (42,3%)	17 (32,7%)	6 (11,5%)	
Θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που δυσχεραίνουν το έργο σας	6 (11,5%)	21 (40,4%)	15 (28,8%)	10 (19,2%)	
Θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που διασφαλίζουν το έργο σας	9 (17,3%)	24 (46,2%)	8 (15,4%)	11 (21,2%)	
Στελέχωση της υπηρεσίας	34 (65,4%)	12 (23,1%)	4 (7,7%)	1 (1,9%)	1 (1,9%)

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Ως προς τα θέματα που οι ερωτώμενοι θεωρούν σημαντικά σύμφωνα με την έρευνα φάνηκε ότι, «πάρα πολύ» σημαντική είναι η αύξηση των τιμών των καυσίμων (59,6%), η βελτίωση συστημάτων και ο αυτοματισμός (51,9%), η διαχείριση της ποιότητας δεδομένων σε πραγματικό χρόνο (36,5%), η εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων συμμόρφωσης και διαχείρισης του Ε.Φ.Κ. (42,3%) και η διατήρηση ή μη του καθεστώτος εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών (51,9%) με την απλοποίηση των διαδικασιών. Επίσης ότι «πολύ» τους απασχολεί η συμμόρφωση με την Οδηγία 2020/262 (51,9%), η βελτίωση των σχέσεων με άλλες υπηρεσίες (38,8%), η μείωση των οφειλόμενων φόρων (32,7%), η παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως (51,9%), η εφαρμογή χαμηλότερου συντελεστή σε κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών (36,5%), το πρόβλημα διαμόρφωσης υψηλής τιμής σε παραμεθόριες περιοχές και νησιά (34,6%) και η διαφορετική αντιμετώπιση στο θέμα του Ε.Φ.Κ. σε νοσοκομεία, στρατό, δημόσιες υπηρεσίες (36,5%). (Πίνακας 5.12).

Πίνακας 5. 12. Σημαντικά θέματα

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Συμμόρφωση με το νομοσχέδιο και την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2020/262 (ισχύς από 2023)	7 (13,5%)	27 (51,9%)	15 (28,8%)	2 (3,8%)	1 (1,9%)
Αύξηση των τιμών των καυσίμων	31 (59,6%)	9 (17,3%)	7 (13,5%)	5 (9,6%)	
Βελτίωση συστημάτων & αυτοματισμός	27 (51,9%)	19 (36,5%)	6 (11,5%)		
Διαχείριση ποιότητας δεδομένων και αναφορά σε πραγματικό χρόνο	19 (36,5%)	16 (30,8%)	17 (32,7%)		
Εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων για τη συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ.	22 (42,3%)	17 (32,7%)	13 (25,0%)		
Αντιμετώπιση διαφορών έμμεσης φορολογίας	6 (11,5%)	14 (26,9%)	29 (55,8%)	3 (5,8%)	
Βελτίωση σχέσεων με άλλες υπηρεσίες	11 (21,2%)	20 (38,8%)	17 (32,7%)	4 (7,7%)	
Μείωση οφειλομένων φόρων	14 (26,9%)	17 (32,7%)	16 (30,8%)	5 (9,6%)	
Παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως	6 (11,5%)	27 (51,9%)	16 (30,8%)	3 (5,8%)	
Χαμηλότερος συντελεστής σε κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών (π.χ. αγρότες, οδηγοί ταξί, λεωφορεία)	14 (26,9%)	19 (36,5%)	14 (26,9%)	5 (9,6%)	
Διαφορετική αντιμετώπιση στο θέμα του Ε.Φ.Κ. σε νοσοκομεία, στρατό, δημόσιες υπηρεσίες κ.λπ. (απαλλαγές - ατέλειες)	14 (26,9%)	19 (36,5%)	16 (30,8%)	1 (1,9%)	2 (3,8%)
Το πρόβλημα διαμόρφωσης της υψηλής τιμής των προϊόντων στις παραμεθόριες περιοχές και τα νησιά.	16 (30,8%)	18 (34,6%)	13 (25,0%)	5 (9,6%)	
Η διατήρηση ή μη του καθεστώτος εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών (προμήθεια άνευ φόρων) με την απλοποίηση των διαδικασιών	27 (51,9%)	12 (23,1%)	12 (23,1%)	1 (1,9%)	

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

5.4. Πίνακες συσχετίσεων (crosstabulation)

Προκειμένου να φανεί η σχέση μεταξύ δύο μεταβλητών, μιας ανεξάρτητης και μιας εξαρτημένης, διενεργήθηκε έλεγχος συσχέτισης. Ο συσχετισμός των μεταβλητών έγινε με τον έλεγχο χ^2 (Pearson Chi-square) και της πιθανότητας p. Για να υπάρχει στατιστική σημαντικότητα στη σχέση και θετική συσχέτιση μεταξύ των υπό μελέτη

μεταβλητών πρέπει το $p < 0,05$. Είναι μία επαγωγική διαδικασία, που διερευνά τη σχέση δυο κατηγοριών μεταβλητών που υπεισέρχονται στη δομή ενός πίνακα συνάφειας. Ελέγχει την υπόθεση ότι οι δύο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους ή πιο απλά ότι δεν επιδρά η μία στην άλλη και διαπιστώνει την ύπαρξη στατιστικής εξάρτησης ή ανεξαρτησίας των δύο διερευνούμενων μεταβλητών, από τις οποίες η μία μπορεί να θεωρηθεί ως ανεξάρτητη και η άλλη ως εξαρτημένη (Γναρδέλλης, 2006).

Η απεικόνιση γίνεται με τους πίνακες συνάφειας (crosstabulation). Τα ποσοστά εκφράζουν ποσοστό επί του συνόλου. Αυτό κρίνεται απαραίτητο ώστε να είναι ευκολότερη η ερμηνεία των αποτελεσμάτων, καθώς μόνο ένας αριθμός (π.χ. 7 άτομα) δεν έχει ιδιαίτερη σημασία όμως η παρουσίαση επί του συνόλου (π.χ. 13%) μπορεί να εξηγήσει τα υπό μελέτη ερωτήματα.

5.4.1. Συσχετίσεις δημογραφικών χαρακτηριστικών

Ως προς τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα έτη προϋπηρεσίας (ερώτηση 4), οι σπουδές (ερώτηση 5) και η θέση εργασίας (ερώτηση 6) συσχετίστηκαν με την ερώτηση για τα θέματα που τους απασχολούν (ερώτηση 34) και ποια θεωρούν σημαντικά (ερώτηση 35).

Προϋπηρεσία (ερώτηση 4)

Στη σχέση της προϋπηρεσίας (ερώτηση 4) με τα θέματα που τους απασχολούν (ερώτηση 34) και ποια θεωρούν σημαντικά (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 21,2% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη δήλωσε ότι «πάρα πολύ» το απασχολεί το δαιδαλώδες των φορολογικών διατάξεων που άπτονται του έργου τους. Επίσης την ίδια ανησυχία εξέφρασε το 13,5% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 20-30 έτη που δήλωσε «πολύ». Η πιθανότητα είναι $p = 0,021 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (δαιδαλώδες φορολογικό σύστημα). (Πίνακας 5.13).

Επίσης, το 5,8% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη δήλωσε ότι «πάρα πολύ» το απασχολεί η συνεργασία με τις ελεγκτικές, φορολογικές, λιμενικές και λοιπές αρχές. Επίσης την ίδια ανησυχία εξέφρασε το 19,25 των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 20-30 έτη που δήλωσε «πολύ». Η πιθανότητα είναι $p = 0,043 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (συνεργασία με άλλες αρχές). (Πίνακας 5.13).

Επιπλέον, το 11,5% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 20-30 έτη δήλωσε ότι «πολύ» το απασχολεί θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες αρχές που διασφαλίζουν το έργο τους. Επίσης την ίδια ανησυχία εξέφρασε το 19,2% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη που δήλωσε «πάρα πολύ». Η πιθανότητα είναι $p=0,008<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (εμπλοκή άλλων αρχών για διασφάλιση του έργου τους). (Πίνακας 5.13).

Το 15,4% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη δήλωσε ότι θεωρεί «πάρα πολύ» σημαντική τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων και την αναφορά σε πραγματικό χρόνο. Επίσης το 17,3% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 12-19 έτη δήλωσε ότι το θεωρεί «πολύ» σημαντικό θέμα. Η πιθανότητα είναι $p=0,028<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων και την αναφορά σε πραγματικό χρόνο). (Πίνακας 5.13).

Το 7,7% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη δήλωσε ότι θεωρεί «πάρα πολύ» σημαντική την παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως ενώ το 21,2% των ερωτώμενων της ίδιας προϋπηρεσίας το θεωρεί «πολύ» σημαντικό. Η πιθανότητα είναι $p=0,002<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (παρακολούθηση ρυθμιστικών αλλαγών). (Πίνακας 5.13).

Το 23,1% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 31-35 έτη δήλωσε ότι θεωρεί «πάρα πολύ» σημαντική την απλοποίηση των διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών. Επίσης, το 9,6% των ερωτώμενων με προϋπηρεσία 20-30 έτη το θεωρούν «πολύ» σημαντικό. Η πιθανότητα είναι $p=0,049<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της προϋπηρεσίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (απλοποίηση των διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών). (Πίνακας 5.13).

Πίνακας 5. 13. Συσχέτιση προϋπηρεσίας

			Α4 ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ						p
			1-3 έτη	4-6 έτη	7-11 έτη	12-19 έτη	20-30 έτη	31-35 έτη	
ΣΤ34_ΑΠΑΣ ΧΟΛΟΥΝ_Π ΟΛΥΔΑΙΔΑ ΛΕΣ_ΦΟΡΟ Λ_ΔΙΑΤΑΞ	Πάρα πολύ	N	0	1	1	1	9	11	0,021<0,05
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	1,9%	1,9%	17,3%	21,2%	
	Πολύ	N	1	0	1	4	7	4	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	1,9%	7,7%	13,5%	7,7%	
	Αρκετά	N	1	0	1	6	0	2	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	1,9%	11,5%	0,0%	3,8%	
Λίγο	N	1	0	0	0	1	0		
	% Συνόλου	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%		
ΣΤ34_ΑΠΑΣ ΧΟΛΟΥΝ_Σ ΥΝΕΡΓΑΣΙΑ _ΑΡΧΕΣ	Πάρα πολύ	N	0	1	0	2	3	1	0,043<0,05
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	0,0%	3,8%	5,8%	1,9%	
	Πολύ	N	1	0	2	2	10	7	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	3,8%	3,8%	19,2%	13,5%	
	Αρκετά	N	2	0	1	3	2	9	
		% Συνόλου	3,8%	0,0%	1,9%	5,8%	3,8%	17,3%	
Λίγο	N	0	0	0	4	2	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	3,8%	0,0%		
ΣΤ34_ΑΠΑΣ ΧΟΛΟΥΝ_Ε ΜΠΛΟΚΗ_Α ΛΛΩΝ_ΔΙΑΣ ΦΑΛΙΣΗ_ΕΡ ΓΟΥ	Πάρα πολύ	N	0	0	0	3	6	0	0,008<0,05
		% Συνόλου	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	11,5%	0,0%	
	Πολύ	N	2	1	2	1	8	10	
		% Συνόλου	3,8%	1,9%	3,8%	1,9%	15,4%	19,2%	
	Αρκετά	N	1	0	0	0	2	5	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	9,6%	
Λίγο	N	0	0	1	7	1	2		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	1,9%	13,5%	1,9%	3,8%		
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΒΕΛ ΤΙΩΣΗ_ΠΟΙ ΟΤΗΤΑΣ_ΔΕ ΔΟΜΕΝΩΝ	Πάρα πολύ	N	1	1	1	1	7	8	0,028<0,05
		% Συνόλου	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	13,5%	15,4%	
	Πολύ	N	0	0	1	9	3	3	
		% Συνόλου	0,0%	0,0%	1,9%	17,3%	5,8%	5,8%	
	Αρκετά	N	2	0	1	1	7	6	
		% Συνόλου	3,8%	0,0%	1,9%	1,9%	13,5%	11,5%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΠΑΡ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΣΗ_ΡΥΘΜΙΣ ΤΙΚΩΝ_ΑΛΛ ΑΓΩΝ	Πάρα πολύ	N	1	0	0	0	1	4	0,002<0,05
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	7,7%	
	Πολύ	N	1	1	1	4	9	11	
		% Συνόλου	1,9%	1,9%	1,9%	7,7%	17,3%	21,2%	
	Αρκετά	N	1	0	0	7	6	2	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	0,0%	13,5%	11,5%	3,8%	
Λίγο	N	0	0	2	0	1	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	1,9%	0,0%		
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΑΠΛ ΟΠΟΙΗΣΗ_Δ ΙΑΔΙΚΑΣΙΩ Ν_ΕΦΟΔΙΑΣ Μ	Πάρα πολύ	N	2	1	1	5	6	12	0,049<0,05
		% Συνόλου	3,8%	1,9%	1,9%	9,6%	11,5%	23,1%	
	Πολύ	N	0	0	0	3	5	4	
		% Συνόλου	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	9,6%	7,7%	
	Αρκετά	N	1	0	1	3	6	1	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	1,9%	5,8%	11,5%	1,9%	
Λίγο	N	0	0	1	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%		

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Σπουδές (ερώτηση 5)

Στη σχέση των σπουδών (ερώτηση 5) με τα θέματα που θεωρούν σημαντικά (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 25% των ερωτώμενων με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ δήλωσε ότι θεωρεί «πάρα πολύ» σημαντικό θέμα την αύξηση των τιμών των καυσίμων. Η πιθανότητα είναι $p=0,041 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των σπουδών και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (αύξηση τιμών καυσίμων). (Πίνακας 5.14).

Επίσης, το 23,1% των ερωτώμενων με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ δήλωσε ότι θεωρεί «πάρα πολύ» σημαντική την βελτίωση των συστημάτων και τον αυτοματισμό. Η πιθανότητα είναι $p=0,000 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των σπουδών και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (βελτίωση συστημάτων και αυτοματισμός). (Πίνακας 5.14).

Το 28,8% των ερωτώμενων με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ δήλωσε ότι θεωρεί «αρκετά» σημαντική την αντιμετώπιση των διαφορών έμμεσης φορολογίας. Η πιθανότητα είναι $p=0,008 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των σπουδών και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (αντιμετώπιση των διαφορών έμμεσης φορολογίας). (Πίνακας 5.14).

Το 21,2% των ερωτώμενων με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ δήλωσε ότι θεωρεί «πολύ» σημαντικό το πρόβλημα διαμόρφωσης υψηλής τιμής στα νησιά και τις παραμεθόριες περιοχές. Η πιθανότητα είναι $p=0,029 < 0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των σπουδών και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (υψηλή τιμή σε νησιά και παραμεθόριο). (Πίνακας 5.14).

Πίνακας 5. 14. Συσχέτιση σπουδών

			Α5_ΣΠΟΥΔΕΣ					p
			Απολυτ Λυκείου	Πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ	2ο Πτυχ. ΑΕΙ	Μεταπτ .	2ο Μεταπτ.	
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΑΥΞ ΗΣΗ_ΤΙΜΩ Ν_ΚΑΥΣΙΜ ΩΝ	Πάρα πολύ	N	7	13	2	9	0	0,041<0,05
		% Συνόλου	13,5%	25,0%	3,8%	17,3%	0,0%	
	Πολύ	N	0	3	0	3	3	
		% Συνόλου	0,0%	5,8%	0,0%	5,8%	5,8%	
	Αρκετά	N	0	4	0	3	0	
		% Συνόλου	0,0%	7,7%	0,0%	5,8%	0,0%	
	Καθόλο υ	N	0	3	0	2	0	
		% Συνόλου	0,0%	5,8%	0,0%	3,8%	0,0%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΒΕΛ ΤΙΩΣΗ_ΣΥΣ ΤΗΜΑΤΩΝ_ ΑΥΤΟΜΑΤΙ ΣΜΟΣ	Πάρα πολύ	N	6	12	1	8	0	0,000<0,05
		% Συνόλου	11,5%	23,1%	1,9%	15,4%	0,0%	
	Πολύ	N	1	9	1	8	0	
		% Συνόλου	1,9%	17,3%	1,9%	15,4%	0,0%	
	Αρκετά	N	0	2	0	1	3	
		% Συνόλου	0,0%	3,8%	0,0%	1,9%	5,8%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΑΝΤ ΙΜΕΤΩΠΙΣΗ _ΔΙΑΦΟΡΩΝ	Πάρα πολύ	N	3	1	0	2	0	0,008<0,05
		% Συνόλου	5,8%	1,9%	0,0%	3,8%	0,0%	
	Πολύ	N	4	5	1	4	0	
		% Συνόλου	7,7%	9,6%	1,9%	7,7%	0,0%	
	Αρκετά	N	0	15	0	11	3	
		% Συνόλου	0,0%	28,8%	0,0%	21,2%	5,8%	
	Λίγο	N	0	2	1	0	0	
		% Συνόλου	0,0%	3,8%	1,9%	0,0%	0,0%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑ ΝΤΙΚΟ_ΔΙΑ ΜΟΡΦΩΣΗ_ ΥΨΗΛΗ_ΤΙ ΜΗ_ΝΗΣΙΑ_ ΠΑΡΑΜΕΘ	Πάρα πολύ	N	5	5	1	5	0	0,029<0,05
		% Συνόλου	9,6%	9,6%	1,9%	9,6%	0,0%	
	Πολύ	N	2	11	1	4	0	
		% Συνόλου	3,8%	21,2%	1,9%	7,7%	0,0%	
	Αρκετά	N	0	6	0	4	3	
		% Συνόλου	0,0%	11,5%	0,0%	7,7%	5,8%	
	Λίγο	N	0	1	0	4	0	
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	0,0%	7,7%	0,0%	

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Θέση εργασίας (ερώτηση 7)

Στη σχέση της θέσης εργασίας (ερώτηση 7) με τα θέματα που τους απασχολούν (ερώτηση 34) και ποια θεωρούν σημαντικά (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 21,2% των ερωτώμενων που εργάζονται ως ελεγκτές δήλωσε ότι «πολύ» το απασχολεί η συνεργασία με τις ελεγκτικές, φορολογικές, λιμενικές και λοιπές αρχές. Επίσης την ίδια ανησυχία εξέφρασε το 23,1% των ερωτώμενων ελεγκτών που δήλωσε «αρκετά». Η πιθανότητα είναι $p=0,012<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ

της θέσης εργασίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (συνεργασία με άλλες αρχές). (Πίνακας 5.15).

