

# «IF YOU FAIL TO PLAN, YOU ARE PLANNING TO FAIL»<sup>1</sup>

## ΚΡΑΤΟΣ-ΜΑΦΙΑ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

### ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΤΟ ΝΤΕΠΟΖΙΤΟ

Τα τελευταία χρόνια, κάτω από κινηματογραφικές συνθήκες, μια σειρά από δολοφονίες μαφιόζων παρουσιάζονται σαν μια σαπουνόπερα όπου κανείς δεν βγάζει νόημα. Το προηγούμενο διάστημα, η μαφιόζικη δραστηριότητα που βρέθηκε στη δημοσιότητα ήταν το λαθρεμπόριο καυσίμων.<sup>2</sup> Προκειμένου να κατανοήσουμε το τι συμβαίνει με τα καύσιμα, θα ήταν χρήσιμο να δούμε κάποια στοιχεία από την ιστορία τους.

Το 1958, ιδρύθηκε από το ελληνικό κράτος το πρώτο διυλιστήριο αργού πετρελαίου στον Ασπρόπυργο. Σήμερα ανήκει στα ελληνικά πετρέλαια (ΕΛΠΕ) που είναι ο μεγαλύτερος βιομηχανικός και εμπορικός όμιλος στην Ελλάδα. Η ίδρυση διυλιστηρίου ήταν μια σημαντική κίνηση εκσυγχρονισμού του ελληνικού κράτους προς ένα φορντικό-κεϋνσιανό μοντέλο κοινωνικής οργάνωσης με κέντρο το αυτοκίνητο.<sup>3</sup> Το διυλιστήριο αναλάμβανε την επεξεργασία του εισαγόμενου πετρελαίου και την παραγωγή μιας σειράς σημαντικών εμπορευμάτων: υγραερίου, βενζίνης, κηροζίνης, πετρελαίου ντίζελ κίνησης, ναυτιλίας και θέρμανσης, λιπαντικών, διαλυτών και ασφάλτου. Με την κατάλληλη επεξεργασία κάποιες από τις προηγούμενες ουσίες χρησιμοποιούνται επίσης για την παρασκευή πλαστικών κάθε είδους, αλλά και ελαστικών (π.χ. λάστιχα αυτοκινήτων). Από τη λίστα των προϊόντων που προαναφέραμε, φαίνεται η κομβική σημασία που κατέχει για την οικονομία ενός κράτους η διύλιση του πετρελαίου.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990, τα διυλιστήρια έγιναν τέσσερα: ένα δεύτερο των ΕΛΠΕ στην Ελευσίνα, ένα της οικογένειας Βαρδινογιάννη στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας κι ένα ακόμη των ΕΛΠΕ στη Θεσσαλονίκη. Το 1993, με βάση οδηγία της ευρωπαϊκής ένωσης, απελευθερώθηκε η τιμή των καυσίμων, η οποία μέχρι τότε καθοριζόταν από το κράτος. Αυτή η «απελευθέρωση» βέβαια ήταν

μόνο κατ'όνομα, διότι το κράτος εξακολουθούσε να ελέγχει την αγορά των καυσίμων· εκτός των άλλων, μέσω των φόρων που επέβαλλε. Μέσω των φόρων, όπως έχουμε εξηγήσει αλλού, ο έλεγχος της αγοράς ενέργειας μπορεί να αποτελέσει εργαλείο αναγκαστικής συσσώρευσης του κοινωνικού πλούτου από το κράτος. Με άλλα λόγια, αυξάνοντας τη φορολογία σε ένα τόσο σημαντικό εμπόρευμα όσο η βενζίνη, το κράτος μάς κλέβει νομίμως και διοχετεύει τα κεφάλαια αυτά προς τα εκεί που θέλει.<sup>4</sup> Τι γίνεται όμως με το λαθρεμπόριο; Ας ξαναδούμε με λίγη ακόμα λεπτομέρεια την αγορά των καυσίμων.