Επίσης, το 9,6% των ερωτώμενων που εργάζονται ως ελεγκτές δήλωσε ότι «πάρα πολύ» το απασχολεί θέματα Ε.Φ.Κ. με εμπλοκή άλλων αρχών για τη διασφάλιση του έργου τους. Ανησυχία εξέφρασε και το 19,2% των ερωτώμενων ελεγκτών που δήλωσε «πολύ». Η πιθανότητα είναι $p=0,004<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της θέσης εργασίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους (εμπλοκή άλλων αρχών για τη διασφάλιση του έργου). (Πίνακας 5.15).

Το 26,9% των ερωτώμενων που εργάζονται ως ελεγκτές δήλωσε ότι θεωρεί «πολύ» σημαντική τη συμμόρφωση με την Οδηγία 2020/262. Ανησυχία εξέφρασε και το 23,1% των ερωτώμενων ελεγκτών που δήλωσε «αρκετά». Η πιθανότητα είναι $p=0,001<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της θέσης εργασίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (συμμόρφωση με την Οδηγία 2020/262). (Πίνακας 5.15).

Το 19,2% των ερωτώμενων που εργάζονται ως ελεγκτές δήλωσε ότι θεωρεί τη μείωση των οφειλόμενων φόρων «πολύ» σημαντικό θέμα ενώ το 23,1% το θεωρεί «αρκετά» σημαντικό. Η πιθανότητα είναι $p=0,007<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της θέσης εργασίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (μείωση των οφειλόμενων φόρων). (Πίνακας 5.15).

Το 30,8% των ερωτώμενων που εργάζονται ως ελεγκτές δήλωσε ότι θεωρεί «πολύ» σημαντικό θέμα την παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως ενώ το 15,4% το θεωρεί «αρκετά» σημαντικό. Η πιθανότητα είναι $p=0,006<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της θέσης εργασίας και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι (παρακολούθηση ρυθμιστικών αλλαγών). (Πίνακας 5.15).

Πίνακας 5. 15. Συσχέτιση θέση εργασίας

		Α7_ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ							p
		Προϊστ. Τμήμ	Υπεύθ Γραφ.	Ελεγκτής	Βοηθός ελεγκτή	Υπάλλ.	Εκτελων.		
ΣΤ34_ΑΠΑ ΣΧΟΛΟΥΝ _ΣΥΝΕΡΓΑ ΣΙΑ_ΑΡΧΕ Σ	Πάρα πολύ	N	0	2	1	0	4	0	0,012<0,05
		% Συνόλου	0,0%	3,8%	1,9%	0,0%	7,7%	0,0%	
	Πολύ	N	3	4	11	2	1	1	
		% Συνόλου	5,8%	7,7%	21,2%	3,8%	1,9%	1,9%	
	Αρκετά	N	1	2	12	1	0	1	
		% Συνόλου	1,9%	3,8%	23,1%	1,9%	0,0%	1,9%	
Λίγο	N	0	0	6	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	11,5%	0,0%	0,0%	0,0%		
ΣΤ34_ΑΠΑ ΣΧΟΛΟΥΝ _ΕΜΠΛΟΚ Η_ΑΛΛΩΝ _ΔΙΑΣΦΑΛ ΙΣΗ_ΕΡΓΟ Υ	Πάρα πολύ	N	0	0	5	0	4	0	0,004<0,05
		% Συνόλου	0,0%	0,0%	9,6%	0,0%	7,7%	0,0%	
	Πολύ	N	2	7	10	3	1	1	
		% Συνόλου	3,8%	13,5%	19,2%	5,8%	1,9%	1,9%	
	Αρκετά	N	2	0	5	0	0	1	
		% Συνόλου	3,8%	0,0%	9,6%	0,0%	0,0%	1,9%	
Λίγο	N	0	1	10	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	1,9%	19,2%	0,0%	0,0%	0,0%		
ΣΤ35_ΣΗΜ ΑΝΤΙΚΟ_Σ ΥΜΜΟΡΦ ΩΣΗ_ΟΔΗ ΓΙΑ2020_26 2	Πάρα πολύ	N	0	1	1	0	5	0	0,001<0,05
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	1,9%	0,0%	9,6%	0,0%	
	Πολύ	N	2	7	14	3	0	1	
		% Συνόλου	3,8%	13,5%	26,9%	5,8%	0,0%	1,9%	
	Αρκετά	N	2	0	12	0	0	1	
		% Συνόλου	3,8%	0,0%	23,1%	0,0%	0,0%	1,9%	
Λίγο	N	0	0	2	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%		
Καθόλου	N	0	0	1	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%		
ΣΤ35_ΣΗΜ ΑΝΤΙΚΟ_ ΜΕΙΩΣΗ_Ο ΦΕΙΛΟΜΕ ΝΩΝ_ΦΟΡ ΩΝ	Πάρα πολύ	N	0	5	6	2	0	1	0,007<0,05
		% Συνόλου	0,0%	9,6%	11,5%	3,8%	0,0%	1,9%	
	Πολύ	N	1	2	10	1	2	1	
		% Συνόλου	1,9%	3,8%	19,2%	1,9%	3,8%	1,9%	
	Αρκετά	N	3	1	12	0	0	0	
		% Συνόλου	5,8%	1,9%	23,1%	0,0%	0,0%	0,0%	
Λίγο	N	0	0	2	0	3	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	5,8%	0,0%		
ΣΤ35_ΣΗΜ ΑΝΤΙΚΟ_Π ΑΡΑΚΟΛΟ ΥΘΗΣΗ_Ρ ΥΘΜΙΣΤΙΚ ΩΝ_ΑΛΛΑ ΓΩΝ	Πάρα πολύ	N	0	1	3	2	0	0	0,006<0,05
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	5,8%	3,8%	0,0%	0,0%	
	Πολύ	N	1	7	16	1	0	2	
		% Συνόλου	1,9%	13,5%	30,8%	1,9%	0,0%	3,8%	
	Αρκετά	N	3	0	8	0	5	0	
		% Συνόλου	5,8%	0,0%	15,4%	0,0%	9,6%	0,0%	
Λίγο	N	0	0	3	0	0	0		
	% Συνόλου	0,0%	0,0%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%		

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

5.4.2. Συσχετίσεις λειτουργικότητας και επάρκειας συστήματος

Ως προς την λειτουργικότητα του συστήματος που χρησιμοποιείται στην τελωνειακή υπηρεσία (ερώτηση 12) και την επάρκεια εφαρμογής του συστήματος (ερώτηση 28) συσχετίστηκαν με ερωτήσεις που αφορούσαν τις συνθήκες και τη σημαντικότητα επικείμενων θεμάτων.

Λειτουργικότητα συστήματος (ερώτηση 12)

Στη σχέση της λειτουργικότητας του συστήματος που χρησιμοποιεί η Τελωνειακή Υπηρεσία (ερώτηση 12) με την στελέχωση της υπηρεσίας (ερώτηση 34) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 59,6% των ερωτώμενων το απασχολεί «πάρα πολύ» η λειτουργικότητα του συστήματος ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις με την στελέχωση της υπηρεσίας. Η πιθανότητα είναι $p=0,018<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της λειτουργικότητας του συστήματος και της στελέχωσης της υπηρεσίας. (Πίνακας 5.16).

Στη σχέση της λειτουργικότητας του συστήματος (ερώτηση 12) με την διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων και αναφορά σε πραγματικό χρόνο (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 32,7% των ερωτώμενων το απασχολεί «αρκετά» η λειτουργικότητα του συστήματος και η διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων. Η πιθανότητα είναι $p=0,008<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της λειτουργικότητας του συστήματος και της διαχείρισης της ποιότητας των δεδομένων. (Πίνακας 5.16).

Στη σχέση της λειτουργικότητας του συστήματος (ερώτηση 12) με την εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων για την συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ. (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 32,7% των ερωτώμενων το απασχολεί «πάρα πολύ» και «πολύ» η λειτουργικότητα του συστήματος και η εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων. Η πιθανότητα είναι $p=0,023<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της λειτουργικότητας του συστήματος και της εφαρμογής τεχνολογικών λύσεων. (Πίνακας 5.16).

Πίνακας 5. 16. Συσχέτιση λειτουργικότητας συστήματος

			B12_ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ_ΑΝΤ ΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ_ΑΠΑΙΤΗ ΣΕΙΣ		p
			ΝΑΙ	ΟΧΙ	
ΣΤ34_ΑΠΑΣΧ ΟΛΟΥΝ_ΣΤΕ ΛΕΧΩΣΗ_ΥΠ ΗΡΕΣΙΑΣ	Πάρα πολύ	N	31	3	0,018<0,05
		% Συνόλου	59,6%	5,8%	
	Πολύ	N	12	0	
		% Συνόλου	23,1%	0,0%	
	Αρκετά	N	3	1	
		% Συνόλου	5,8%	1,9%	
	Λίγο	N	1	0	
		% Συνόλου	1,9%	0,0%	
	Καθόλου	N	0	1	
		% Συνόλου	0,0%	1,9%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝ ΤΙΚΟ_ΒΕΛΤΙΩ ΣΗ_ΠΟΙΟΤΗΤ ΑΣ_ΔΕΔΟΜΕ ΝΩΝ	Πάρα πολύ	N	14	5	0,008<0,05
		% Συνόλου	26,9%	9,6%	
	Πολύ	N	16	0	
		% Συνόλου	30,8%	0,0%	
	Αρκετά	N	17	0	
		% Συνόλου	32,7%	0,0%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝ ΤΙΚΟ_ΕΦΑΡΜ ΟΓΗ_ΤΕΧΝΟ ΛΟΓΙΚΩΝ_ΛΥ ΣΕΩΝ	Πάρα πολύ	N	17	5	0,023<0,05
		% Συνόλου	32,7%	9,6%	
	Πολύ	N	17	0	
		% Συνόλου	32,7%	0,0%	
	Αρκετά	N	13	0	
		% Συνόλου	25,0%	0,0%	

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Επάρκεια εφαρμογής συστήματος (ερώτηση 28)

Στη σχέση της επάρκειας του συστήματος που εφαρμόζεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και διασφαλίζει το εκάστοτε καθεστώς στο οποίο βρίσκεται ή διακινείται το ενεργειακό προϊόν (ερώτηση 28) με τη βελτίωση των συστημάτων και τον αυτοματισμό (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 46,2% των ερωτώμενων θεωρούν «πάρα πολύ» σημαντική τη βελτίωση των συστημάτων και τον αυτοματισμό για την επάρκεια του συστήματος. Η πιθανότητα είναι $p=0,017<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της επάρκειας του συστήματος και της βελτίωσης των συστημάτων – αυτοματισμού. (Πίνακας 5.17).

Στη σχέση της επάρκειας του συστήματος (ερώτηση 28) με επιβολή χαμηλότερου συντελεστή Ε.Φ.Κ. σε συγκεκριμένες κατηγορίες επαγγελματιών (αγρότες, οδηγοί ταξί,

λεωφορείων) (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 36,5% των ερωτώμενων θεωρούν «πολύ» σημαντική την επιβολή χαμηλότερου συντελεστή σε κατηγορίες επαγγελματιών για την επάρκεια του συστήματος. Η πιθανότητα είναι $p=0,021<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της επάρκειας του συστήματος και της επιβολής χαμηλότερου συντελεστή σε κατηγορίες επαγγελματιών. (Πίνακας 5.17).

Στη σχέση της επάρκειας του συστήματος (ερώτηση 28) με την διατήρηση ή μη του καθεστώτος εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών και την απλοποίηση των διαδικασιών (ερώτηση 35) φαίνεται ότι υπήρξε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Συγκεκριμένα, το 50,0% των ερωτώμενων θεωρούν «πάρα πολύ» σημαντική την απλοποίηση των διαδικασιών για την επάρκεια του συστήματος. Η πιθανότητα είναι $p=0,013<0,05$. Άρα, υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της επάρκειας του συστήματος και απλοποίησης των διαδικασιών εφοδιασμού. (Πίνακας 5.17).

Πίνακας 5. 17. Συσχέτιση επάρκειας συστήματος

			Δ28_ΕΠΑΡΚΕΣ_ΚΑΘΕΣ ΤΩΣ		p
			ΝΑΙ	ΟΧΙ	
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤ ΙΚΟ_ΒΕΛΤΙΩΣ Η_ΣΥΣΤΗΜΑΤ ΩΝ_ΑΥΤΟΜΑΤ ΙΣΜΟΣ	Πάρα πολύ	N	24	3	0,017<0,05
		% Συνόλου	46,2%	5,8%	
	Πολύ	N	18	1	
		% Συνόλου	34,6%	1,9%	
	Αρκετά	N	3	3	
		% Συνόλου	5,8%	5,8%	
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤ ΙΚΟ_ΧΑΜΗΛΟ ΤΕΡΟΣ_ΣΥΝΤΕ ΛΕΣΤΗΣ_ΚΑΤΗ ΓΟΡΙΕΣ	Πάρα πολύ	N	12	2	0,021<0,05
		% Συνόλου	23,1%	3,8%	
	Πολύ	N	19	0	
		% Συνόλου	36,5%	0,0%	
	Αρκετά	N	9	5	
		% Συνόλου	17,3%	9,6%	
Λίγο	N	5	0		
	% Συνόλου	9,6%	0,0%		
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤ ΙΚΟ_ΑΠΛΟΠΟΙ ΗΣΗ_ΔΙΑΔΙΚΑΣ ΙΩΝ_ΕΦΟΔΙΑΣ Μ	Πάρα πολύ	N	26	1	0,013<0,05
		% Συνόλου	50,0%	1,9%	
	Πολύ	N	11	1	
		% Συνόλου	21,2%	1,9%	
	Αρκετά	N	7	5	
		% Συνόλου	13,5%	9,6%	
Λίγο	N	1	0		
	% Συνόλου	1,9%	0,0%		

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

5.5. One-Way ANOVA

Οι συσχετίσεις των μεταβλητών παρουσιάζονται για τη διερεύνηση της επίδρασης κάποιων μεταβλητών έναντι άλλων. Στην one-way ANOVA γίνεται σύγκριση των μέσης τιμής μιας εξαρτημένης μεταβλητής με τις μέσες τιμές μιας ομάδας ανεξάρτητων μεταβλητών. Ως ανεξάρτητες μεταβλητές θεωρούνται η λειτουργικότητα του συστήματος και η επάρκεια εφαρμογής του καθώς εν δυνάμει επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα εφαρμογής του Ε.Φ.Κ. Συγκεκριμένα, ως προς την λειτουργικότητα του συστήματος που χρησιμοποιεί η τελωνειακή υπηρεσία (ερώτηση 12) και την επάρκεια εφαρμογής του εφαρμοζόμενου σε ευρωπαϊκό επίπεδο συστήματος για διασφάλιση του καθεστώτος Ε.Φ.Κ. στο οποίο βρίσκεται η διακινείται το υποκείμενο προϊόν (ερώτηση 28) συσχετίστηκαν οι μεταβλητές του ερωτηματολογίου και διερευνήθηκε η σχέση τους. Το επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας ορίστηκε σε $\alpha=0,05$.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα φάνηκε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική σχέση της λειτουργικότητας του συστήματος (ερώτηση 12) με την ύπαρξη δαιδαλωδών φορολογικών διατάξεων ($p=0,025<0,05$ και $F=5,304$) (ερώτηση 34), την βελτίωση συστημάτων και αυτοματισμού ($p=0,042<0,05$ και $F=4,359$), την διαχείριση ποιότητας δεδομένων και την αναφορά σε πραγματικό χρόνο ($p=0,006<0,05$ και $F=8,301$) καθώς και την εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων για την συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ. ($p=0,015<0,05$ και $F=6,377$) (ερώτηση 35). (Πίνακας 5.18).

Πίνακας 5. 18. One-Way Anova Λειτουργικότητας συστήματος

		ANOVA				
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΣΤ34_ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ_ΠΟΛΥΔΑΙΔΑΛΕΣ_ΦΟΡΟΛ_ΔΙΑΤΑΞ	Between Groups	3,783	1	3,783	5,304	0,025
	Within Groups	35,660	50	0,713		
	Total	39,442	51			
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ_ΒΕΛΤΙΩΣΗ_ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ_ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ	Between Groups	1,966	1	1,966	4,359	0,042
	Within Groups	22,553	50	0,451		
	Total	24,519	51			
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ_ΒΕΛΤΙΩΣΗ_ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ_ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	Between Groups	5,115	1	5,115	8,301	0,006
	Within Groups	30,809	50	0,616		
	Total	35,923	51			
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ_ΕΦΑΡΜΟΓΗ_ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ_ΛΥΣΕΩΝ	Between Groups	3,783	1	3,783	6,377	0,015
	Within Groups	29,660	50	0,593		
	Total	33,442	51			

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

Επίσης, φάνηκε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική σχέση της επάρκειας εφαρμογής του συστήματος (ερώτηση 28) με την ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης των τελωνειακών διατάξεων ($p=0,037<0,05$ και $F=4,607$) (ερώτηση 34) και τη σημαντικότητα απλοποίησης των διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών ($p=0,007<0,05$ και $F=7,958$) (ερώτηση 35). (Πίνακας 5.19).

Πίνακας 5. 19. One-Way Anova Επάρκειας εφαρμογής συστήματος

ANOVA						
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ΣΤ34_ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ_ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ_ΤΕΛΩΝ_ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ	Between Groups	4,223	1	4,223	4,607	0,037
	Within Groups	45,835	50	0,917		
	Total	50,058	51			
ΣΤ35_ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ_ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ_ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ_ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ	Between Groups	5,458	1	5,458	7,958	0,007
	Within Groups	34,292	50	0,686		
	Total	39,750	51			

Πηγή: SPSS, ίδια επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Συζήτηση - Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία μελέτησε το καθεστώς εφαρμογής Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα και δη στα πετρελαιοειδή στην Ε.Ε. και την Ελλάδα.

Ο Ε.Φ.Κ. είναι έμμεσος φόρος που επιβάλλεται σε ειδικές κατηγορίες προϊόντων, τα ενεργειακά προϊόντα - ηλεκτρική ενέργεια, την αλκοόλη - αλκοολούχα ποτά και τα βιομηχανοποιημένα καπνά, κατά την θέση αυτών σε ανάλωση, τα έσοδα του οποίου αποτελούν σημαντικό έσοδο της χώρας στην οποία αυτός καταβάλλεται. Συγκεκριμένα για τα ενεργειακά προϊόντα - ηλεκτρική ενέργεια, τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. προκειμένου να διασφαλίσουν την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να περιορίσουν πιθανές στρεβλώσεις συμφώνησαν σε κοινούς κανόνες κατά την εφαρμογή του καθεστώτος Ε.Φ.Κ. καθορίζοντας ελάχιστους φορολογικούς συντελεστές ανάλογα με το είδος, την σύνθεση και την χρήση των προϊόντων.

Σκοπός της μελέτης ήταν να ελέγξει αν το σύστημα, όπως εφαρμόζεται στην Ελλάδα, είναι επαρκές για τους λόγους που εφαρμόστηκε και αν μπορούν να εντοπιστούν πιθανές βελτιώσεις που θα συμβάλλουν στην λειτουργικότητα και στο αποτέλεσμα που αποφέρει. Ειδικότερα, στόχος ήταν η μελέτη του καθεστώτος εφαρμογής Ε.Φ.Κ., η παρουσίαση και σύγκριση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. που ισχύουν σε άλλα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. και η ανάλυση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής του Ενωσιακού Θεσμικού Πλαισίου στο Εθνικό Δίκαιο.

Για τις ανάγκες της εργασίας διανεμήθηκε ειδικό ερωτηματολόγιο στους εργαζόμενους της Α.Α.Δ.Ε. Τελωνειακούς Υπαλλήλους, εξειδικευμένους στα ενεργειακά προϊόντα, περιφερειακών ή επιτελικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη και την Κόρινθο. Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο διερευνούσε τις απόψεις και τις αντιλήψεις των εργαζομένων στις Τελωνειακές Υπηρεσίες σχετικά με το σύστημα όπως εφαρμόζεται.

Σύμφωνα με τους ελάχιστους συντελεστές Ε.Φ.Κ. για τα ενεργειακά προϊόντα, όπως αυτοί καθορίζονται κεντρικά από την Ε.Ε. με την Οδηγία 2003/96/ΕΚ και την ενσωμάτωσή τους στο Εθνικό Δίκαιο άρ. 72 & 73 του Ν. 2960/2001, παρατηρήθηκε ότι οι επιβληθέντες στην Ελλάδα συντελεστές Ε.Φ.Κ. σε κάποια προϊόντα είναι πολύ υψηλοί, σε άλλα ενδιάμεσοι και σε άλλα με μικρή απόκλιση από τους ελάχιστα καθοριζόμενους κοινοτικούς. Στην βενζίνη, για παράδειγμα η Ελλάδα βρίσκεται στην 4^η θέση σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ε.Ε., στο πετρέλαιο θέρμανσης εμπορικής χρήσης στην 2^η θέση, μη εμπορικής χρήσης στην 3^η και στο LPG (μείγμα

υγραερίων) ως καύσιμο κίνησης στη 2^η θέση, επί πλήθους 36 κρατών. Ως προς τα υπόλοιπα προϊόντα, στα τρία εξ αυτών, άνθρακα - κοκ, ηλεκτρική ενέργεια επιχειρηματικής και μη επιχειρηματικής χρήσης η Ελλάδα βρίσκεται στην 10^η έως 15^η θέση και για όλα τα υπόλοιπα προϊόντα από 16^η έως 26^η θέση.

Κατά την θέση σε ανάλωση του προϊόντος ο φόρος είναι απαιτητός και υπολογίζεται ως εξής:

Ως Στατιστική Αξία, τιμή επί της οποίας θα επιβληθούν οι φόροι, λαμβάνεται η καθορισμένη ως ex-factory (στα διυλιστήρια) τιμή που έχει λάβει το προϊόν την ημέρα τελωνισμού, πολλαπλασιαζόμενη επί την φορολογική μονάδα, (βάρος MT ή όγκος MC³), γεγονός που σημαίνει ότι αυτή καθορίζεται λαμβάνοντας υπ' όψιν τα δεδομένα των τεσσάρων τελευταίων δημοσιεύσεων των τιμών των διυλιστηρίων της Ανατολικής Μεσογείου, των χρηματιστηριακών διεθνών τιμών platts και των ισοτιμιών δολλαρίου από την Κεντρική Ευρωπαϊκή Τράπεζα.

Ο ισχύων φορολογικός συντελεστής εφαρμόζεται επί της φορολογικής βάσης, (μονάδας βάρους ή όγκου), του προϊόντος και το αποτέλεσμα συνιστά το ποσό του αναλογούντος Ε.Φ.Κ., που αποτελεί μεμονωμένη καταβολή. Στην συνέχεια το ποσό αυτό αθροίζεται με την Στατιστική Αξία και δημιουργούν την φορολογική βάση υπολογισμού του ειδικού τέλους 0,5%, που καταβάλλεται επίσης μεμονωμένα. Τέλος το ποσό αναλογούντος Ε.Φ.Κ. αθροιζόμενο με το ποσό του ειδικού τέλους και την Στατιστική Αξία αποτελούν την φορολογική βάση του Φ.Π.Α. που καταβάλλεται.

Επιπροσθέτως στα περισσότερα προϊόντα και χρήσεις επιβάλλεται η εισφορά υπέρ παραμεθωρίων περιοχών που υπολογίζεται ως 1,2% επί της στατιστικής αξίας του προϊόντος και αποτελεί αφ' ενός μεμονωμένη καταβολή, αφ' ετέρου προσμετράται αθροιζόμενο στην βάση υπολογισμού του ΦΠΑ

Δεδομένων των ανωτέρω είναι αναμενόμενο ένας υψηλός συντελεστής Ε.Φ.Κ. ή /και μία υψηλά διαμορφωμένη ex-factory τιμή προϊόντος βάσει των χρηματιστηριακών τιμών platts, ότι μπορούν να επιφέρουν υψηλό κόστος στο προϊόν κατά την αγορά του από την εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών, η οποία με την σειρά της ενσωματώνοντας στην τιμή πώλησης χονδρικής το κόστος αγοράς και μεταφοράς, θα πωλήσει, μεταφέρει, και διανέμει αυτό μέσω των πρατηρίων σε όλη την χώρα για να καταλήξει στον τελικό καταναλωτή.

Πέραν τούτων στην Ελλάδα αντιμετωπίζοντας τέτοια εδαφική μορφολογία, με πολλά ορεινά μέρη, απομακρυσμένα, με δύσκολη οδική πρόσβαση μέσω βυτιοφόρων οχημάτων αλλά και με τέτοια νησιωτική έκταση όπου δεξαμενόπλοια μεταφέρουν τα

προϊόντα όπου είναι δυνατόν, είναι εμφανές ότι το κόστος μεταφοράς και διανομής είναι υψηλό. Σε περίπτωση δε που ο ανεφοδιασμός τιμολογείται κατά περίπτωση, κι όχι στο πλαίσιο ευρύτερης συμφωνίας με δυνατότητα ενδεχομένως να εξισορροπήσει αυξομειώσεις τιμών, ενέχει τον κίνδυνο να δοθεί παραγγελία όταν το προϊόν έχει υψηλή τιμή χονδρικής, με συνέπεια η τιμή πώλησης να είναι επίσης υψηλή. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον παράγοντα του ανταγωνισμού που είναι σαφώς μικρότερος στις περιοχές αυτές σε σχέση με τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, καθίσταται εμφανές ότι η τιμή των προϊόντων δεν μπορεί παρά να ανεβαίνει όσο απομακρύνεται κάποιος από τα σημεία που εδρεύουν τα διυλιστήρια.

Δεν αποτελεί λοιπόν παράδοξο το ερώτημα που υπάρχει στους καταναλωτές για την υψηλά διαμορφωμένη τιμή των πετρελαιοειδών και το αίτημα της κοινωνίας για μείωση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. στα καύσιμα. Πάντως σε κάθε περίπτωση, σε περιόδους διεθνούς κρίσης, μια μείωση του συντελεστή Ε.Φ.Κ. δεν θα εξισορροπούσε την αύξηση των τιμών του πετρελαίου. Αν όμως συνδυαζόταν μια μικρή ενδεχομένως μείωση στους υψηλά αποκλίνοντες συντελεστές Ε.Φ.Κ., με λήψη μέτρων για επιστροφή-επιδότηση ποσοστού της διαφοράς, όπως εφαρμόζεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες για ομάδες φορολογουμένων, θα ανακούφιζε την μεγάλη επιβάρυνση στο εισόδημα των πολιτών κατά τις περιόδους κρίσεων που παρατηρούνται μεγάλες αυξήσεις τιμών.

Δεδομένου ότι ο Ε.Φ.Κ. επιβάλλεται σε πετρελαιοειδή και ενεργειακά προϊόντα, απαραίτητα για την κάλυψη βασικών αναγκών επιβίωσης, όπως είναι η θέρμανση και οι μεταφορές και προκειμένου να περιοριστεί ο αυστηρός χαρακτήρας του στο πλαίσιο άσκησης κοινωνικής πολιτικής, αφού πλήττει κυρίως τα χαμηλά εισοδήματα, κάποια κράτη περιορίζουν τα αποτελέσματα του συντελεστή Ε.Φ.Κ. είτε εμμέσως με απαλλαγές, επιστροφές είτε με απευθείας μείωση των συντελεστών Ε.Φ.Κ..

Οι φορολογικοί συντελεστές που θεσμοθετήθηκαν βάσει της Κοινοτικής Οδηγίας διευκολύνουν την είσπραξη των φόρων και ενδεχομένως αυξάνουν τα κρατικά έσοδα, δεδομένου ότι ο Ε.Φ.Κ. εισπράττεται εύκολα καθώς είναι απαιτητός και καταβάλλεται κατά την έξοδο των εμπορευμάτων από την φορολογική αποθήκη.

Η αύξηση ενός συντελεστή Ε.Φ.Κ. δεν οδηγεί πάντα σε αύξηση των φορολογικών εσόδων ενός κράτους, αντιθέτως μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική μείωση αυτών λόγω της πτώσης της κατανάλωσης στο συγκεκριμένο είδος εξ αιτίας του περιορισμού της ζήτησης. Σύμφωνα με όσα μελετήθηκαν στην παρούσα εργασία για την περίπτωση της Ελλάδας και τις διαδοχικές αυξήσεις του συντελεστή Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης κατά τα έτη 2011-2014, οι διαδοχικές αυξήσεις του συντελεστή Ε.Φ.Κ. από 21 €/1000lt

σε 60 €/1000lt οδήγησε για το 2011 σε μείωση της κατανάλωσης σε MT ποσοστού της τάξεως 3,07%. Η νέα αύξηση το 2012 σε 330 €/1000lt οδήγησε σε νέα μείωση της κατανάλωσης ποσοστού 30,28% ενώ το 2013 η παραμονή στο 330 €/1000lt οδήγησε σε περαιτέρω μείωση της κατανάλωσης σε μετρικούς τόνους ποσοστού της τάξεως 51,19%.

Η μείωση των εισοδημάτων και η κρίση που σημειώθηκε από το 2009 και μετά, προκάλεσε μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών για όλα τα προϊόντα και ιδιαίτερα για τα πετρελαιοειδή. Επιπλέον, η αύξηση των τιμών των προϊόντων μείωσε περαιτέρω την κατανάλωση. Οι καταναλωτές που είχαν την δυνατότητα να ανταποκριθούν στις μεταβολές των τιμών λόγω των αυξήσεων του συντελεστή Ε.Φ.Κ. ήταν λιγότεροι σε αριθμό ενώ οι περισσότεροι μείωσαν την κατανάλωση πετρελαίου ή στράφηκαν σε εναλλακτικές μορφές θέρμανσης αυξάνοντας την κατανάλωση υποκατάστατων προϊόντων, χαμηλότερης τιμής.

Δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι οι επικρατούσες κλιματικές συνθήκες και η τιμή προ φόρων αποτελούν παράγοντες καθοριστικούς για την διαμόρφωση των επιλογών του τελικού καταναλωτή. Για παράδειγμα τα έτη 2010-2014 το αργό πετρέλαιο κυμαινόταν στα 92 \$/βαρέλι, ενώ τα έτη 2015-2018 οι τιμές μειώθηκαν στα 53 \$/βαρέλι γεγονός που δεν οδήγησε σε αύξηση της κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης.

Γεγονός βέβαια είναι ότι για τις αυξημένες τιμές στα σημεία πώλησης των καυσίμων για τον τελικό καταναλωτή δεν ευθύνεται μόνο ο επιβαλλόμενος συντελεστής Ε.Φ.Κ. αφού κατά την διαμόρφωση της τιμής με βάση την τιμή χονδρικής, ο νόμος προβλέπει να επιβάλλεται πλαφόν στο περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων και όχι διατίμηση ή τιμή πώλησης με οροφή. Άλλωστε ο ΦΠΑ που επιβάλλεται στα καύσιμα είναι 24%, από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ευρώπη.

Επιπλέον, η εξίσωση των συντελεστών Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης που επιχειρήθηκε το Νοέμβριο 2011, φάνηκε αναποτελεσματική για τον σκοπό της καταπολέμησης του λαθρεμπορίου και της αύξησης των δημοσίων εσόδων και άδικη κοινωνικά, επιφέροντας απώλεια εσόδων και επιβάρυνση των εισοδηματικά χαμηλότερων στρωμάτων. Στο πλαίσιο αυτό οι Κυβερνήσεις της Ελλάδας προχώρησαν στην υιοθέτηση μέτρων ελάφρυνσης μέσω χορήγησης επιδομάτων θέρμανσης και επιδοτήσεων ανά λίτρο με στόχο την ανάκαμψη της κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης και την ελάφρυνση των οικονομικά ασθενέστερων.

Φάνηκε ότι δεν ήταν η μεγάλη διαφορά των συντελεστών πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης υπεύθυνη για την διάπραξη λαθρεμπορικών πράξεων που εξαιτίας αυτού

εφαρμόστηκε η εξίσωση των συντελεστών. Περισσότερο υπεύθυνη ήταν η έλλειψη επαρκούς και στοχευμένου ελέγχου κατά την διακίνηση των προϊόντων, η έλλειψη μέσων για τέτοιους ελέγχους καθώς και η έλλειψη φορολογικής συνείδησης και κινήτρων ώστε οι φορολογούμενοι να επιλέγουν να ακολουθούν νόμιμες οδούς. Οι χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές Ε.Φ.Κ. είναι απαραίτητο να συνοδεύονται από ένα σύστημα ελέγχου εισροών-εκροών στα πρατήρια, που σε αντίθεση με τότε τώρα λειτουργεί, μια εντατικοποίηση από τις φορολογικές και τελωνειακές αρχές των συνεχών προληπτικών και έκτακτων ελέγχων κατά την διακίνηση των προϊόντων, καθώς και την διενέργεια εκ των υστέρων ελέγχων σε αποδέκτες ή αποστολείς, ώστε να εξασφαλιστεί ότι κάθε μείωση φορολογικού συντελεστή θα είναι προς όφελος των καταναλωτών.

Ουσιαστικά η μείωση του εφαρμοζόμενου συντελεστή Ε.Φ.Κ. είναι ένα οριζόντιο μέτρο που ευνοεί όλους. Το 2014 η εφαρμογή μειωμένου κατά 30,3% συντελεστή Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο θέρμανσης, 230€/1000lt, οδήγησε σε υποχώρηση της τιμής πώλησης του πετρελαίου και την αύξηση της κατανάλωσης ακόμα και από νοικοκυριά που βρίσκονταν σε χαμηλά οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια.

Στην Κοινότητα εφαρμόζεται το σύστημα EMCS που δίνει τη δυνατότητα στα Κράτη-Μέλη να παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο τη διακίνηση των προϊόντων και να διενεργούν τους αναγκαίους ελέγχους, απλοποιώντας τις διαδικασίες. Απώτερος στόχος είναι η βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η διασφάλιση είσπραξης του φόρου με τους οριζόμενους συντελεστές και η μείωση των κινδύνων διάπραξης απάτης.