Τα διυλιστήρια αγοράζουν αργό πετρέλαιο, το διυλίζουν και το πωλούν με το κέρδος τους στις εταιρείες χονδρικής εμπορίας. Αυτές οι εταιρείες είναι μερικές δεκάδες. Κάποιες είναι θυγατρικές των διυλιστηρίων. Οι εταιρείες χονδρικής πουλάνε στη συνέχεια βενζίνες και άλλα πετρελαιοειδή στα βενζινάδικα. Αρκετοί, μάλιστα, ιδιοκτήτες εταιρειών χονδρικής πώλησης καυσίμων διαθέτουν και βενζινάδικα. Με απλά λόγια: η αγορά καυσίμων ελέγχεται από έναν σχετικά μικρό αριθμό μεγαλοαφεντικών. Ας δούμε αρχικά πώς ήταν τα πράγματα πριν τη μεγάλη κρίση χρέους.

Καθώς η κατανάλωση βενζίνης αυξήθηκε μαζί με τη μεγάλη αύξηση των αυτοκινήτων κατά τη δεκαετία του 1990, το λαθρεμπόριο βενζίνης μετατράπηκε σε μια ιδιαίτερα κερδοφόρα μπίζνα. Το 2008, ο δημοσιογράφος Βασίλης Λαμπρόπουλος, έγραφε από τις στήλες της εφημερίδας *Το Βήμα* ότι δεκαπέντε μεγάλοι λαθρέμποροι καυσίμων στην Αττική και σε άλλες περιοχές της χώρας, σε συνεργασία με πολιτικά πρόσωπα, καρπώνονταν ετησίως ποσά που έφταναν τα 500 δισ. δραχμές [1,3 δις ευρώ]. Τα μαφιόζικα δίκτυα αυτά παρέμεναν αλώβητα, αν και δεν ήταν καθόλου άγνωστη η δράση τους. Ανάμεσα στα αναφερόμενα πρόσωπα ήταν ο 40χρονος επιχειρηματίας από τα Μέγαρα - και πρόεδρος της ομάδας του ιστορικού Βύζαντα - Σωτήρης Κρητικός, όπως κι ο πρώην παράγοντας του Ιωνικού Νικαίας Μιχάλης Σπανός. Ο Κρητικός, ο οποίος είναι συγγενής του επίσης κατηγορηθέντος για λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών Δημήτρη Μελισσανίδη, κατείχε ιδιοκτησιακά ποσοστό της τάξεως του 95% περίπου δέκα πρατηρίων βενζίνης. Σε αυτά εμφάνιζε σαν ιδιοκτήτες ανθρώπους της απολύτου εμπιστοσύνης του. Οι Κρητικός, Μελισσανίδης, Σπανός, Χατζής φέρεται να είχαν, σύμφωνα με αναφορές στελεχών του ΣΔΟΕ αλλά και καταγγελίες συνδικαλιστικών σωματείων, σχέσεις με γνωστά πολιτικά πρόσωπα αλλά και προσβάσεις στον κρατικό μηχανισμό ώστε να εξασφαλίζουν ευνοϊκή μεταχείριση.<sup>5</sup>

Από το 2005 και μετά, το ελληνικό κράτος σε σύμπνοια με τις διεθνείς εξελίξεις άρχισε να αυξάνει την τιμή της βενζίνης. Αυτή ήταν μια κίνηση εσωτερικής υποτίμησης και συσσώρευσης κεφαλαίων μέσα

σε ένα περιβάλλον διεθνούς καπιταλιστικής κρίσης και εμπορικού πολέμου. Η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης το 2005 βρισκόταν στα 0,892 ευρώ ανά λίτρο. Έκτοτε ξεκίνησε μια ανοδική πορεία, ώσπου το 2012, το ένα λίτρο έφτασε να πωλείται στα 1,75 ευρώ, δηλαδή σε διπλάσια σχεδόν επίπεδα. Στη συνέχεια είχαμε αισθητή υποχώρηση το 2016, με την τιμή στα 1,394 ευρώ, ενώ το 2019 σκαρφάλωσε ξανά στα 1,586 ευρώ/λίτρο.<sup>6</sup> Μετά το 2020 είχαμε νέα αύξηση φτάνοντας πάνω από τα δύο ευρώ το λίτρο, σημειώνοντας ιστορικό υψηλό.

### ΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ Η ΝΟΘΕΙΑ: ΜΠΑΤΣΟΙ, ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΙ, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΒΟΥΤΑΝΕ ΤΟ ΧΕΡΙ ΣΤΟ ΜΕΛΙ

Ο παραδοσιακός τρόπος λαθρεμπορίου είναι η εκμετάλλευση της διαφορετικής φορολογίας που επιβάλλεται στο πετρέλαιο για ναυτιλιακή χρήση, για θέρμανση και για κίνηση. Έτσι, για παράδειγμα, το ναυτιλιακό που είναι αφορολόγητο μετατρέπεται σε κίνησης κι έτσι μπορούν να υπάρχουν κέρδη ως κι ένα ευρώ ανά λίτρο. Το ναυτιλιακό πετρέλαιο έχει διαφορετικό χρώμα από το κίνησης, αλλά η αλλαγή χρώματος δεν είναι και το πιο δύσκολο πράγμα στον κόσμο. Το σημαντικότερο όλων βέβαια είναι ότι οι έλεγχοι, οι ποινές και τα πρόστιμα που επιβάλλονται είναι αστεία μπροστά στα κέρδη που επιτυγχάνονται.<sup>7</sup>

Ένας άλλος τρόπος λαθρεμπορίου είναι μέσω οικονομικών εξαγωγών. Βυτιοφόρα πηγαίνουν στα σύνορα και δηλώνουν στο ελληνικό τελωνείο ότι έχουν καύσιμα για εξαγωγή. Αντί όμως να συνεχίσουν και να τα δηλώσουν στο τελωνείο της γειτονικής χώρας κάνουν αναστροφή 180 μοιρών και επιστρέφουν διοχετεύοντας το καύσιμο στην ελληνική αγορά. Για παράδειγμα το 2009, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΗΕ, το ελληνικό κράτος εξήγαγε στη Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας (τότε ακόμα λεγόταν επίσημα FYROM) περίπου 135 εκατομμύρια ευρώ σε καύσιμα. Η FYROM όμως δήλωσε ότι εισήγαγε μόλις 10 εκατομμύρια ευρώ σε καύσιμα. Η διαφορά ήταν προφανώς λαθρεμπορικό πετρέλαιο. Μεγάλες ποσότητες λαθρεμπορικών καυσίμων έχουν διακινηθεί επίσης μέσω της υπεξαίρεσής τους από τις αποθήκες του στρατού.<sup>8</sup>

Αν το κράτος ήθελε να ελέγξει καλύτερα την αγορά των καυσίμων, θα επέβαλε τη λειτουργία ενός συστήματος εισροών-εκροών έτσι ώστε να ελέγχεται πλήρως το τι μπαίνει και τι βγαίνει σε όλα τα βενζινάδικα της χώρας. Ένα τέτοιο σύστημα όντως έχει επιβληθεί εδώ και πάνω από δέκα χρόνια, αλλά είναι σχετικά εύκολο το «χακάρισμά» του έτσι ώστε να είναι εφικτό το λαθρεμπόριο. Και μάλιστα όχι μόνο αυτό. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του ΕΜΠ στην Αττική, όπου καταναλώνεται περίπου



Φωτό από διαλύτες νόθευσης βενζίνης που κατασχέθηκαν πρόσφατα από λαθρεμπορικό κύκλωμα με επικεφαλής έναν 62χρονο πρώην ιερέα στη Μεγάλη Βρετανία από τα Γιαννιτσά! Η υπερπροβολή μικρομεσαίων μαφιόζων πάντα συσκότιζε τον ρόλο οργανωτή που έχει το κράτος στην παράνομη οικονομία.