Προκειμένου να κριθεί σε ελληνικό επίπεδο η επάρκεια και λειτουργικότητα του συστήματος διενεργήθηκε έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, οι περισσότεροι ερωτώμενοι ήταν άντρες που υπηρετούσαν στις Υπηρεσίες της Τελωνειακής Περιφέρειας Αττικής, ήταν άνω των 55 ετών, έγγαμοι, με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ. Φάνηκε ότι η πλειοψηφία ήταν ελεγκτές που υπηρετούσαν 20-35 έτη, σε τμήμα με 9 εργαζόμενους ενώ η επιμόρφωσή τους γίνεται κυρίως με σεμινάρια εντός ΦΟΤΑ.

Όπως φάνηκε από την έρευνα στο θέμα της λειτουργικότητας του συστήματος που χρησιμοποιεί η τελωνειακή υπηρεσία για την διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και της Ε.Ε. και τον υπολογισμό – καταβολή οφειλομένου Ε.Φ.Κ., σημαντική είναι η σχέση με την στελέχωση της υπηρεσίας, την διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων και της αναφοράς σε πραγματικό χρόνο, την εφαρμογή

τεχνολογικών λύσεων για τη συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ., την ύπαρξη δαιδαλωδών φορολογικών διατάξεων που άπτονται του αντικειμένου Ε.Φ.Κ. και της βελτίωσης συστημάτων και τον αυτοματισμό.

Όσον αφορά στην επάρκεια του εφαρμοζόμενου σε ευρωπαϊκό επίπεδο συστήματος, που διασφαλίζει το καθεστώς στο οποίο βρίσκεται ή διακινείται το υποκείμενο ενεργειακό προϊόν, σημαντική φάνηκε να είναι η σχέση με τη βελτίωση των συστημάτων και τον αυτοματισμό, με την ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης των τελωνειακών διατάξεων, την επιβολή χαμηλότερου συντελεστή σε κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών (π.χ. αγρότες, οδηγοί ταξί, λεωφορείων) και την απλοποίηση των διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών.

Σημαντικό παράγοντα φαίνεται να αποτελεί η προϋπηρεσία καθώς άτομα με περισσότερα έτη προϋπηρεσίας φαίνεται να έχουν πιο ξεκάθαρη εικόνα για το θέμα της επιβολής Ε.Φ.Κ. Ιδιαίτερα τους απασχολεί η δυσκολία που ανακύπτει από το δαιδαλώδες των φορολογικών διατάξεων που άπτονται των τελωνειακών, η συνεργασία με ελεγκτικές, φορολογικές, λιμενικές και λοιπές αρχές, η εμπλοκή άλλων υπηρεσιών σε θέματα Ε.Φ.Κ. για τη διασφάλιση του έργου τους, η διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων με την αναφορά σε πραγματικό χρόνο, η παρακολούθηση ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως και η απλοποίηση των διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών.

Ως προς τις επίπεδο σπουδών φαίνεται να υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των εγκύκλιων σπουδών και των θεμάτων που θεωρούν σημαντικά οι ερωτώμενοι. Άτομα με πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ θεωρούν σημαντική την αύξηση των τιμών στα καύσιμα, την διαμόρφωση υψηλής τιμής στα νησιά και την παραμεθόριο. Όσο υψηλότερο επίπεδο σπουδών έχουν τόσο θεωρούν σημαντικά θέματα που ανακύπτουν κατά την εργασία τους όπως η αντιμετώπιση διαφορών έμμεσης φορολογίας και για λύση προτείνουν την βελτίωση των συστημάτων και τον αυτοματισμό.

Ως προς θέση εργασίας, φάνηκε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της θέσης εργασίας και των θεμάτων που απασχολούν τους ερωτώμενους. Ειδικότερα, οι ελεγκτές δήλωσαν ότι τους απασχολεί πολύ η συνεργασία με ελεγκτικές, φορολογικές, λιμενικές και λοιπές αρχές και τα προκύπτοντα θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που διασφαλίζουν το έργο τους. Απάντησαν δε ότι θεωρούν σημαντικά την συμμόρφωση με την οδηγία 2020/262, την μείωση των οφειλόμενων φόρων και την παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως.

Από την έρευνα φάνηκε ότι δεν υπάρχει επάρκεια διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού για να πραγματοποιήσει εργασίες που απαιτούνται καθημερινά σε φυσικό επίπεδο. Έτσι, οι εργαζόμενοι πρέπει να εργάζονται υπερωριακά προκειμένου να καλύψουν τις απαιτήσεις της υπηρεσίας.

Ως προς την επίδραση της ενεργειακής κρίσης στην κατανάλωση των προϊόντων, όλοι οι ερωτώμενοι απάντησαν θετικά. Τάχθηκαν υπέρ της μείωσης των συντελεστών Ε.Φ.Κ. και μάλιστα για τα περισσότερα προϊόντα κυρίως για την αμόλυβδη Βενζίνη, το diesel θέρμανσης και το diesel ως καύσιμο κινητήρων. Καμία μεταβολή δήλωσαν για το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης και την κηροζίνη ως καύσιμο κινητήρων.

Ως προς την επάρκεια του λειτουργικού συστήματος που χρησιμοποιεί η υπηρεσία, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο (ICISnet, EMCS) η πλειονότητα απάντησε θετικά. Οι ερωτώμενοι παρατήρησαν την ατέλεια που υπάρχει στη διασυνδεσιμότητα του συστήματος. Επίσης ήταν θετικοί στο ότι το διαδίκτυο και οι ηλεκτρονικές πωλήσεις επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα είσπραξης του Ε.Φ.Κ.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο το εφαρμοζόμενο σύστημα που διασφαλίζει την κατοχή και διακίνηση προϊόντων σε καθεστώς Ε.Φ.Κ. κρίθηκε ότι ήταν επαρκές. Στις δε βελτιώσεις προτείνεται να γίνονται περισσότεροι έλεγχοι, ιδιαίτερα φυσικοί αλλά και έκτακτοι έλεγχοι κατά τη διακίνηση. Τα οφέλη από την ενιαία επιβολή Ε.Φ.Κ. στη Ε.Ε. έγκεινται κυρίως στο ότι συμβάλλει στην καταπολέμηση της απάτης, διασφαλίζει την καταβολή των οφειλομένων Ε.Φ.Κ., μειώνει το κόστος είσπραξης στα κράτη μέλη, μειώνει τα έξοδα στους οικονομικούς φορείς, διευκολύνει το εμπόριο και προστατεύει τους ίδιους πόρους της Ε.Ε.

Αν και το σύστημα που εφαρμόζεται είναι επαρκές, παρόλα αυτά χρειάζονται βελτιώσεις κατά την εφαρμογή του. Αναγκαία είναι η στελέχωση της υπηρεσίας και η αύξηση των ελέγχων κατά την είσοδο, παραμονή και έξοδο των προϊόντων από το καθεστώς αναστολής, η εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων για τη συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ., η βελτίωση των συστημάτων και ο αυτοματισμός, η διαχείριση της ποιότητας δεδομένων σε πραγματικό χρόνο.

Σύμφωνα με την έρευνα, στο πλαίσιο της ενεργειακής κρίσης φάνηκε ότι η πιθανή μεταβολή των συντελεστών Ε.Φ.Κ. θα είναι προς όφελος του καταναλωτή, της εγχώριας κατανάλωσης, των επιχειρήσεων, των ενεργοβόρων κλάδων της βιομηχανίας, των εξαγωγών αλλά και του ίδιου του κράτους.

Τα θέματα που απασχολούν τους ερωτώμενους και συζητώνται στο πλαίσιο της εργασίας τους είναι, σε επίπεδο λειτουργικότητας και επάρκειας του συστήματος, η

ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης των τελωνειακών διατάξεων, το δαιδαλώδες των φορολογικών διατάξεων που άπτεται και αλληλεπιδρά με το τελωνειακό σύστημα διατάξεων δασμολογίου και Ε.Φ.Κ., η συνεργασία τους με άλλες ελεγκτικές, φορολογικές λιμενικές αρχές, τα προκύπτοντα θέματα Ε.Φ.Κ στα οποία εμπλέκονται αρχές οι οποίες άλλοτε διευκολύνουν και άλλοτε δυσχεραίνουν το έργο τους.

Θεωρούν σημαντικά θέματα στην εργασία τους την συμμόρφωση με την Οδηγία 2020/262, τις εξελίξεις στις ρυθμιστικές αλλαγές παγκοσμίως, την αντιμετώπιση διαφορών έμμεσης φορολογίας. Επίσης, σε επίπεδο εφαρμογής Ε.Φ.Κ. στην Ελλάδα τους απασχολεί η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η ανάγκη επιβολής χαμηλότερου συντελεστή σε κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών, το πρόβλημα διαμόρφωσης υψηλής τιμής στις παραμεθόριες περιοχές και τα νησιά καθώς και η απλοποίηση διαδικασιών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών.

Εν κατακλείδι, αφού μελετήθηκε το σύστημα εφαρμογής καθεστώτος Ε.Φ.Κ., τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε λειτουργικότητα, φάνηκε ότι παρουσιάζει επάρκεια, αν και χρειάζονται κάποιες βελτιώσεις που θα συμβάλλουν στην λειτουργικότητα και το αποτέλεσμα που αποφέρει. Οι όποιες βελτιώσεις θα πρέπει να εφαρμοστούν στο επίπεδο της στελέχωσης της Υπηρεσίας, που διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος, στα τεχνικά μέσα που εφαρμόζονται, στον τεχνολογικό εξοπλισμό αλλά και στο φορολογικό σύστημα. Ειδικότερα, χρειάζονται διαφοροποιήσεις οι οποίες όπου εφαρμοστούν θα πρέπει να είναι στο πλαίσιο ευρύτερων αναμορφώσεων του φορολογικού και τελωνειακού συστήματος διατάξεων, παρέχοντας την ευκαιρία μείωσης των υφιστάμενων φορολογικών στρεβλώσεων και οδηγώντας σε εκσυγχρονισμό των φορολογικών συστημάτων. Σε επίπεδο αντιμετώπισης του προβλήματος των τιμών, δεν αρκεί μόνο να διαφοροποιηθεί ο συντελεστής αλλά πρέπει να συνοδεύεται και από ένα πλαίσιο μέτρων που να διασφαλίζουν τα συμφέροντα του Δημοσίου και της Κοινότητας, να διευκολύνουν το Διεθνές Εμπόριο και στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής να ευνοούν τους χαμηλότερα εισοδηματικά πολίτες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- ΑΑΔΕ (2020). Ε.Φ.Κ. Γενικές πληροφορίες. Διαθέσιμο σε:
https://www.aade.gr/sites/default/files/2020-12/01.General_Inform_EFK.pdf
- ΑΑΔΕ (2021). Έκθεση για την εξέλιξη και τη διακύμανση των εσόδων από φόρους. Διαθέσιμο σε: https://www.aade.gr/sites/default/files/2021-03/ekthesi_esodwn_etous_2020.pdf
- Βαβούρας, Ι. (2005). *Οικονομική Πολιτική*. 3^η βελτιωμένη έκδ., Αθήνα: Παπαζήση.
- Βαλάσκας, Ν. Γ. Κ. Δεκέμβριος 2020. «*Η διαφορική φορολογία και η επίδραση της στην προώθηση και την επίτευξη στόχων της δημόσιας πολιτικής*». σ.λ.:IOBE.
- Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας Ν. 2960/2001 Διαθέσιμο σε:
https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/2001/a/fek_a_265_2001.pdf&t=462f6c7aa65dd040500e347ac1c9dea2
- ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2020) Κατανάλωση πετρελαιοειδών έως 2020
<https://www.statistics.gr/documents/20181/c46cc876-a375-4eba-586d-7dc14cf582cd>
- IOBE (2012). Η Εξίσωση του Ειδικού φόρου κατανάλωσης στο πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης.
- Κορρές, Άλ. (2009). Παράγοντες που διαμορφώνουν τις τιμές των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. I.O.B.E
- Μανιάτης, Γ. και Svetoslan, D., (2014). Ο κλάδος διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα: Συμβολή στην οικονομία και πρακτικές. I.O.B.E Διαθέσιμο σε:
http://iobe.gr/docs/research/res_05_c_27062014_rep_gr.pdf
- Μπάρμπας, Ν. (2001). *Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης: Κοινωνική Εναρμόνιση και Εθνική Νομοθεσία*. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη
- Νόμος 3336/2005 Διαθέσιμο σε: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-oikonomia/n-3336-2005.html>
- Οδηγία 2003/96/EK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0096&from=EL>
- Οδηγία 92/81/EOK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0081&from=EL>

- Οδηγία 92/82/ΕΟΚ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0082&from=EL>
- Οδηγία 94/74/ΕΚ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0074&from=EL>
- Οδηγία 95/60/ΕΚ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0060&from=EL>
- Παπαηλίας, Θ. (2018). *Παραδόσεις πολιτικής οικονομίας*. Αθήνα: Κριτική.
- Πλάντζος 2022 Προϋπολογισμός: Άλμα εσόδων 15% από ΦΠΑ τον Απρίλιο – «Βουτιά» στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης καυσίμων. Newmoney. <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/oikonomia/proipologismos-alma-esodon-15-apo-fpa-ton-aprilio-voutia-tou-efk-88/>
- Φινοκαλιώτης, Κ. (2020). *Φορολογικό δίκαιο*. 6η έκδ. εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα
- Φορτσάκης Θ., Σαββαΐδου Κ. (2013). *Φορολογικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Ξενόγλωσση

- EC (2021). Excise Duty Tables. Part II Energy products and Electricity. European Union. Available in: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/index_en.htm
- EUROSTAT (2015). *Eurostat statistical taxation trends in the European Union Data for the EU member States, Iceland and Norway*. 2015 ed. s.l.:s.n.
- OECD (2001). An overview of green tax reform and environmentally related taxes in OECD countries. Available in: <https://www.oecd.org/env/tools-evaluation/2385291.pdf>

Διαδικτυακές πηγές

- https://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation-1/excise-duties_el
- https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en#documents
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A31995L0060>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32003L0096>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0118>
- [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32004L0074R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX:32004L0074R(01))
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?uri=CELEX%3A31998L0070>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0389>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:32004L0075>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32020L0262>

<https://eur-lex.europa.eu/legal->

[content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0012&from=LT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0012&from=LT)

<https://eur->

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0016:0062:EL:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0016:0062:EL:PDF)

EC (2020). Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης. Διαθέσιμο σε:

<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/el/content/eidikoi-foroi-katanalosis>

<https://www.aade.gr/eidikoi-foroi-katanalosis>

<https://www.aade.gr/epiheiriseis/teloneiakos-ypiresies/plirofories-pros-oikonomikoys-foreis/teloneia/ucc-enosiakos-teloneiakos-kodikas-union>

https://www.aade.gr/sites/default/files/2021-01/20_energeiaka_2021-01.pdf

<https://www.aade.gr/teloneia/shetika-yposystema-eidikon-foron-katanalosis-efk-excise-emcs>

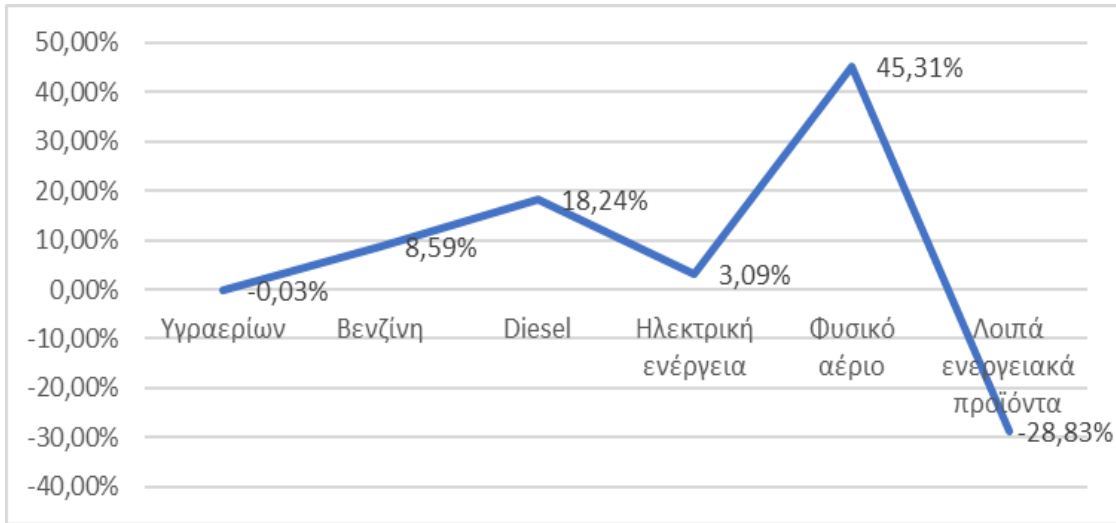
<https://www.acea.auto/figure/excise-duties-petrol-by-eu-country-1000-litres/>

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/81/%CE%B5%CE%BC%CE%BC%CE%B5%CF%83%CE%BF%CE%B9-%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%B9>

<https://www.mof.gov.cy/mof/customs/Customs.nsf/All/05C30B3D816BC8B1422577830031A93B?OpenDocument>