Εξαγωγές Ελλάδας προς FYROM βενζινών (σε δολάρια)		
Έτος	Εξαγωγές Ελλάδα <sup>1</sup>	Εισαγωγές από την Ελλάδα <sup>2</sup>
2001	80.078.958	52.793.587
2002	92.489.016	71.850.860
2003	22.845.123	12.012.433
2004	13.626.146	2.217.912
2005	22.600.932	8.640.396
2006	23.071.680	9.625.968
2007	31.065.990	6.112.069 <sup>3</sup>
2008	54.895.198	19.182.818
2009	134.460.109	10.005.015
2010	55.801.150	0

Η διαφορά μεταξύ εξαγωγών και εισαγωγών είναι το λαθρεμπορικό καύσιμο. Όλοι γνωρίζουν, κανείς δεν μιλάει διότι αρέσει σε πολλούς και με πολλούς τρόπους η μαφιοζοποίηση του ελληνικού κράτους.

το 50% των καυσίμων της χώρας, το κλέψιμο στην αντλία κυμαίνεται από 4% ως και 24% ! Αυτό σημαίνει ότι πληρώνουμε βενζίνη που δεν έχουμε βάλει ποτέ. Σύμφωνα με υπολογισμούς, περίπου 120 εκατομμύρια ευρώ ετησίως κοστίζει η βενζίνη που πληρώνουμε αλλά ποτέ δεν μπαίνει στο ντεπόζιτο μας!<sup>9</sup>

Ένας άλλος τρόπος κερδοφορίας από τα καύσιμα είναι η νόθευσή τους με διάφορες φθηνότερες ουσίες. Χημικοί διαλύτες που χρησιμοποιούνται στη βιομηχανία χρωμάτων και είναι προϊόντα διύλισης του πετρελαίου, αγοράζονται σε πολύ χαμηλή τιμή και προστίθενται στη βενζίνη. Αυτοί δεν ανιχνεύονται εύκολα ενώ είναι γνωστό ότι μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές φθορές στους κινητήρες των αυτοκινήτων. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα τοξικοί και καρκινογόνοι. Παρόμοια νόθευση μπορεί να γίνει στο πετρέλαιο ντίζελ από βιοντίζελ που εισάγεται σαν σπορέλαιο.<sup>10</sup>

Τίποτα από όλα αυτά βέβαια δεν θα μπορούσε να γίνει αν δεν υπήρχε ένα τεράστιο δίκτυο μπάτσων, στρατιωτικών, τελωνειακών και κάθε είδους κρατικών υπαλλήλων οι οποίοι είτε χρηματίζονται συστηματικά, είτε αποτελούν οργανικό κομμάτι των μαφιόζικων κυκλωμάτων. Στην πραγματικότητα, το λαθρεμπόριο καυσίμων έχει δημιουργήσει το δικό του σύστημα εξουσίας στο εσωτερικό του κράτους. Ένας ευυπόληπτος δημοσιογράφος του οικονομικού σάιτ capital.gr, ειδικός σε θέματα βιομηχανίας και ενέργειας, ανέφερε δηκτικά ότι:

Το μόνο που δεν έκανε τα 40 χρόνια που οργαζόταν το λαθρεμπόριο καυσίμων είναι να ασχοληθεί και επίσημα με την πολιτική. Ανεπίσημα ήταν πάντα μέσα. Το λαθρεμπόριο καυσίμων έκανε πάντα ανασχηματισμούς κυβερνήσεων. Διόριζε υπουργούς, αναπληρωτές, Γενικούς και συμβούλους. Και ρύθμιζε τα της αγοράς, με τις δικές του πάντα τιμές. Με πεντακάθαρο τζίρο

500 εκατ. ευρώ τον χρόνο (ορισμένοι τα βγάζουν και περισσότερα) πώς να μην ρυθμίζει και τα επίπεδα τιμών που θέλει στην αγορά.<sup>11</sup>

Ο ίδιος δημοσιογράφος έγραφε τον προηγούμενο Νοέμβριο ένα ακόμα άρθρο στο οποίο κατηγορούσε την κρατική πολιτική στο θέμα του λαθρεμπορίου. Συγκεκριμένα, με βάση τις διατάξεις του νέου φορολογικού νομοσχεδίου, υπεύθυνοι για τον έλεγχο της πιθανότητας παραβάσεων γίνονται οι ίδιες οι εταιρείες εμπορίας καυσίμων, οι οποίες οφείλουν να ελέγχουν τα πρατήρια βενζίνης με τα οποία συνεργάζονται. Έτσι:

αφαιρεί τις ευθύνες του κράτους από το όλο λαθρεμπορικό πρόβλημα στην αγορά καυσίμων και μεταφέρει τις ευθύνες στο ίδιο το κύκλωμα (κρατώντας για τον εαυτό του μόνο την τυχόν τιμωρία) λες και είναι δύσκολο (μετά από 30 χρόνια κωμωδίας στο θέμα) να εντοπίσουμε είτε στα διυλιστήρια (αγοραστές) είτε στις εταιρείες (διανομή), είτε στα πρατήρια (πωλητές) ποιοι, πόσοι και πώς κάνουν λαθρεμπόριο και πώς γίνεται με τη νοθεία...<sup>12</sup>

Η αγορά των καυσίμων είναι λοιπόν διάτρητη σαν ελβετικό τυρί. Το κράτος οργανώνει το λαθρεμπόριο καυσίμων. Για ποιους λόγους όμως να το κάνει;

Έχουμε υποστηρίξει στο παρελθόν ότι η πολιτική της απαγόρευσης διαμέσου νόμων πολλές φορές δεν έχει ως στόχο την απαγόρευση, αλλά μάλλον τον έλεγχο της παρανομίας. Η παράνομη δραστηριότητα ελέγχεται από κρατικούς υπαλλήλους οι οποίοι βγάζουν έναν δεύτερο και τρίτο μισθό από το «λάδωμα». Κάποιοι από αυτούς βγάζουν πολλά περισσότερα σε μια ιεραρχία εξουσίας και κέρδους που φτάνει μέχρι ευυπόληπτους επιχειρηματίες και πολιτικούς. Η αύξηση λοιπόν της τιμής της βενζίνης γιγάντωσε το κράτος-μαφία.

Τα οφέλη του λαθρεμπορίου όμως δεν περιορίζονται στη δημιουργία ενός μαφιόζικου βραχίονα του κράτους. Η νόθευση, για παράδειγμα, με χημικούς διαλύτες βοηθάει στη μείωση των εισαγωγών αφού καταναλώνεται υποδεέστερο καύσιμο σε χαμηλότερη τιμή. Αν λάβουμε υπόψη ότι τα καύσιμα αποτελούν σημαντικό μέρος της αξίας των εισαγωγών του ελληνικού κράτους, η μείωση της εισαγωγής αργού πετρελαίου έστω και κατά μικρό ποσοστό δεν είναι καθόλου αμελητέα.

## ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ-ΜΑΦΙΑ

Εδώ και πολύ καιρό έχουμε υποστηρίξει την άποψη ότι το ελληνικό κράτος από τη δεκαετία του '90 κι έπειτα έχει μαφιοζοποιηθεί. Αυτό σημαίνει ότι ένα σημαντικό κομμάτι ορισμένων τομέων της οικονομίας, υπό τον άρρητο έλεγχο της αστυνομίας, του πολιτικού προσωπικού και των μυστικών υπηρεσιών, λειτουργεί με βάση την ωμή βία των μαφιόζικων πρακτικών. Το εμπόριο ναρκωτικών, η πορνεία και το λαθρεμπόριο κάθε είδους, είναι κάποιοι μόνο από τους πιο προβεβλημένους τομείς αυτής της δραστηριότητας. Μεγάλες ροές χρήματος έχουν κατευθυνθεί προς την παράνομη οικονομία δημιουργώντας τα αντίστοιχα δίκτυα εξουσίας και πειθάρχησης και την αντίστοιχη οργάνωση της εργασίας. Αντίθετα από τη διαδεδομένη άποψη επί του ζητήματος, το κράτος δεν είναι ανήμπορο να αντιμετωπίσει το οργανωμένο έγκλημα. Το κράτος