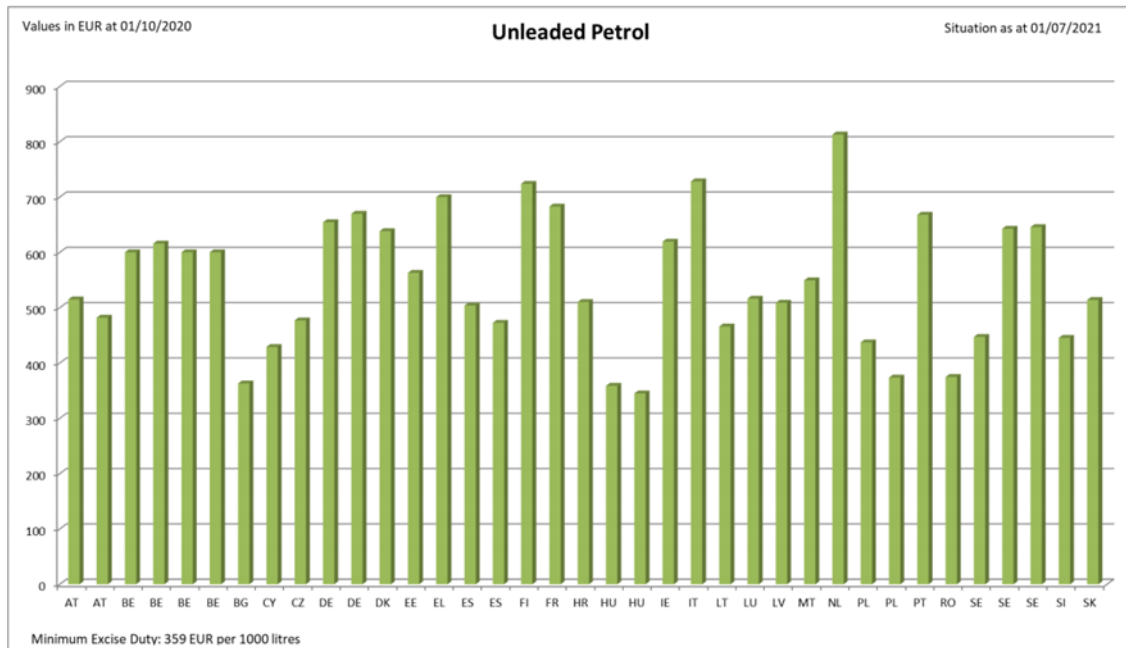
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Α. Διαγράμματα κεφαλαίου 3



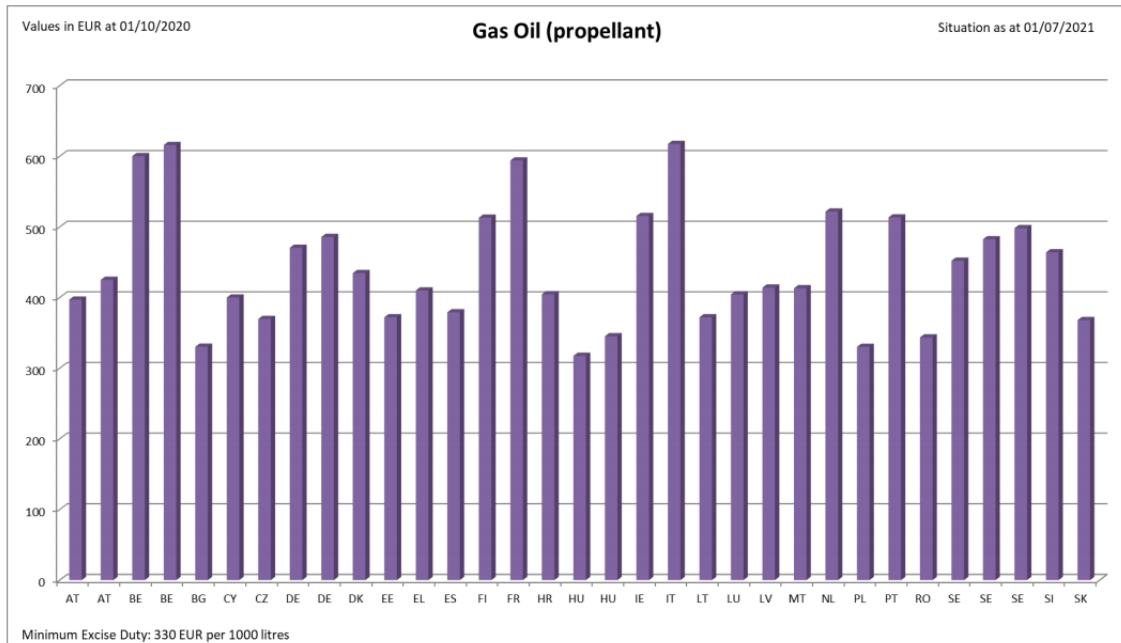
Διάγραμμα 3. 4. Διακύμανση εσόδων Ε.Φ.Κ. (2020-2021)

Πηγή: Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ΑΑΔΕ, 2021

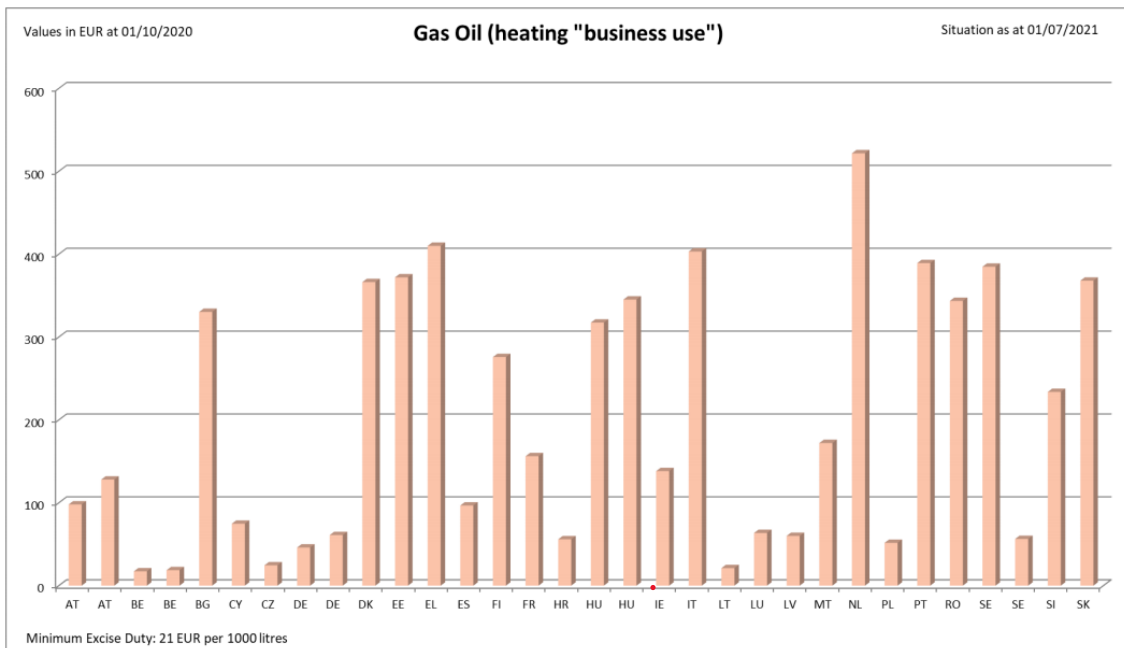


Διάγραμμα 3. 5. Ε.Φ.Κ. στην αμόλυβδη βενζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη

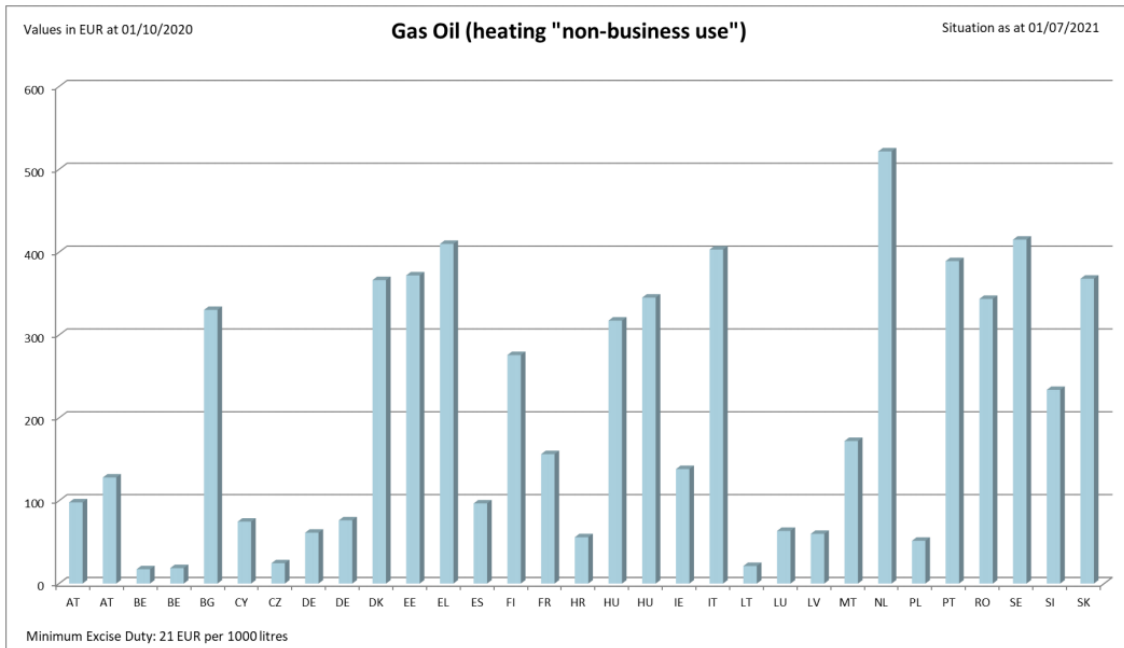
Πηγή: EC, 2021



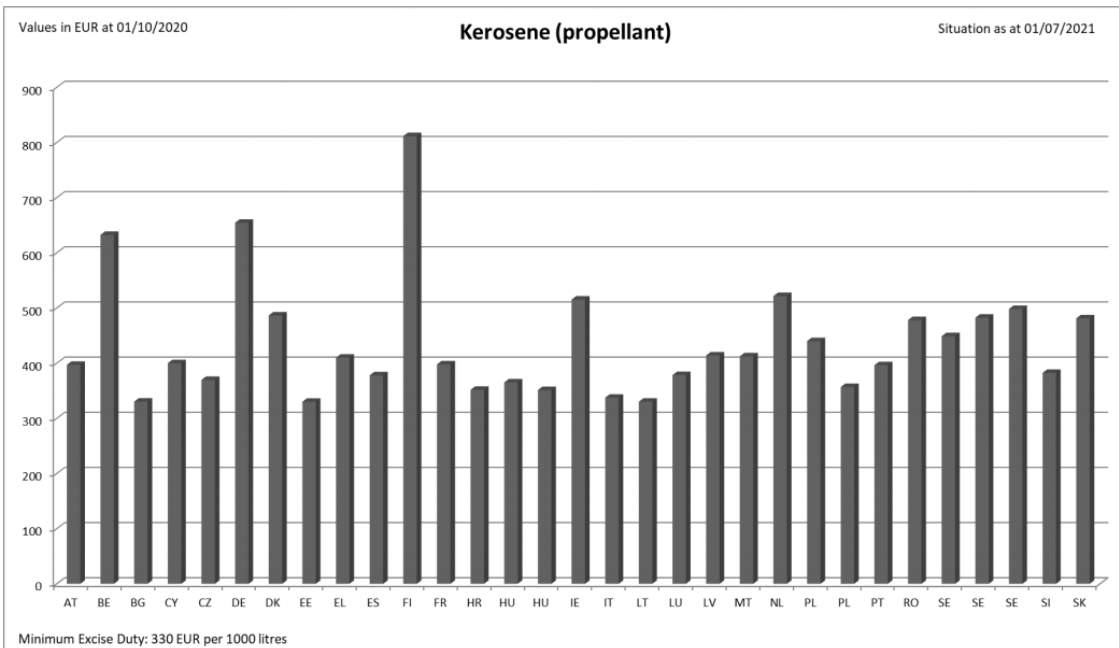
Διάγραμμα 3. 6. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερ. καύσης στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



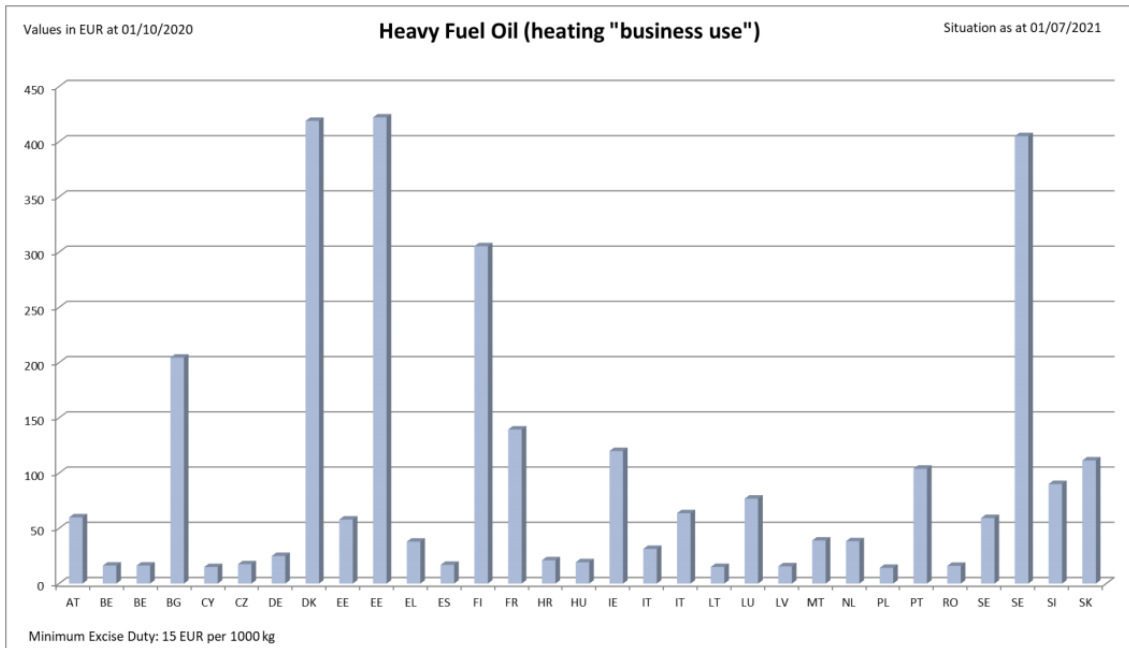
Διάγραμμα 3. 7. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (θέρμανση επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



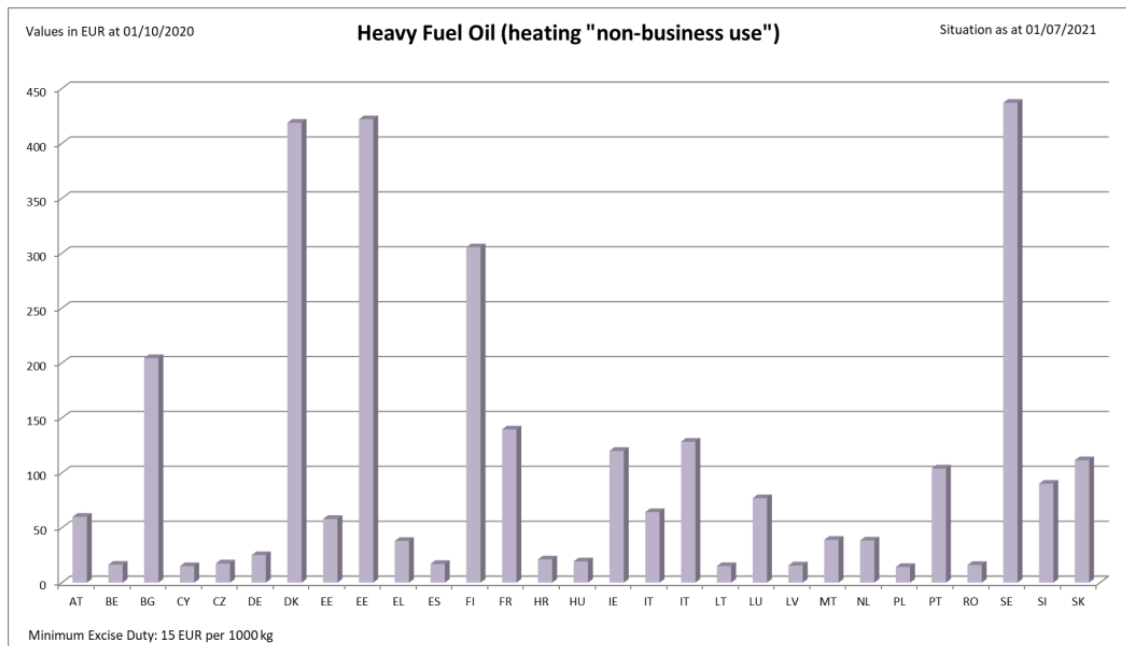
Διάγραμμα 3. 8. Ε.Φ.Κ. στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (θέρμανση μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