Το μυστήριο γεγονός ότι δύο ηλεκτρικά τρένα (χωρίς καύσιμα, δηλαδή) συγκρούστηκαν και προέκυψε μεγάλη φωτιά από την οποία πολλοί άνθρωποι σκοτώθηκαν, μπόρεσε να καλυφθεί με διάφορες δικαιολογίες. Παρ' όλα αυτά, οι συγγενείς των θυμάτων των Τεμπών αλλά και κάποιες εφημερίδες καταγγέλλουν ότι έχουν βρεθεί ίχνη διαλυτών από αυτούς που χρησιμοποιούνται για τη νόθευση βενζίνης. Αν κρίνουμε από την έκταση που έχει το φαινόμενο της λαθρεμπορίας καυσίμων στο ελληνικό κράτος, πιστεύουμε ότι είναι διόλου απίθανο η εμπορική αμαξοστοιχία να μετέφερε λαθραίους διαλύτες οι οποίοι πήραν φωτιά κατά τη σύγκρουση...

είναι αυτό που οργανώνει, ελέγχει και ουσιαστικά διευθύνει την παράνομη οικονομία.

Το κράτος είναι αυτό που οργάνωσε εδώ και είκοσι χρόνια το λαθρεμπόριο καυσίμων. Είναι μια στρατηγική στην οποία επιδίδονται όλα τα κράτη στο διεθνές περιβάλλον εμπορικού πολέμου. Το σημαντικότερο εδώ είναι ότι το κράτος βάζει το χέρι του στις τσέπες όλων μας και ταυτόχρονα συσκοτίζει αυτή τη στρατηγική του. Δείχνοντάς μας κάτι μαφιόζικου που πυροβολούν ο ένας τον άλλο...

1. Αναφέρεται στο Ανδρέας Δρυμιάτης, «Ατέλειωτο πάρτι στο λαθρεμπόριο καυσίμων», Καθημερινή, 7/1/2024.
2. Βασίλης Ανδριανόπουλος, «Greek Mafia: Ο φαύλος κύκλος του αίματος», Καθημερινή, 19/1/2024.
3. Βλ., Μπενζαμέν Κοριά, Ο Εργάτης Και Το Χρονόμετρο Τειλορισμός - Φορντισμός Και Μαζική Παραγωγή, Εναλλακτικές Εκδόσεις, 1985.
4. Βλ., για παράδειγμα, στο σάιτ autonomeantifa.gr την αφίσα με τίτλο «Τι γίνεται με το Ηλεκτρικό Ρεύμα; Οι μισθοί μας ταίζουν την πολεμική οικονομία – αυτό γίνεται», 11/22.
5. Βασίλης Λαμπρόπουλος, «Οι νονοί των καυσίμων», Το Βήμα, 24/11/2008.
6. Σταύρος Γριμάνης, «Αγορά Καυσίμων: Μια 15ετία αυξανόμενων τιμών», newmoney.gr, 27/4/ 2021.
7. Γιάννης Μπαζαίος, «Τα κόλπα των λαθρεμπόρων με φόρους και αντλίες», Εφημερίδα των Συντακτών, 5/12/2023.
8. Δημήτρης Μάρδας, Καθηγητής Τμήματος Οικονομικών Επιστημών ΑΠΘ Έκθεση: Πώς γίνεται το λαθρεμπόριο στα καύσιμα, Μελέτη για Το Ινστιτούτο Μικρών Επιχειρήσεων (ΙΜΕ) της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών, Βιοτεχνιών, Εμπόρων Ελλάδας (ΓΣΕΒΕΕ). Με τη Συνεργασία της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (Π.Ο.Π.Ε.Κ.), 2η έκδοση, Δεκέμβριος 2014.
9. Ό.π., «Ατέλειωτο πάρτι στο λαθρεμπόριο καυσίμων».
10. Ό.π., «Τα κόλπα των λαθρεμπόρων με φόρους και αντλίες».
11. Γιώργος Κράλογλου, «Κόμμα λαθρεμπορίου καυσίμων», capital.gr, 19/1/2024.
12. Γιώργος Κράλογλου, «Κυνηγήστε εσείς τους λαθρεμπόρους καυσίμων και εδώ είμαστε...», capital.gr, 15/11/2023.