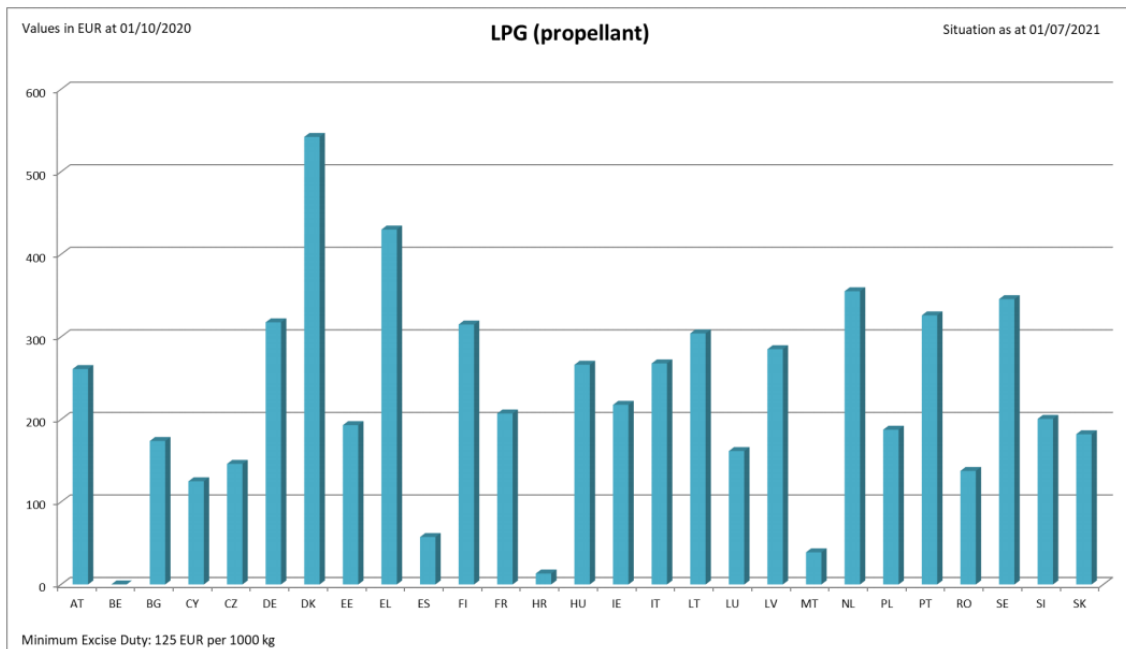
Διάγραμμα 3. 9. Ε.Φ.Κ. στην κηροζίνη στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



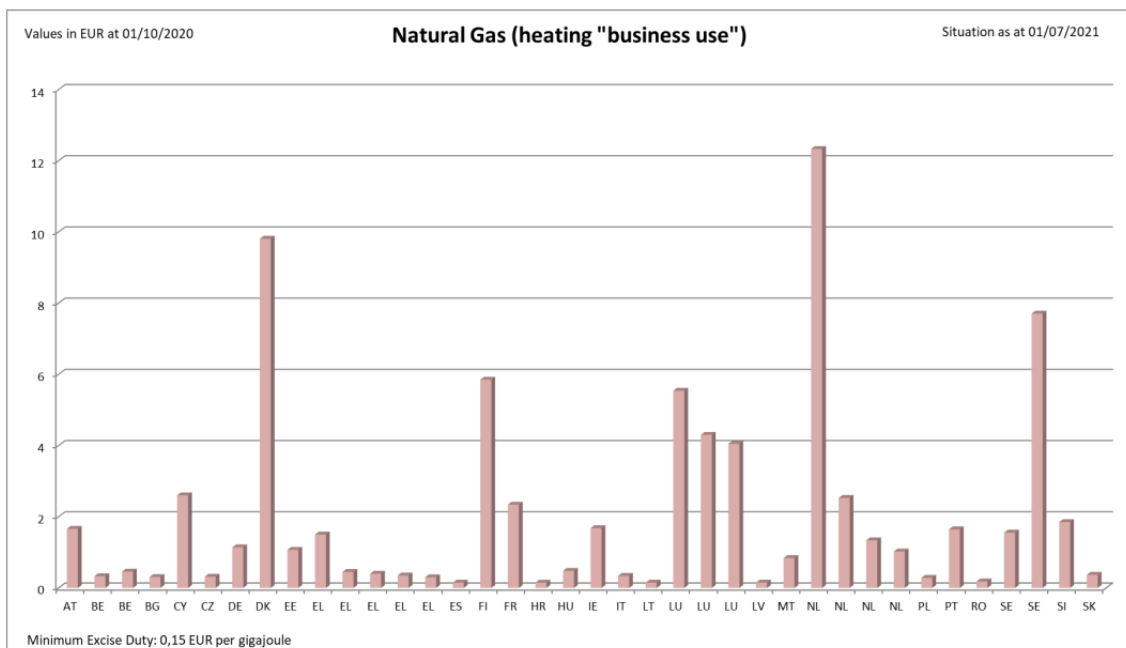
Διάγραμμα 3. 10. Ε.Φ.Κ. στο βαρύ πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



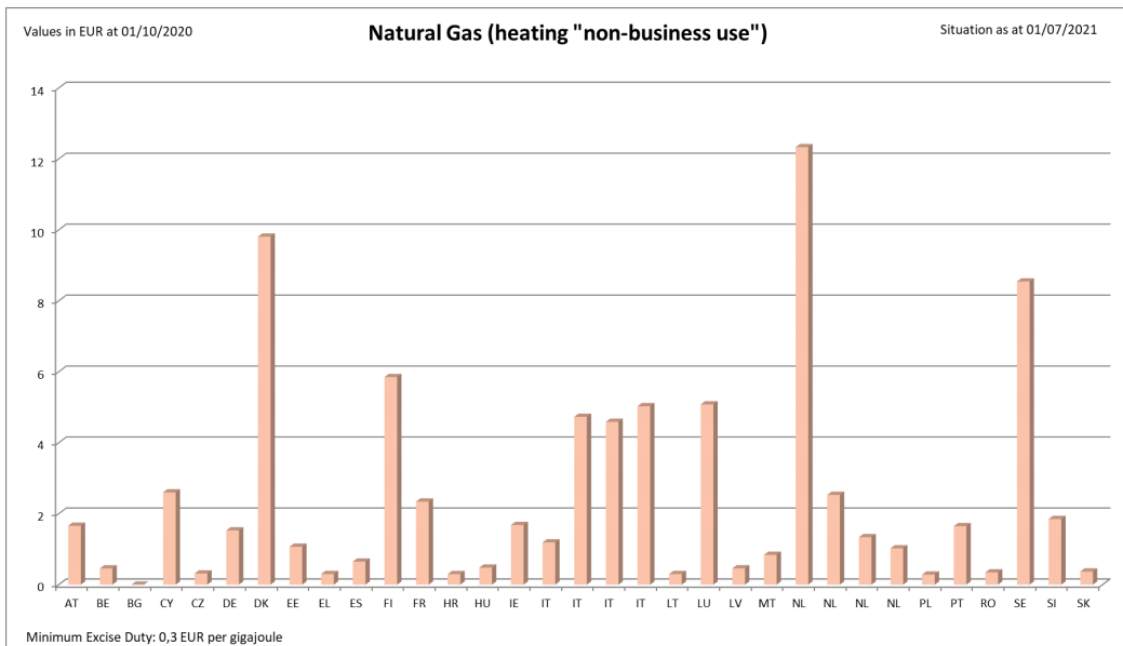
Διάγραμμα 3. 11. Ε.Φ.Κ. στο βαρύ πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



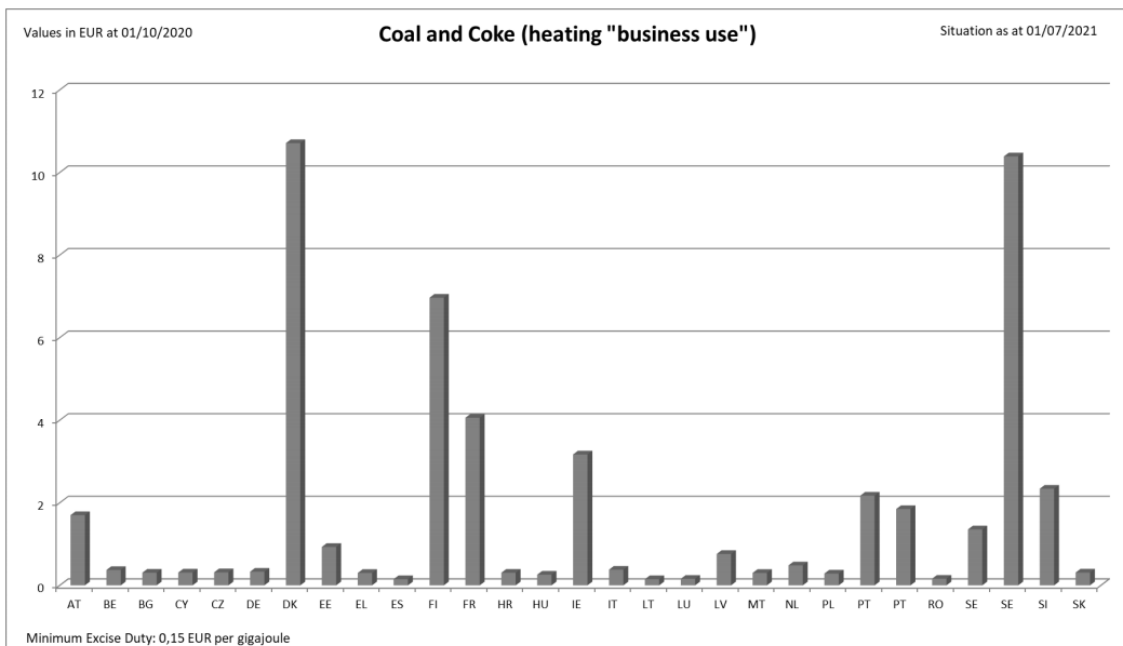
Διάγραμμα 3. 12. Ε.Φ.Κ. στο LPG (καύσιμο κινητήρων) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



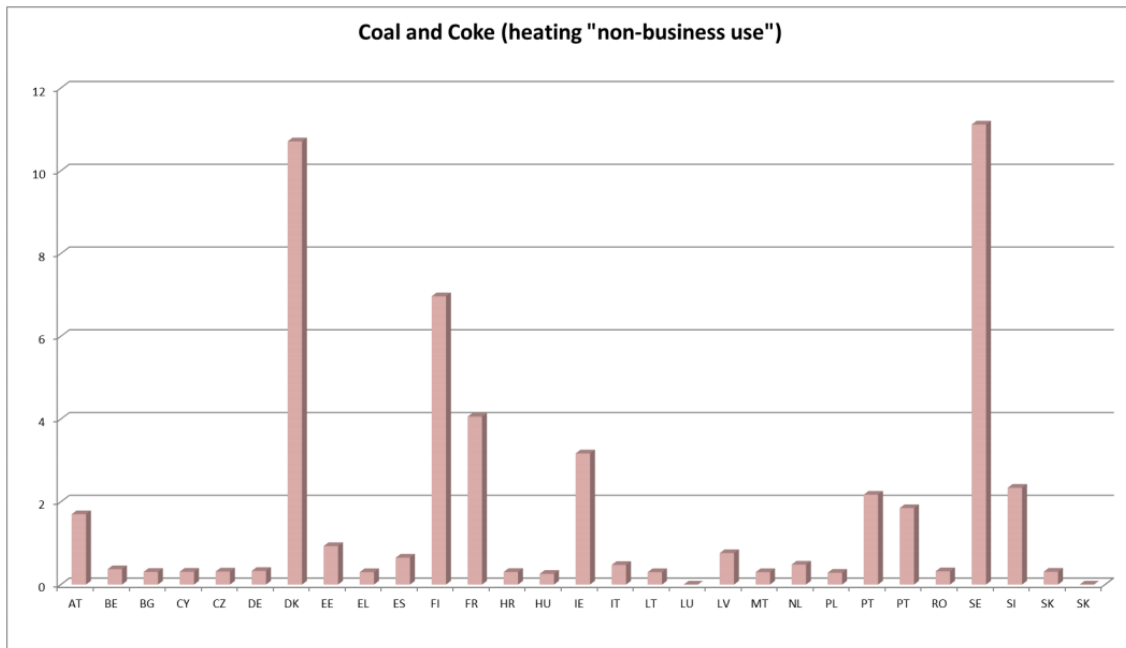
Διάγραμμα 3. 13. Ε.Φ.Κ. στο φυσικό αέριο στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



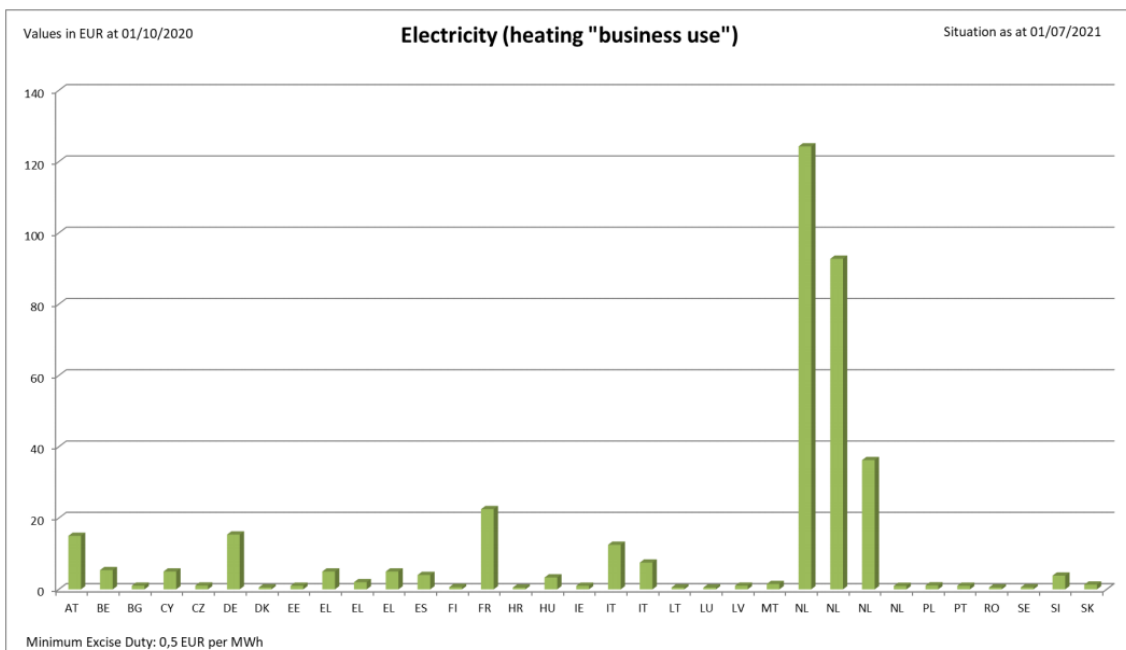
Διάγραμμα 3. 14. Ε.Φ.Κ. στο φυσικό αέριο (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



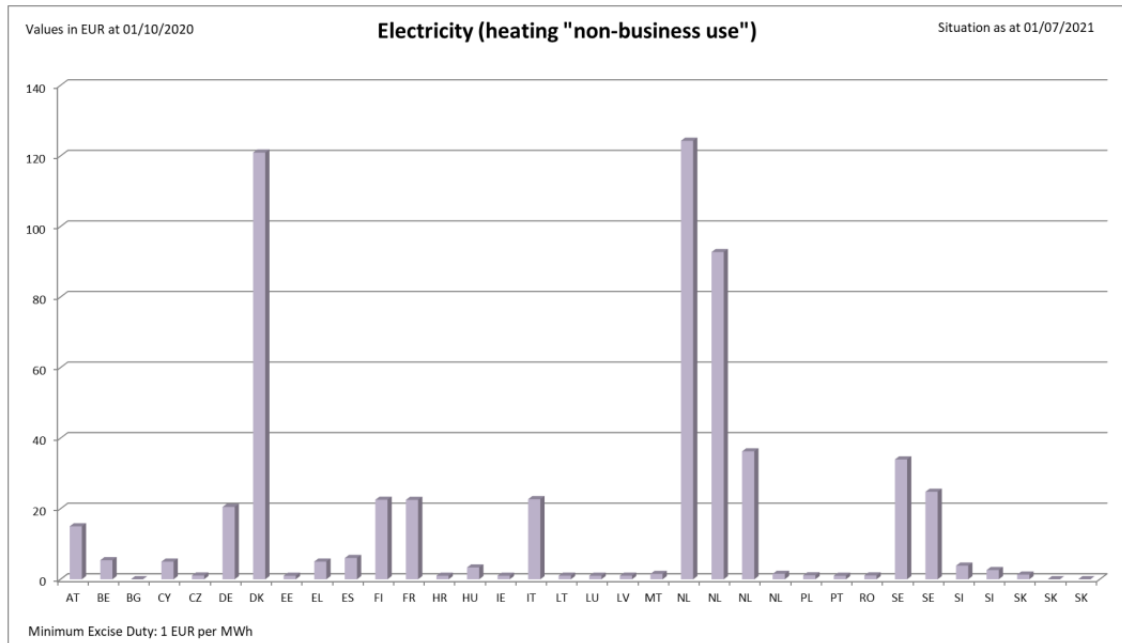
Διάγραμμα 3. 15. Ε.Φ.Κ. στον άνθρακα και κοκ (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



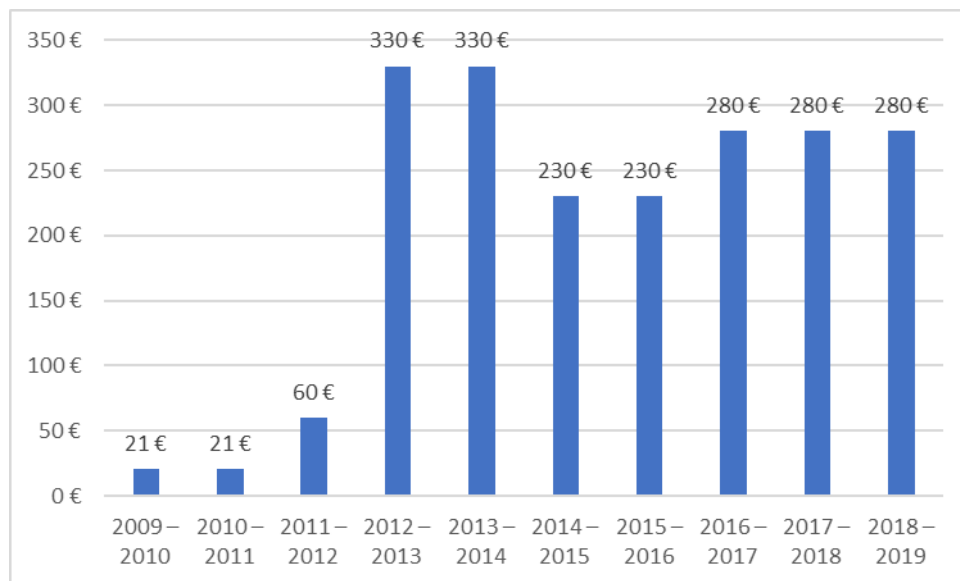
Διάγραμμα 3. 16. Ε.Φ.Κ. στον άνθρακα και κοκ (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



Διάγραμμα 3. 17. Ε.Φ.Κ. στην ηλεκτρική ενέργεια (επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021

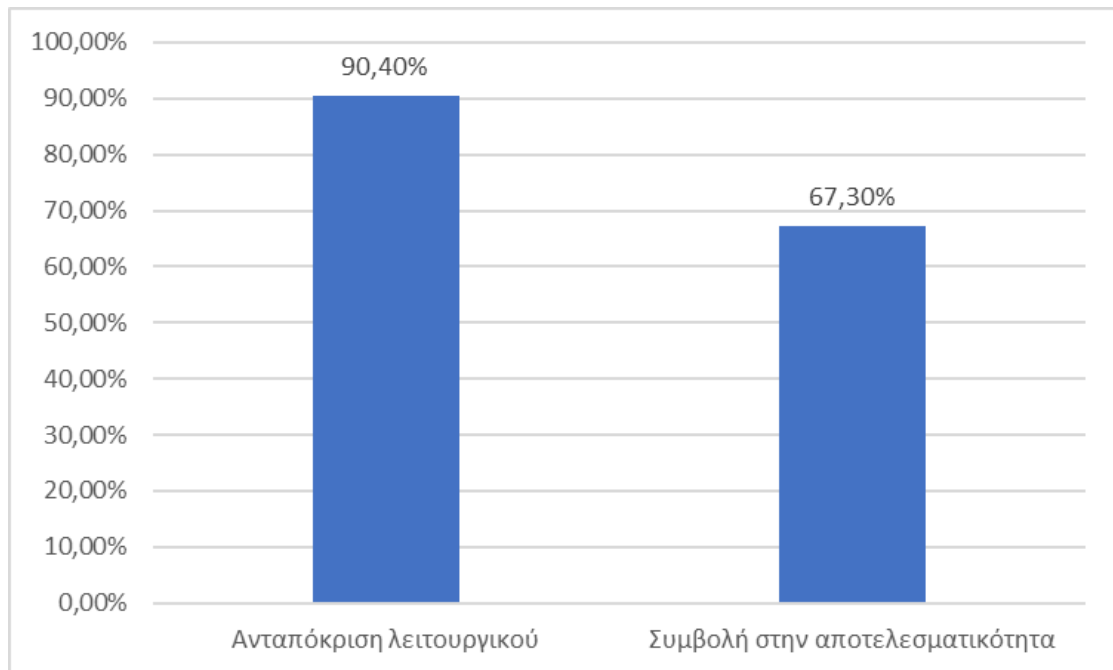


Διάγραμμα 3. 18. Ε.Φ.Κ. στην ηλεκτρική ενέργεια (μη επιχειρηματική χρήση) στα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη
 Πηγή: EC, 2021



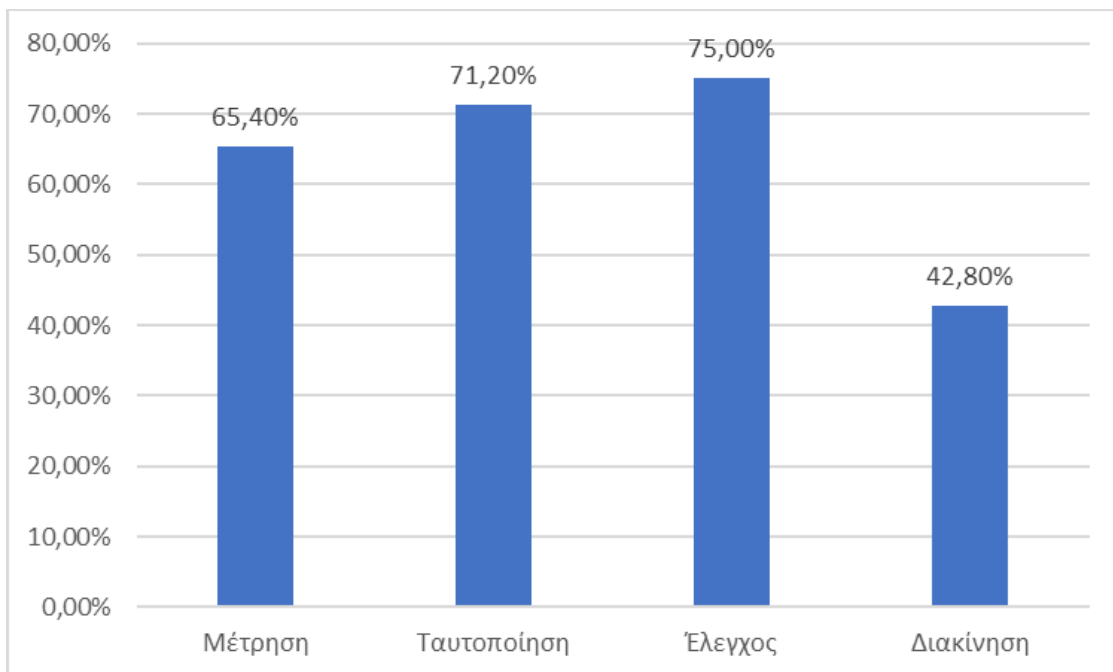
Διάγραμμα 3. 19 Διαχρονική εξέλιξη συντελεστή Ε.Φ.Κ. (diesel) θέρμανσης
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Παράρτημα Β. Διαγράμματα κεφαλαίου 5



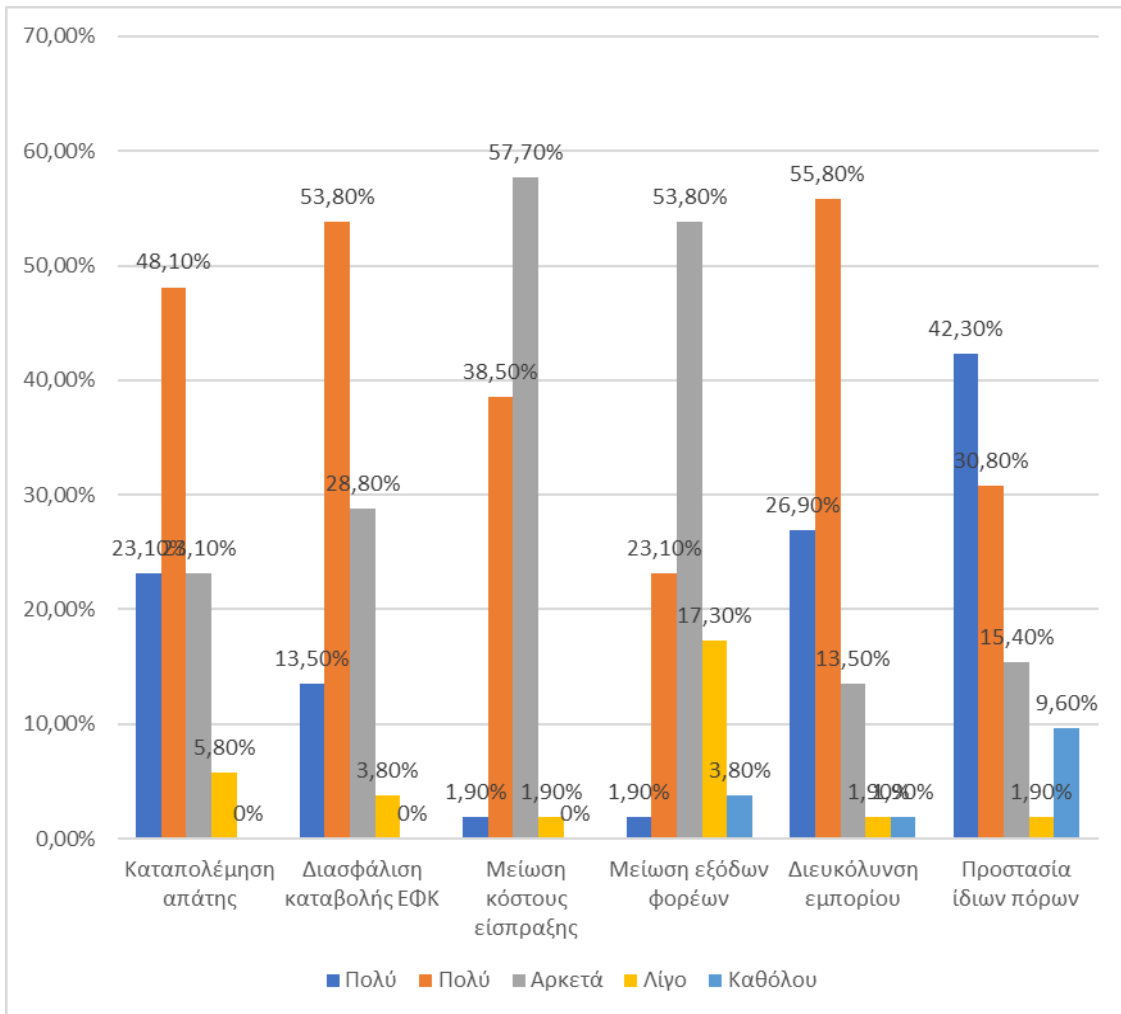
Διάγραμμα 5. 1. Νέες τεχνολογίες Ε.Φ.Κ.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

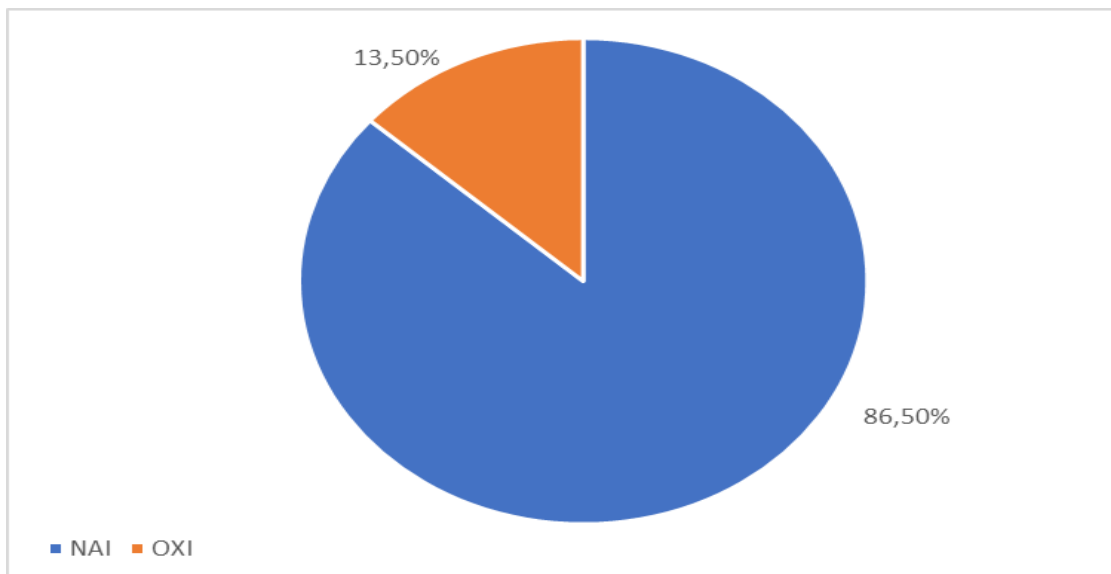


Διάγραμμα 5. 2. Μη Επάρκεια ανθρώπινου δυναμικού

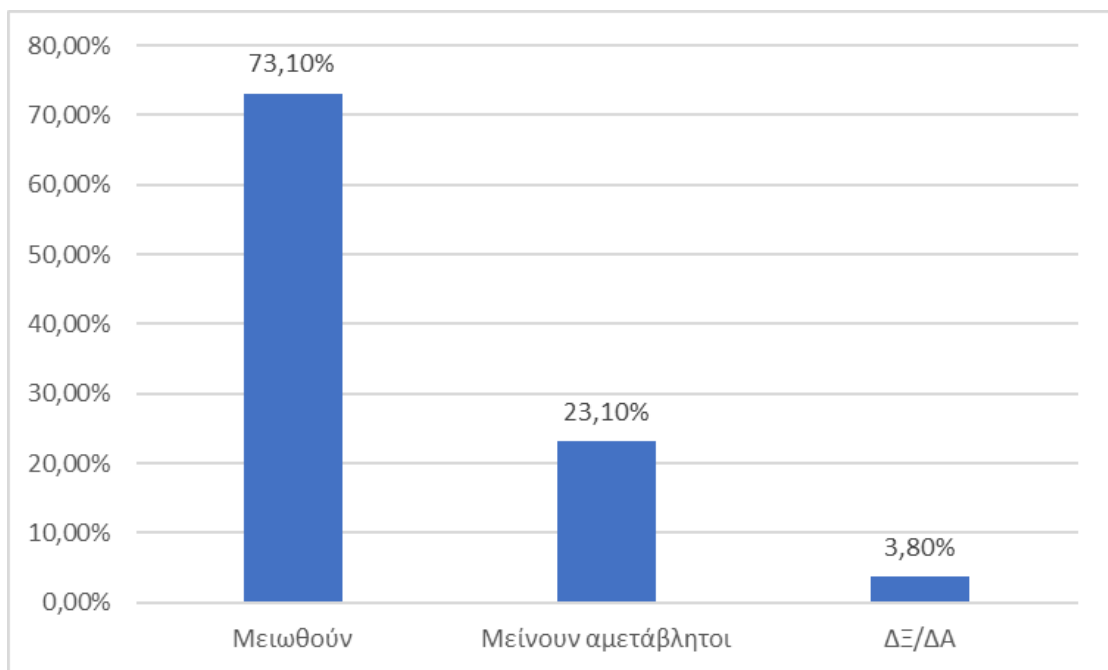
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



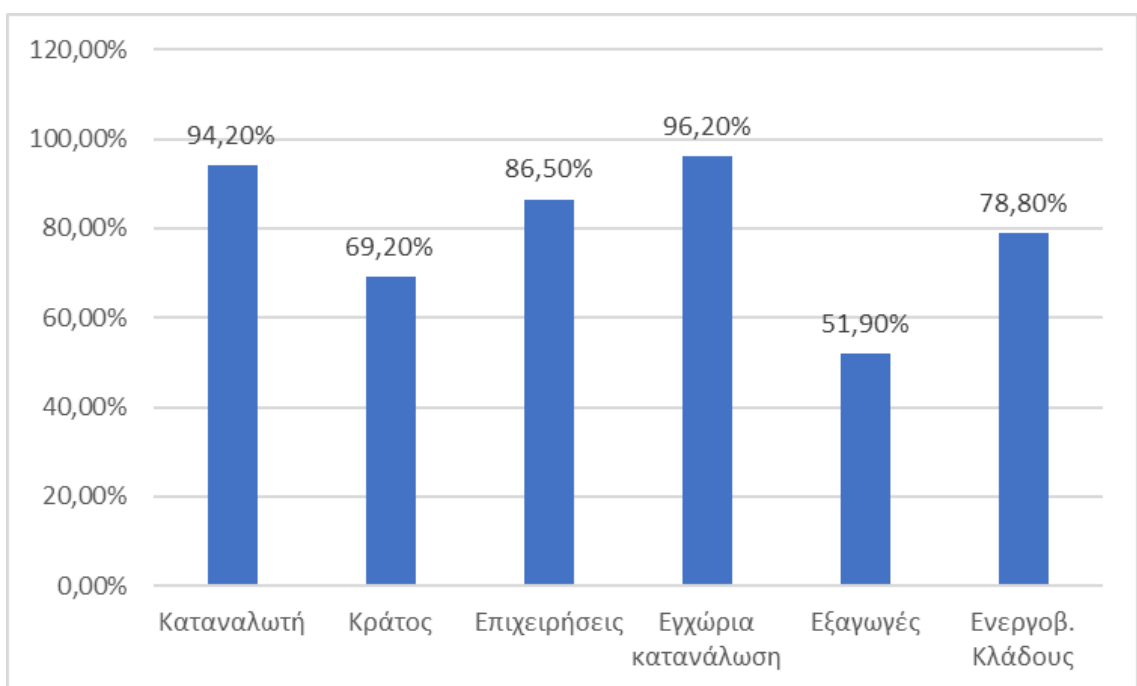
Διάγραμμα 5. 3. Οφέλη επιβολής Ε.Φ.Κ.
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία



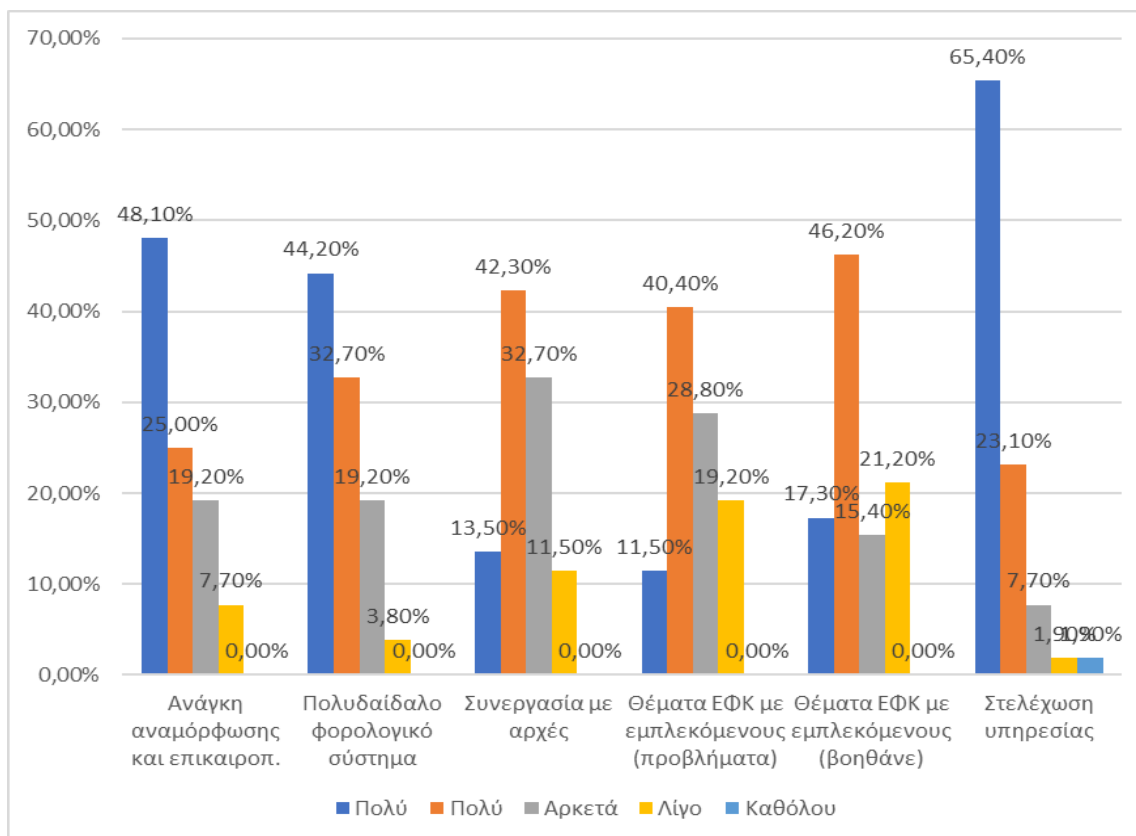
Διάγραμμα 5. 4. Επάρκεια εφαρμοζόμενου συστήματος
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 5. 5. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 5. 6. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 5. 7. Επίδραση ενεργειακής κρίσης σε Ε.Φ.Κ.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Παράρτημα Γ. Συνοδευτική Επιστολή

Αγαπητέ/η συνάδελφε/ισσα,

Ονομάζομαι Έλενα Ψαρρού και στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Δημόσια Οικονομική και Πολιτική» του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής ανέλαβα τη διεκπεραίωση της Διπλωματικής Εργασίας με θέμα «Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης: Μελέτη περίπτωσης στα ενεργειακά προϊόντα».

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να ελέγξει αν το σύστημα, όπως εφαρμόζεται στην χώρα, είναι επαρκές για τους λόγους που εφαρμόστηκε, αν μπορούν να εντοπιστούν πιθανές βελτιώσεις του που να εισφέρουν στην λειτουργικότητά του και στο αποτέλεσμα που αποφέρει. Για την ολοκλήρωση της εργασίας πραγματοποιήθηκε έρευνα με ερωτηματολόγιο, ώστε να φανούν τα προβλήματα και οι απόψεις και στάσεις των τελωνειακών υπαλλήλων επί του θέματος.

Η συμμετοχή στην έρευνα είναι εθελοντική και τα στοιχεία θα παραμείνουν ανώνυμα. Για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου χρειάζονται 15 λεπτά.

Ευχαριστώ πολύ για το χρόνο και τη διάθεσή σας.

Με εκτίμηση

Έλενα Ψαρρού

Παράρτημα Δ. Ερωτηματολόγιο

1^η Ενότητα: Γενικές Πληροφορίες

1. **Φύλο:**
Ανδρας Γυναίκα
2. **Ηλικία:**
22-34 35-44
45-54 55 και άνω
3. **Οικογενειακή Κατάσταση**
άγαμος/η έγγαμος/η
χήρος/α διαζευγμένος/η
4. **Έτη προϋπηρεσίας:**
1-3 4-6
7-11 12-19
20-30 31-35
5. **Σπουδές:**
Απολυτήριο Λυκείου Πτυχίο ΤΕΙ/ΑΕΙ
2^ο Πτυχίο ΑΕΙ Μεταπτυχιακό
2^ο Μεταπτυχιακό Διδακτορικό
6. **Υπηρεσία Διεύθυνση / Τμήμα:** _____
7. **Θέση εργασίας:**
Διευθυντής Προϊστάμενος τμήματος
Υπεύθυνος γραφείου Ελεγκτής
Βοηθός ελεγκτή Υπάλληλος
8. **Η αρμοδιότητά σας είναι να** _____
9. **Πόσα άτομα εργάζονται στο τμήμα σας;** _____
10. **Επιμορφώνεστε για τα νέα δεδομένα στον Ε.Φ.Κ.;**
ΝΑΙ ΟΧΙ
11. **Αν ΝΑΙ με ποιο τρόπο;**
Σεμινάρια εντός Φορολογικής και Τελωνειακής Ακαδημίας (ΦΟΤΑ)
Ινστιτούτο Επιμόρφωσης (ΙΝΕΠ)
Σεμινάρια Ε.Ε.
Προγράμματα Erasmus
Άλλο _____

2^η Ενότητα: Νέες τεχνολογίες

12. **Θεωρείτε ότι το λειτουργικό σύστημα που χρησιμοποιεί η τελωνειακή υπηρεσία για την διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και της Ε.Ε. και τον υπολογισμό – καταβολή οφειλομένου Ε.Φ.Κ. ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του έργου σας;**
ΝΑΙ ΟΧΙ
13. **Σε ποια επιμέρους τμήματα του λειτουργικού συστήματος παρατηρείτε τυχόν ατέλειες;**

14. Το διαδίκτυο και οι ηλεκτρονικές πωλήσεις θεωρείτε ότι μπορούν να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα της είσπραξης του Ε.Φ.Κ.;
- ΝΑΙ ΟΧΙ

3^η Ενότητα: Μέτρηση, έλεγχος και εφαρμογή

15. Κατά την είσοδο του προϊόντος σε καθεστώς αναστολής-αποθήκευσης, την παραμονή και έξοδο από αυτό ποια μέθοδος χρησιμοποιείται για την μέτρηση των προϊόντων και τον υπολογισμό των επιβαρύνσεων Ε.Φ.Κ. (ποσοτικά); (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)

Καταμέτρηση
Απογραφή (ημερήσια/μηνιαία)
Μετρητικά συστήματα
Ηλεκτρονικό σύστημα (ICISnet)
Έλεγχος εγγράφων
Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα-στοιχεία
Άλλο _____

16. Ποιοι διεξάγουν τις ανωτέρω μετρήσεις; (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)

Τελωνειακός υπάλληλος
Χημικός ΓΧΚ
Εκπρόσωπος της εταιρείας
Ιδιώτης
Άλλο _____

17. Το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό της Υπηρεσίας επαρκεί για την μέτρηση και τον υπολογισμό των επιβαρύνσεων Ε.Φ.Κ. κατά την παραμονή του προϊόντος σε καθεστώς αναστολής;

ΝΑΙ ΟΧΙ

18. Κατά την είσοδο του προϊόντος σε καθεστώς αναστολής-αποθήκευσης, την παραμονή και έξοδο από αυτό, ποια μέθοδος χρησιμοποιείται για την ταυτοποίηση του προϊόντος ως αυτό δηλώνεται και την ποιοτική του σύνθεση (ποιοτικά); (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)

Δειγματοληψία
Χημική ανάλυση
Έλεγχος εγγράφων
Διασταυρωτικός έλεγχος
Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα-στοιχεία
Ηλεκτρονικό σύστημα (ICISnet)
Άλλο _____

19. Ποιοι διεξάγουν τους ανωτέρω ελέγχους; (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)

Τελωνειακός υπάλληλος
Χημικός ΓΧΚ
Άλλο _____

20. Το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό της Υπηρεσίας επαρκεί για την ταυτοποίηση του προϊόντος και την ποιοτική του σύνθεση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

21. Κατά την έξοδο των προϊόντων από το καθεστώς αναστολής, ποια μέθοδος χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης ή μη στην καταβολή Ε.Φ.Κ.; (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)
- Ηλεκτρον. σύστημα (ICISnet)
- Ελεγχόμενη πύλη εξόδου
- Μετρητικά συστήματα
- Έλεγχος εγγράφων
- Πρόσθετα αποδεικτικά έγγραφα-στοιχεία
- Άλλο _____
22. Ποιοι διενεργούν τους ανωτέρω ελέγχους; _____
23. Το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό της Υπηρεσίας επαρκεί για τον έλεγχο της συμμόρφωσης ή μη στην καταβολή του Ε.Φ.Κ.;
- ΝΑΙ ΟΧΙ
24. Κατά την διακίνηση των ενεργειακών προϊόντων στην εγχώρια ή κοινοτική αγορά, ποια μέθοδος χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης ή μη στην καταβολή του Ε.Φ.Κ.; (μπορείτε να επιλέξετε περισσότερα από ένα)
- Προληπτικός έλεγχος κατά τη διακίνηση
- Τυχαίος επιτόπιος έλεγχος
- Στοχευμένος επιτόπιος έλεγχος
- Διασταυρωτικός έλεγχος
- Τελωνειακά συνοδευτικά παραστατικά
- Άλλο _____
25. Ποιοι διενεργούν τους ανωτέρω ελέγχους κατά τη διακίνηση;
- Αρμόδια τελωνεία (ομάδες δίωξης / ΚΟΕ)
- Ελεγκτική Υπηρεσία Τελωνείων (ΕΛΥΤ)
- Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ)
- Υπηρεσία Ερευνών και Διασφάλισης Δημοσίων Εσόδων (ΥΕΔΔΕ)
- Άλλο _____
26. Το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό της Υπηρεσίας επαρκεί για τον έλεγχο συμμόρφωσης κατά τη διακίνηση των ενεργειακών προϊόντων;
- ΝΑΙ ΟΧΙ

4^η Ενότητα: Ευρωπαϊκή διακίνηση προϊόντων υποκειμένων σε Ε.Φ.Κ.

27. Εντός της Ε.Ε. η ενιαία επιβολή Ε.Φ.Κ. τι οφέλη παρέχει και σε τι βαθμό;

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Καταπολέμηση της απάτης					
Διασφάλιση καταβολής των οφειλομένων Ε.Φ.Κ.					
Μείωση κόστους είσπραξης στα κράτη-μέλη					
Μείωση εξόδων στους οικονομικούς φορείς					
Διευκόλυνση του εμπορίου					
Προστασία ιδίων πόρων της Ε.Ε.					
Άλλο					

28. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το εφαρμοζόμενο σύστημα που διασφαλίζει το εκάστοτε καθεστώς στο οποίο βρίσκεται ή διακινείται το ενεργειακό προϊόν πιστεύετε ότι είναι επαρκές;

NAI OXI

29. Αν OXI τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;

5^η Ενότητα: Κρίση και Ε.Φ.Κ.

30. Θεωρείτε ότι η ενεργειακή κρίση επηρεάζει την κατανάλωση των ενεργειακών προϊόντων στα οποία επιβάλλεται Ε.Φ.Κ.;

NAI OXI

31. Πιστεύετε ότι λόγω της ενεργειακής κρίσης οι συντελεστές Ε.Φ.Κ. πρέπει να:

Μειωθούν Αυξηθούν
Μείνουν αμετάβλητοι ΔΞ/ΔΑ

32. Στο πλαίσιο της ενεργειακής κρίσης και με δεδομένο τον κατώτατο συντελεστή Ε.Φ.Κ. που επιβάλλει η Ε.Ε., σε ποια από τα κατωτέρω προϊόντα πιστεύετε ότι μπορεί να υπάρξει μεταβολή των ισχυόντων συντελεστών Ε.Φ.Κ. που εφαρμόζονται στην Ελλάδα;

	Καθορισμένος κατώτατος Συντελεστής Ε.Φ.Κ. (Ε.Ε.)	Ισχύον Συντελεστής Ε.Φ.Κ. (Ελλάδα)	Μείωση	Αύξηση	Καμία μεταβολή	ΔΞ/ΔΑ
Βενζίνη αεροπλάνων	359€/1000lt	697€/1000lt				
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων έως και 95)	359€/1000lt	700€/1000lt				
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων > 95 και <98)	359€/1000lt	700€/1000lt				
Βενζίνη χωρίς μόλυβδο (αρ. οκτανίων > 98)	359€/1000lt	700€/1000lt				
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) κινητήρων	330€/1000lt	410€/1000lt				
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) θέρμανσης	21€/1000lt	280€/1000lt				
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (Diesel) άλλο από εκείνο των ανωτέρω περιπτώσεων	-	410 €/1000lt				
Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (Fuel Oil-μαζούτ)	15€/1000lt	38€/1000lt				
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο κινητήρων / ειδικό καύσιμο αεριοθουμένων	330€/1000lt	410€/1000lt				
Κηροζίνη (φωτιστικό πετρέλαιο) ως καύσιμο	21€/1000lt	280€/1000lt				

	Καθορισμένος κατώτατος Συντελεστής Ε.Φ.Κ. (Ε.Ε.)	Ισχύον Συντελεστής Ε.Φ.Κ. (Ελλάδα)	Μείωση	Αύξηση	Καμία μεταβολή	ΔΞ/ΔΑ
θέρμανσης						
Υγραέρια (LPG) ως καύσιμα κινητήρων	125€/1000kg	430€/1000kg				
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο που ως καύσιμα θέρμανσης και για άλλες χρήσεις	0€/1000kg	60€/1000kg				
Υγραέρια (LPG) και μεθάνιο βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής χρήσης σε κινητήρες	41€/1000kg	120€/1000kg				
Φυσικό αέριο όλων των ΣΟ-κωδικών προϊόντος	0,15-2,6€/MWh	0-1,5€/MWh				
Ηλεκτρική ενέργεια όλων των ΣΟ-κωδικών προϊόντος	0,5-1€/MWh	2,2-5€/MWh				

33. Πιστεύετε ότι η πιθανή μεταβολή στους συντελεστές του Ε.Φ.Κ. θα είχε όφελος για:

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΞ/ΔΑ
Τον καταναλωτή			
Το κράτος			
Τις επιχειρήσεις			
Την εγχώρια κατανάλωση			
Τις εξαγωγές			
Τους ενεργοβόρους κλάδους της βιομηχανίας			
Άλλο			

6^η Ενότητα: Μελλοντικές συνθήκες**34. Από τα παρακάτω θέματα ποια σας απασχολούν και συζητάτε και σε τι βαθμό;**

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Ανάγκη αναμόρφωσης και επικαιροποίησης τελωνειακών διατάξεων					
Το πολυδαίδαλο των φορολογικών διατάξεων που άπτονται του έργου σας					
Συνεργασία με ελεγκτικές-φορολογικές-λιμενικές και λοιπές αρχές					
Θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που δυσχεραίνουν το έργο σας					
Θέματα Ε.Φ.Κ. στα οποία εμπλέκονται άλλες υπηρεσίες που διασφαλίζουν το έργο σας					
Στελέχωση της υπηρεσίας					
Άλλο					

35. Ποια από τα ακόλουθα θεωρείτε σημαντικά και σε τι βαθμό;

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Συμμόρφωση με το νομοσχέδιο και την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2020/262 (ισχύς από 2023)					
Αύξηση των τιμών των καυσίμων					
Βελτίωση συστημάτων & αυτοματισμός					
Διαχείριση ποιότητας δεδομένων και αναφορά σε πραγματικό χρόνο					
Εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων για τη συμμόρφωση και διαχείριση του Ε.Φ.Κ.					
Αντιμετώπιση διαφορών έμμεσης φορολογίας					
Βελτίωση σχέσεων με άλλες υπηρεσίες					
Μείωση οφειλομένων φόρων					
Παρακολούθηση των ρυθμιστικών αλλαγών παγκοσμίως					
Χαμηλότερος συντελεστής σε κάποιες κατηγορίες επαγγελματιών (π.χ. αγρότες, οδηγοί ταξί, λεωφορεία)					
Διαφορετική αντιμετώπιση στο θέμα του Ε.Φ.Κ. σε νοσοκομεία, στρατό, δημόσιες υπηρεσίες κ.λπ. (απαλλαγές - ατέλειες)					
Το πρόβλημα διαμόρφωσης της υψηλής τιμής των προϊόντων στις παραμεθόριες περιοχές και τα νησιά.					
Η διατήρηση ή μη του καθεστώτος εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών (προμήθεια άνευ φόρων) με την απλοποίηση των διαδικασιών					

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
Άλλο					

36. Ποιες προτάσεις έχετε για τη βελτίωση της εφαρμογής του Ε.Φ.Κ. στα ενεργειακά προϊόντα;

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΣΑΣ