



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Η Λιανική Εμπορία στον τομέα των Πετρελαιοειδών και ιδιαίτερα στον κλάδο Πρατηρίων Υγρών Καυσίμων – παθογένεια και προτάσεις. (Αριθμός πρατηρίων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, διαρθρωτικά προβλήματα, παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές, επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, βιωσιμότητα και προτάσεις ορθολογικοποίησης/ αριστοποίησης)».

Αρχοντούλα Γ. Αρμουτάκη

Επιβλέπων: Ιωάννης Α. Πολλάλης
Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

Αθήνα, Νοέμβριος 2011

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία εστιάζει στους εξής βασικούς άξονες μελέτης: ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία του κλάδου πρατηρίων υγρών καυσίμων, το ανταγωνιστικό περιβάλλον και φαινόμενα παθογένειας μέσω αναλύσεων (SWOT analysis), γεγονότα και παράγοντες - διαμορφωτές των τιμών καθώς και προτάσεις εξυγίανσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Πιο συγκεκριμένα, περιγράφεται η δομή του κλάδου με σύντομη αναφορά στα πρωταρχικά στάδια της αλυσίδας αξίας διάθεσης και εφοδιασμού των προϊόντων πετρελαίου και με λεπτομερέστερη επισκόπηση στο στάδιο της Λιανικής αγοράς Υγρών Καυσίμων.

Πρωταρχικός σκοπός της εργασίας είναι η ακριβής και αντικειμενική καταγραφή της πραγματικότητας που επικρατεί στον κλάδο, η αναζήτηση των βαθύτερων αιτιών της και οι επιπτώσεις στην οικονομική και κατ' επέκταση στην κοινωνική ζωή της χώρας. Τελική αποστολή της ενδεδειγμένης αυτής μελέτης είναι η κατάληξη σε χρήσιμα συμπεράσματα - αρωγούς για τη διαμόρφωση προβλέψεων για το μέλλον του κλάδου καθώς και η διατύπωση επιτεύξιμων και ρεαλιστικών προτάσεων αριστοποίησης.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε συνίσταται καταρχήν σε βιβλιογραφική αναζήτηση μέσα από βιβλιοθήκες, Διαδίκτυο, πανεπιστήμια έρευνες από θεσμικούς παράγοντες του κλάδου (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, ΣΕΕΠΕ, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών) ή ιδιωτικές εταιρείες (ICAP). Μία επιπλέον πηγή άντλησης δεδομένων υπήρξε η συναφής νομοθεσία, κανονισμοί και αποφάσεις, που υπόκεινται στο πεδίο της έρευνάς αυτής. Επιπρόσθετα, η εργασία ενισχύεται με ανάλυση της μελέτης περίπτωσης: «Εξαγορά ΒΡ από την εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. και οι επιπτώσεις της στο κλάδο της Λιανικής Πώλησης Υγρών Καυσίμων». Τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα συνδυάζονται με τέτοιο τρόπο που μας οδηγούν σε χρήσιμα συμπεράσματα και συνεπώς σε αξιόπιστες προβλέψεις για το μέλλον. Τέλος, προτείνονται μία σειρά από μέτρα αντιμετώπισης των αναλυθέντων φαινομένων παθογένειας, προσφέροντας έτσι μία ελπιδοφόρα προοπτική για την εξυγίανση του κλάδου στο προσεχές και μεσομακροπρόθεσμο μέλλον.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών: «Οικονομική & Επιχειρησιακή Στρατηγική» του Οικονομικού τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου σε όλους τους καθηγητές και συναδέλφους του προγράμματός μου. Ιδιαίτερα όμως θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Πολλάλη Ιωάννη, ο οποίος συνέβαλε καθοριστικά στην επιτυχή πορεία και ολοκλήρωση της εργασίας μου και επιπλέον αποτέλεσε πολύτιμη πηγή έμπνευσής μου καθ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής μου.

Θα ήθελα ακόμη να απευθύνω τις πιο θερμές μου ευχαριστίες στα μέλη του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος για τη χορήγηση της υποτροφίας στη διπλωματική μου εργασία. Ευχαριστώ ιδιαίτερα τον Γενικό Διευθυντή του ΣΕΕΠΕ κ. Πετριανίδη Ανδρέα και την κα Μπαϊρακτάρη Ισιδώρα για την εμπιστοσύνη, την υποστήριξή τους αλλά και για την ευκαιρία που μου πρόσφεραν να ασχοληθώ ερευνητικά με τον χώρο των πρατηρίων υγρών καυσίμων, ένα διαχρονικό ζήτημα που επηρεάζει άμεσα την καθημερινή ζωή όλων μας.

Τέλος, ευχαριστώ από τα βάθη της καρδιάς μου την οικογένειά μου που υποστηρίζει όλα αυτά τα χρόνια την επιθυμία μου για την συνέχιση των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	- 11 -
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ - ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ</u>	- 13 -
1.1 ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ	- 13 -
1.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά του κλάδου των πετρελαιοειδών	- 13 -
1.1.2 Δομή του κλάδου πετρελαιοειδών	- 13 -
1.1.3 Προσφορά – η δυναμικότητα της ελληνικής αγοράς	- 16 -
1.1.4 Ζήτηση της αγοράς καυσίμων	- 19 -
1.1.5 Σχετικές αγορές πετρελαιοειδών προϊόντων	- 41 -
1.1.6 Σχετικές γεωγραφικές αγορές	- 43 -
1.2 ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ	- 45 -
1.2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΛΙΑΝΙΚΗ (ΑΓΟΡΑ Γ') – ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 45 -
1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ (COCOS, CODOS, DODOS)	- 49 -
1.2.3 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΝΟΜΟ – ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	- 50 -
1.2.4 ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	- 53 -
1.2.5 ΜΟΡΦΗ ΑΓΟΡΑΣ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ	- 54 -
1.2.6 ΠΙΣΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ – ΣΥΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ	- 54 -
1.2.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	- 55 -
1.2.8 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ – ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	- 56 -
1.2.9 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 56 -
1.2.10 ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 57 -
1.2.11 ΤΡΟΠΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ	- 57 -
1.2.12 ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ	- 57 -
1.2.13 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ UNDERCOVER ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ MYSTERY SHOPPING ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 57 -
1.3 S.W.O.T. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 60 -
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΑΝΑ ΣΤΑΔΙΟ (ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ – ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ)</u>	- 62 -
2.1 Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΑΝΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	- 62 -
2.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ ΜΕ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	- 70 -
2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΤΙΜΩΝ ΛΙΑΝΙΚΗΣ	- 77 -
2.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΔΙΥΛΙΣΗΣ	- 86 -
2.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	- 90 -
2.6 ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ SPOΤ	- 92 -
2.7 ΑΝΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ	- 92 -
2.8 ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ε.Ε - ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	- 94 -
2.9 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΕΛΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	- 104 -
2.10 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΒΕ) ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΥΞΗΜΕΝΕΣ ΤΙΜΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 111 -
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ</u>	- 112 -
3.1 ΓΕΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	- 112 -
3.2 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ	- 112 -
3.3 ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΕΠΗΛΘΑΝ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ 3335 ΤΟΥ 2005 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	- 114 -

3.4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 114 -
3.5 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	- 115 -
3.6 ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	- 117 -
-	
3.7 ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ	- 118 -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ - 120 -

4.1 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΠΟ ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	- 120 -
4.2 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ) ΑΠΟ ΑΛΛΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	- 121 -
4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 122 -
4.3.1 Υπερβολικός αριθμός πρατηρίων	- 123 -
Μικρά περιθώρια ανάπτυξης της Ελληνικής αγοράς	- 124 -
4.3.2 Αναμενόμενη αύξηση της φορολογίας στα καύσιμα	- 125 -
4.3.3 Έντονη γραφειοκρατία	- 125 -
4.3.4 Πειρατεία στα καύσιμα	- 125 -
4.3.5 Άδειες κυκλοφορίας ΙΧΒ	- 126 -
4.3.6 Περιορισμός στο ωράριο λειτουργίας	- 126 -
4.3.7 Λαθρεμπόριο και νοθεία στα καύσιμα	- 126 -
4.3.8 Προβλήματα ρευστότητας και βιωσιμότητας μικρών επιχειρήσεων διανομής	- 134 -
4.3.9 Έξοδος πολλών πρατηρίων από τον κλάδο. Αίτια – προβλέψεις για το μέλλον	- 134 -
4.3.10 Καθυστερήσεις επιστροφής φόρου στα πρατήρια καυσίμων εντείνουν το πρόβλημα της ρευστότητας τους	- 136 -
4.3.11 Δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή	- 136 -
4.3.12 Ανακατανομή δυνάμεων – αλλαγές στο ανταγωνιστικό πεδίο	- 136 -
4.3.13 Πιθανότητα εκδήλωσης συμπαιγνίας στην αγορά λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων	- 137 -
4.3.14 Είσοδος υπεραγορών στην αγορά λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων	- 140 -
4.3.15 Προβληματισμοί και αντιμαχόμενες απόψεις για την Εξίσωση Πετρελαίου Θέρμανσης και Κίνησης	- 142 -
4.4 Συγχωνεύσεις – Εξαγορές – Συγκεντρώσεις (Motor oil – Shell Ελλάς και ΕΛ.ΠΕ. – BP Hellas)	- 143 -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - 145 -

5.1 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	- 145 -
5.2 ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	- 151 -
5.3 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ	- 157 -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: «ΕΞΑΓΟΡΑ ΒΡ HELLAS ΑΠΟ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. – ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ

ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΤΗΡΗΣΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ - 160 -

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	- 160 -
6.2 ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ	- 160 -
6.3 ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	- 161 -
6.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ – ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	- 162 -
6.5 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	- 166 -
6.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ – ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ	- 171 -
6.7 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	- 172 -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ - 177 -

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - 181 -

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας Α1: Διάρθρωση του κλάδου πετρελαιοειδών	-17-
Πίνακας Α2: Επεξεργασία πετρελαίου από τα Ελληνικά Διυλιστήρια (σε χιλ. τόνους)	-18-
Πίνακας Α3: Μεριδία αγοράς των εταιρειών (Άδεια τύπου Α)	-24-
Πίνακας Α4: Εξέλιξη των πωλήσεων βενζίνης (σε τόνους)	-29-
Πίνακας Α5: Κατανάλωση βενζίνης – πετρελαίου (1994-2004)	-29-
Πίνακας Α6: Κατανάλωση βενζίνης – πετρελαίου (2005-2010)	-30-
Πίνακας Α7: Εξέλιξη της ζήτησης καυσίμων εσωτερικής και διεθνούς αγοράς (2004-2008)	-31-
Πίνακας Α8: Εκπομπές ρύπων κατά την καύση ενός τόνου Φ.Α., Μαζούτ και Diesel	-39-
Πίνακας Α9: Αριθμός πρατηρίων ανά νομό 13/8/2011	-49-
Πίνακας Α10: Αναλογία των πρατηρίων σε διάφορες χώρες της Ε.Ε.	-51-
Πίνακας Α11: Πιστοληπτική ικανότητα των επιχειρήσεων (2010-2009)	-56-
Πίνακας Α12: Συναλλακτική συμπεριφορά των επιχειρήσεων (2010-2009)	-56-
Πίνακας Α13: Οικονομικά στοιχεία του κλάδου λιανικής εμπορίας Πετρελαιοειδών	-57-
 Β΄	
Πίνακας Β1: Η εξέλιξη του ΕΦΚ ανά καύσιμο κατά τα έτη 2006-2009	-65-
Πίνακας Β2: Επιβαρύνσεις των πετρελαιοειδών (2009)	-66-
Πίνακας Β3: Τα προβλεπόμενα κατώτατα όρια φόρων από την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία ανά 1000 L	-66-
Πίνακας Β4: Παρεμβάσεις που προβλέπονται στο Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής (με προσαρμογές, 2010)	-66-
Πίνακας Β5: Προβλεπόμενα έσοδα από καύσιμα σύμφωνα με το ΠΟΠ του 2010	-67-
Πίνακας Β6: Δημοσιονομικά μέτρα όπως προβλέπονται από το Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής του Μαΐου 2010 (σε εκ. ευρώ)	-67-
Πίνακας Β7: Τιμή βαρελιού Brent κατά τα έτη 2009-2011	-72-
Πίνακας Β8: Κατανομή του κόστους της αμόλυβδης βενζίνης στις 26/4/2011	-72-
Πίνακας Β9: Τιμή διυλιστηρίου με φόρους τα έτη 2009-2011	-74-
Πίνακας Β10: Παράδειγμα διαμόρφωσης τιμής πρατηρίου με τα δεδομένα του 2009	-89-
Πίνακας Β11: Ανώτατες τιμές αμόλυβδης βενζίνης ανά νομό (2011)	-97-

Πίνακας Β12: Τιμές ΕΕ 18/4/2011 – Η Ελλάδα 1 ^η με 1,706€/λίτρο	-99-
Πίνακας Β13: Τιμές ΕΕ 4/1/2010 – Η Ελλάδα 21 ^η με 1,076€/λίτρο	-100-
Πίνακας Β14: Κατάταξη των νομών βάση των τιμών λιανικής αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης (15/5/2009)	-110-
Πίνακας Β15: Στατιστικά στοιχεία τιμών ανά νομό - Κυρ, 13/11/2011	-110-
Δ'	
Πίνακας Δ1 : Κινητικότητα πρατηρίων υγρών καυσίμων (2006-2009)	-139-
ΣΤ'	
Πίνακας ΣΤ1: Σχετική αγορά βενζίνης 2006-2008	-166-
Πίνακας ΣΤ2: Μέτρα Συγκέντρωσης για την αγορά βενζίνης	-166-
Πίνακας ΣΤ3: Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης	-166-
Πίνακας ΣΤ4: Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης	-167-
Πίνακας ΣΤ5: Σχετική αγορά υγραερίου	-167-
Πίνακας ΣΤ6: Σχετική αγορά μαζούτ εσωτερικής κατανάλωσης	-167-
Πίνακας ΣΤ7: Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας	-167-
Πίνακας ΣΤ8: Συγκεντρωτικός πίνακας καυσίμων με τα αντίστοιχα μέτρα Συγκέντρωσης	-168-

ΛΙΣΤΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα A1: Ανάλυση της αγοράς πετρελαίου	-13-
Διάγραμμα A2: Η αλυσίδα αξίας του πετρελαίου (από την σκοπιά της Ελληνικής αγοράς)	-14-
Διάγραμμα A3: Δομή του κλάδου πετρελαιοειδών στην Ελλάδα και την Ε.Ε.	-16-
Διάγραμμα A4: Συμμετοχή των δύο εταιρειών διύλισης στα συνολικά μεγέθη (ΕΛ.ΠΕ. & Motor Oil)	-17-
Διάγραμμα A5: Κατανάλωση πετρελαίου κατά χρήση (2007)	-19-
Διάγραμμα A6: Εξέλιξη στόλου αυτοκινήτων από το 1996 έως το 2008	-20-
Διάγραμμα A7: Τάσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής αγοράς	-21-
Διάγραμμα A8: Προτιμήσεις πρατηρίων	-22-
Διάγραμμα A9: Χρόνος αναζήτησης πρατηρίου σε λεπτά	-23-
Διάγραμμα A10: Δείκτες Εξέλιξης Εσωτερικής Αγοράς Πετρελαιοειδών Καυσίμων (2004-2009)	-31-
Διάγραμμα A11: Δείκτες Εξέλιξης «Διεθνούς Αγοράς» Πετρελαιοειδών Καυσίμων (2004-2009)	-32-
Διάγραμμα A12: Κατανάλωση πετρελαιοειδών (2010)	-33-
Διάγραμμα A13: Εξέλιξη της κατανάλωσης πετρελαιοειδών από 1980 έως 2007 στην Ε.Ε. των 15 χωρών	-37-
Διάγραμμα A14: Κατανάλωση καυσίμων παγκοσμίως για το 2007	-38-
Διάγραμμα A15: Συνεισφορά βιοκαυσίμων στην συνολική κατανάλωση καυσίμων στις μεταφορές (2007)	-38-
Διάγραμμα A16: Παραγωγή βιοντίζελ παγκοσμίως τα έτη 2000-2008	-39-
Διάγραμμα A17: Αναμενόμενη εξέλιξη της ζήτησης για πρωτογενή ενέργεια, Σενάριο αναφοράς	-39-
Διάγραμμα A18: Προβλέψεις παγκόσμιας ζήτησης Αργού Πετρελαίου και λοιπών ενεργειακών πόρων με χρονικό ορίζοντα το 2030	-40-
Διάγραμμα A19: Γραφική απεικόνιση σχετικών αγορών πετρελαιοειδών	-43-
Διάγραμμα A20: Αριθμός πρατηρίων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες	-45-
Διάγραμμα A21: Αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους	-46-
Διάγραμμα A22: Μέση κατανάλωση αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο (μετρικοί τόνοι / αριθμό πρατηρίων)	-47-
Διάγραμμα A23: Πρατήρια ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους	-49-
Διάγραμμα A24: Γραφική απεικόνιση των πρατηρίων ανά εταιρεία το 2009 (σε ποσοστά)	-52-
Διάγραμμα A25: Αριθμός πρατηρίων ανά εταιρεία εμπορίας	-53-

Διάγραμμα A26: Αποθηκευτικοί χώροι κατά εταιρεία και περιοχή	-55-
B'	
Διάγραμμα B1: Γραμμική σχέση μεταξύ τιμής πετρελαίου κίνησης και τιμής αργού Brent	-64-
Διάγραμμα B2: Γραμμική σχέση μεταξύ τιμής απλής αμόλυβδης και τιμής αργού Brent	-65-
Εικόνα B1: Τα στάδια διαμόρφωσης της τιμής των πετρελαιοειδών	-69-
Διάγραμμα B3: Ανάλυση τιμών λιανικής (2005-2008)	-70-
Διάγραμμα B4: Εξέλιξη τιμών αμόλυβδης βενζίνης, Ά εξάμηνο 2010 – Ά εξάμηνο 2011	-71-
Διάγραμμα B5: Απεικόνιση της κατανομής του κόστους της αμόλυβδης βενζίνης στις 26/4/2011	-74-
Διάγραμμα B6: Μέση τιμή κατανάλωσης Αμόλυβδης Βενζίνης άνευ φόρων και δασμών	-76-
Διάγραμμα B7: Φόροι και δασμοί Αμόλυβδης Βενζίνης σε Ελλάδα και ΕΕ-27 2005-2008	-77-
Διάγραμμα B8: Φόροι και δασμοί Ντίζελ Κίνησης σε Ελλάδα και ΕΕ-27, 2005-2008	-77-
Διάγραμμα B9: Διαμόρφωση Μέσης Τιμής Πρατηρίου, 2005-2008	-78-
Διάγραμμα B10: Διαμόρφωση Τιμής Κατανάλωσης Ντίζελ Κίνησης, 2005-2008 (σε %)	-79-
Διάγραμμα B11: Κατανομή του κόστους Αμόλυβδης Βενζίνης από 4/1/2010 έως 13/9/2010	
Διάγραμμα B12: Εξέλιξη της τιμής Brent κατά τα έτη 2008 – 2009	-81-
Διάγραμμα B13: Τιμές Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent κα Αμόλυβδης (Med Fob) εκφρασμένες σε \$/τόνο, Ιαν.2004 – Δεκ.2008	-82-
Διάγραμμα B14: Τιμές Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent κα Ντίζελ Κίνησης (Med) εκφρασμένες σε \$/τόνο, Ιαν.2004 – Δεκ.2008	-83-
Διάγραμμα B15: (Κυλιόμενη) Μεταβλητότητα της αμόλυβδης τιμής διυλιστηρίου και της τιμής αργού πετρελαίου τύπου Brent, 2004-2008	-84-
Διάγραμμα B16: (Κυλιόμενη) Μεταβλητότητα της τιμής ντίζελ κίνησης διυλιστηρίου και της τιμής αργού πετρελαίου τύπου Brent, 2004-2008	-84-
Διάγραμμα B17: Εκτίμηση premium διυλιστηρίου στην τιμή αμόλυβδης διυλιστηρίου, Ιαν.2004- Δεκ.2008	-85-
Διάγραμμα B18: Εκτίμηση συμμετοχής του premium διυλιστηρίου στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης	-86-
Διάγραμμα B19: Spread Αμόλυβδης Βενζίνης και Ντίζελ Κίνησης μεταξύ τιμών CIF και FOB Μεσογείου, Ιαν.2004-Δεκ.2008	-87-

Διάγραμμα Β20: Εκτίμηση του Μέσου Μικτού Περιθωρίου Εμπορίας Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων για τα προϊόντα Αμόλυβδης (95RON) και Πετρελαίου Κίνησης, Ιαν.2005 – Δεκ.2008	-88-
Διάγραμμα Β21: Τιμές πετρελαίου Brent σε ευρώ και δολάρια ανά βαρέλι κατά τα έτη 2005-2008	-92-
Διάγραμμα Β22: Τιμές Αμόλυβδης Βενζίνης 95 οκτανίων μετά φόρων (20 Σεπτεμβρίου 2010)	-101-
Εικόνα Β2: Τελικές τιμές αμόλυβδης βενζίνης (€/λίτρο) στις χώρες της ΕΕ-27, 6/6/2011 (περιλαμβανομένων των φόρων)	-103-
Εικόνα Β3: Τελικές τιμές ντίζελ κίνησης (€/λίτρο) στις χώρες της Ε.Ε., 6/6/2011 (περιλαμβανομένων των φόρων)	-104-
Εικόνα Β4: Ποσοστό συμμετοχής των φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης στην Ε.Ε.-27, 6/6/2011	-105-
Διάγραμμα Β23: Χρονική εξέλιξη τιμών Αμόλυβδης Βενζίνης 95 οκτανίων στην Ελλάδα, Ευρώ ανά λίτρο	-106-
Διάγραμμα Β24: Διεθνείς Τιμές Αμόλυβδης (2010-2011)	-107-
Διάγραμμα Β25: Μ.Ο. τιμών Αμόλυβδης Βενζίνης και Πετρελαίου Κίνησης στην ΕΕ- 27	-107-
Διάγραμμα Β26: Διασπορά Μέσης Τιμής Πρατηρίου αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά νομό (15/5/2009)	-108-
Εικόνα Β5: Γεωγραφική απεικόνιση τιμών ανά νομό, 13/11/2011	-114-
Δ'	
Διάγραμμα Δ1: Συναλλαγματική Ισοτιμία ευρώ έναντι δολαρίου ΗΠΑ, Ιαν.2004- Δεκ.2008	-123-
Διάγραμμα Δ2: Εξέλιξη κατανάλωσης Φυσικού Αερίου και Πετρελαίου στην Ελλάδα κατά τα έτη 1965 – 2007	-124-
Διάγραμμα Δ3: Πυκνότητα πρατηρίων σε διάφορες χώρες	-125-
Διάγραμμα Δ4: Εξέλιξη αριθμού πρατηρίων σε ευρωπαϊκές χώρες (1991-2008)	-126-
Διάγραμμα Δ5: Αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους σε Ελλάδα και Ε.Ε. (1985-2008)	-126-

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διπλωματική εργασία έχει ως κύριο αντικείμενο έρευνας την παρουσίαση της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στον κλάδο των πρατηρίων υγρών καυσίμων συγκρίνοντάς την με την αντίστοιχη πραγματικότητα των προηγούμενων ετών.

Αρχικά επιχειρείται μία γενική περιγραφή της δομής του κλάδου σε όλα τα στάδια της αλυσίδας αξίας στον κλάδο των πετρελαιοειδών ώστε να αποκτήσει ο αναγνώστης την απαραίτητη πληροφόρηση όλων των εμπλεκόμενων μερών που συνθέτουν και επηρεάζουν καθοριστικά τον κλάδο. Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο του πρώτου μέρους αναλύονται τα στάδια διύλισης και χονδρικής εμπορίας, τα γενικά χαρακτηριστικά τους, η δομή τους, η προσφορά και η ζήτηση της αγοράς καυσίμων.

Το πρώτο μέρος της εργασίας ολοκληρώνεται με τη βαθύτερη περιγραφή της λιανικής αγοράς υγρών καυσίμων, απεικονίζοντας όσο το δυνατό την ισχύουσα πραγματικότητα μέσα από ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία – αριθμητικά δεδομένα. Η ρευστότητα των δεδομένων ως αποτέλεσμα των ραγδαίων πολιτικών εξελίξεων που χαρακτηρίζουν τις μέρες μας ήτα μία από τις προκλήσεις της εν λόγω εργασίας. Συγκεκριμένα, σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται ενδελεχής επισκόπηση στα κύρια στοιχεία που χαρακτηρίζουν τα πρατήρια, όπως ο αριθμός των πρατηρίων ανά νομό, η κατηγοριοποίησή τους ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους, οι συνθήκες ανταγωνισμού και η μορφή αγοράς. Επιπλέον, παρέχονται πληροφορίες που αφορούν στο εσωτερικό λειτουργίας των πρατηρίων, δηλαδή ο βαθμός απασχόλησής τους, ο τρόπος εξόφλησης των προμηθευτών τους, η πιστοληπτική τους ικανότητα, οι πηγές εσόδων τους.

Το δεύτερο μέρος της διπλωματικής εργασίας ασχολείται αποκλειστικά με τον τρόπο διαμόρφωσης της τιμής των υγρών καυσίμων. Αναλύεται εμβριθέστατα η τιμολόγηση των προϊόντων πετρελαίου σε κάθε στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας από τη διύλιση, την χονδρική εμπορία, τη λιανική πώληση μέχρι να καταλήξει στην αγορά από τον τελικό καταναλωτή. Περιγράφονται οι παράγοντες που διαμορφώνουν καθοριστικά την τιμή των προϊόντων αυτών διεθνώς αλλά και συγκεκριμένα στην ελληνική αγορά. Η μελέτη συνεχίζεται με την παράθεση αριθμητικών στοιχείων και με συγκρίσεις τιμών τώρα και στα προηγούμενα έτη εξηγώντας τους λόγους μεταβολής τους. Στην συνέχεια γίνονται πολύτιμες συγκρίσεις των ελληνικών τιμών υγρών καυσίμων με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές ώστε να διαμορφωθεί μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα για το ύψος των τιμών, τα αίτια μεταβολής τους και τις προβλέψεις για το μέλλον.

Η έρευνα ενισχύεται με την αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που θεσμοθετεί τον κλάδο των πετρελαιοειδών, δίνοντας σαφέστερη εξήγηση και εικόνα για τον τρόπο λειτουργίας του κλάδου. Οι κρατικές παρεμβάσεις μέσω των νομοθετημάτων διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο όχι μόνο για τη διαμόρφωση των τιμών αλλά και για όλη τη λειτουργία της αλυσίδας, όπως τα αποθέματα ασφαλείας, το καθεστώς των αδειοδοτήσεων, την εξίσωση τιμών στα καύσιμα και άλλα σχετικά θέματα.

Το τέταρτο μέρος του κεφαλαίου έχει ως περιεχόμενο τα διαρθρωτικά προβλήματα που επικρατούν στο κλάδο. Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν την κερδοφορία των εταιρειών διύλισης, χονδρικής εμπορίας και τελικά των πρατηρίων. Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον εστιάζεται κυρίως στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις λιανικής, όπως τα μειωμένα περιθώρια κέρδους, η περιορισμένη ρευστότητα, η λαθρεμπορία, η πειρατεία και άλλα ακόμα συναφή θέματα.

Στην συνέχεια της έρευνας, προτείνονται μέτρα αντιμετώπισης των ήδη αναλυθέντων περιπτώσεων παθογένειας που ταλανίζουν τον κλάδο των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Σε αυτή την ενότητα περιλαμβάνονται και προτάσεις από θεσμικούς παράγοντες του κλάδου, όπως η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ο Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας

Πετρελαιοειδών Ελλάδος, η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος. Γίνεται επιπλέον αναφορά σε ενέργειες που βρίσκονται ήδη σε εφαρμογή αλλά σε πιλοτικό ακόμα στάδιο, όπως είναι το σύστημα εισροών – εκροών. Τέλος, χρησιμοποιείται η τεχνική της συγκριτικής ανάλυσης (Benchmarking) με εταιρείες εμπορίας για την υλοποίηση συστημάτων καταπολέμησης διαφόρων περιπτώσεων παθογένειας, όπως πειρατείας στα πρατήρια.

Η μελέτη περίπτωσης που ακολουθεί προσφέρει την απαραίτητη εμπειρική τεκμηρίωση της θεωρητικής μας ανάλυσης και συγκεκριμένα αφορά στην εξαγορά της BP Ελλάς από τα Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.. Η χρησιμότητα αυτού του πρακτικού μέρους συνίσταται στην καλύτερη κατανόηση του τρόπου λειτουργίας του ανταγωνισμού στον κλάδο των πετρελαιοειδών. Μαθαίνουμε καλύτερα πώς μία κίνηση εξαγοράς στα δύο πρώτα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας (διύλιση, χονδρική εμπορία) έχει τεράστιο αντίκτυπο στην εύρυθμη λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Η ανάλυση ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα τα οποία διαμορφώθηκαν με βάση την παραπάνω έρευνα. Το μέρος αυτό ουσιαστικά αποτελεί μία πολύτιμη ανακεφαλαίωση των βασικότερων σημείων της διπλωματικής εργασίας συμβάλλοντας έτσι στην καλύτερη κατανόηση της κατάστασης και στη διαμόρφωση αξιόπιστων προβλέψεων για το μέλλον του κλάδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ - ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

1.1 ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ

1.1.1 Γενικά χαρακτηριστικά του κλάδου των πετρελαιοειδών

Η αγορά καυσίμων στην Ελλάδα δεν είναι πλήρως καθετοποιημένη, αφού η παραγωγή αργού πετρελαίου στην Ελλάδα είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη και η εγχώρια ζήτηση καλύπτεται σχεδόν εξ' ολοκλήρου μέσω εισαγωγών.

Η εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών ουσιαστικά λειτουργεί σε τρία επίπεδα: **1. Διύλιση, 2. Χονδρική και 3. Λιανική Εμπορία**. Οι 2 εγχώριες εταιρείες διύλισης προμηθεύουν με έτοιμα καύσιμα περίπου 45 εταιρείες χονδρικής εμπορίας καυσίμων, ενώ 19 από αυτές διαθέτουν άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών κατηγορίας Α' και δραστηριοποιούνται στην αγορά της βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης.

Το κύριο μέρος της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων, δηλαδή της διάθεσής τους στους τελικούς καταναλωτές πραγματοποιείται από τα πρατήρια. Παράλληλα, οι ίδιες οι Εταιρείες Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.) προμηθεύουν μεγάλους τελικούς καταναλωτές και τελικούς καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

Τα πετρελαιοειδή προϊόντα αποτελούν για τον τελικό καταναλωτή είδος πρώτης ανάγκης αφού με αυτά καλύπτουν τις πρωτογενείς ανάγκες τους και μετακίνηση και θέρμανση. Συνεπώς η ελαστικότητα ζήτησης για υγρά καύσιμα είναι σαφώς μικρότερη της μονάδας. Υποκατάστατα προϊόντα με την υπάρχουσα τεχνολογική υποδομή είναι σχεδόν ανύπαρκτα, με εξαίρεση το φυσικό αέριο που υποκαθιστά σταδιακά το πετρέλαιο θέρμανσης.

Τα υγρά καύσιμα αποτελούν τυποποιημένα προϊόντα και δεν υπάρχει ουσιαστική διαφοροποίηση. Ως αποτέλεσμα, ο ανταγωνισμός στην αγορά εστιάζεται:

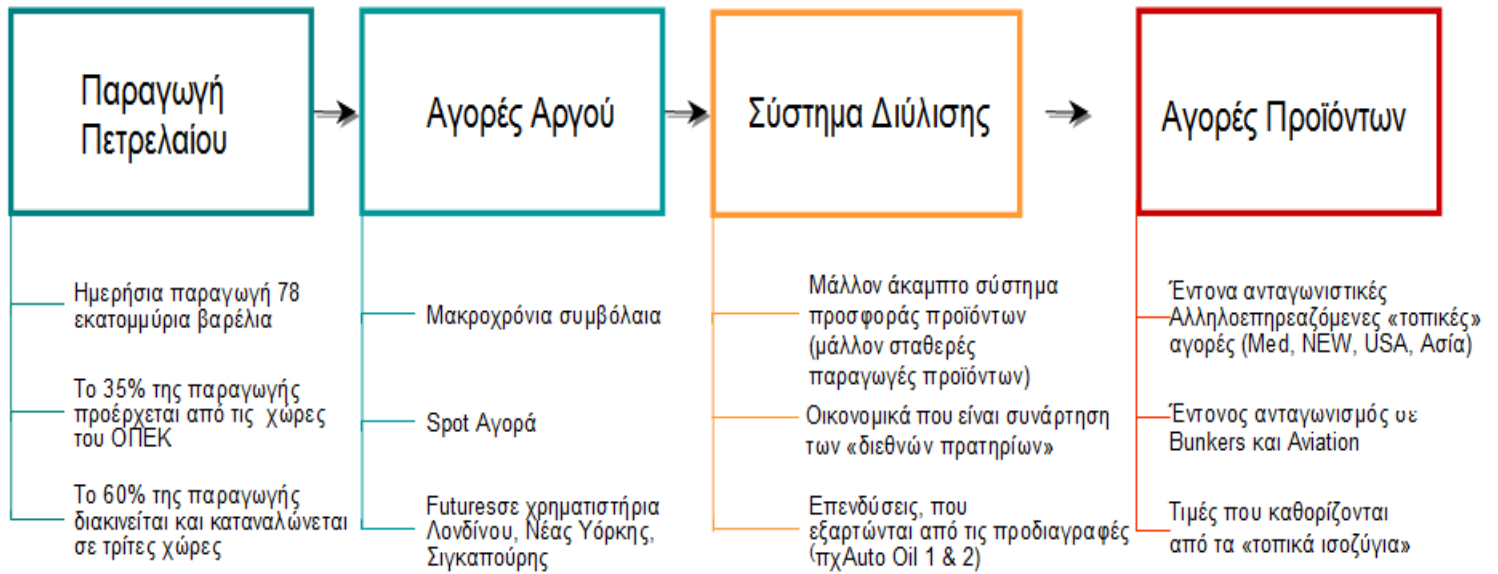
- ♦ στην ανάπτυξη του δικτύου διανομής,
- ♦ στην εξυπηρέτηση και
- ♦ στην τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας.

Η ποιότητα των καυσίμων είναι νευραλγικής σημασίας για τον καταναλωτή αλλά πολύ δύσκολο να τη διαπιστώσει ο ίδιος και να ενεργοποιήσει αυτό το κριτήριο κατά την αγορά του από ένα πρατήριο, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Σε μακροπρόθεσμο διάστημα, η χαμηλή ποιότητα προκαλεί μηχανολογικά προβλήματα στο αυτοκίνητο. **Ο τελικός καταναλωτής έχει ως βασικό κριτήριο επιλογής την τιμή και αυτή είναι το πεδίο ανταγωνισμού των εμπλεκόμενων στην αγορά και βέβαια και στην λιανική εμπορία**. Εδώ και αρκετά χρόνια, γίνονται προσπάθειες κυρίως από τις Ε.Ε.Π. δημιουργίας ισχυρών brand names και ποιοτικών standards στην συνείδηση του τελικού καταναλωτή ώστε να αποσπάσουν μεγαλύτερα μερίδια αγοράς από τον ανταγωνισμό.

1.1.2 Δομή του κλάδου πετρελαιοειδών

Η αλυσίδα της αγοράς πετρελαίου περιλαμβάνει τον τομέα παραγωγής αργού (upstream) και τον τομέα διύλισης και εμπορίας προϊόντων (downstream). Μία περαιτέρω ανάλυση της αγοράς πετρελαίου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

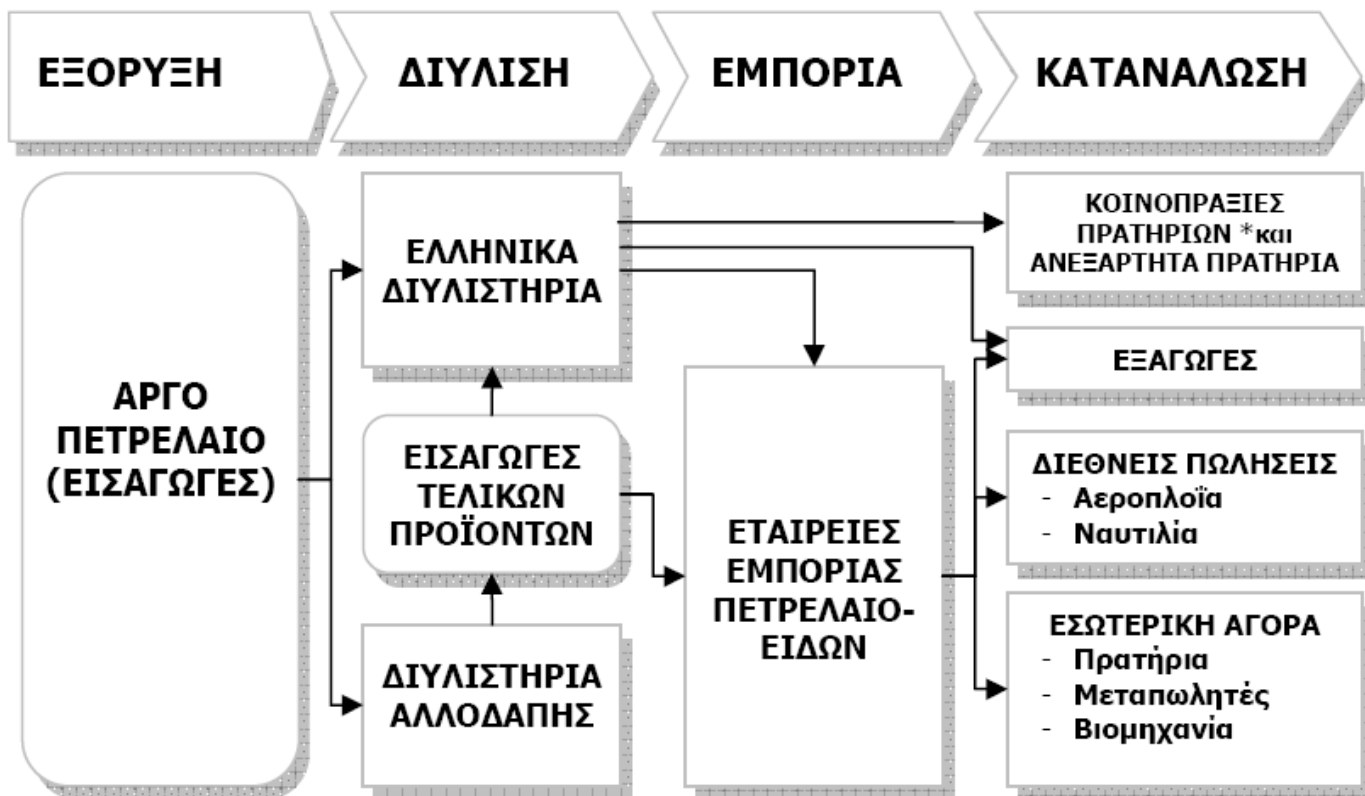
Διάγραμμα Α1: Ανάλυση της αγοράς πετρελαίου



Από στατιστική άποψη, ο κλάδος παραγωγής και εμπορίας καυσίμων υπάγεται στους τομείς της εξορυκτικής, της μεταποιητικής και της εμπορικής δραστηριότητας και σύμφωνα με την κωδικοποίηση NACE Rev.2 - της Eurostat (Κανονισμός (ΕΚ)1893/2006) - περιλαμβάνει τις ακόλουθους υποκατηγορίες:

1. Άντληση αργού πετρελαίου
2. Παραγωγή προϊόντων διύλισης πετρελαίου
3. Χονδρικό εμπόριο στερεών, υγρών και αερίων καυσίμων και συναφών προϊόντων
4. Λιανικό εμπόριο καυσίμων κίνησης σε ειδικευμένα καταστήματα

Διάγραμμα Α2: Η αλυσίδα αξίας του πετρελαίου (από την σκοπιά της Ελληνικής αγοράς)



Πηγή: ΙΟΒΕ. * Απευθείας στους πρατηριούχους σύμφωνα με το Ν.3335/2005.

Η παραγωγή προϊόντων διύλισης πετρελαίου περιλαμβάνει την παραγωγή υγρών ή αέριων καυσίμων ή άλλων προϊόντων αργού πετρελαίου, βιτουμεινούχων (πισσούχων) ορυκτών ή των προϊόντων διαχωρισμού τους (κλασματοποίηση). Η διύλιση του πετρελαίου περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες δραστηριότητες: διαχωρισμός (κλασματοποίηση), άμεση απόσταξη του αργού πετρελαίου και πυρόλυση (πυροδιάσπαση).

Αυτή η κατηγορία δραστηριοποίησης περιλαμβάνει:

- την παραγωγή καυσίμων για κινητήρες: βενζίνη, κηροζίνη κλπ
- την παραγωγή καυσίμων: ελαφρό, μέτριο και βαρύ καύσιμο πετρέλαιο, αέρια διυλιστηρίων όπως το αιθάνιο, το προπάνιο, το βουτάνιο κλπ
- την παραγωγή λιπαντικών λαδιών ή γράσων με βάση το πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένων και των καταλοίπων του πετρελαίου
- την παραγωγή προϊόντων για την πετροχημική βιομηχανία και για τη διάστρωση των οδών
- την παραγωγή ποικίλων προϊόντων: πετρελαϊκός αιθέρας (white spirit), βαζελίνη, κερι παραφίνης, πήκτωμα (γέλη-jelly) πετρελαίου κλπ

- την παραγωγή μπρικετών πετρελαίου (πετρελαιοπλίνθων)
- την μείξη βιοκαυσίμων, δηλαδή την ανάμειξη αλκοολών με πετρέλαιο (π.χ. gasohol)

Η εσωτερική αγορά εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, από την οποία εξαιρούνται πολύ μεγάλοι καταναλωτές όπως πχ η ΔΕΗ, περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες προϊόντων:

- Βενζίνες
- Πετρέλαιο κίνησης εσωτερικής καύσης
- Πετρέλαιο θέρμανσης
- Μαζούτ
- Υγραέριο
- Φωτιστικό πετρέλαιο
- Άσφαλτος
- Μαζούτ και marine gasoil για πλοία
- Jet fuels για την αεροπορία

1.1.3 Προσφορά – η δυναμικότητα της ελληνικής αγοράς

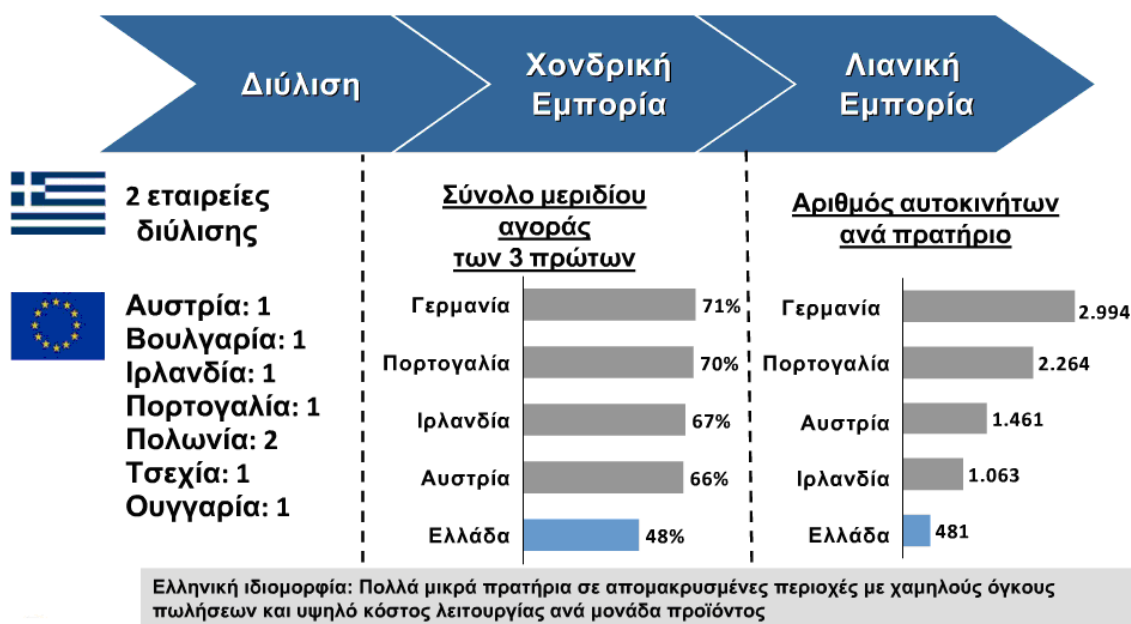
- **Στην παραγωγή αργού πετρελαίου** δραστηριοποιείται μία εταιρία, η Kavala Oil η οποία εκμεταλλεύεται τα κοιτάσματα της Θάσου.
- **Στη διύλιση πετρελαίου** δραστηριοποιούνται 2 εταιρίες με 4 διυλιστήρια. Τα Ελληνικά Πετρέλαια ελέγχουν τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, Ελευσίνας (πρώην ΠΕΤΡΟΛΑ) και Θεσ/νίκης(πρ. ESSO), ενώ η Motor oil Hellas διαθέτει ένα διυλιστήριο στην Κόρινθο. Η συνολική δυναμικότητα των Ελληνικών διυλιστηρίων είναι περίπου 21 εκ. τόνοι και κατανέμεται ως ακολούθως: ΕΛΠΕ Ασπροπύργου 6,7 εκατ. Τόνοι, ΠΕΤΡΟΛΑ 5 εκατ. Τόνοι (δεν παράγει βενζίνες), Motor Oil Hellas 4,5 εκατ. Τόνοι και ΕΛΠΕ Θεσσαλονίκης 3,5 εκατ. Τόνοι.
- **Στην εμπορία καυσίμων (χονδρικές πωλήσεις)** δραστηριοποιούνται 48 επιχειρήσεις από τις οποίες οι 20 διαθέτουν άδεια τύπου Α με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης σε όλη τη χώρα. Άδειες Β1 ή/και Β2 για ναυτιλιακά ή / και αεροπορικά καύσιμα διαθέτουν 22 επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν ευκολίες ανεφοδιασμού πλοίων σε λιμάνια και σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε 25 αεροδρόμια. Από αυτές, οι 13 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α. Άδεια Γ (εμπορίας Υγραερίου) διαθέτουν 16 εταιρίες με εγκαταστάσεις αποθήκευσης ή και εμφιάλωσης υγραερίων. Από αυτές, οι 4 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α. Άδεια τύπου Δ (εμπορίας Ασφάλτου) διαθέτουν 14 εταιρίες εκ των οποίων οι 5 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α. Μία εταιρία διαθέτει Άδεια Μεταφοράς με Αγωγή

και δραστηριοποιείται στη μεταφορά Jet fuels από τα διυλιστήρια στον Αερολιμένα Ε. Βενιζέλος

- **Στο χώρο της λιανικής πώλησης** υπάρχουν 6.742 επιχειρήσεις με περίπου 8.300 πρατήρια για καύσιμα κίνησης(στην πλειοψηφία τους με σήματα εταιριών) και περίπου 2.000 μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης. Στην Ελλάδα αντιστοιχεί 1 πρατήριο ανά 1400 κατοίκους, ενώ ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι 1 πρατήριο ανά 3800 κατοίκους.
- **Για τη διακίνηση των καυσίμων** χρησιμοποιούνται περίπου 1.300 βυτιοφόρα Δημόσιας Χρήσης, 500 βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης των Εταιριών Εμπορίας, 8.600 μικρά βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης διανομής θέρμανσης, ενώ υπάρχει και ένας σωληναγωγός (pipeline) για την τροφοδοσία του αεροδρομίου Αθηνών.

Όπως είναι λογικό (λόγω της συγκέντρωσης του πληθυσμού και του υψηλού μεταφορικού κόστους) ο κλάδος εμφανίζει **υψηλή γεωγραφική συγκέντρωση στην Αττική, τη Θεσσαλονίκη και τα λοιπά μεγάλα αστικά κέντρα**. Ο βαθμός συγκέντρωσης του κλάδου είναι υψηλός αφού η παραγωγή πραγματοποιείται από 2 εταιρίες οι οποίες μέσω των θυγατρικών τους (ΕΚΟ, AVIN, CYCLON και τα δίκτυα της BP και της Shell που εξαγοράστηκαν πρόσφατα) ελέγχουν επίσης και το 48,3% των πρατηρίων, το 55,2% των λιανικών πωλήσεων καυσίμων(σε όγκο) και το 57% των βενζινών.

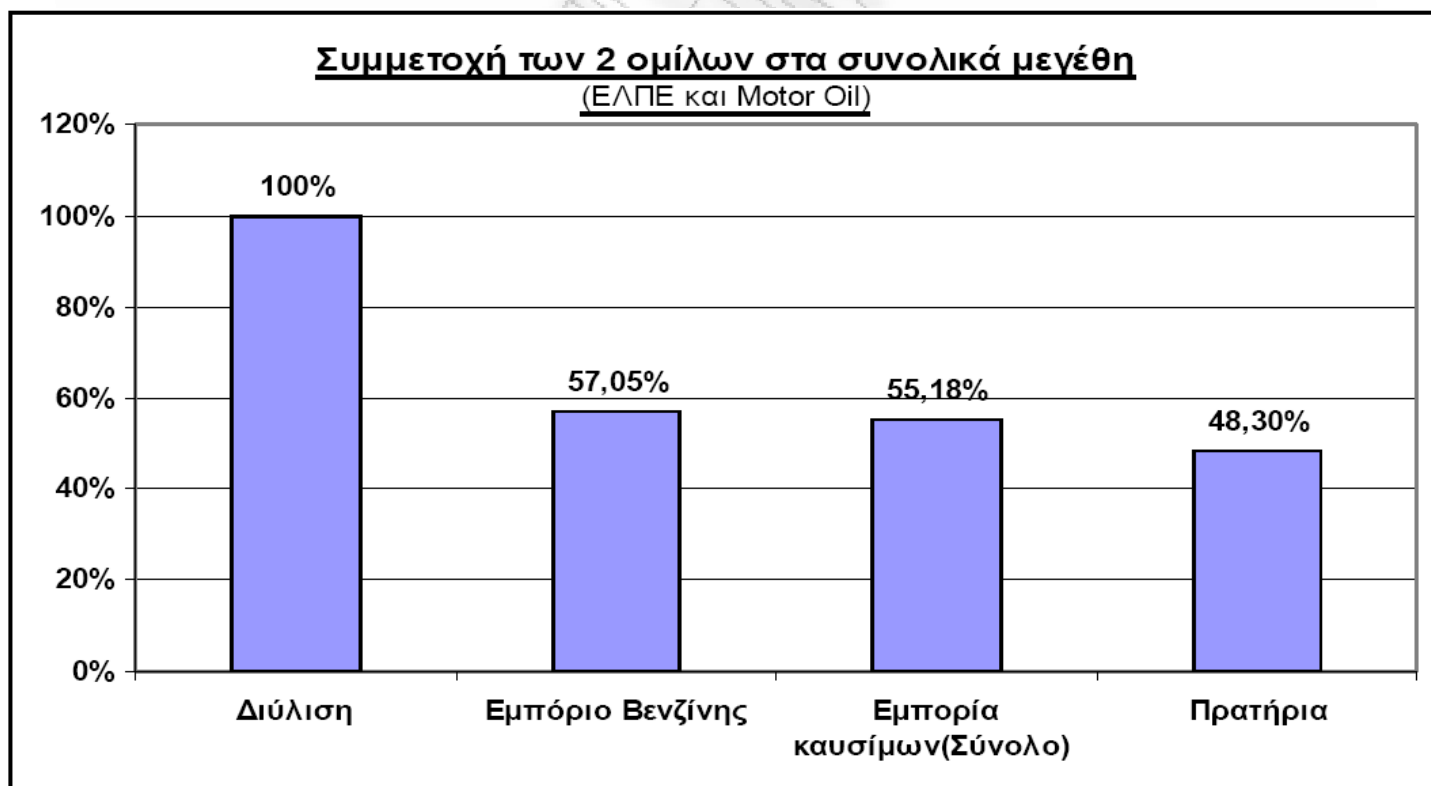
Διάγραμμα Α3: Δομή του κλάδου πετρελαιοειδών στην Ελλάδα και την Ε.Ε.



Πίνακας Α1: Διάρθρωση του κλάδου πετρελαιοειδών

	Επιχειρήσεις	Απασχόληση	Κύκλος εργασιών
Άντληση αργού πετρελαίου & φυσικού αερίου	1	262	33.258
Παραγωγή προϊόντων διύλισης πετρελαίου	2	3.818	14.377.346
Λιανική πώληση καυσίμων για οχήματα	6.742	20.886	7.198.463
Χονδρικό εμπόριο στερεών, υγρών & αερίων καυσίμων & συναφών προϊόντων	48	7.266	886.466

Διάγραμμα Α4: Συμμετοχή των δύο εταιρειών διύλισης στα συνολικά μεγέθη (ΕΛ.ΠΕ. & Motor Oil)



Λόγω της υψηλής συγκέντρωσης και των ιδιαιτεροτήτων των προϊόντων (κόστος μεταφοράς και επικινδυνότητα φορτίων) και του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

(προδιαγραφές, υποχρέωση αποθέματος 90 ημερών, κ.τ.λ.) η Ελληνική αγορά **παρουσιάζει έντονα χαρακτηριστικά ολιγοπωλίου**.

Οι σημαντικότεροι παράγοντες που περιορίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό είναι:

1. η τήρηση των αποθεμάτων από τα διυλιστήρια για λογαριασμό των εταιρειών εμπορίας που ουσιαστικά απαγορεύουν τις εισαγωγές
2. η μη απελευθέρωση της αγοράς βυτιοφόρων ΔΧ και
3. η αδυναμία πλήρους και απευθείας πρόσβασης των πρατηριούχων στα διυλιστήρια για τον εφοδιασμό.

Στη διύλιση πετρελαίου τα ΕΛΠΕ διατηρούν την κυρίαρχη θέση τους αλλά το μερίδιο τους στη συνολική παραγωγή μειώθηκε από 72,5% το 2005 στο 64,4% το 2008

Πίνακας Α2: Επεξεργασία πετρελαίου από τα Ελληνικά Διυλιστήρια (σε χιλ. τόνους)*

ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ	2005	2006	2007	2008
Ασπρόπυργος	7.776	7.630	7.533	7.769
Θεσσαλονίκη	3.120	2.782	3.178	2.729
Ελευσίνα	3.604	3.484	3.630	2.644
Σύνολο ΕΛΠΕ	14.500	13.896	14.341	13.142
Motor Oil Κορίνθου	5.492	6.797	7.339	7.257
Σύνολο	19.992	20.693	21.680	20.399

*Δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι ενδοεπιχειρησιακές μεταφορές

Πηγή: Ετήσιες εκθέσεις εταιρειών

Από την ανάλυση της παραγωγής κατά προϊόν προκύπτει ότι το μερίδιο των ΕΛΠΕ είναι 64,8% στις βενζίνες, 60,3% στο ντίζελ, 62,4% στα πετρέλαια, 82,2% στα υγραέρια, 67,6% στα καύσιμα αεροπορίας και 57,8% στα λοιπά προϊόντα.

1.1.4 Ζήτηση της αγοράς καυσίμων

Συνθήκες αγοράς - Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση - Ανταγωνισμός

Οι μεταφορές αποτελούν την μεγαλύτερη αγορά του κλάδου αφού καλύπτουν συνολικά το 52% της συνολικής κατανάλωσης σε ισοδύναμους τόνους πετρελαίου (Οι οδικές μεταφορές το 40%, οι αεροπορικές το 7,8%, οι ακτοποϊκές το 3,9% και οι σιδηροδρομικές το 0,2%). Ακολουθούν ο οικιακός

τομέας με 16,8%, η παραγωγή ηλεκτρισμού με 12,1%, η βιομηχανία με 11%, η γεωργία με 5% και η διοίκηση με το εμπόριο 3,1%.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για καύσιμα είναι το διαθέσιμο εισόδημα, η οικονομική συγκυρία, τα δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των νοικοκυριών (ηλικία, φύλο, μέγεθος οικογένειας, τόπος κατοικίας ή εργασίας, είδος και επιφάνεια κατοικίας), οι κλιματικές συνθήκες, το ισχύον φορολογικό καθεστώς, τα επιτόκια και οι όροι του τραπεζικού δανεισμού, η εμπορική πολιτική των εταιριών και οι κρατικές πολιτικές περιορισμού της ρύπανσης, καταπολέμησης της νοθείας και του λαθρεμπορίου, φορολογία, κλπ.

Διάγραμμα Α5: Κατανάλωση πετρελαίου κατά χρήση (2007)

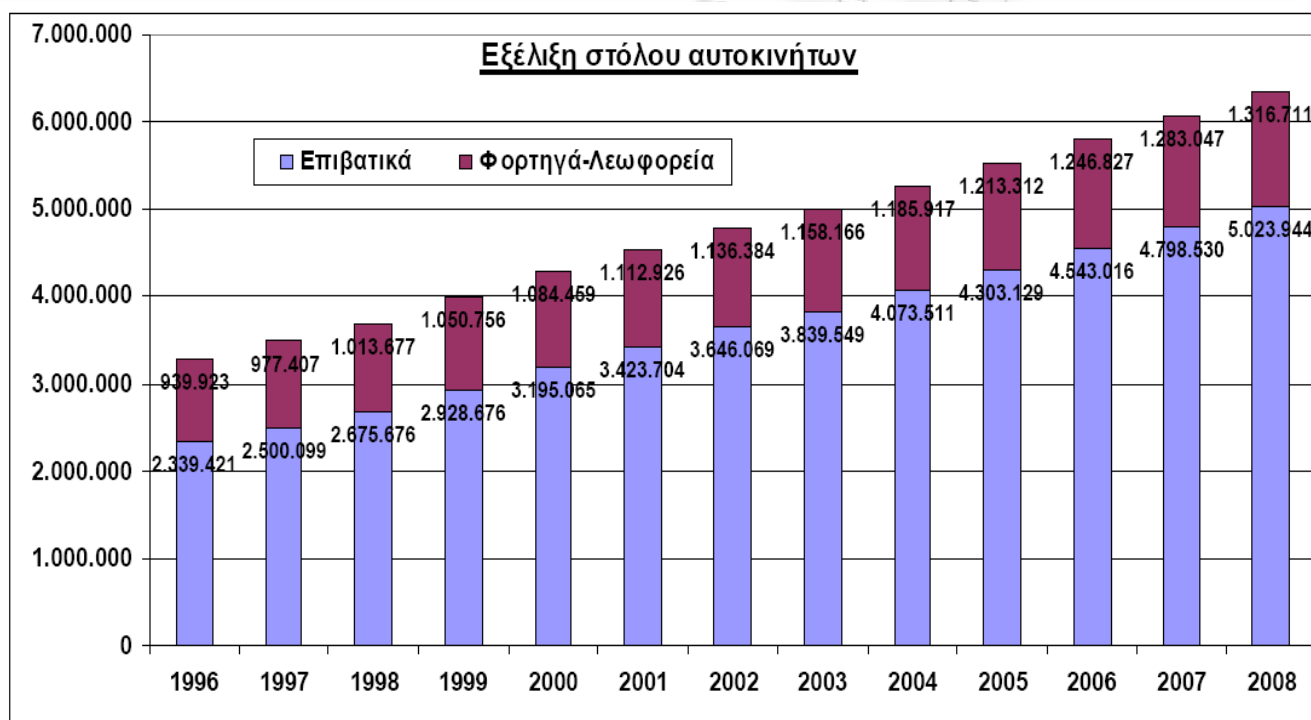


Πηγή: ΥΠΑΝ, Ενεργειακά Ισοζύγια

Στα καύσιμα Ι.Χ. αυτοκινήτων (βενζίνη και diesel) οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση είναι ο **αριθμός και το είδος των αυτοκινήτων** (ιπποδύναμη, κυβικά, χρησιμοποιούμενο καύσιμο κινητήρα), η **ανάγκη μετακίνησης με ΙΧ** (για εργασία, διασκέδαση και άλλες καθημερινές δραστηριότητες), **το μέγεθος και ο κύκλος ζωής της οικογένειας, η ηλικία το φύλο και το επάγγελμα**. Ο στόλος αυτοκινήτων, παρά την κάμψη των πωλήσεων που παρατηρήθηκε μετά τη λήξη του προγράμματος απόσυρσης, παρουσίασε στη συνέχεια υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης για να σταθεροποιηθεί την τελευταία 2ετία σε σχετικά υψηλά επίπεδα.

Η ωρίμανση της αγοράς την περίοδο 2000-2008 συνοδεύεται από βελτίωση των χαρακτηριστικών της, με **στροφή σε αυτοκίνητα καλύτερης ποιότητας, μεγαλύτερης ιπποδύναμης (ασφαλέστερα) και αύξηση των αποσύρσεων λόγω παλαιότητας**. Τους τελευταίους μήνες του 2008 και κυρίως το πρώτο 3μηνο του 2009 οι πωλήσεις μειώθηκαν δραματικά λόγω της αρνητικής ψυχολογίας που προκάλεσε η παγκόσμια οικονομική κρίση αλλά μετά τη μείωση των τελών ταξινόμησης παρουσίασε προσωρινή ανάκαμψη που συνεχίστηκε μέχρι τις αρχές Αυγούστου (παύση ισχύος του μέτρου στις 7 Αυγούστου). Από τις ταξινομήσεις επιβατικών κατά κατηγορία (segment) προκύπτει σημαντική αύξηση των 4X4 (από 5,5% το 2000 σε 13,2% το 2008 και 14,6% το 2009), και μείωση στις κατηγορίες B,C,D. Με τα τελευταία πρόγραμμα απόσυρσης αναμένεται αντικατάσταση πολλών παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων με κάποιες αρνητικές επιπτώσεις στη συνολική κατανάλωση καυσίμων.

Διάγραμμα Α6: Εξέλιξη στόλου αυτοκινήτων από το 1996 έως το 2008

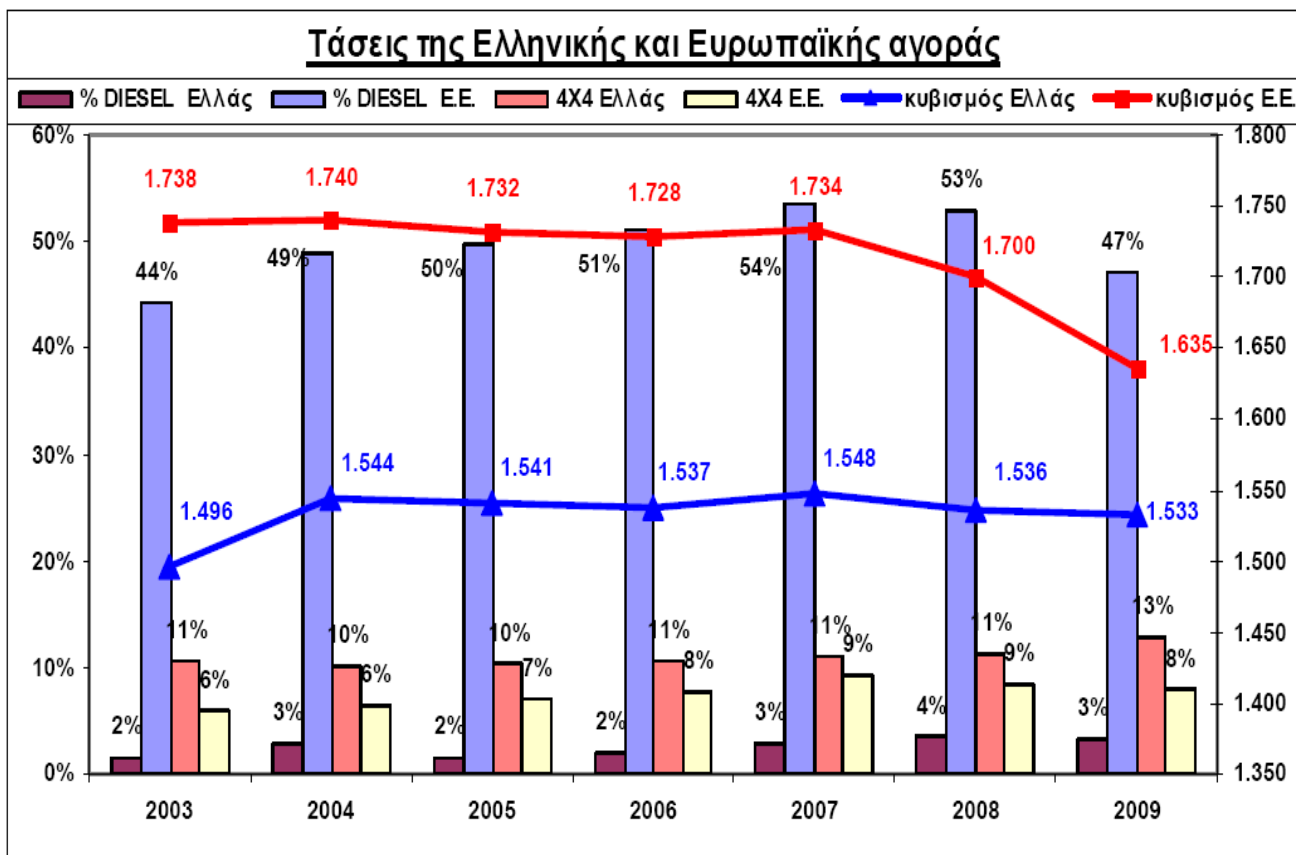


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Μία ιδιαιτερότητα της Ελληνικής αγοράς είναι η απαγόρευση κυκλοφορίας πετρελαιοκίνητων ΙΧ στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με αποτέλεσμα τα πολύ χαμηλά ποσοστά του diesel στη συνολική κατανάλωση καυσίμων (σε αντίθεση με τις λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες όπου τα περισσότερα αυτοκίνητα είναι πετρελαιοκίνητα).

Στα καύσιμα Δ.Χ. αυτοκινήτων (diesel) οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι η πορεία της οικονομικής δραστηριότητας, τα χαρακτηριστικά των οχημάτων (παλαιότητα, ιπποδύναμη, κ.τ.λ.) και η ύπαρξη εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς(σιδηροδρομική, θαλάσσια)

Διάγραμμα Α7: Τάσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής αγοράς



Πηγή: ΣΕΕΑ και ACEA

Στο πετρέλαιο θέρμανσης καθοριστικοί παράγοντες είναι η δριμύτητα του χειμώνα και οι υπάρχουσες σε κάθε περιοχή δυνατότητες υποκατάστασης του πετρελαίου από φυσικό αέριο ή άλλα καύσιμα.

Στα καύσιμα πλοίων και αεροπλάνων καθοριστικός παράγοντας είναι η πορεία της τουριστικής δραστηριότητας και της οικονομίας γενικότερα.

Η ζήτηση είναι ανελαστική στα καύσιμα κίνησης (σε επίπεδο χώρας) και επηρεάζεται σε πολύ μικρό βαθμό από τις διακυμάνσεις των τελικών τιμών ενώ στο πετρέλαιο θέρμανσης παρατηρείται μεγαλύτερη ελαστικότητα λόγω της ύπαρξης υποκατάστατων (φυσικό αέριο, ξύλα, βιομάζα, κ.τ.λ.). Σε τοπικό όμως επίπεδο ο παράγοντας τιμή είναι σημαντικός για τα καύσιμα κίνησης, αφού ο τελικός καταναλωτής (οδηγός) έχει δυνατότητα επιλογής σήματος ή πρατηρίου που προσφέρει καλύτερες τιμές. Αυτό συμβαίνει συνήθως σε ορισμένες τοπικές αγορές (περιφέρεια μεγάλων πόλεων, συνοικίες, κ.τ.λ.) όπου λειτουργεί ο ανταγωνισμός, ενώ αντίθετα σε κάποιες άλλες (νησιά, εθνικές οδοί, κ.τ.λ.) παρατηρούνται **εναρμονισμένες πρακτικές με αποτέλεσμα αδικαιολόγητα υψηλές τιμές**.

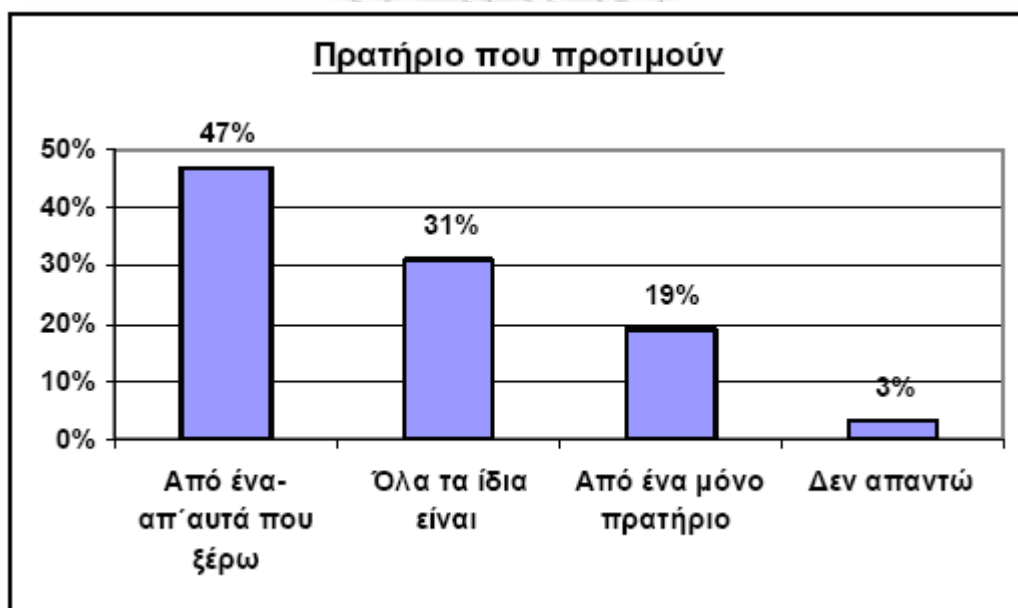
Στις ανταγωνιστικές αγορές η ικανότητα προσφοράς ελκυστικών τιμών πρατηρίου εξαρτάται από την εμπορική πολιτική των εταιριών (με στόχο τη

δεισδυσή στην τοπική αγορά ή την προώθηση των ιδιόκτητων πρατηρίων), τις εκπτώσεις που παρέχει η εταιρία στο πρατήριο (που εξαρτώνται από τον τζίρο που πραγματοποιεί) και τέλος από την επιλογή του πρατηριούχου να συμπιέσει το περιθώριο κέρδους του με αντιστάθμισμα υψηλότερες πωλήσεις και κέρδη.

Ο τρόπος διαμόρφωσης των τιμών λιανικής πάντως δεν αφήνει σημαντικά περιθώρια άσκησης επιθετικής τιμολογιακής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, αφού οι τιμές είναι περίπου ίδιες για όλους τους εμπλεκόμενους.

Στην επιλογή πρατηρίου και κατά συνέπεια σήματος σημαντικότερος παράγοντας είναι η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στον πρατηριούχο αφού περίπου το ένα τρίτο(27%) των οδηγών είναι πεπεισμένοι ότι τα καύσιμα που χρησιμοποιούν είναι νοθευμένα (σύμφωνα με έρευνα του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών το 2006). Λόγω της εκτεταμένης νοθείας στα καύσιμα που εκτιμάται σε 8% για τις βενζίνες και σε 16% στα πετρέλαια κίνησης οι καταναλωτές είναι αναγκασμένοι να αναζητούν πρατήρια τα οποία μπορούν να εμπιστευτούν. Σύμφωνα με την έρευνα το 19% των οδηγών εφοδιάζονται μόνο από ένα πρατήριο, το 47% κυρίως από ένα ή από συγκεκριμένα πρατήρια που γνωρίζουν, ενώ το 31% θεωρεί ότι όλα είναι το ίδιο και δεν επιλέγει. Αν και τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος λόγω της κοινοποίησης των πρατηρίων ή των εταιριών που διακινούν νοθευμένα καύσιμα, οι περισσότεροι καταναλωτές παραμένουν απροσπάτευτοι λόγω ανεπαρκούς πρόσβασης στην πληροφόρηση (internet και έντυπα μέσα).

Διάγραμμα Α11: Προτιμήσεις πρατηρίων



Διάγραμμα Α12: Χρόνος αναζήτησης πρατηρίου σε λεπτά

Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Η νοθεία και το Λαθρεμπόριο Καυσίμων – Η Οικονομία των Καυσίμων – Μία Ποσοτική και Ποιοτική Προσέγγιση, 2006

Ο ανταγωνισμός είναι όπως προαναφέρθηκε ολιγοπωλιακός, με τις μεγάλες εταιρίες να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους για αύξηση των μεριδίων ή της κερδοφορίας τους. Οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν κατηγορηθεί κατά καιρούς για σύσταση καρτέλ ή εναρμονισμένες εμπορικές πρακτικές με αποτέλεσμα η Επιτροπή Ανταγωνισμού να διεξάγει έρευνες, **οι οποίες κατέληξαν στην επιβολή σημαντικών προστίμων το 2007 (4,9 εκατ. ευρώ στα ΕΛΠΕ, 2,5 εκατ. στη Motor Oil και 1,6 εκ. στην Petrola για εναρμονισμένες πρακτικές στα αεροπορικά καύσιμα) και το 2008 (30 εκ. ευρώ στην BP και 19,6 στην Shell).** Με την απόφαση 418/V/2008 η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρότεινε για πρώτη φορά μέτρα (εφαρμόσιμα εντός 30 ημερών) που αφορούν τα διυλιστήρια και τις εταιρίες εμπορίας και σχετίζονται μεταξύ άλλων με την εκπτωτική πολιτική των εταιριών εμπορίας υγρών καυσίμων προς τα πρατήρια, την προμήθεια καυσίμων των ανεξάρτητων πρατηρίων απευθείας από τα διυλιστήρια καθώς και μέτρα ενίσχυσης της διαφάνειας των τιμών.

Παρά τις αντίξοες συνθήκες αγοράς οι μεσαίες επιχειρήσεις εμπορίας καυσίμων επιδεικνύουν ευελιξία και αυξάνουν τα μερίδια τους σε βάρος κυρίως των μεγαλύτερων εταιριών, ενώ αντίθετα τα μερίδια των περισσότερων μικρών εταιριών μειώνονται. Το 2009 το δίκτυο της EL PETROL μεταβιβάστηκε στη JET OIL ενώ η SUNOIL ανέστειλε τον εφοδιασμό των πρατηρίων της.

Πίνακας Α3: Μεριδία αγοράς των εταιρειών (Άδεια τύπου Α)

ΜΕΡΙΔΙΑ %	BENZINES		ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ		
	2007	2008	2007	2008	2009(6μηνο)
EKO - ΕΛΔΑ	15,42%	15,85%	17,63%	17,28%	15,58%
BP	17,88%	15,80%	14,88%	13,72%	12,40%
SHELL	18,99%	16,20%	13,64%	13,06%	13,12%
AVIN	6,38%	6,73%	8,74%	8,49%	8,47%
JET OIL	5,45%	6,13%	7,47%	7,99%	8,21%
AEGEAN	8,50%	9,25%	7,51%	7,91%	8,45%
ELIN	4,82%	5,40%	6,63%	6,69%	6,45%
REVOIL	4,99%	5,46%	4,98%	5,35%	6,30%
ETEKA	4,37%	5,16%	3,66%	4,08%	4,38%
SILK OIL	3,05%	3,18%	3,34%	3,37%	3,75%
CYCLON	2,14%	2,47%	2,37%	2,63%	3,18%
DRACOIL	1,46%	1,35%	2,18%	2,07%	2,82%
KAOIL	1,26%	1,43%	1,93%	2,01%	2,40%
ELPETROL*	2,17%	2,11%	1,84%	1,72%	1,16%
SUNOIL*	1,00%	1,06%	1,19%	1,19%	
KMOIL	0,88%	0,87%	0,79%	0,78%	0,72%
GALLON-OIL	0,05%	0,65%	0,16%	0,72%	1,44%
ΑΡΓΩ	0,57%	0,54%	0,56%	0,56%	0,55%
MEDOIL	0,38%	0,31%	0,33%	0,29%	0,29%
BITOUMINA	0,25%	0,07%	0,18%	0,09%	0,10%
ΧΡΥΣΟΙΑ					0,23%

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα, τις τρεις πρώτες θέσεις στα μερίδια αγοράς των εταιρειών χονδρικής εμπορίας πετρελαιοειδών καταλαμβάνουν η EKO, η BP και η SHELL. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια, οι προαναφερθείσες εταιρείες αποτέλεσαν αντικείμενο εξαγοράς και έκτοτε ανήκουν στους δύο ομίλους διύλισης προϊόντων πετρελαίου, δηλαδή στα Ελληνικά Πετρέλαια και στην Motor Oil αντίστοιχα.

Πιο συγκεκριμένα:

- ♦ Στην πρώτη θέση από άποψη τζίρου βρέθηκε η **EKO** (ανήκει στον όμιλο των ΕΛΠΕ) η οποία διαχειρίστηκε πωλήσεις 1,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η εταιρία ωστόσο εμφάνισε κάθετη μείωση των καθαρών της αποτελεσμάτων. Έτσι, από κέρδη το 2008 πέρασε σε ζημιές το 2009. Το στοίχημα που θα κληθεί να λύσει η διοίκηση των ΕΛΠΕ και της EKO είναι η εύρυθμη λειτουργία υπό την ίδια στέγη των δύο εταιρειών εμπορίας – της EKO και της BP.
- ♦ Στη δεύτερη θέση βρέθηκε η **Shell** η οποία όμως εμφάνισε σημαντική μείωση των ζημιών της. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Shell συνεχίζει να υλοποιεί ένα ιδιαίτερα επιθετικό πρόγραμμα εμπορικής πολιτικής και ανταγωνιστικών λιανικών τιμών.
- ♦ Η **Jetoil** με τα 620 πρατήριά της βρέθηκε στην τρίτη θέση από άποψη τζίρου, διαχειριζόμενη πωλήσεις που υπερέβησαν το 1 δισ. ευρώ. Στόχος της διοίκησης της εταιρίας είναι η υλοποίηση – έστω και με πιο αργούς ρυθμούς -

του προγράμματος της νέας εταιρικής εικόνας στα πρατήρια και η απόκτηση σοβαρότερων μονάδων με υψηλότερες καταναλώσεις.

Ο όμιλος της Jetoil διαθέτει σύγχρονους αποθηκευτικούς χώρους στη Θεσσαλονίκη, δυναμικότητας 210 χιλιάδων κυβικών μέτρων και αξίας 120 εκατομμυρίων ευρώ, εγκαταστάσεις στο Δυρράχιο της Αλβανίας δυναμικότητας 15 χιλιάδων κυβικών, στο Κόσσοβο δυναμικότητας 17 χιλιάδων κυβικών ενώ πραγματοποιεί σημαντικές εξαγωγές στη Βουλγαρία.

Στα άμεσα σχέδια των κκ Κυριάκου και Νίκου Μαμιδάκη που διευθύνουν την Jetoil είναι η δημιουργία ως το 2010 εγκατάστασης δυναμικότητας 40 χιλιάδων κυβικών στη Κρήτη και εγκατάστασης στη Σερβία. Μεγάλο μερίδιο αγοράς κατέχει η Jetoil στα ναυτιλιακά καύσιμα όπου διαθέτει ιδιόκτητο στόλο 5 δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος και δύο RR για εφοδιασμό νησιών.

- ♦ Η **Aegean Oil** βρέθηκε στην [τέταρτη θέση](#) από άποψη τζίρου ενώ αύξησε την κερδοφορία της κατά 5,2%. Εν μέσω κρίσης η Αιγαίον Όιλ, που διευθύνεται από τον κ. Ιάκωβο Μελισσανίδη αύξησε την κερδοφορία της κατά 116%. Αυτό το πέτυχε πρώτον, βελτιώνοντας τα περιθώρια ανά πρατηριούχο, μειώνοντας τα κόστη της και τα γενικά της έξοδα καθώς επίσης και με απόκτηση δικών της μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα) που μείωσαν περαιτέρω τα έξοδά της. Σημαντικά κέρδη εξασφάλισε επίσης και από την αύξηση του μεριδίου της στην εμπορία λιπαντικών που ως γνωστόν έχουν υψηλότερα περιθώρια κέρδους.
- ♦ Ιδιαίτερα θετική εξακολούθησε να εμφανίζεται η πορεία της **Avin** που ανήκει στον όμιλο της Μότορ Όιλ. Η εν λόγω εταιρία αύξησε τη κερδοφορία της κατά 11%, γεγονός που την κατατάσσει σε μία από τις καλύτερες θέσεις κερδοφορίας μεταξύ των ελληνικών εταιρειών.
- ♦ Στην επόμενη θέση βρέθηκε η εταιρεία **Ελληνικά Καύσιμα**, που πλέον διαχειρίζεται το δίκτυο πρατηρίων της BP και η οποία διευθύνεται από τον κ. Σωτήρη Χριστογιάννη.
- ♦ Οι εταιρίες **Elin Oil** και **Revoil** βρέθηκαν στις αμέσως επόμενες θέσεις του καταλόγου των εταιριών με τις μεγαλύτερες πωλήσεις. Τόσο η Elin όσο και η Revoil συμφερόντων Ευάγγελου και Γεωργίου Ρούσσου εμφάνισαν σημαντικές αυξήσεις κερδοφορίας. Οι εν λόγω εμφανίζονται ως οι πιο νοικοκυρεμένες μεσαίου μεγέθους ελληνικές επιχειρήσεις, που διευρύνουν την παρουσία τους παρά το γεγονός ότι δεν είναι διυλιστικές εταιρείες καυσίμων.

Ανακατανομή δυνάμεων στα πετρελαιοειδή

Η πλέον ραγδαία ανακατανομή δυνάμεων και βεβαίως κερδών συντελέστηκε στην εγχώρια αγορά του «μαύρου χρυσού» το 2009 ενώ η ίδια τάση συνεχίζεται και για τα επόμενα δύο χρόνια.

Αυτό προκύπτει από μεγάλη πανελλαδική έρευνα της STAT BANK μεταξύ των 85 μεγαλύτερων (βάσει κύκλου εργασιών) παραγωγικών και εμπορικών επιχειρήσεων πετρελαιοειδών προϊόντων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας τα συνολικά καθαρά κέρδη των δύο διυλιστικών επιχειρήσεων της χώρας (Ελληνικά Πετρέλαια και Μότορ Όιλ) άγγιξαν σχεδόν τα 350 εκατομμύρια ευρώ το 2009 έναντι ζημιών 42,7 εκατομμυρίων ευρώ το 2008.

Η διυλιστική βιομηχανία της χώρας εργάστηκε με ένα περιθώριο κέρδους 5,7% που θεωρείται ιδιαίτερα υψηλή επίδοση στο σύνολο της βιομηχανίας της χώρας. Αντιθέτως οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών παρά την αύξηση της κερδοφορίας (έστω και εάν αυτή δεν αφορά απολύτως συγκρίσιμα στοιχεία) εργάστηκαν με ένα περιθώριο κέρδους 0,68%, επίδοση απαγορευτική για αρκετές μεμονωμένες εταιρίες που λειτούργησαν στο κόκκινο.

Βασικός μοχλός για την ανακατανομή δυνάμεων στην αγορά του «μαύρου χρυσού» ήταν η αλλαγή της πιστωτικής πολιτικής των διυλιστηρίων τα οποία από τον Απρίλιο του 2009 μείωσαν ριζικά τον χρονικό ορίζοντα της πίστωσης προς τις εταιρίες. Έτσι από 40 ημέρες, η πίστωση έχει πέσει αυστηρά στις 20 ημέρες.

Αυτό είχε ως συνέπεια η πίεση να μεταφερθεί από τις εταιρείες στους πρατηριούχους που πλέον μετρούν σημαντικές απώλειες: σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας περίπου 1.100 πρατήρια υπολειτουργούν ή έχουν κλείσει σε ολόκληρη τη χώρα. Το πρόβλημα της αγοράς επιδεινώθηκε από τις τρεις αυξήσεις του ειδικού φόρου κατανάλωσης (ΕΦΚ) στα καύσιμα και τις δύο αυξήσεις στον ΦΠΑ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας της STAT BANK, η συνολική αγορά του «μαύρου χρυσού» το πρώτο εξάμηνο του 2010 εμφανίζει συνολική μείωση 18% - 19% σε όγκους γεγονός που επιτείνει το κλίμα ανασφάλειας στο σύνολο των εταιρειών που δεν είναι «συνδεδεμένες» με διυλιστήρια.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την έρευνα της STAT BANK:

- ◆ Οι συνολικές πωλήσεις των διυλιστικών επιχειρήσεων εμφανίζουν αισθητή μείωση (32,8%) κυρίως εξαιτίας της σοβαρής υποχώρησης των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου.
- ◆ Ενδεικτικά, οι τιμές του αργού μειώθηκαν από 150 δολάρια το βαρέλι τον Σεπτέμβριο του 2008 σε 70-80 δολάρια το 2009. Η μείωση αυτή «μεταφράστηκε» σε μικρότερους τζίρους που όμως δεν είχαν καμία σχέση με τα λειτουργικά κέρδη των διυλιστικών επιχειρήσεων που κινήθηκαν σε πολύ υψηλά επίπεδα. Η αξιοποίηση της πιστωτικής πολιτικής προς τις εταιρίες είχε ως αποτέλεσμα την θεαματική αύξηση της κερδοφορίας των διυλιστικών επιχειρήσεων.
- ◆ Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μία μεσαίου μεγέθους ελληνική εταιρεία εμπορίας για να καλύψει τη διαφορά του χρόνου πίστωσης έπρεπε να εξασφαλίσει ένα ποσό της τάξης των 30 εκατομμυρίων ευρώ, ποσό το οποίο αξιοποιήθηκε από τα διυλιστήρια για καλύτερες και πιο κερδοφόρες συμφωνίες αγοράς αργού αλλά και προϊόντων.
- ◆ Οι συνολικές πωλήσεις των 76 μεγαλύτερων εμπορικών επιχειρήσεων πετρελαιοειδών μειώθηκαν κατά 16% ενώ η συνολική κερδοφορία τους παρουσίασε αύξηση κατά 77%. Έτσι, οι συνολικές πωλήσεις έφτασαν τα 11,5

δισεκατομμύρια ευρώ ενώ τα συνολικά τους κέρδη έφτασαν τα 78,36 εκατομμύρια ευρώ. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι η αύξηση 77% δεν αντικατοπτρίζει πραγματικές αυξήσεις κερδών αλλά συμπεριλαμβάνει και λογιστικές τακτοποιήσεις που δεν αφορούν αύξηση λειτουργικών κερδών.

- ♦ Καθοριστική για το νέο τοπίο που δημιουργείται στην εγχώρια αγορά καυσίμων είναι οι συμφωνίες εξαγοράς του δικτύου πρατηρίων της BP από τα Ελληνικά Πετρέλαια και του δικτύου της Shell από την Μοτορ Οйл.

Εξέλιξη της ζήτησης πετρελαιοειδών (κυρίως υγρών καυσίμων) στην Ελλάδα

Μείωση της κατανάλωσης πετρελαιοειδών καυσίμων καταγράφηκε το 2009 στην ελληνική αγορά. Η εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών υποχώρησε κατά 5,8% (σε ποσοότητα) το 2009, ενώ σταθεροποιητική ήταν η τάση στην κατανάλωση βενζίνης.

Περαιτέρω μείωση της κατανάλωσης εκτιμάται, για το 2010 τόσο λόγω της οικονομικής ύφεσης, όσο και της αύξησης της φορολογίας. Οι πρόσφατες μεταβολές και προοπτικές εξέλιξης του κλάδου των Υγρών και Αερίων καυσίμων παρουσιάζονται στην πρώτη έκδοση της σχετικής Κλαδικής Μελέτης που εκπόνησε η Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών της ICAP Group.

Τα πετρελαιοειδή καύσιμα κατέχουν τη σημαντικότερη θέση στο ενεργειακό ισοζύγιο της Ελλάδας, καταλαμβάνοντας διαχρονικά το υψηλότερο μερίδιο στην εγχώρια κατανάλωση ενέργειας. Τα υγρά καύσιμα αποτελούν τυποποιημένα προϊόντα και δεν υπάρχει ουσιαστική διαφοροποίηση. Ως αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός στην αγορά εστιάζεται στην ανάπτυξη του δικτύου διανομής, στην εξυπηρέτηση και στην τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας.

Ο τομέας των μεταφορών (οδικές, ακτοπλοϊκές και αεροπορικές) αποτελεί τον κυριότερο "καταναλωτή" του κλάδου των πετρελαιοειδών, ενώ σημαντικά μερίδια απορροφώνται από τον κλάδο της βιομηχανίας, τον οικιακό τομέα και τον τομέα της ηλεκτροπαραγωγής. Αναφορικά με τα καύσιμα οχημάτων (βενζίνη και πετρέλαιο κίνησης), το μέγεθος και η σύνθεση (ηλικία, κυβισμός κλπ) του στόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων, καθώς και το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριού προσδιορίζουν σε σημαντικό βαθμό την εξέλιξη της ζήτησης στην εγχώρια αγορά. Σημαντικός παράγοντας αναδεικνύεται και η εξέλιξη των λιανικών τιμών (βενζίνης και πετρελαίου κίνησης), ιδιαίτερα έπειτα από τις πρόσφατες αυξήσεις στην φορολογία. Περαιτέρω, η βιομηχανική δραστηριότητα, οι καιρικές συνθήκες, η κίνηση αεροσκαφών στους ελληνικούς αερολιμένες και η κίνηση των επιβατικών και εμπορικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό την πορεία του κλάδου.

Η **ενεργειακή κατανάλωση** στην χώρα μας συνεχώς αυξάνει με ρυθμούς της τάξης του 2% και η τάση αυτή **προβλέπεται να συνεχιστεί τουλάχιστον μέχρι το 2020**, ως αποτέλεσμα:

- α) της αύξησης του ΑΕΠ,
- β) της βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου,
- γ) του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων κλπ.

Η αύξηση της ενεργειακής κατανάλωσης πρακτικά σημαίνει **αύξηση της ζήτησης βενζίνης περίπου 2,5%, πετρελαίου κίνησης κατά 2%, πετρελαίου θέρμανσης κατά 3,5% (δυσανάλογα μεγάλη)**. Η εξάρτηση της χώρας μας από το πετρέλαιο συνεπάγεται ότι ο βαθμός της ενεργειακής εξάρτησης από εισαγωγές θα είναι σταθερά πάνω από 70% μέχρι το 2020.

Πίνακας Α4: Εξέλιξη των πωλήσεων βενζίνης (σε τόνους)

	2007	2008	8 - Ιουλ.
EKO	636.430	641.249	4.819
BP	738.045	639.159	-98.886
SHELL	783.770	655.363	-128.407
AVIN	263.213	272.345	9.132
JETOIL	224.871	248.060	23.189
AEGEAN	350.797	374.336	23.539
ELIN	199.047	218.443	19.396
REVOIL	206.148	221.086	14.938
ETEKA	180.246	208.931	28.685
SILKOIL	125.873	128.533	2.660
CYCLON	88.141	99.814	11.673
DRACOIL	60.375	54.473	-5.902
KAOIL	52.009	57.776	5.767
ELPETROL	89.687	85.285	-4.402
SUNOIL	41.327	42.940	1.613
GALLONOIL	2.111	26.242	24.131
ΑΡΓΩ	23.538	21.934	-1.604
MEDOIL	15.615	12.701	-2.914
BITOUMINA	10.512	2.830	-7.682
ΣΥΝΟΛΟ	4.127.900	4.046.516	-81.384
ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
%			-1.97%

(ΠΗΓΗ : ΙΣΟΤΙΜΙΑ 21.03.2009)

Πίνακας Α5: Κατανάλωση βενζίνης – πετρελαίου (1994-2004)

ΕΤΟΣ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BENZINEΣ	2.681	2.845	2.928	3.030	3.145	3.223	3.272	3.378	3.532	3.677	3.814
DIESEL KIN.	1.978	2.027	2.154	2.244	2.255	2.246	2.267	2.287	2.425	2.594	2.762
DIESEL ΘΕΡ.	2.065	2.319	2.728	2.794	3.062	3.173	3.312	3.489	3.585	4.248	4.492

Πίνακας Α6: Κατανάλωση βενζίνης – πετρελαίου (2005-2010)

ΕΤΟΣ	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BENZINEΣ	4.030	4.127	4.189	4.252	4.315	4.380
DIESEL ΚΙΝ.	2.942	3.133	3.337	3.554	3.785	4.031
DIESEL ΘΕΡ.	4.749	5.020	5.308	5.611	5.932	6.271

Η κατανάλωση καυσίμων παρουσίασε σημαντική αύξηση την περίοδο 1970-2000, λόγω κυρίως της μεγέθυνσης του στόλου των αυτοκινήτων, αλλά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία σχετική σταθεροποίηση.

Την 5ετία 2004-2008 η συνολική κατανάλωση καυσίμων παρουσίασε μέση μείωση κατά -0,4% λόγω κυρίως του περιορισμού της ζήτησης για μαζούτ και πετρέλαιο θέρμανσης. Η **κατανάλωση βενζίνης** αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 1,5%, **πετρελαίου κίνησης** κατά 5,2% και αεροπορικών καυσίμων κατά 4,6%. Η κατανάλωση **πετρελαίου ναυτιλίας** παρουσιάζει μείωση κατά -5,6% λόγω κυρίως του εκσυγχρονισμού των πλοίων και της υποκατάστασης πετρελαίου από μαζούτ ναυτιλίας.

Η ευρύτερη αγορά πετρελαιοειδών καυσίμων υποχώρησε το 2009 κατά 5,82% σε όγκο κατανάλωσης. Ειδικότερα, όσον αφορά τα καύσιμα εσωτερικής αγοράς (δηλ. βενζίνες, πετρέλαιο θέρμανσης - κίνησης, μαζούτ, υγραέριο, κηροζίνη και άσφαλτος) υπήρξε μικρή υποχώρηση κατά 1%, με την αγορά της βενζίνης να εμφανίζει σταθεροποιητικές τάσεις (άνοδος 0,2%). Η κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης εμφάνισε σημαντική άνοδο (κατά 7,6%), ενώ πτωτική εμφανίζεται η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης (μείωση 7,4%). Σημαντική ήταν η πτώση, (κυρίως λόγω της ύφεσης στη βιομηχανία αλλά και στην διείσδυση του φυσικού αερίου) στις κατηγορίες του υγραερίου αλλά και του βιομηχανικού μαζούτ στις οποίες σημειώθηκε μείωση 5,2% και 20,1% αντίστοιχα.

Αναφορικά με τα καύσιμα "Διεθνούς Αγοράς" (ναυτιλιακά και αεροπορικά καύσιμα) **η μείωση της κατανάλωσης διαμορφώθηκε στο 9,6%** (με πτώση 11,5% στα αεροπορικά, 2,7% στο ναυτιλιακό πετρέλαιο και 10,2% στο ναυτιλιακό μαζούτ). Σημαντική ήταν και η πτώση της κατανάλωσης από τις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες (ενεργοβόρες βιομηχανίες και σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής) στις οποίες η κατανάλωση πετρελαίου και μαζούτ μειώθηκε κατά 12,6% και 22,8% αντίστοιχα.

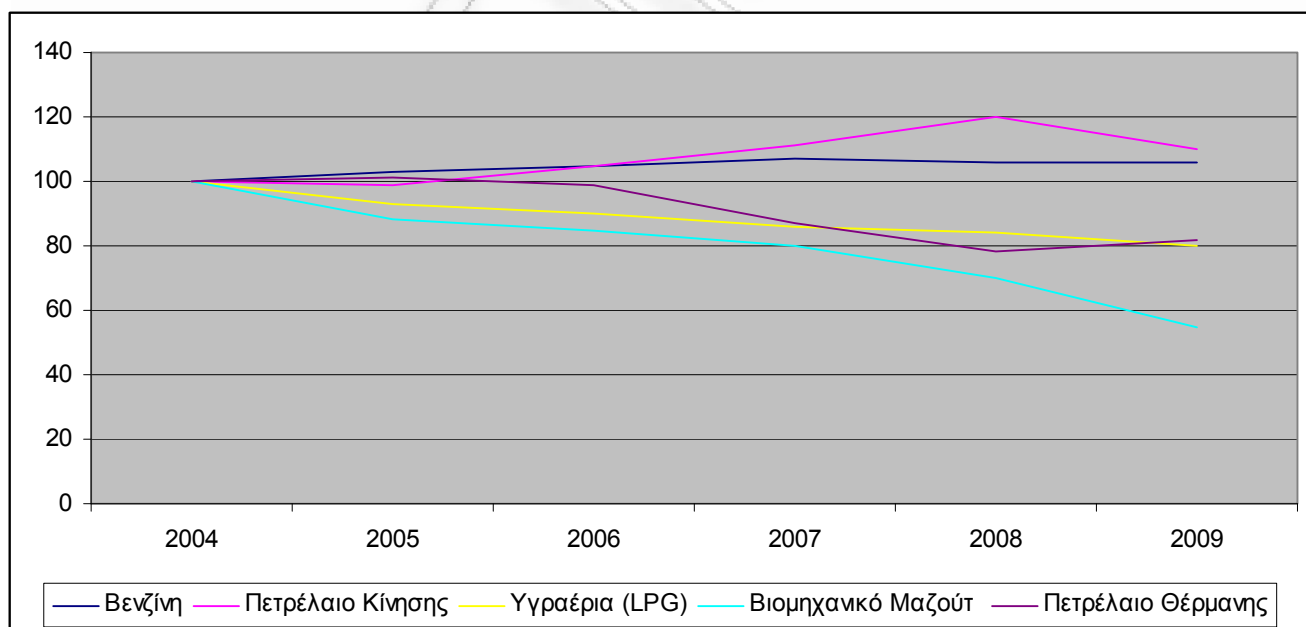
Πίνακας Α7: Εξέλιξη της ζήτησης καυσίμων εσωτερικής και διεθνούς αγοράς (2004-2008)

Εσωτερική αγορά					
	2004	2005	2006	2007	2008
Βενζίνες	3.813.842	3.957.682	4.025.931	4.127.900	4.046.514
Πετρέλαιο Θέρμανσης	4.044.205	4.077.264	3.996.497	3.535.749	3.065.777
Πετρέλαιο Κίνησης	2.554.458	2.537.546	2.714.656	2.838.156	3.117.485
Μαζούτ	597.879	526.801	503.701	476.101	419.739
Υγραέρια	382.000	355.664	346.334	334.736	325.267
Κηροζίνη	17.487	16.947	15.426	10.388	8.851
Άσφαλτος	418.128	275.460	390.720	364.507	404.502
Σύνολο Εσωτερικής Αγοράς	11.827.999	11.747.364	11.993.265	11.687.537	11.388.135
Διεθνής Αγορά					
	2004	2005	2006	2007	2008
Αεροπορικά καύσιμα	939.362	994.675	1.068.337	1.127.871	1.121.316
Πετρέλαιο ναυτιλίας	780.865	731.496	692.484	662.578	620.466
Ναυτιλιακό μαζούτ	3.182.686	3.025.507	3.242.000	3.336.225	3.322.039
Σύνολο Διεθνούς Αγοράς	4.902.913	4.751.678	5.002.821	5.126.674	5.063.821
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	16.730.912	16.499.042	16.996.086	16.814.211	16.451.956

Πηγή: Σύνδεσμος εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών Ελλάδος

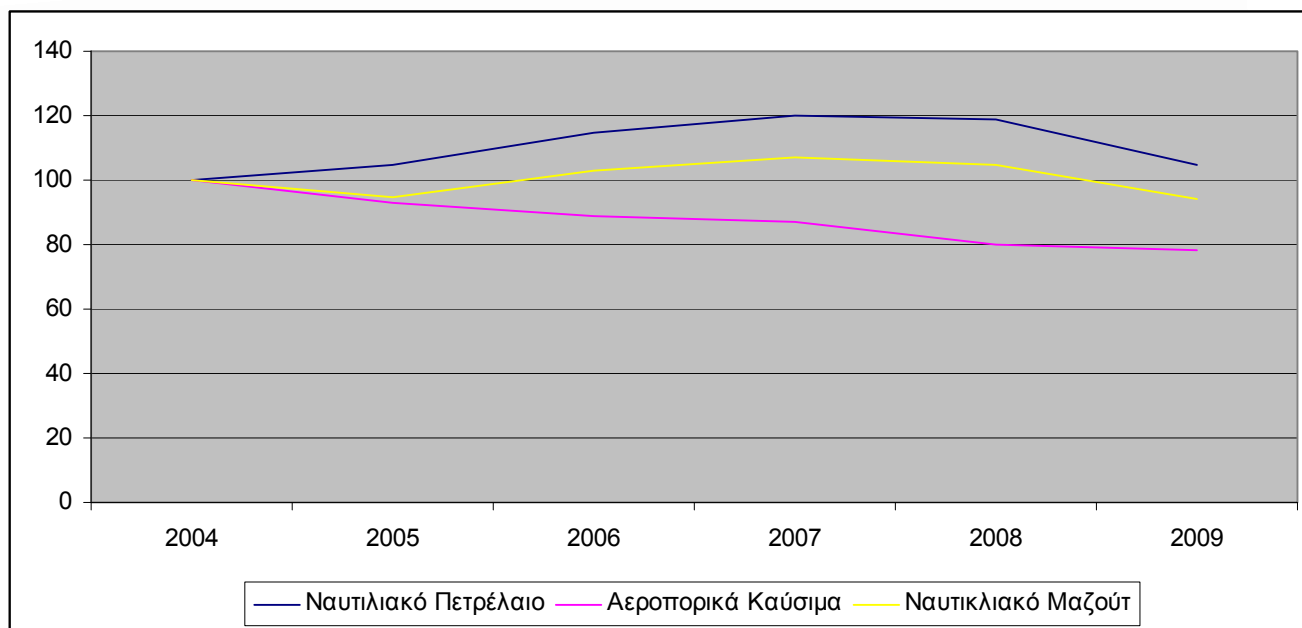
Διάγραμμα Α10: Δείκτες Εξέλιξης Εσωτερικής Αγοράς Πετρελαιοειδών Καυσίμων (2004-2009)

Έτος βάσης: 2004=100



Διάγραμμα Α11: Δείκτες Εξέλιξης «Διεθνούς Αγοράς» Πετρελαιοειδών Καυσίμων (2004-2009)

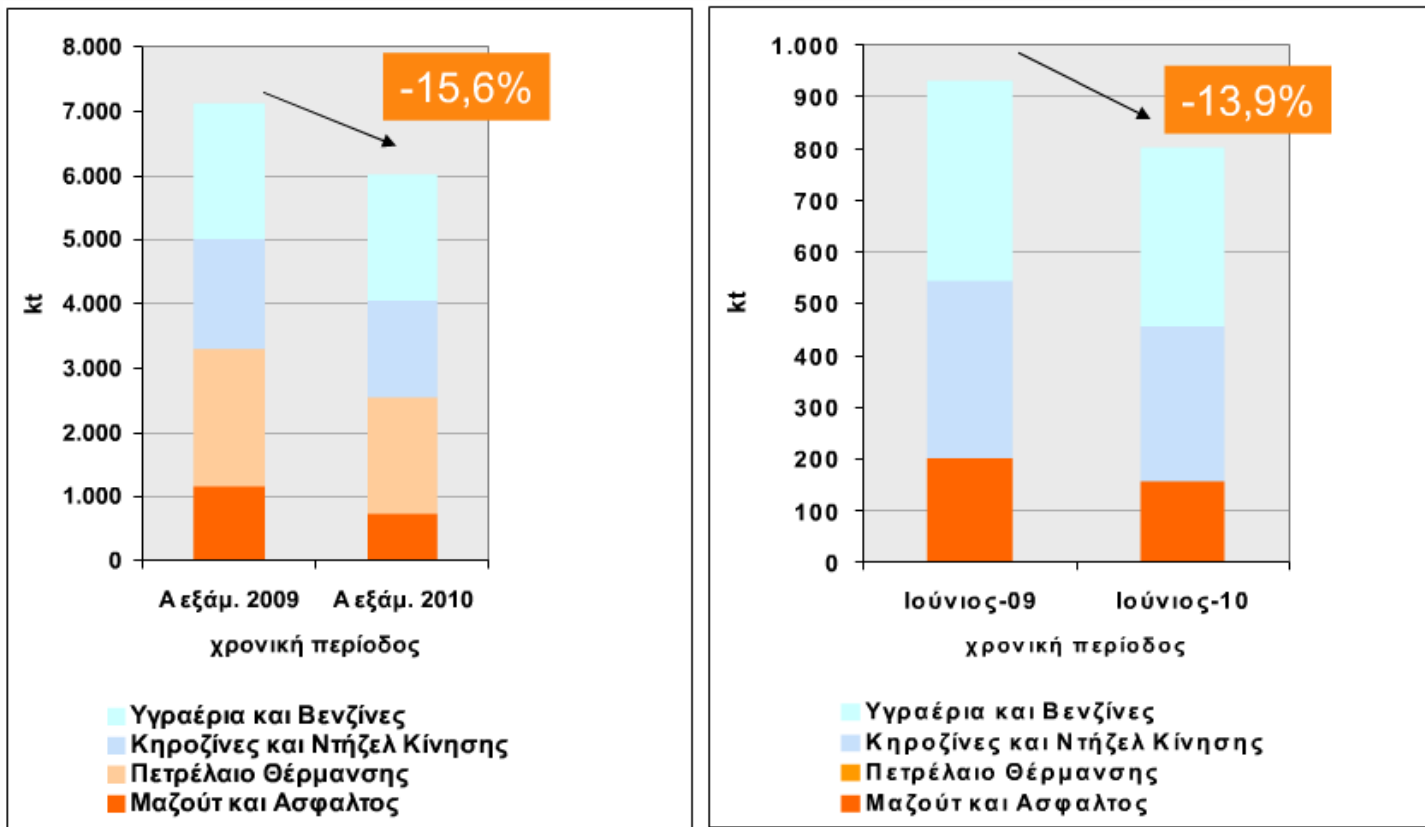
Έτος βάσης: 2004=100



Είναι γεγονός ότι η εξάρτηση της Ελλάδας από το πετρέλαιο είναι μεγαλύτερη σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε., ενώ το φυσικό αέριο και τα στερεά καύσιμα κατέχουν πολύ μικρότερα ποσοστά συμμετοχής.

Παρόλα αυτά, η κατανάλωση πετρελαιοειδών το πρώτο εξάμηνο του 2010 σημείωσε σημαντική πτώση.

Διάγραμμα Α12: Κατανάλωση πετρελαιοειδών (2010)



Η συμμετοχή των **στερεών καυσίμων** διαρκώς μειώνεται, ενώ η αντίστοιχη του φυσικού αερίου (Φ.Α.) αυξάνεται και έχει υπολογιστεί ότι θα αυξάνεται κάθε χρόνο (συμμετοχή Φ.Α. το 2000 στα 6%). Η τιμή του Φ.Α είναι 25% περίπου φθηνότερη από εκείνη του αργού πετρελαίου αν και υπάρχουν ανησυχίες ότι η τιμή του Φ.Α. θα ανέβει όταν η χώρα μας κληθεί να επαναδιαπραγματευθεί το συμβόλαιό της που λήγει το 2015.

Προς επίρρωση των παραπάνω ισχυρισμών, αναφέρεται η **διένεξη Ρωσίας – Ουκρανίας – Βουλγαρίας, η οποία επηρέασε τα τιμολόγια οικιακής χρήσης φυσικού αερίου κατά 32%**. Αν και η ζήτηση του Φ.Α είναι ακόμα σχετικά μικρή, η τιμή του ακολουθεί τις χρηματιστηριακές αυξομειώσεις της παγκόσμιας αγοράς, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τις τιμές του αργού πετρελαίου.

Η τιμή του φυσικού αερίου διαμορφώνεται αναλογικά με την τιμή του αργού πετρελαίου. Συγκεκριμένα με τιμή αργού 62,25 \$/βαρέλι, η τιμή του φυσικού αερίου είναι 8,22 \$/βαρέλι που ισοδυναμεί με 46,80% \$/βαρέλι.

Όπως φαίνεται η τιμή του Φ.Α είναι κατά 25% φθηνότερη του αργού ως αποτέλεσμα της μικρής - προς το παρόν - ζήτησής του. Αν στο μέλλον η ζήτηση του αυξηθεί, είναι αμφίβολο αν η τιμή του παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα ή και ακόμα χαμηλότερα από την τιμή του αργού. Στο σημείο αυτό αξίζει να υπογραμμιστεί ότι πολλά νοικοκυριά σήμερα προτρεπονται να μετατρέψουν την κεντρική τους θέρμανση από τη χρήση πετρελαίου θέρμανσης σε φυσικό αέριο λόγω του χαμηλότερου κόστους. Όμως, κανένα συμβόλαιο σύνδεσης δεν εξασφαλίζει τη διατήρηση των χαμηλών αυτών τιμών και για το μέλλον.

Πανελλαδικά σήμερα 126000 νοικοκυριά έχουν συνδεθεί με το φυσικό αέριο (80000 Αθήνα, 33800 Θεσσαλονίκη), η δε παρατηρούμενη διείσδυση είναι πολύ μεγάλη.

Εναλλακτικά και Ανανεώσιμα Καύσιμα

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί αξιόλογη πρόοδος στη μείωση της ρύπανσης από οχήματα.

Η βιομηχανία πετρελαίου έχει παίξει ουσιαστικό ρόλο στην επίτευξη αυτή, με σημαντική επένδυση στην παραγωγή καθαρότερων βενζινών και πετρελαίου, η οποία έδωσε τη δυνατότητα εφαρμογής νέων τεχνολογιών για τον καθαρισμό των μηχανών και των εξατμίσεων των οχημάτων.

Μετρήσεις που διεξάγονται επιβεβαιώνουν τη μείωση και η προσπάθεια αυτή θα συνεχισθεί τουλάχιστον μέχρι το 2015.

Εν τούτοις, η κατάσταση στις αστικές περιοχές είναι ακόμα κρίσιμη και αυτό έχει οδηγήσει σε περαιτέρω προσπάθεια εξεύρεσης τρόπων βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης ή μερικής αντικατάστασης των καθιερωμένων καυσίμων αυτοκινήτων όπως η βενζίνη και το πετρέλαιο με εναλλακτικά ή ανανεώσιμα καύσιμα.

Οι τρέχουσες πωλήσεις εναλλακτικών ή ανανεώσιμων καυσίμων όπως το Υγραέριο, το Φυσικό αέριο και τα Βιοκαύσιμα, είναι μικρές σε σχέση με τις πωλήσεις των συμβατικών καυσίμων (βενζίνη και πετρέλαιο).

Η διάθεση εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να εκτιμηθεί σε σχέση με τις περαιτέρω βελτιώσεις των συμβατικών καύσιμα – βενζίνη και πετρέλαιο που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον.

- ♦ Σαν Εναλλακτικά Καύσιμα θεωρούνται το Υγραέριο, το Φυσικό αέριο, τα Γαλακτώματα και το Υδρογόνο - όταν αυτό δεν προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές
- ♦ Σαν Ανανεώσιμα Καύσιμα θεωρούνται τα Βιοκαύσιμα και το Υδρογόνο - όταν αυτό προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές

Τα Βιοκαύσιμα εμπίπτουν σε δυο κύριες κατηγορίες :

Συμβατικά Βιοκαύσιμα

Biodiesel

Το Βιοντήζελ είναι η εμπορική ονομασία των μεθυλεστέρων των λιπαρών οξέων (FAME), που παράγονται κυρίως από ελαιούχους σπόρους (ηλίανθος, ελαιοκράμβη, σόγια) καθώς και από ζωικά λίπη ή επαναχρησιμοποιημένα μαγειρικά έλαια. Το Βιοντήζελ υποκαθιστά το ορυκτό ντίζελ αυτούσιο ή σε μίγματα.

Βιοαιθανόλη

Σαν πρώτη ύλη για την παραγωγή βιοαιθανόλης μπορούν να χρησιμοποιηθούν σακχαρούχα, κυτταρινούχα κι αμυλούχα φυτά (σιτάρι, καλαμπόκι, σόργο, τεύτλα, κ.ά). Η κύρια μέθοδος παραγωγής της είναι η ζύμωση των αμυλούχων – σακχαρούχων συστατικών για την παραγωγή αιθανόλης κι ο διαχωρισμός της από τα λοιπά συστατικά με απόσταξη. Η βιοαιθανόλη είτε αναμιγνύεται αυτούσια με την βενζίνη είτε μετατρέπεται πρώτα σε αντικροτικό πρόσθετο (ETBE).

Βιοκαύσιμα δεύτερης γενιάς

Ο χαρακτηρισμός αναφέρεται σε αλκοόλες από λιγνικυτταρινούχες ενώσεις ή βιοκαύσιμα που παράγονται από εξαερωμένη βιομάζα. (Biomass to Liquid). Προς το παρόν βρίσκονται σε ερευνητικό ή πιλοτικό επιδεικτικό στάδιο.

Ευρωπαϊκή κατάσταση

Τον Μάιο 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την Οδηγία 2003/30/ΕΚ [ΕΚ, 2003] σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές. Η Οδηγία θέτει συγκεκριμένο ελάχιστο ποσοστό βιοκαυσίμων σε αντικατάσταση του ντίζελ και της βενζίνης, το οποίο έχει τεθεί σε ισχύ από το 2005. Τα προτεινόμενα ποσοστά για τη διείσδυση των βιοκαυσίμων στα καύσιμα μεταφορών ξεκινούν από το 2% για το 2005 και φτάνουν το 5.75% για το 2010. Τα κράτη μέλη οφείλουν να πάρουν μέτρα – με προτεινόμενο εργαλείο τα πολυετή προγράμματα αποφορολόγησης - για την επίτευξη των στόχων αυτών. Για το βιοντήζελ έχει ήδη θεσπιστεί πρότυπο (EN 14214), και έχει τροποποιηθεί το πρότυπο του Ντήζελ (EN 590) ώστε να επιτρέπει την ανάμιξη μέχρι 5%. Παράλληλα προετοιμάζεται και το πρότυπο της βιοαιθανόλης. **Υπάρχει μια αλματώδης ανάπτυξη της παραγωγής και χρήσης βιοκαυσίμων στην Ε.Ε. σαν συνέπεια της οδηγίας.**

Η κατάσταση στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, έχει θεσπιστεί νομικό πλαίσιο για τα βιοκαύσιμα. Στα πλαίσιά του έχει τροποποιηθεί ο Νόμος 3054/02 ώστε να καλύψει και τα βιοκαύσιμα, έχουν υιοθετηθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα και έχει ψηφιστεί ο Νόμος 3423/05 που ενσωματώνει την Οδηγία 30/2003. Παράλληλα ισχύει τριετές πρόγραμμα κατανομής αποφορολογημένων ποσοτήτων βιοντήζελ (2005-2007), τις οποίες είναι υποχρεωμένα να παραλαμβάνουν, να αναμιγνύουν με συμβατικό ντήζελ και να προωθούν στις εταιρίες τα Διυλιστήρια. Για το 2008 θα ισχύσει αντίστοιχο ετήσιο πρόγραμμα κατανομής ποσοτήτων βιοντήζελ, χωρίς να ισχύει πλέον η αποφορολόγηση. Με τον Νόμο 3653/08 εντάσσεται και η βιοαιθανόλη στον Νόμο 3423/05. Αναμένεται διαβούλευση για τροποποίηση του Νόμου 3423/05.

Ωστόσο, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδόθηκαν οι οδηγίες 28/2009 -η οποία αντικατέστησε την οδηγία 30/2003- για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και η 30/2009 –η οποία αντικατέστησε την 70/98 και εκδόθηκε προκειμένου να υλοποιηθεί η οδηγία 28/2009. **Η Οδηγία 28/2009 ορίζει ότι μέχρι το 2020**

το 20% της καταναλισκόμενης ενέργειας στην Ε.Ε. αλλά και το 10% της ενεργειακής κατανάλωσης στις μεταφορές - δηλαδή το 10% της βενζίνης και του ντίζελ - θα πρέπει να προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Προϋπόθεση είναι να έχουμε βιοκαύσιμα β' γενιάς με πιστοποιημένη αειφορία.

Η οδηγία 30/2009 αλλάζει τις προδιαγραφές στο ντίζελ (EN590) ώστε να μπορεί να διανέμεται μείγμα βιοντίζελ 7% (B7) και θέτει προδιαγραφές για την βενζίνη ως προς την τάση ατμών. Παράλληλα παροτρύνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN) να προβεί στην έκδοση προτύπου για το B10. Υποχρέωση της Ελλάδας είναι πλέον να ενσωματώσει τις Οδηγίες στη Ελληνική Νομοθεσία.

Βάσει της Ευρωπαϊκής οδηγίας EN/590, το καύσιμο αυτό θα διοχετεύεται στην αγορά σε πρώτη φάση σαν μίγμα έως 5% με το αντίστοιχο πετρέλαιο κίνησης και θα διατίθεται μέσω του υπάρχοντος δικτύου πρατηρίων πώλησης υγρών καυσίμων. Η συμμετοχή του στην κατανάλωση πρέπει να είναι μέχρι το 2010 5,75% των βενζινών και πετρελαίου που χρησιμοποιούνται σήμερα στις μεταφορές.

Διεθνείς αναλυτές εκτιμούν ότι κυρίαρχη θέση στην ενεργειακή μας αγορά, τουλάχιστον μέχρι το 2020 θα έχει το πετρέλαιο, με άμεσο αποτέλεσμα την μεγάλη συναλλαγματική εκροή της χώρας μας, δεδομένου ότι η τιμή του αργού πετρελαίου δεν αναμένεται να πέσει αλλά να σταθεροποιηθεί περίπου πάνω από 50\$/βαρέλι.

Διάγραμμα Α17: Εξέλιξη της κατανάλωσης πετρελαιοειδών από 1980 έως 2007 στην Ε.Ε. των 15 χωρών

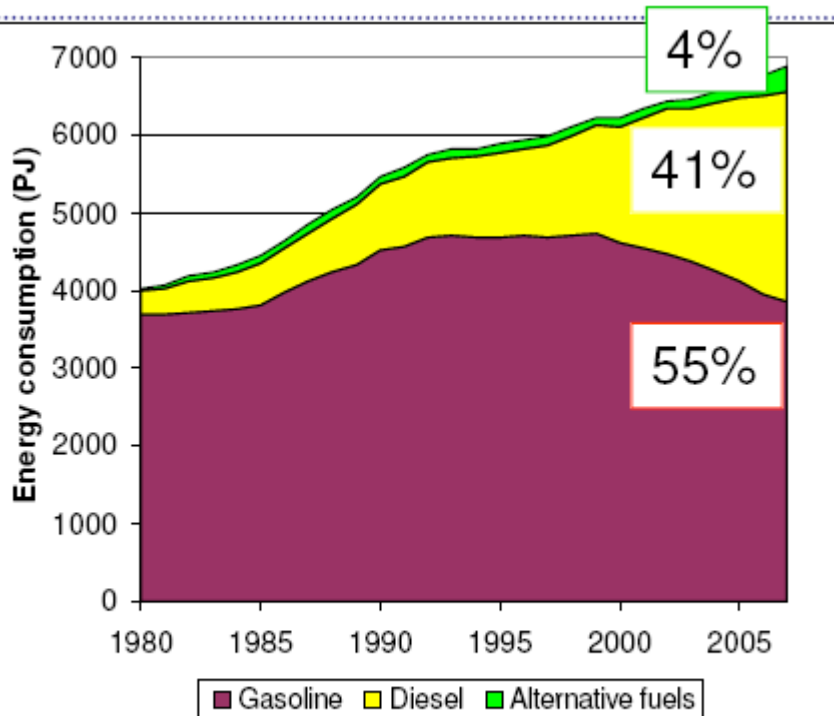


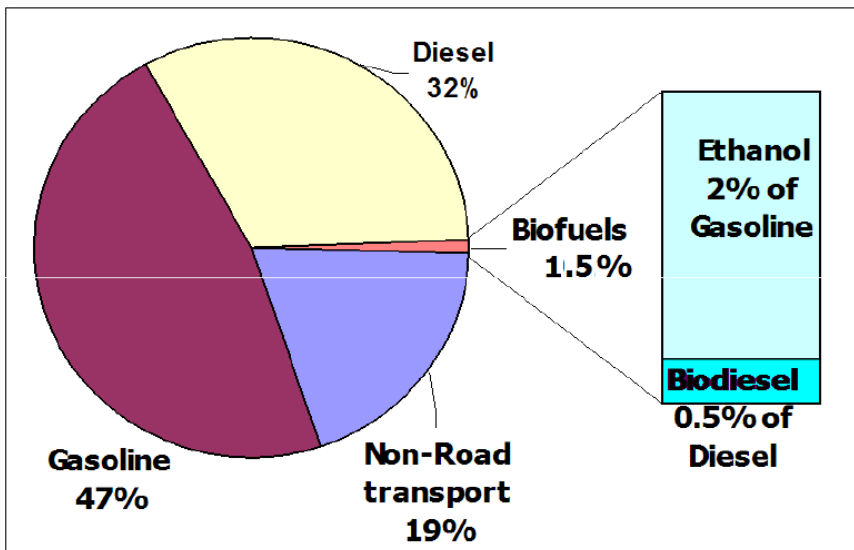
Figure 1. Energy consumption in car passenger transport in EU-15 by fuel, 1980 – 2007

Όπως παρατηρούμε από τον παραπάνω πίνακα, η ενεργειακή κατανάλωση στις οδικές μεταφορές επιβατικών οχημάτων είναι 27% υψηλότερη από το 1990.

Επιπλέον, εμφανής είναι η συνεχής αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου στις οδικές μεταφορές επιβατικών οχημάτων (41% το 2007 από 17% το 1990).

Τα εναλλακτικά καύσιμα, επίσης εμφανίζουν αυξητικές τάσεις, φθάνοντας το 5% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης στη Γερμανία.

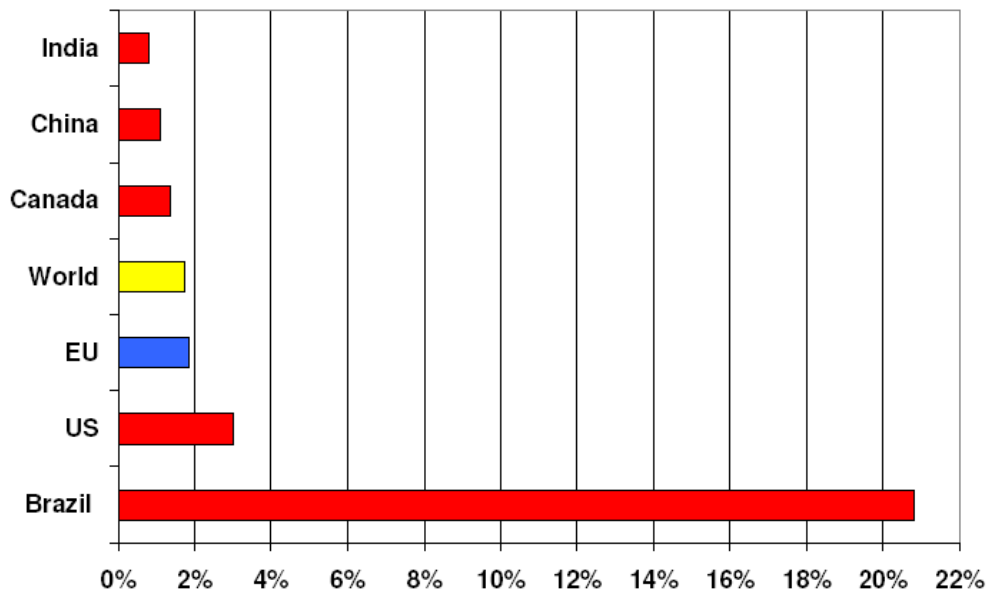
Διάγραμμα A18: Κατανάλωση καυσίμων παγκοσμίως για το 2007



Τα **βιοκαύσιμα** καλύπτουν περίπου το 1,5% των καυσίμων μεταφορών παγκοσμίως.

Στον παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε την συνεισφορά βιοκαυσίμων στην συνολική κατανάλωση καυσίμων μεταφορών (σε ενεργειακή βάση) το 2007.

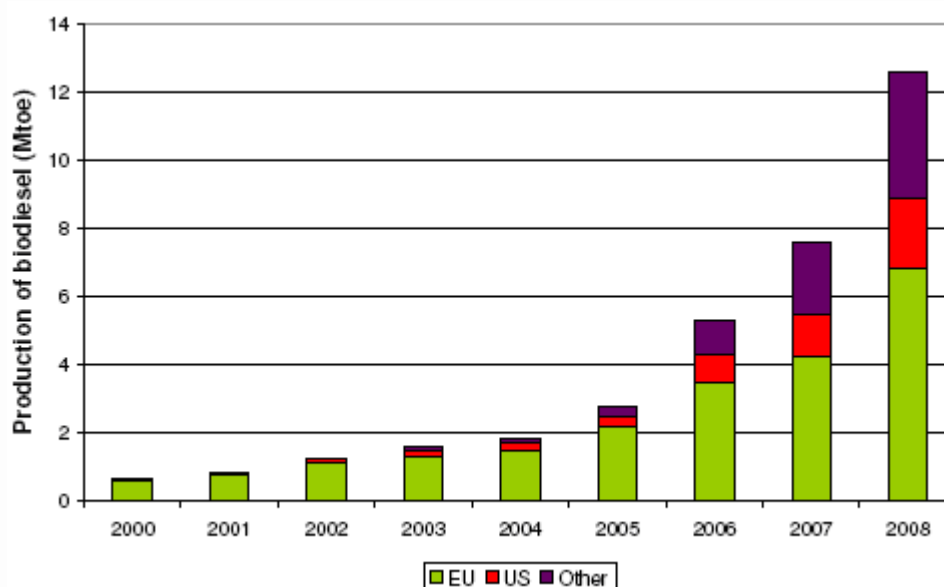
Διάγραμμα A19: Συνεισφορά βιοκαυσίμων στην συνολική κατανάλωση καυσίμων στις μεταφορές (2007)



Η Βραζιλία έρχεται στην πρώτη θέση όσον αφορά στην κατανάλωση βιοκαυσίμων και έπονται οι ΗΠΑ.

Παρακάτω παρατηρούμε την παραγωγή βιοντίζελ παγκοσμίως στη διάρκεια των ετών.

Διάγραμμα Α20: Παραγωγή βιοντίζελ παγκοσμίως τα έτη 2000-2008



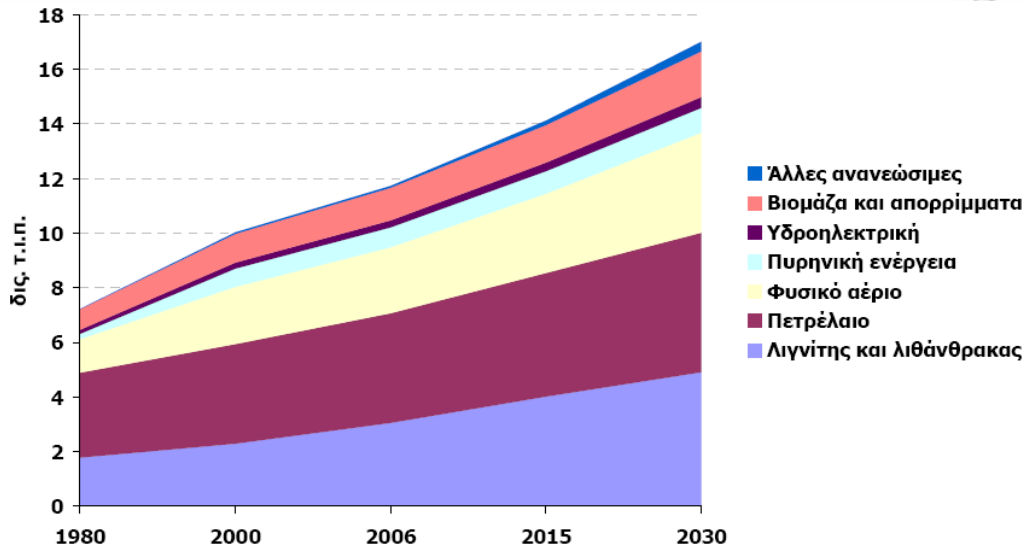
Στην παραγωγή βιοντίζελ, η Ευρώπη κατέχει κυρίαρχη θέση (50% του παραγόμενου βιοντίζελ παγκοσμίως). Κατά την περίοδο 2000-2008 η παραγωγή βιοντίζελ σχεδόν δωδεκαπλασιάστηκε.

Στην συνέχεια, παρατίθενται οι εκπομπές ρύπων κατά την καύση ενός τόνου φυσικού αερίου, μαζούτ και Diesel.

Πίνακας Α8: Εκπομπές ρύπων κατά την καύση ενός τόνου Φ.Α., Μαζούτ και Diesel

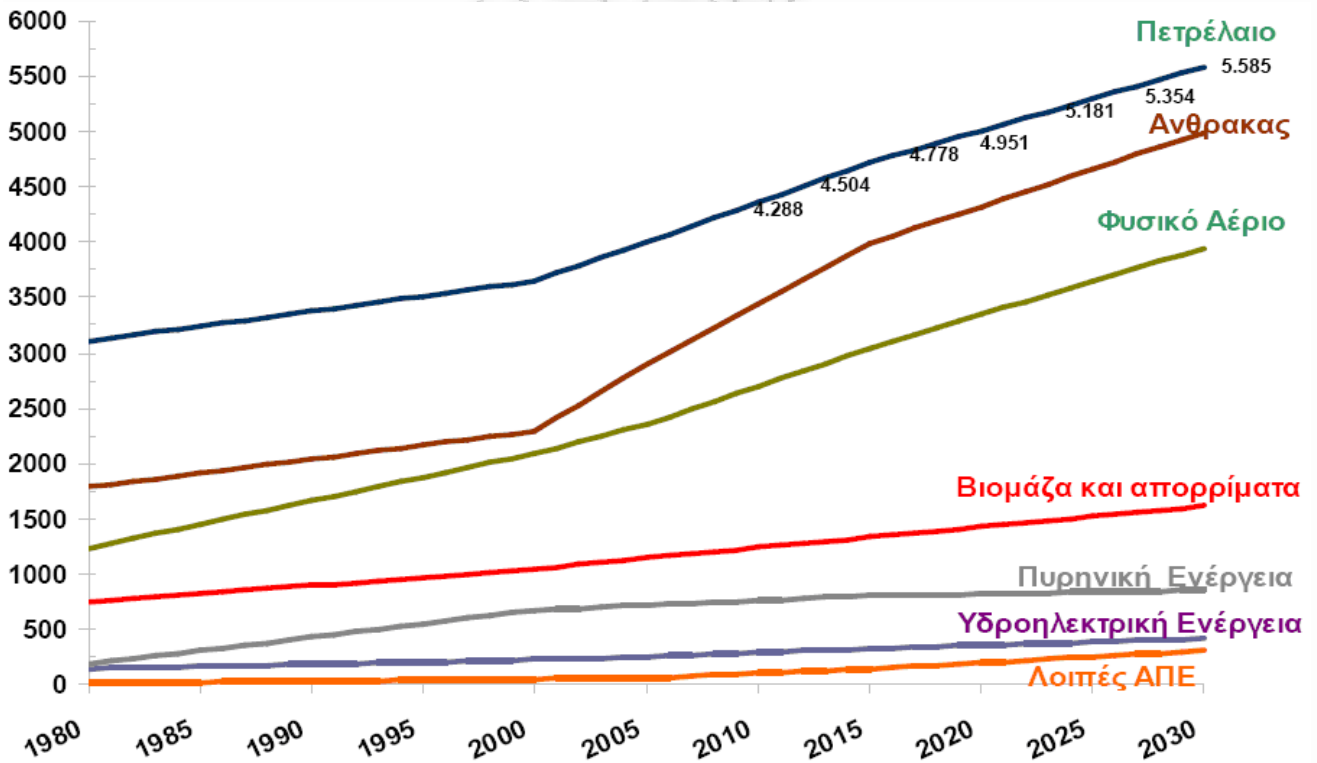
ΚΑΥΣΙΜΑ	CO ₂	NO _x
Φ.Α.	2715kg	2,1kg
ΜΑΖΟΥΤ	3175kg	5,4kg
DIESEL	3142kg	2,4kg

Διάγραμμα Α17: Αναμενόμενη εξέλιξη της ζήτησης για πρωτογενή ενέργεια, Σενάριο αναφοράς



Πηγή: IEA, World Energy Outlook 2008, Επεξεργασία στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα Α18: Προβλέψεις παγκόσμιας ζήτησης Αργού Πετρελαίου και λοιπών ενεργειακών πόρων με χρονικό ορίζοντα το 2030 (σε εκατ. τόνους ισοδύν. Πετρελαίου)



Προβλέψεις για το μέλλον του κλάδου

Στη χώρα μας θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις στον κλάδο, από την ανάκαμψη του τουριστικού, του ναυτιλιακού και του αεροπορικού τομέα, ενώ θετικό ρόλο θα έχουν τα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και οι αγωγοί πετρελαίου που θα δημιουργηθούν στην ευρύτερη περιοχή.

Στον τομέα της διύλισης οι μακροπρόθεσμες προοπτικές είναι θετικές λόγω της ισχυρής θέσης των διυλιστηρίων που οφείλεται στην ύπαρξη σημαντικών φραγμών εισόδου (άδειες, περιβαλλοντική νομοθεσία, αποθηκευτικοί χώροι, αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών σε νέες εγκαταστάσεις, κ.τ.λ.), στη στρατηγική γεωγραφική τους θέση και στην απόλυτη κυριαρχία τους στην εγχώρια αγορά.

Στον τομέα της διανομής οι προοπτικές είναι αβέβαιες λόγω του έντονου ανταγωνισμού, που ενδεχομένως θα οξυνθεί με την εμφάνιση ισχυρών ξένων εταιριών (π.χ. Lucoil) που εκδηλώνουν ήδη το ενδιαφέρον τους για διείσδυση στην Ελληνική αγορά. Στην λιανική πώληση θα υπάρξουν σημαντικά προβλήματα στο πετρέλαιο θέρμανσης, λόγω της επιταχυνόμενης υποκατάστασης του από το φυσικό αέριο, ενώ στα καύσιμα κίνησης οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης της αγοράς (πώληση από supermarkets, πρατήρια self service, κ.τ.λ.) πιθανόν να είναι αρνητικές.

Σε μεγαλύτερο χρονικό ορίζοντα (άνω των 30 ετών) ο κλάδος υγρών καυσίμων από πετρέλαιο ίσως να μην υπάρχει, τουλάχιστον με τη σημερινή του μορφή, αφού θα αναπτυχθούν νέες τεχνολογίες (υδρογόνο, ηλεκτρισμός, κ.τ.λ.) που θα καθιστούν τη χρήση πετρελαίου στις μεταφορές ασύμφορη (οικονομικά, τεχνικά και περιβαλλοντολογικά). Υπάρχει επίσης το ενδεχόμενο οι συνθήκες που θα διαμορφωθούν στο μέλλον να καταστήσουν το αυτοκίνητο έναν τεχνολογικό και κοινωνικό αναχρονισμό.

Συμπερασματικά

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι **το πετρέλαιο είναι και θα παραμείνει το «κυρίαρχο» καύσιμο της Ελληνικής αγοράς για την κίνηση οχημάτων, με μερίδιο 60% στην τελική κατανάλωση**. Οι μεταφορές είναι ο τομέας με την μεγαλύτερη ενεργειακή κατανάλωση και παρουσιάζει συνεχώς αυξημένη ζήτηση. Η ζήτηση αυτή καλύπτεται κατά 70% από τα 8000 περίπου πρατήρια πώλησης υγρών καυσίμων (κατά την απογραφή του Υπουργείου Ανάπτυξης το 1999 ήταν 7311), που υπάρχουν στην ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα. **Ο αριθμός αυτός θεωρείται μεγάλος σε σχέση τόσο με τον πληθυσμό όσο και με τα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα αλλά δικαιολογημένος λόγω του γεωγραφικού ανάγλυφου της χώρας μας**. Το υπόλοιπο δε 30% καλύπτεται, είτε από απευθείας παραδόσεις των διυλιστηρίων και των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές, πχ αστικές συγκοινωνίες, ΔΕΗ, ένοπλες δυνάμεις, εταιρείες μεταφορών κλπ, είτε από τα κυκλώματα της παράνομης διακίνησης με τις γνωστές συνέπειες της δασμοφοροδιαφυγής (1,5 δις ετησίως) και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

1.1.5 Σχετικές αγορές πετρελαιοειδών προϊόντων

Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων ή/και υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών τους και της σκοπούμενης χρήσης τους. Για τον ορισμό της σχετικής αγοράς πρέπει να προσδιορισθούν οι περιορισμοί κατά τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής των

εταιριών που προκύπτουν από τη δυνατότητα υποκατάστασης από πλευράς ζήτησης και προσφοράς. Για το σκοπό ορισμού της σχετικής αγοράς, λαμβάνονται υπόψη μια σειρά μεθοδολογιών κατά την αξιολόγηση της υποκατάστασης από πλευράς ζήτησης και προσφοράς, συμπεριλαμβανομένου του τεστ υποθετικού μονοπωλίου ή αλλιώς SSNIP test¹, όπου είναι πρακτικά δυνατό να εφαρμοσθεί.

Τα πετρελαιοειδή συνθέτουν μια ευρεία ομάδα προϊόντων τα οποία ικανοποιούν διαφορετικές ανάγκες. **Οι βενζίνες (απλή, αμόλυβδη, σούπερ αμόλυβδη)** και το **πετρέλαιο κίνησης**, χρησιμοποιούνται για την κίνηση οχημάτων, αεροσκαφών και πλοίων, ενώ προϊόντα όπως **η άσφαλτος και τα υγραέρια**, χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στην οδοποιία και τη βιομηχανία αντίστοιχα. Πολλά πετρελαιοειδή δεν θεωρούνται υποκατάστατα από πλευράς ζήτησης, καθώς ικανοποιούν διαφορετικές ανάγκες. Για παράδειγμα το πετρέλαιο κίνησης και οι βενζίνες δεν θεωρούνται μεταξύ τους εναλλάξιμα στο βαθμό που τα αυτοκίνητα καταναλώνουν μόνο τον ένα από τους δύο τύπους καυσίμων (βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αντίστοιχα).

Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα παρακάτω προϊόντα που αποτελούν επιμέρους διακριτές σχετικές αγορές:

- α) Βενζίνες (κοινή βενζίνη ή απλή, βενζίνη L.R.P /super, αμόλυβδη βενζίνη super,
- β) Υγραέριο (μίγμα, βουτάνιο, προπάνιο, κίνησης),
- γ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (ντίζελ) που διακρίνεται σε:
 - i) Πετρέλαιο θέρμανσης και
 - ii) Πετρέλαιο κίνησης,
- δ) Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ) που διατίθεται στις (μη υποκαθιστάμενες) ποιότητες i) Μαζούτ Νο1, άλλως Μαζούτ 1500 (για χρήση στη βιοτεχνία και ελαφρά βιομηχανία) και ii) Μαζούτ Νο 3, άλλως Μαζούτ 3500 (για χρήση από τη βαριά βιομηχανία),
- ε) Άσφαλτοι και
- στ) Λιπαντικά.

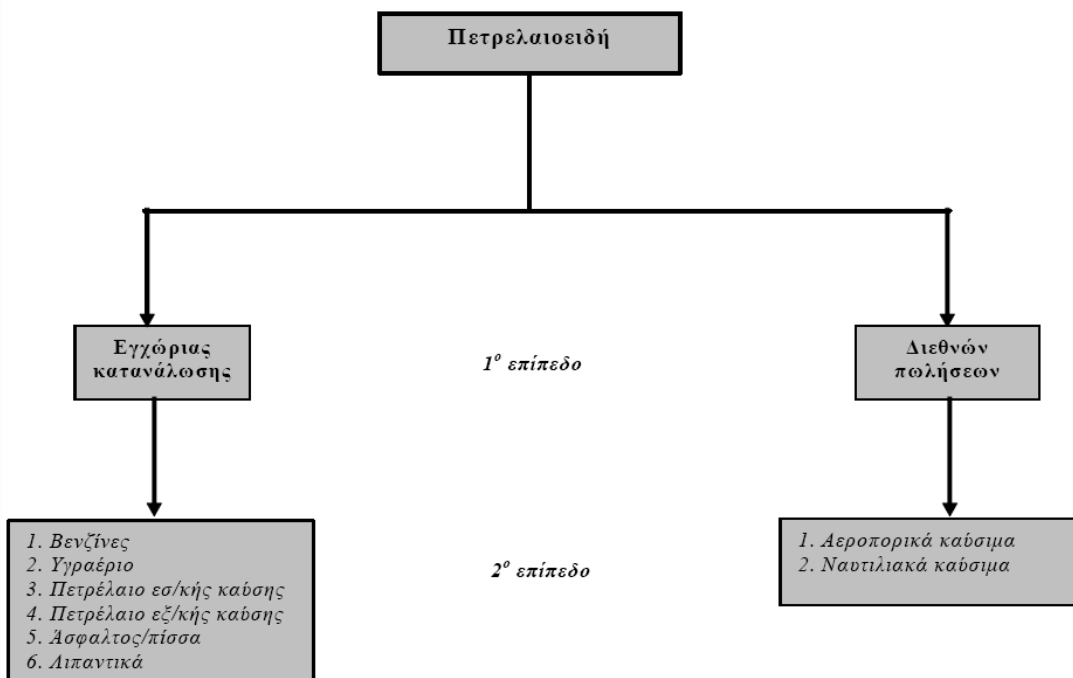
Στη δεύτερη κατηγορία (πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων) περιλαμβάνονται τα προϊόντα που διατίθενται για τον εφοδιασμό αεροσκαφών και πλοίων. Βάσει της σύστασης τους, της χρήσης για την οποία προορίζονται, της τιμής αλλά και της ιδιαίτερης φορολογικής μεταχείρισης για ορισμένα από αυτά, τα πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων μπορούν να διακριθούν στις παρακάτω επιμέρους σχετικές αγορές:

- α) Βενζίνες αεροσκαφών και καύσιμα αεριωθουμένων τύπου βενζίνης,
- β) Κηροζίνη αεροσκαφών τύπου JA-1,
- γ) Πετρέλαια εσωτερικής και εξωτερικής καύσης για τη ναυτιλία.

Τα ναυτιλιακά καύσιμα, μπορούν με τη σειρά τους να διακριθούν στις εξής διακριτές αγορές: α) ντίζελ ακτοπλοΐας και β) ντίζελ ποντοπόρων καθώς και γ) μαζούτ ακτοπλοΐας και δ) μαζούτ ποντοπόρων.

¹ Με βάση το SSNIP test (Small but Significant non Transitory Increase in Price), ένα συγκεκριμένο προϊόν ή ένα σύνολο προϊόντων συνιστά χωριστή σχετική αγορά εάν ένας υποθετικός μονοπωλητής μπορούσε να επιβάλει μια μικρή αλλά ουσιώδη (έως και 10%), μη προσωρινή αύξηση της τιμής πάνω από το ανταγωνιστικό επίπεδο, χωρίς να μειωθούν οι πωλήσεις, με συνέπεια η αύξηση της τιμής να αποδειχθεί ότι είναι κερδοφόρα.

Διάγραμμα Α19: Γραφική απεικόνιση σχετικών αγορών πετρελαιοειδών



Επομένως, σχετικές αγορές προϊόντων σε κάθε στάδιο της αλυσίδας αξίας (**διύλιση, χονδρική εμπορία, λιανική διάθεση**) διακρίνονται οι εξής:

- α) Σχετική αγορά βενζίνης.
- β) Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης.
- γ) Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης.
- δ) Σχετική αγορά υγραερίου.
- ε) Σχετική αγορά μαζούτ.
- στ) Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας.
- ζ) Σχετική αγορά αεροπορικού καυσίμου.
- η) Σχετική αγορά ναυτιλιακού καυσίμου.
- θ) Σχετική αγορά λιπαντικών.

1.1.6 Σχετικές γεωγραφικές αγορές

Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πωλούν τα σχετικά προϊόντα τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες.

Σε επίπεδο **λιανικής διάθεσης**, η σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί θεωρητικά να περικλείει το σύνολο της χώρας. Αυτό συμβαίνει καθώς σε μια μικρή αλλά σημαντική μη- παροδική αύξηση της τιμής των υγρών καυσίμων σε μια γεωγραφική περιοχή (νομός ή περιφέρεια), οι καταναλωτές μπορούν μεν μέσω της αλυσίδας υποκατάστασης (chain of substitution) να οδηγηθούν σε φθηνότερα πρατήρια σε άλλη γεωγραφική περιοχή. Ωστόσο τονίζεται ότι προϋπόθεση για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο είναι τα

σχετικά κόστη που επιβαρύνουν τον καταναλωτή με αυτή του την απόφαση (χρόνος, έξοδα μετακίνησης, κ.λ.π) να είναι μικρότερα από το κόστος αγοράς του ίδιου του καυσίμου, γεγονός που δεν συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις (αραιοκατοικημένοι νομοί, νομοί με μικρό αριθμό πρατηρίων και ανεπαρκές οδικό δίκτυο). **Αυτό έχει σαν συνέπεια ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται σε επίπεδο λιανικής, να θεωρείται «τοπικός» (localised).**

Σε επίπεδο λιανικής εμπορίας (πρατήρια υγρών καυσίμων), η σχετική γεωγραφική αγορά, **περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο (σε συγκεκριμένη –περιορισμένη χιλιομετρική απόσταση από το πρατήριο** (ΕΑ 236/IV/2004). Άρα, η σχετική γεωγραφική αγορά στο στάδιο της λιανικής διάθεσης (πρατήρια) ορίζεται σε επίπεδο νομού. Στο συμπέρασμα αυτό συνηγορούν **οι κάτωθι παράγοντες:**

α) Οι εταιρίες εμπορίας καταρτίζουν τις ονομαστικές τιμές τιμοκαταλόγου (αρχικές τιμές) ανά νομό και στη συνέχεια διαμορφώνεται η τελική (καθαρή) τιμή χονδρικής ανά πρατήριο, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τυχόν εκπτώσεις (τιμολογίου και όγκου) που χορηγούν οι εταιρίες,

β) Υφίστανται σημαντικές αποκλίσεις μέσω των τιμών μεταξύ των νομών σε επίπεδο λιανικής διάθεσης, οι οποίες στην αγορά της βενζίνης φθάνουν μέχρι και 19.4%,

γ) Παρουσιάζονται σημαντικές διαφορές (αποκλίσεις) στα μερίδια αγοράς των δύο εμπλεκόμενων εταιριών (ΕΚΟ και ΒΡ), οι οποίες για τη σχετική αγορά της βενζίνης κυμαίνονται στο διάστημα από 0.18 ποσοστιαίες μονάδες έως 31.8 ποσοστιαίες μονάδες,

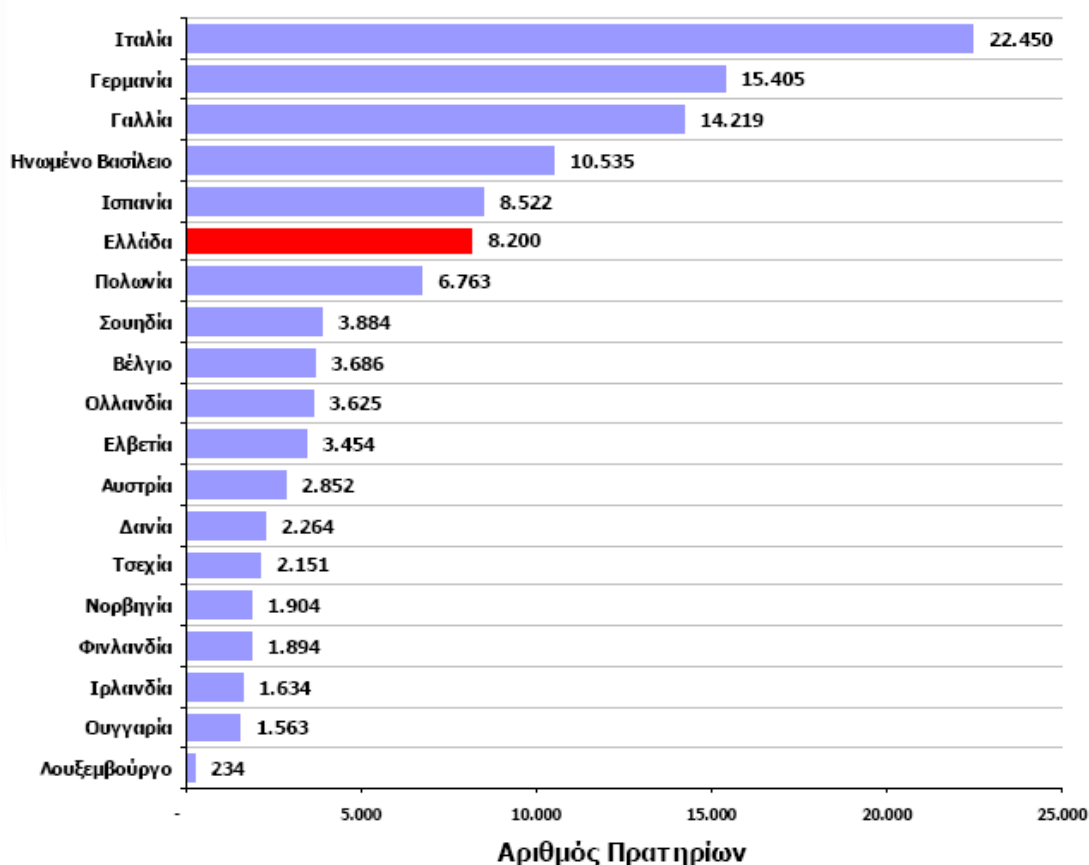
δ) Η μορφολογία του εδάφους της ελληνικής αγοράς δεν επιτρέπει ιδίως τις νησιωτικές περιοχές να ενταχθούν στην ίδια σχετική αγορά με την ηπειρωτική χώρα καθώς οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι διαφορετικές κυρίως λόγω του μεταφορικού κόστους.

1.2 ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ

1.2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΛΙΑΝΙΚΗ (ΑΓΟΡΑ Γ΄) – ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η λιανική αγορά αποτελεί τον τελευταίο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας καυσίμων και απαρτίζεται από ένα μεγάλο αριθμό πρατηρίων υγρών καυσίμων.

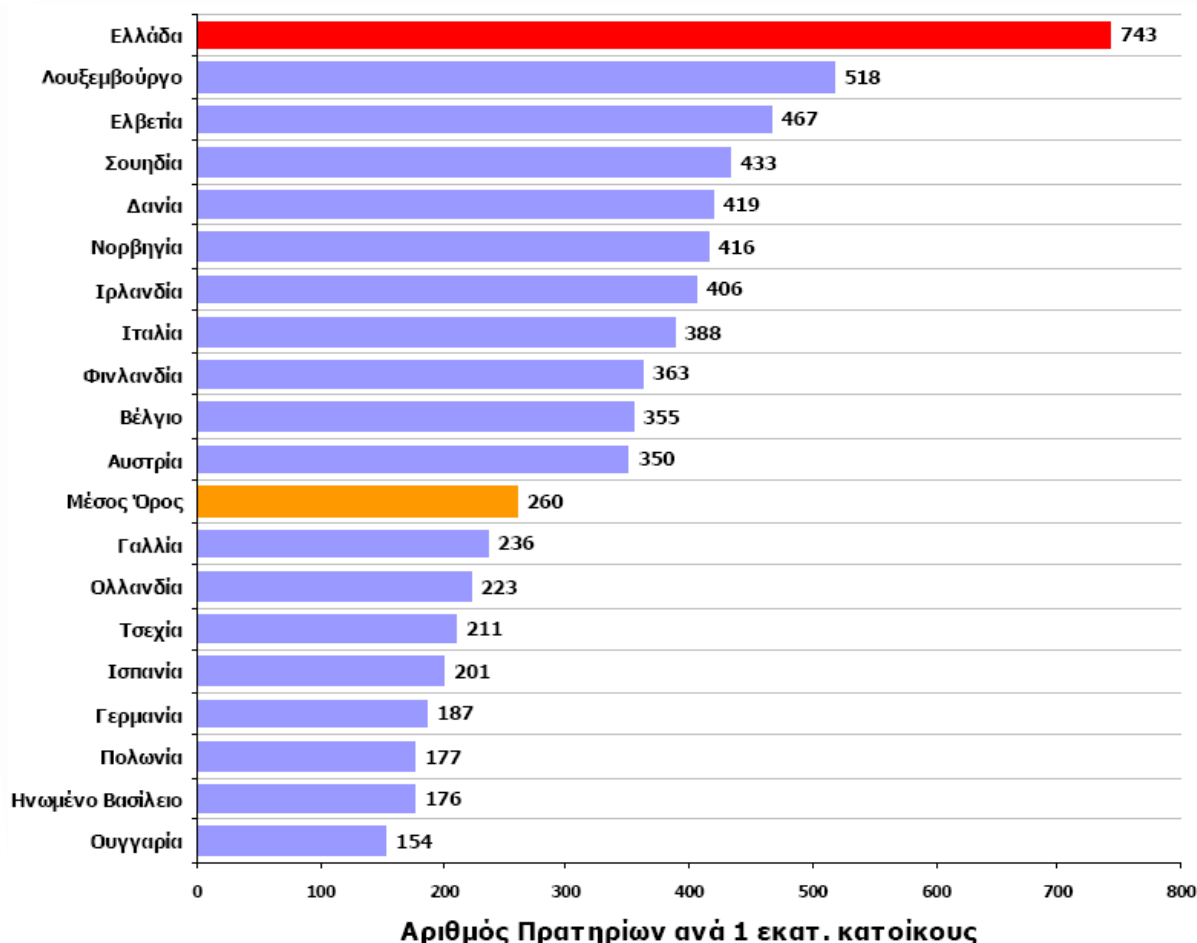
Διάγραμμα Α20: Αριθμός πρατηρίων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες



Πηγή: NOIAs (National Oil Industries Associations)

Με βάση τον πληθυσμό της Ελλάδας, στην χώρα μας αναλογούν περισσότερα από 1 εκατ. Κατοίκους από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Σύμφωνα με το **διάγραμμα** ο αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους (743 πρατήρια ανά 1 εκατ. κατοίκους) είναι υπερδιπλάσιος του αντίστοιχου ευρωπαϊκού μέσου όρου (260 πρατήρια ανά 1 εκατ. κατοίκους).

Διάγραμμα A21: Αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους



Πηγή: NOIAs (National Oil Industries Associations)

Ο κλάδος της λιανικής πώλησης καυσίμων στην Ελλάδα είναι κατακερματισμένος για δύο κυρίως λόγους:

- ◆ Η μορφολογία της χώρας (κάλυψη αναγκών στα πολυάριθμα νησιά, αραιοκατοικημένες και ορεινές περιοχές)
- ◆ Γενικότερη τάση αυτοαποσχόλησης στην χώρα.

Αυτό συνεπάγεται αυτόματα ότι η δεδομένη ζήτηση και κατανάλωση στην Ελλάδα καλύπτεται από τα πολυάριθμα πρατήρια της με αποτέλεσμα ο μέσος όγκος των πωλήσεων των πρατηρίων να είναι πολύ χαμηλότερος από τα πρατήρια των άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

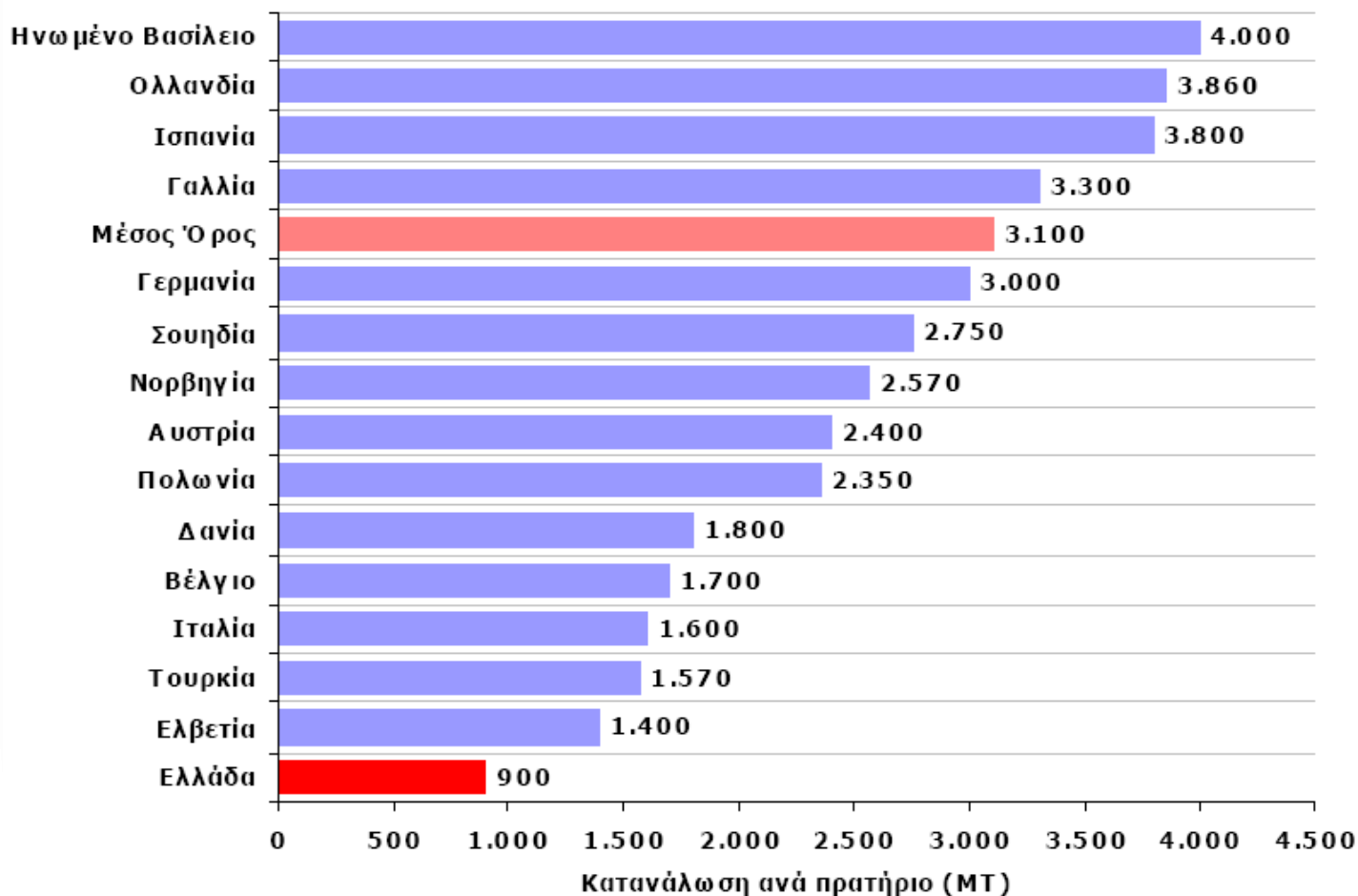
Η αναλογία των πρατηρίων στην χώρα μας είναι 1424 κάτοικοι ανά πρατήριο ενώ στην υπόλοιπη Ε.Ε. ξεκινούν από 2384 στη Δανία και φθάνουν στους 5357 στη Γερμανία, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας Α10: Αναλογία των πρατηρίων σε διάφορες χώρες της Ε.Ε.

<u>ΧΩΡΑ</u>	<u>ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ / ΠΡΑΤΗΡΙΟ</u>	<u>ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ / ΠΡΑΤΗΡΙΟ</u>
ΕΛΛΑΔΑ	1424	261
ΑΥΣΤΡΙΑ	2854	809
ΒΕΛΓΙΟ	2821	727
ΔΑΝΙΑ	2384	569
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	2756	
ΓΑΛΛΙΑ	4234	1180
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5357	1986
ΙΤΑΛΙΑ	2579	955

Η αναλογία των πρατηρίων σε σχέση με τον πληθυσμό της χώρας μας είναι φανερά μεγάλη, σε σύγκριση με τις χώρες της Ευρώπης. Στην Γερμανία, αντιστοιχούν 7 κάτοικοι ανά 10000 πρατήρια, ενώ στην Ελλάδα μόλις 2 κάτοικοι. Το 1/5 των πρατηρίων βρίσκεται συγκεντρωμένο στην Αττική.

Διάγραμμα A22: Μέση κατανάλωση αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο (μετρικοί τόνοι / αριθμό πρατηρίων)*



Πηγή: NOIAs (National Oil Industries Associations)

*Εξαιρούνται οι πωλήσεις από υπεραγορές

Όπως διαπιστώνουμε, στην Ελλάδα ο μέσος όγκος πωλήσεων αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη (τουλάχιστον από εκείνες της χώρας των οποίων τα στοιχεία είναι διαθέσιμα) και προσεγγίζει τα 900 MT, όταν ο αντίστοιχος ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 3,100 MT / πρατήριο. **Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ο επιμερισμός του πάγιο κόστους πραγματοποιείται σε μικρότερες ποσότητες πάγιο κόστους, άρα απαιτούνται μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους για να διασφαλιστεί η κερδοφορία και η βιωσιμότητά τους.**

Όπως και οι εταιρείες χονδρικής εμπορίας πετρελαιοειδών, οι εταιρείες λιανικής πραγματοποιούν κέρδη από ένα ποσό το οποίο χρεώνουν πάνω στην τιμή με την οποία αυτά τιμολογούνται. Η γεωγραφική θέση παίζει σημαντικό ρόλο στην τιμολογιακή πολιτική. **Ανάλογα με αυτή, κάθε πρατήριο διαθέτει κάποια χαρακτηριστικά γεωγραφικού μονοπωλίου τα οποία δύναται να του επιτρέψουν να προηγείται ή να έπεται στην τιμολογιακή του τακτική σε σχέση με τα γειτονικά πρατήρια.**

Στις εταιρείες πετρελαιοειδών, ο νόμος απαγορεύει την επιβολή (ή έστω σύσταση) τιμής μεταπώλησης των προϊόντων από τα πρατήρια. Εξαιρέση αποτελούν τα πρατήρια, τα οποία λειτουργούν στο όνομα της ίδιας της εταιρείας (COCOs).

Η τιμή που χρεώνει η εταιρεία στον πρατηριούχο διαφέρει από πρατήριο σε πρατήριο ανάλογα με τους εξής παράγοντες:

- ◆ Το επίπεδο ανταγωνισμού στην περιοχή του
- ◆ Το συνολικό κόστος το οποίο υπέστη η εταιρεία για να τον πείσει να συμβληθεί μαζί της
- ◆ Τον όγκο κατανάλωσής του
- ◆ Τις χορηγούμενες πιστώσεις κατά την αποπληρωμή
- ◆ Την εκτίμηση για τις προοπτικές του κ.ο.κ.

Η οικονομική ανεξαρτησία κάθε πρατηρίου δεν εγγυάται σε μία δύσκολη περίοδο για ολόκληρη την ελληνική αλλά και τη διεθνή οικονομία. Ένας μεγάλος αριθμός πρατηρίων έχει ήδη κλείσει και γενικά ο κλάδος έχει ήδη αρχίζει να υφίστανται τις συνέπειες της οικονομικής καχεξίας.

1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ (COCOS, CODOS, DODOS)

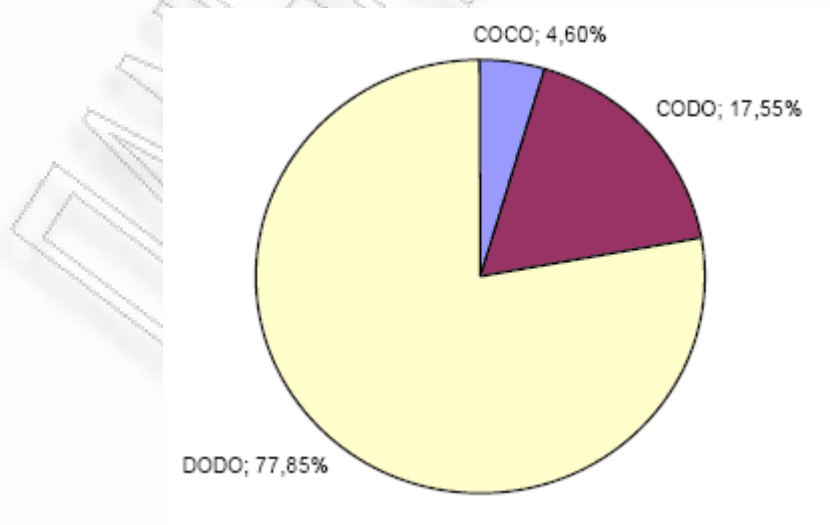
Τα πρατήρια του δικτύου των εταιριών εμπορίας διαχωρίζονται σε κατηγορίες, ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους. Έτσι διακρίνουμε:

α) τα λεγόμενα COCOs ή COMOs, (company owned company operated/ managed) τα οποία είναι ιδιο-διαχειριζόμενα πρατήρια, δηλ. πρατήρια που ανήκουν στην εταιρία εμπορίας και τα διαχειρίζεται η ίδια (έχοντας έτσι τη δυνατότητα ελέγχου και της τιμής μεταπώλησης),

β) τα λεγόμενα CODOs, (company owned dealer operated/ managed) τα οποία είναι πρατήρια που ανήκουν στην εταιρία εμπορίας και τα διαχειρίζεται όμως πρατηριούχος ως ανεξάρτητος επιχειρηματίας, ο οποίος και καθορίζει την τιμή μεταπώλησης και

γ) τα λεγόμενα DODOs (dealer owned dealer operated/ managed) τα οποία ανήκουν στον πρατηριούχο και τα διαχειρίζεται ο ίδιος ως ανεξάρτητος επιχειρηματίας, καθορίζοντας ελεύθερα την τιμή μεταπώλησης.

Διάγραμμα A23: Πρατήρια ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους



Η κατοχή μεγάλου αριθμού πρατηρίων COCOs **παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην εταιρία εμπορίας**, δεδομένου ότι διασφαλίζει τόσο την παραμονή του σημείου πώλησης στον έλεγχο της όσο και τον έλεγχο επί της τιμής μεταπώλησης (αν και βέβαια η τιμή μεταπώλησης στις περισσότερες τοπικές αγορές λιανικής καθορίζεται από την αγορά). Η συντριπτική πλειοψηφία πρατηρίων υγρών καυσίμων της χώρας είναι DODOs, για το σύνολο των εταιριών εμπορίας του κλάδου.

1.2.3 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΝΟΜΟ – ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για τη γεωγραφική κατανομή των πρατηρίων υγρών καυσίμων ανά περιφέρειες, προέκυψε ότι τα περισσότερα πρατήρια λειτουργούν στην Αττική και στην Κεντρική Μακεδονία, ενώ τα λιγότερα βρίσκονται στο Β. Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά.

Πίνακας Α9: Αριθμός πρατηρίων ανά νομό 13/8/2011

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Νομός	Αριθμός Πρατηρίων
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	305	ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	111
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	30	ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	27
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	542	ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	120
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	155	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	106
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	92	ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	183
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	86	ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ	20
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	100	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	27
ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ	58	ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	126
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ	60	ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ	75
ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ	67	ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ	45

ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	53	ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	65
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	132	ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	28
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	86	ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	117
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	133	ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ	46
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	105	ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ	69
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	58	ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ	23
ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	58	ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	75
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	91	ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	13
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	86	ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	80
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	118	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	159
ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	80	ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	58
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ	34	ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	69
ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	81	ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ	30
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	100	ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	82
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ	35	ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	41
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	134	ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	26
ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	37	ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	53

Πηγή: Παρατηρητήριο τιμών, Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας

Όπως παρατηρούμε οι 3 μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών από άποψη μεριδίου αγοράς και κερδοφορίας κατέχουν και το μεγαλύτερο αριθμό πρατηρίων στη δυναμικότητά τους.

1.2.4 ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Δεδομένου ότι στον ανταγωνισμό υπεισέρχεται ο παράγοντας «εξυπηρέτηση – υπηρεσίες», άξια λόγου είναι η αναφορά στους αποθηκευτικούς χώρους των εταιρειών αυτών, τη γεωγραφική τους διασπορά και το βαθμό εξάρτησης των υπόλοιπων μικρών εταιρειών από εκείνες που κατέχουν μεγάλες και διάσπαρτες – ανά την χώρα – εγκαταστάσεις. Υπό το πρίσμα αυτό, θα γίνει πιο ξεκάθαρα κατανοητή η κυρίαρχη θέση ορισμένων εταιρειών στην αγορά με ό,τι συνεπάγεται αυτό για τους καταναλωτές σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών.

Η αποθηκευτική ικανότητα σε τοπικό επίπεδο και η γεωγραφική κατανομή της παρέχει στους 2 μεγάλους ομίλους διύλισης σημαντικά πλεονέκτηματα έναντι των μικρότερων εταιριών και κυρίως αυτών που δεν διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους και είναι απόλυτα εξαρτημένες. Τα ΕΛΠΕ κατέχουν το 41% της συνολικής αποθηκευτικής ικανότητας, η Motor Oil το 16%, η Jet Oil το 14%, η Bitumina το 5%, η Elinoil το 3% και οι υπόλοιπες μόλις 21%.

Η ηπειρωτική χώρα χάρη στο σύγχρονο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και το αντίστοιχα χαμηλό μεταφορικό κόστος οδικής μεταφοράς δύναται να αντιμετωπισθεί **ως μία ενιαία σχετική γεωγραφική χώρα**. Άλλωστε, την ηπειρωτική τουλάχιστον χώρα εξυπηρετούν πλήρως και συνολικά οι πολλαπλάσιες χωρητικότητας αποθηκευτικοί χώροι των διυλιστηρίων.

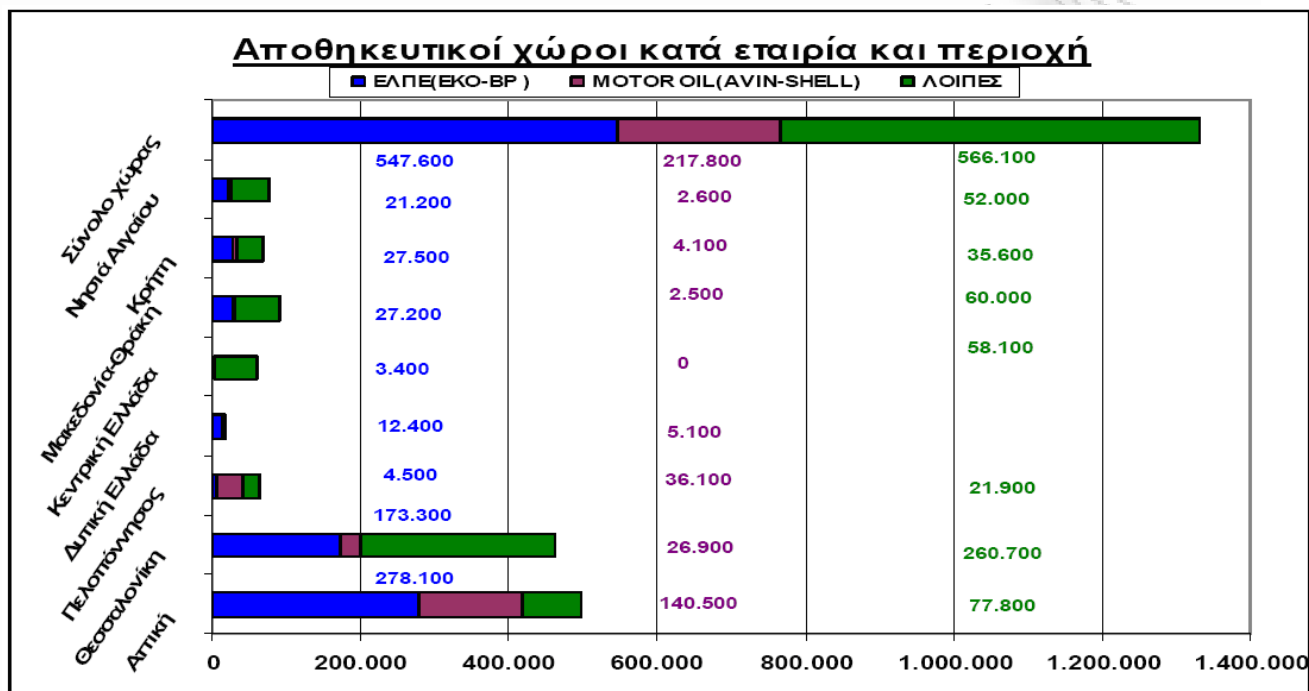
Εν μέρει διαφορετική είναι η εικόνα για τη νησιωτική χώρα. Ειδικότερα, αν και εταιρίες οι οποίες δεν έχουν αποθηκευτικούς χώρους μπορούν να μεταφέρουν καύσιμα με δεξαμενόπλοια σε αυτές τις αγορές (και ήδη το πράττουν αρκετές από αυτές) η εναλλακτική αυτή πηγή προμήθειας έχει σχετικά υψηλότερο κόστος. Στη νησιωτική περιοχή της χώρας, η τροφοδοσία από τις εταιρίες εμπορίας δύναται να γίνει με τέσσερις εναλλακτικούς τρόπους:

- α)** με δεξαμενόπλοιο (τροφοδοσία βυτιοφόρων από δεξαμενόπλοια),
- β)** με βυτιοφόρα που μεταφέρονται με οχηματαγωγό πλοίο (RO-RO) στα νησιά,
- γ)** με σύμβαση through/put (t/p) ή σύμβαση προμήθειας (συμβάσεις αλληλοεξυπηρέτησης) ή σύμβαση ανταλλαγής με εταιρία εμπορίας που έχει αποθηκευτικό χώρο στην συγκεκριμένη περιοχή
- δ)** με συμφωνίες ανταλλαγής.

Κατά την άποψη του συνόλου σχεδόν των εταιριών εμπορίας, **οι αποθηκευτικοί χώροι δεν συνιστούν ξεχωριστή αγορά**, ενώ είναι δυνατό να διευκολύνουν την επιχειρηματική δραστηριότητα (εμπορία) των εταιριών στη γεωγραφική περιοχή που βρίσκονται. Αυτό συμβαίνει γιατί υπό ορισμένες συνθήκες δύνανται να προσδώσουν στην εταιρία ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω μειωμένου κόστους και ευελιξίας. Προσφέρουν ένα εμπορικό πλεονέκτημα για την εταιρία που τους διαχειρίζεται (κυρίως σιγουριά στον απρόσκοπτο εφοδιασμό) πλην όμως δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν ξεχωριστή αγορά, εφόσον ο οποιοσδήποτε ανταγωνιστής, μπορεί να παραδώσει δίπλα στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις προϊόντα που φορτώθηκαν από αρκετά μακριά. Κρίνεται ότι υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι εφοδιασμού της αγοράς είτε με βυτιοφόρα

οχήματα, είτε με πλοία για τη νησιωτική χώρα, είτε με συμβάσεις αλληλοεξυπηρέτησης μεταξύ των εταιριών εμπορίας.

Διάγραμμα Α26: Αποθηκευτικοί χώροι κατά εταιρεία και περιοχή



Πηγή: ΟΒΕ

1.2.5 ΜΟΡΦΗ ΑΓΟΡΑΣ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

Κάθε επιχείρηση (πρατήριο υγρών καυσίμων) στην Ελλάδα είναι πολύ μικρή σε σχέση με την συνολική ζήτηση και οι ενέργειές της δεν επιδρούν σημαντικά στην τιμή. Τα πρατήρια πωλούν υγρά καύσιμα που οι περισσότεροι καταναλωτές ορθώς θεωρούν ομοιογενή προϊόντα, ενώ η είσοδος – έξοδος των επιχειρήσεων από τον κλάδο είναι εύκολη. Θα πρέπει, όμως να επισημανθεί ότι δεν υπάρχει τέλεια πληροφόρηση, αφού είναι αδύνατο όλες οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές να γνωρίζουν την τιμή όλων των άλλων επιχειρήσεων και την ποιότητα των καυσίμων που πωλούν. Από τα παραπάνω χαρακτηριστικά, φαίνεται ότι η αγορά φέρει κάποιες ιδιότητες του τέλειου ανταγωνισμού αλλά στην πραγματικότητα απέχει σημαντικά από αυτή την μορφή αγοράς. Σταδιακά το σήμα της Ε.Ε.Π. που φέρει ένα πρατήριο, η φήμη για την ποιότητα και την τιμολόγηση των καυσίμων που διαθέτει, δημιουργεί τάση διαφοροποίησης στην συνείδηση του καταναλωτή. Επιπλέον, το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών προσδίδει ένα τόνο μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, όμως, το γεγονός ότι τα πρατήρια λαμβάνουν υπόψη τους τις αντιδράσεις των άλλων κοντινότερων – ανταγωνιστικών πρατηρίων στις αποφάσεις τους, μετριάξει τον χαρακτήρα του μονοπωλιακού ανταγωνισμού.

Γενικά, η ελληνική αγορά των 8300 περίπου πρατηρίων υγρών καυσίμων κινείται μεταξύ τέλειου και μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Σε τοπικό επίπεδο είναι δυνατό να παίρνει ακόμη και την μορφή ολιγοπωλίου ή μονοπωλίου με αρνητικές συνέπειες για τον καταναλωτή και την κοινωνική ευημερία.

1.2.6 ΠΙΣΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ – ΣΥΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

Η κλαδική μελέτη της ICAP για τον κλάδο «Αέρια και υγρά καύσιμα» (2010) κατέληξε σε ορισμένα κρίσιμα συμπεράσματα όσον αφορά στην **πιστοληπτική ικανότητα** των εταιρειών του κλάδου. Η πλειοψηφία του δείγματος των εταιρειών που επελέγη κατατάσσεται στη ζώνη Χαμηλού Πιστωτικού Κινδύνου (69,8%), ενώ ακολουθεί η ζώνη Υψηλού Πιστωτικού Κινδύνου της οποίας το ποσοστό διευρύνθηκε σε 16,3% το 2010.

Σύμφωνα με την **συναλλακτική συμπεριφορά** των εταιρειών της μελέτης, διαπιστώνεται ότι οι εταιρείες που εμφάνισαν κάποιας μορφής ασυνέπεια καλύπτουν το 15,2% του δείγματος το 2010.

Πίνακας A12: Πιστοληπτική ικανότητα των επιχειρήσεων (2010-2009)

Διαβάθμιση ICAP Rating Score	2010		2009		Μεταβολή %
	Αριθμός Εταιρειών	Ποσοστό %	Αριθμός Εταιρειών	Ποσοστό %	
Χαμηλού Πιστωτικού Κινδύνου	30	69,77	29	67,44	3,45
Μέσου Πιστωτικού Κινδύνου	6	13,95	10	23,26	-40,00
Υψηλού Πιστωτικού Κινδύνου	7	16,28	4	9,30	75,0
Σύνολο	43	100,0	43	100,0	

Πίνακας A13: Συναλλακτική συμπεριφορά των επιχειρήσεων (2010-2009)

Αριθμός Εταιρειών	2010		2009		Μεταβολή %
	Ασυνεπείς Εταιρείες	Ποσοστό %	Ασυνεπείς Εταιρείες	Ποσοστό %	
46	7	15,22	6	13,04	16,67

Πηγή: ICAP Group, Credit Risk Assessment Services

1.2.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Στη λιανική πώληση παρατηρείται σημαντική βελτίωση των δεικτών αποδοτικότητας και σε μικρότερο βαθμό σχεδόν όλων των λοιπών αριθμοδεικτών. Θα πρέπει να διευκρινισθεί όμως ότι το δείγμα δεν είναι αντιπροσωπευτικό διότι περιλαμβάνει μόνο τις ΑΕ και ΕΠΕ (50 εταιρίες) που δημοσιεύουν ισολογισμούς, ενώ δεν υπάρχουν στοιχεία για τις μικρότερες επιχειρήσεις οι οποίες όμως αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων του κλάδου.

Πίνακας Α14: Οικονομικά στοιχεία του κλάδου λιανικής εμπορίας πετρελαιοειδών

ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	2006	2007	2008
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	11,16	17,21	36,33
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	9,19	11,28	27,17
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	9,78	10,29	10,51
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	0,67	0,96	1,48
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(1) %	0,64	0,88	1,44
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦ. Χ	14,32	12,75	18,86
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦ. Χ	17,39	19,47	25,21
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ :1	1,00	1,34	1,17
ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	3,01	3,26	2,90
ΚΑΛΥΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚ. ΔΑΠΑΝΩΝ(2) :1	2,44	3,12	4,79
ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,82	0,66	0,75
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,89	1,04	0,96
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,71	0,80	0,72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΕ ΧΙΛ. ΕΥΡΩ	-5,265	2,1	-1,725
ΑΠΑΣΧΟΛ.ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΧΙΛ. ΕΥΡΩ	20,16	29,624	23,336
Μ.Ο.ΠΡΟΘΕΣ.ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΗΜ.	23,94	20,22	17,22
Μ.Ο.ΠΡΟΘ.ΕΞΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘ.& ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΗΜ.	37,26	32,72	19,19
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΗΜ.	9,95	11,39	8,40

Πηγή: Piraeus Research – Επεξεργασία ισολογισμών

Οι κατά μέσω όρο ετήσιες πωλήσεις των πρατηρίων είναι περίπου της τάξεως των 700m³.

1.2.8 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ – ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

Σύμφωνα με στοιχεία της κλαδικής μελέτης, το 88,9% των πρατηριούχων αυτοχρηματοδοτούν την επιχείρησή τους. Το 62,1% των πρατηρίων λειτουργούν ως ατομική επιχείρηση, το 33,9% ως Ομόρρυθμη Εταιρεία, το 1,2% ως Ετερόρρυθμη Εταιρεία, το 1,7% ως Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης και το 1% ως Ανώνυμη Εταιρεία.

1.2.9 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, το 35,6% των πρατηρίων απασχολούν προσωπικό ενός έως τριών ατόμων. Οι περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου (ποσοστό 46,5%) απασχολούν τέσσερα έως πέντε άτομα, ενώ το 17,9% των πρατηρίων απασχολούν περισσότερα από πέντε άτομα. Ο μέσος όρος του αριθμού των εργαζομένων στα ελληνικά πρατήρια υγρών καυσίμων είναι περίπου 4 άτομα (4,03).

Συνολικό ποσοστό 80% των πρατηρίων της Αθήνας απασχολούν προσωπικό μεγαλύτερο από τέσσερα άτομα. Στην Πάτρα, επίσης, το ποσοστό αυτό φθάνει το 67,8%, στη Θεσσαλονίκη φθάνει το 62%, στο Ηράκλειο 44% και στην Λάρισα αγγίζει μόλις το 32%.

Τα ανεξάρτητα πρατήρια (Α.Π) απασχολούν κατά μέσο όρο σχετικά λιγότερους εργαζομένους σε σχέση με τα μη Α.Π. Επίσης, οι επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερο προσωπικό αναφέρουν και χαμηλότερο όγκο πωλήσεων καυσίμων.

1.2.10 ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σύμφωνα με τους Ν.3054/2002 (άρθρο 22) – Ν.3335/2005 (άρθρο 12) – Ν.3419/2005 και την Κοινή Υπουργική Απόφαση 7148/19.4.2005, η ημερήσια λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων διευρύνθηκε κατά 1,5 ώρα το καλοκαίρι και 1 ώρα το χειμώνα. Από 1/10 έως 30/4 το ωράριο είναι: 06.00π.μ. - 21.00μ.μ και από 1/5 έως 30/9: 06.00π.μ. - 22.30μ.μ., με ικανοποιητικό αριθμό πρατηρίων που πρέπει να διανυκτερεύει για τις έκτακτες ανάγκες των καταναλωτών.

Η εφαρμογή και η καθιέρωση του ωραρίου στα πρατήρια υγρών καυσίμων δημιουργεί προϋποθέσεις καλύτερης εξυπηρέτησης του καταναλωτικού κοινού με ανάλογη γεωγραφική διασπορά και παράλληλα ίσες ευκαιρίες επιχειρηματικής ανάπτυξης σε όλους τους πρατηριούχους.

Η γεωγραφική ιδιαιτερότητα της Ελλάδας χρειάζεται την διατήρηση ικανοποιητικού αριθμού πρατηρίων που να καλύπτει σε κάθε γωνιά της χώρας τις ενεργειακές της ανάγκες συμβάλλοντας στην οικονομία και στην ανάπτυξη.

1.2.11 ΤΡΟΠΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ

Ο συνηθέστερος τρόπος προμήθειας καυσίμων είναι με την χορήγηση άτοκης πίστωσης σε ημέρες (47,6%). Μετρητοίς πληρώνουν την προμήθεια καυσίμων το 30% των επιχειρήσεων ,ενώ με επιταγή πρόμηθεύονται καύσιμα το 6% των πρατηρίων. Προμήθεια καυσίμων με εμπορευματική πίστωση εφαρμόζεται από αρκετές επιχειρήσεις (16,4%).

1.2.12 ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ

Το 88,6% των πρατηρίων προσφέρουν επιπλέον υπηρεσίες πλυντηρίου και λίπανσης. Ακόμη βρέθηκε ότι το 88,3% των επιχειρήσεων διαθέτουν μικρή αγορά πώλησης προϊόντων, ενώ πολύ μικρότερα ποσοστά αφορούν υπηρεσίες parking – συνεργείου – βουλκανιζατέρ. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα πρατήρια με το υψηλότερο κόστος ίδρυσης διαθέτουν στο σύνολό τους και μικρή αγορά.

1.2.13 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ UNDERCOVER ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ MYSTERY SHOPPING ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η έρευνα διεξήχθη από την εταιρεία DATA RC σε δείγμα 716 καταστημάτων σε όλη την Ελλάδα, 45 από τα οποία ανήκουν σε πρατήρια υγρών καυσίμων. Η μέθοδος δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε είναι η **πολυσταδιακή στρωματοποιημένη δειγματοληψία**. Στο πρώτο στάδιο επιλέχθηκαν οι κλάδοι με τους μεγαλύτερους ετήσιους τζίρους. Στο δεύτερο στάδιο, από κάθε κλάδο επιλέχθηκαν τα δίκτυα με τους μεγαλύτερους τζίρους, στις περιπτώσεις που τα εν λόγω στοιχεία ήταν διαθέσιμα. Εναλλακτικά επιλέχθηκαν τα δίκτυα με το μεγαλύτερο πλήθος σημείων πώλησης. Στο

τρίτο στάδιο έγινε κατανομή με βάση τα γεωγραφικά διαμερίσματα, ώστε το δείγμα να αντιστοιχεί στον πληθυσμό.

Θετική χαρακτηρίζεται η επίδοση του κλάδου των πρατηρίων υγρών καυσίμων, καθώς βρίσκεται στο 88,05 στην κλίμακα με άριστα το 100, τιμή υψηλότερη από αυτή του μέσου ελληνικού λιανεμπορικού σημείου, που είναι 84,70. Ξεχωρίζουμε ειδικά την **καθαριότητα** των εξωτερικών χώρων των πρατηρίων καθώς και την **διακριτότητα** τους όπου η βαθμολογία είναι 93,75. **Σε πολύ υψηλά επίπεδα** βρίσκεται η **ποιότητα της παρεχόμενης εξυπηρέτησης** (94,17). Οι υπόλοιποι τομείς διερεύνησης, δηλαδή αυτοί που καταγράφουν την **εικόνα των υποδομών, την κατάσταση των προς πώληση προϊόντων καθώς και την εμφάνιση και την αναγνωρισιμότητα του προσωπικού, παρουσίασαν χαμηλή επίδοση**, τόσο στο σύνολο του κλάδου όσο και για κάθε ένα από τα επιμέρους δίκτυα.

Η απόδοση των επιμέρους δικτύων που συμμετείχαν στην έρευνα παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, με την υψηλότερη να είναι 90,49 και την πλέον χαμηλή να είναι 86,00. Σημαντικές διαφορές σημειώθηκαν και στην βαθμολογία επιμέρους πρατηρίων που ανήκουν στο ίδιο δίκτυο.

Η έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εξυπηρέτηση που λαμβάνει ο πελάτης των πρατηρίων υγρών καυσίμων επιδέχεται σημαντικών βελτιώσεων και ο κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονη ανομοιομορφία κυρίως στις υποδομές.

Ακολουθούν τα σημαντικότερα ευρήματα για κάθε έναν από τους τομείς της έρευνας:

Η κατάσταση στους εξωτερικούς χώρους

Ο τομέας αυτός αποτελείται από δυο μεταβλητές: τη **«Διακριτότητα»** και την **«Καθαριότητα»**. Το σύνολο σχεδόν των πρατηρίων υγρών καυσίμων είναι έντονα διακριτά (περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο κλάδο) συγκεντρώνοντας σχεδόν **άριστη βαθμολογία (98,30)**. Αναλυτικότερα, από την έρευνα βρέθηκε ότι δίπλα στο 30% των πρατηρίων που συμπεριλαμβάνονταν στο δείγμα υπήρχαν άλλα ανταγωνιστικά πιο εμφανή. Το ποσοστό αυτό είναι το μικρότερο που παρατηρείται συγκριτικά με τους υπόλοιπους κλάδους που εξετάζονται από την έρευνα Undercover, γεγονός που δικαιολογείται από την **χωροθέτηση και το μέγεθος** των πρατηρίων υγρών καυσίμων, τα οποία πολύ συχνά βρίσκονται σε κεντρικές αρτηρίες εθνικών οδών και όχι στο κέντρο των πόλεων. Το σύνολο των καταστημάτων που ελέγχθηκαν και γειτνίαζαν με ανταγωνιστικά πιο εμφανή βρίσκονται σε επαρχιακές πόλεις (δηλαδή πρόκειται για σημεία πώλησης εκτός της περιοχής Αττικής και Θεσσαλονίκης). Από τα ευρήματα της έρευνας προκύπτει επίσης ότι η γειτνίαση με ανταγωνιστικά πρατήρια και μάλιστα πιο εμφανή, δεν συνεπάγεται και πρόβλημα διακριτότητας.

Στο 44,19% των υπό έλεγχο σημείων η σήμανση των πρατηρίων συμπεριλαμβάνει και κινητά στοιχεία. Το συγκεκριμένο ποσοστό εμφανίζεται ιδιαίτερα μειωμένο στους λοιπούς υπό εξέταση κλάδους του λιανικού εμπορίου.

Η κατάσταση των υποδομών και των προϊόντων

Ο τομέας αυτός αποτελείται από τρεις μεταβλητές. Την **«Υποδομή των χώρου»**, την **«Κατάσταση των προϊόντων»** και τις **«Προβολές/ merchandising»**. Η συνολική απόδοση του κλάδου είναι **μέτρια (81,94)** και επιδέχεται πολύ μεγάλης βελτίωσης, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με την κατάσταση των προϊόντων. Υψηλή απόκλιση

παρουσιάζεται μεταξύ των βαθμολογιών των επιμέρους δικτύων. Ο μέσος πελάτης των πρατηρίων υγρών καυσίμων που συμπεριελήφθησαν στο δείγμα λαμβάνει διαφορετική εικόνα ως προς τις μεταβλητές που αξιολογούνται, η οποία εξαρτάται από το δίκτυο το οποίο επισκέπτεται. Συγκεκριμένα:

Σε ό,τι έχει να κάνει με την υποδομή εξετάστηκαν μεταβλητές που αφορούν την ύπαρξη εξαρτημάτων (όπως κουβά με νερό, σφουγγάρι κ.λπ.), την ύπαρξη σημάτων, κατάλληλης θερμοκρασίας και φωτισμού. Ακόμα, αξιολογήθηκε ο αριθμός των παρεχόμενων υπηρεσιών, πέρα από τον ανεφοδιασμό με καύσιμα (ύπαρξη καταστημάτων mini market, πλυντηρίου, τηλεφώνου και WC για το κοινό, καθώς και άλλων υπηρεσιών). *Η μέση απόδοση του κλάδου είναι καλή, ωστόσο, είναι υψηλή η ανομοιομορφία μεταξύ των δικτύων που οφείλεται στην έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού υπηρεσιών, κατάλληλου φωτισμού και την έλλειψη σήμανσης για την ενημέρωση των πελατών για τις πιστωτικές κάρτες μέσω των οποίων μπορεί να γίνει η πληρωμή.*

Άλλα ενδιαφέροντα ευρήματα της έρευνας είναι:

- ◆ Ο μέσος όρος των προσφερόμενων υπηρεσιών ανά πρατήριο είναι 4,07. Σημειώνεται ότι στα πρατήρια της περιοχής Αθηνών και Θεσσαλονίκης προσφέρονται περισσότερες υπηρεσίες από τα αντίστοιχα της επαρχίας (5,07, έναντι 3,61).
- ◆ Τα μισά από τα εξεταζόμενα πρατήρια δεν διέθεταν σήμανση που να ενημερώνει για την πληρωμή μέσω πιστωτικών καρτών. Όλα όσα διαθέτουν σήμανση, αναφέρουν τις κάρτες VISA και MASTERCARD και σε μικρότερο ποσοστό αναγράφονται οι κάρτες VISA Electron (15,79%), Maestro (21,05%), American Express (17,79%) και Diners (15,79%).
- ◆ Στο 86,67% των πρατηρίων παρατηρήθηκε σήμανση για την απαγόρευση του καπνίσματος και τη χρήση κινητού τηλεφώνου. Έλλειψη της σχετικής σήμανσης σε εμφανές σημείο παρατηρήθηκε σε μεμονωμένες περιπτώσεις επαρχιακών πρατηρίων.
- ◆ Τα 4 στα 5 καταστήματα διαθέτουν εξαρτήματα για τον καθαρισμό των παρμπρίζ των αυτοκινήτων.
- ◆ Σε 3 στα 4 πρατήρια υγρών καυσίμων που ελέγχθηκαν τα προϊόντα που προβάλλονταν ήταν σε καλή κατάσταση, ενώ σε λιγότερα από τα μισά (ποσοστό 45,24%) ήταν απόλυτα καθαρά.
- ◆ Προϊόντα που η κατάστασή τους δεν απέκλινε από την ενδεδειγμένη παρατηρήθηκαν σε αρκετά δίκτυα.
- ◆ Τα 4 στα 5 πρατήρια υγρών καυσίμων διαθέτουν σήμανσεις για την προβολή των προς πώληση προϊόντων.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης του πελάτη από το προσωπικό.

Η απόδοση του προσωπικού στον κλάδο είναι πολύ καλή. Συγκεκριμένα, η εξυπηρέτηση στα πρατήρια υγρών καυσίμων αποτελεί στην ουσία διεκπεραίωση, από πλευράς του υπαλλήλου, απλών και απόλυτα καθορισμένων διαδικασιών, ενώ στους λοιπούς κλάδους συντίθεται από επιμέρους βήματα, όπως είναι η διερεύνηση των αναγκών, η παρουσίαση των προϊόντων, το κλείσιμο της πώλησης, η προσθετική

πώληση κ.λπ.. Τα επιμέρους δίκτυα στην πλειοψηφία τους, δεν παρουσιάζουν διαφορετικές μεταξύ τους αποδόσεις, με αποτέλεσμα η ομοιομορφία εντός τους κλάδου να έχει επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό.

Κατά μέσο όρο η εξυπηρέτηση των πελατών των πρατηρίων υγρών καυσίμων **διαρκεί 4 και 56"**. Το 60% των πελατών εξυπηρετείται σε χρόνο μικρότερο από 5, ενώ μόλις το 15,56% χρειάστηκε περισσότερο από 8 για να εξυπηρετηθεί.

Σε περισσότερα από 1 στα 3 πρατήρια (ποσοστό 35,56%) ο υπάλληλος προσφέρεται με δική του πρωτοβουλία να καθαρίσει το παρ μπιρζ του αυτοκινήτου

1.3 S.W.O.T. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

S.W.O.T. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)	ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)
Πιθανότητα ύπαρξης σημαντικών αποθεμάτων πετρελαίου στη χώρα μας. Η εκμετάλλευση τους όμως προϋποθέτει επίλυση των προβλημάτων με την Τουρκία.	Όξυνση του ανταγωνισμού που ενδεχομένως να οδηγήσει τον κλάδο σε ακόμη μικρότερα περιθώρια κέρδους και υψηλότερη συγκέντρωση.
Αυξανόμενη διεθνής ζήτηση τουλάχιστον για την επόμενη 10ετία.	Πιθανή επιδείνωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και των επιπτώσεων της στην Ελληνική οικονομία (προβλήματα ρευστότητας).
Περιορισμός της νοθείας και της λαθρεμπορίας καυσίμων λόγω της αυστηρότερης νομοθεσίας και του αποτελεσματικότερου συστήματος ελέγχων.	Συρρίκνωση της ζήτησης πετρελαίου θέρμανσης λόγω υποκατάστασης του από το φυσικό αέριο.
Εξορθολογισμός της αγοράς λόγω περιορισμού του αριθμού των πρατηρίων. Απελευθέρωση του κλάδου των βυτιοφόρων.	Σημαντική αύξηση του κόστους χρήσης αυτοκινήτων λόγω υψηλότερης φορολογίας καυσίμων, τελών κυκλοφορίας, ασφαλιστρων, περιβαλλοντικού φόρου, κ.τ.λ..
Δυνατότητα εξαγωγών στις χώρες της περιοχής όπου εφαρμόζονται οι Ευρωπαϊκές προδιαγραφές καυσίμων και αυτοκινήτων.	Μείωση της παραγωγής αργού πετρελαίου (μακροπρόθεσμα), λόγω σταδιακής εξάντλησης των αποθεμάτων και σημαντική αύξηση των τιμών.
Θετικές επιπτώσεις του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης.	Στασιμότητα της εθνικής οικονομίας λόγω ενδογενών προβλημάτων με αρνητικές επιπτώσεις στην αγοραστική ικανότητα ή την ψυχολογία των καταναλωτών.
Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας για αύξηση πωλήσεων αεροπορικών και ναυτιλιακών καυσίμων.	Λήψη απαγορευτικών μέτρων στα αστικά κέντρα λόγω επιδείνωσης των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η τεχνολογική βελτίωση των κινητήρων των αυτοκινήτων καθώς και η εισαγωγή νέων τεχνολογιών (υβριδικά, ηλεκτρικοί κινητήρες), με

<p>ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)</p>	<p>συνέπεια την μείωση της ζήτησης. ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESSES)</p>
<p>Έλεγχος της αγοράς από ισχυρές εγχώριες εταιρίες με καθιερωμένες δομές (παραγωγή, αποθήκευση, διανομή)</p>	<p>Ολιγοπωλιακή αγορά με προβλήματα κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης από τις εταιρίες διύλισης και τις θυγατρικές τους στον κλάδο εμπορίας.</p>
<p>Φυσική προστασία της Ελληνικής αγοράς λόγω των σημαντικών φραγμών εισόδου (τεράστιο κόστος επενδύσεων, θεσμικό πλαίσιο, κόστος μεταφοράς από το εξωτερικό).</p>	<p>Τεράστιος αριθμός πρατηρίων συγκριτικά με το μέγεθος της αγοράς.</p>
<p>Δυναμισμός, ευελιξία και προσαρμοστικότητα των μεσαίων εταιριών διανομής.</p>	<p>Σοβαρά προβλήματα νοθείας και λαθρεμπορίας καυσίμων ιδιαίτερα στο πετρέλαιο κίνησης.</p>
<p>Μικρές δυνατότητες υποκατάστασης του Ι.Χ. αυτοκινήτου από άλλα μέσα (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατα, μοτοσικλέτες) λόγω των γνωστών προβλημάτων (έλλειψη υποδομών, μεγάλοι χρόνοι αναμονής, επέκταση κατοικίας ή εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας στις παρυφές των πόλεων, μεγάλη έκταση και ανάγλυφο χώρας).</p>	<p>Όξυνση των προβλημάτων στα μεγάλα αστικά κέντρα (κορεσμός οδών, πολλές ώρες κυκλοφοριακής αιχμής, ελάχιστες θέσεις στάθμευσης) που περιορίζουν την ελκυστικότητα του Ι.Χ. αυτοκινήτου ως μεταφορικού μέσου.</p>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΑΝΑ ΣΤΑΔΙΟ (ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ – ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ)

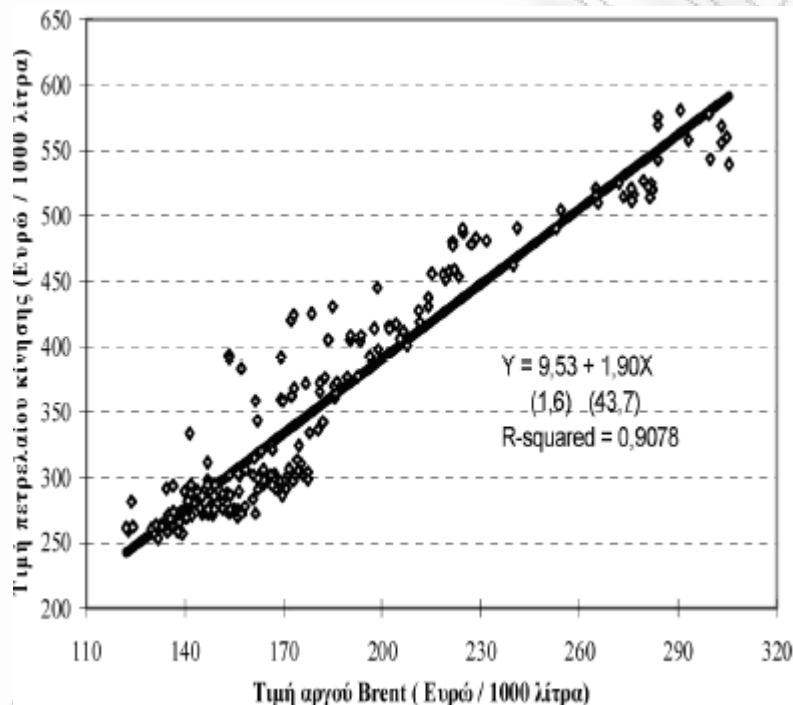
2.1 Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΑΝΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι λιανικές τιμές πετρελαιοειδών στην Ελλάδα διαμορφώνονται από τους εξής παράγοντες:

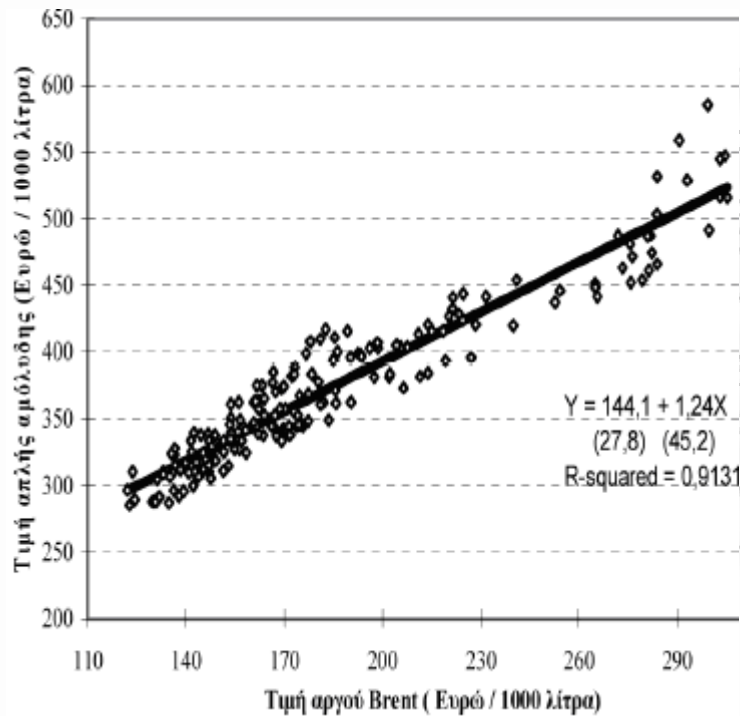
1. Από τις αυξομειώσεις του αργού πετρελαίου τύπου Brent

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της απλής παλινδρόμησης προκύπτει ότι υπάρχει ισχυρή **θετική συσχέτιση** μεταξύ των τιμών του αργού πετρελαίου (ανεξάρτητη μεταβλητή) και των τιμών του πετρελαίου κίνησης και της απλής αμόλυβδης βενζίνης, όπως δείχνουν τα παρακάτω σχεδιαγράμματα.

Διάγραμμα Β1: Γραμμική σχέση μεταξύ τιμής πετρελαίου κίνησης και τιμής αργού Brent



Διάγραμμα Β2: Γραμμική σχέση μεταξύ τιμής απλής αμόλυβδης και τιμής αργού Brent



2. Από τη διεθνή υψηλή τιμή των ετοιμών πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ιταλία (fob²) που προσαρμόζονται καθημερινά και άμεσα στις μεταβολές της τιμής του Brent.
3. Από τις τιμές πώλησης από τα Διυλιστήρια της Χώρας (Ex Refinery Prices)
 - ✓ Οι τιμές πώλησης από τα Ελληνικά Διυλιστήρια (ΕΛ.ΠΕ. & ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ) αποτελούνται από τις διεθνείς τιμές πετρελαιοειδών (που είναι σε \$/Μετρικό Τόνο) όπως δημοσιεύονται στα χρηματιστηριακά δελτία πετρελαίου (PLATT'S OIL GRAM) για την περιοχή της Ιταλίας προσαυξημένες από ένα σταθερό PREMIUM (που αφορά το κόστος και το κέρδος των Ελληνικών Διυλιστηρίων) και μετατρέπονται σε ευρώ ανά χιλιόλιτρο για τα προϊόντα που τιμολογούνται σε όγκο (όπως είναι οι βενζίνες και το πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης) ή σε ευρώ ανά Μ/Τ (για τα υπόλοιπα πετρελαιοειδή). Αυτές ονομάζονται τιμές Διυλιστηρίων (Ex Refinery Prices). Είναι σταθερές από το 1989 μέχρι σήμερα.
4. Από την συναλλαγματική ισοτιμία δολαρίου – ευρώ
5. Από τους φόρους και δασμούς. Το κόστος κτήσης των πετρελαιοειδών από τις εταιρίες χονδρικής εμπορίας είναι το άθροισμα της τιμής διυλιστηρίου (ex refinery) και των φόρων, τελών, εισφορών, τους οποίους οι εταιρίες εμπορίας καταβάλλουν πριν από τη διάθεση των προϊόντων στην εσωτερική αγορά. Οι φόροι και οι λοιπές επιβαρύνσεις είναι οι εξής:
 - ♦ Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (ΕΦΚ) ο συντελεστής του οποίου αποτελεί σταθερό ποσό για κάθε καύσιμο και αποδίδεται σε ευρώ / χιλιόλιτρο για τις βενζίνες και το πετρέλαιο κίνησης.

² FOB: Free on Board. Τιμή που δεν περιλαμβάνει το κόστος μεταφοράς και ασφάλισης του φορτίου

- ♦ Στην συνέχεια προστίθεται το ειδικό τέλος (Δ.Ε.Τ.Ε) που ανέρχεται στο 0,5% του αθροίσματος της τιμής διυλιστηρίου και του ΕΦΚ.
- ♦ Στο σύνολο της τιμής που προκύπτει προστίθεται η εισφορά υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) που είναι 0,18 ευρώ /χιλιόλιτρο για όλες τις βενζίνες και το ντίζελ.
- ♦ Η ειδική εισφορά λογαριασμού πετρελαιοειδών για την επιδότηση εφοδιασμού προβληματικών περιοχών που ισοδυναμεί με 1,2% επί της τιμής διυλιστηρίου.
- ♦ Ο ΦΠΑ, ο συντελεστής του οποίου ορίζεται στο 23% του αθροίσματος της τιμής διυλιστηρίου και όλων των ανωτέρω φορολογικών επιβαρύνσεων. Σημειώνεται ότι για τα νησιά Λέσβος, Χίος, Σάμος, Δωδεκάνησα, Κυκλάδες, Θάσος, Σαμοθράκη, Βόρειες Σποράδες, Σκύρος ο συντελεστής ΦΠΑ μειώνεται κατά 30%.

6. Από τα περιθώρια κέρδους των εταιρειών και των πρατηριούχων:

α) Από τις τιμές που πωλούν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών (προσαυξημένες ανάλογα με τη τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί η καθεμιά τους, με το περιθώριο κέρδους τους, τις δαπάνες μεταφοράς, απώλειες, εξασερώσεις κ.λπ.).

β) Από τα περιθώρια κέρδους που προσθέτουν οι Πρατηριούχοι, στα οποία περιλαμβάνεται το κέρδος τους και οι λοιπές δαπάνες μεταφοράς, απωλειών κ.λπ.

Ο ΕΦΚ, όπως έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια, στα καύσιμα παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας Β1: Η εξέλιξη του ΕΦΚ ανά καύσιμο κατά τα έτη 2006-2009

	2006	2007	2008	2009	Μονάδα Επιβολής
Αμόλυβδη Βενζίνη	313	331	350	359	1000 λίτρα
Αμόλυβδη Βενζίνη Super	327	338	349	359	1000 λίτρα
LRP	342	347	352	359	1000 λίτρα
Πετρέλαιο Κίνησης	260	276	293	302	1000 λίτρα

Πίνακας Β2: Επιβαρύνσεις των πετρελαιοειδών (2009)

Φόρος / Τέλος	Απλή Αμόλυβδη (€ / 1000 λίτρα)	Αμόλυβδη βενζίνη Super (€ / 1000 λίτρα)	L.R.P (€ / 1000 λίτρα)	Πετρέλαιο κίνησης (€ / 1000 λίτρα)
ΕΦΚ	359	359	359	302
ΡΑΕ	0,18	0,18	0,18	0,18
Ειδική Εισφορά	1%	1%	1%	1%
Δ.Ε.Τ.Ε	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
ΦΠΑ*	19%	19%	19%	19%

Πίνακας Β3: Τα προβλεπόμενα κατώτατα όρια φόρων από την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία ανά 1000 L

Αμόλυβδη	LRP	Diesel Κίνησης
287	337	245

Πίνακας Β4: Παρεμβάσεις που προβλέπονται στο Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής (με προσαρμογές, 2010)

	εκ. ευρώ	% ΑΕΠ
ΕΣΟΔΑ	5.500	2,4%
Μεταφορά επίπτωσης από μέτρα 2010 (carry over)	1.500	0,7%
Μεταφορά επίπτωσης ΕΦΚ 2010	600	0,3%
Αύξηση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στα καύσιμα	250	0,1%

Πίνακας Β5: Προβλεπόμενα έσοδα από καύσιμα σύμφωνα με το ΠΟΠ του 2010

Άμεσοι Φόροι	2009	2010			2011	Μεταβολή %	
		Προυπολ/σμός	ΠΟΠ	Εκτιμήσεις πραγμ/σων		2010/2009	2011/2010
Φόροι Κατανάλωσης	Πραγμ/σες				Προβλέψεις		
ΕΦΚ Καυσίμων	4.374	4.655	5.700	5.900	5.240	34.9	-11.2

Πίνακας Β6: Δημοσιονομικά μέτρα όπως προβλέπονται από το Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής του Μαΐου 2010 (σε εκ. ευρώ)

	2010	2011	2012	2013	Σύνολο	% ΑΕΠ
Ι. Έσοδα						
Αύξηση ΕΦΚ Καυσίμων	200	250	0	0	450	0,2%

Κατά το 2010, τα έσοδα ενισχύονται τόσο από τα μέτρα που έχουν ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του προϋπολογισμού 2010, όσο και από τα μέτρα που αποφασίστηκαν εντός του τρέχοντος έτους, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που τέθηκαν στο Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής (ΠΟΠ), με βάση το Μνημόνιο Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής. Ειδικότερα, ορίζεται σχετικά με τα καύσιμα:

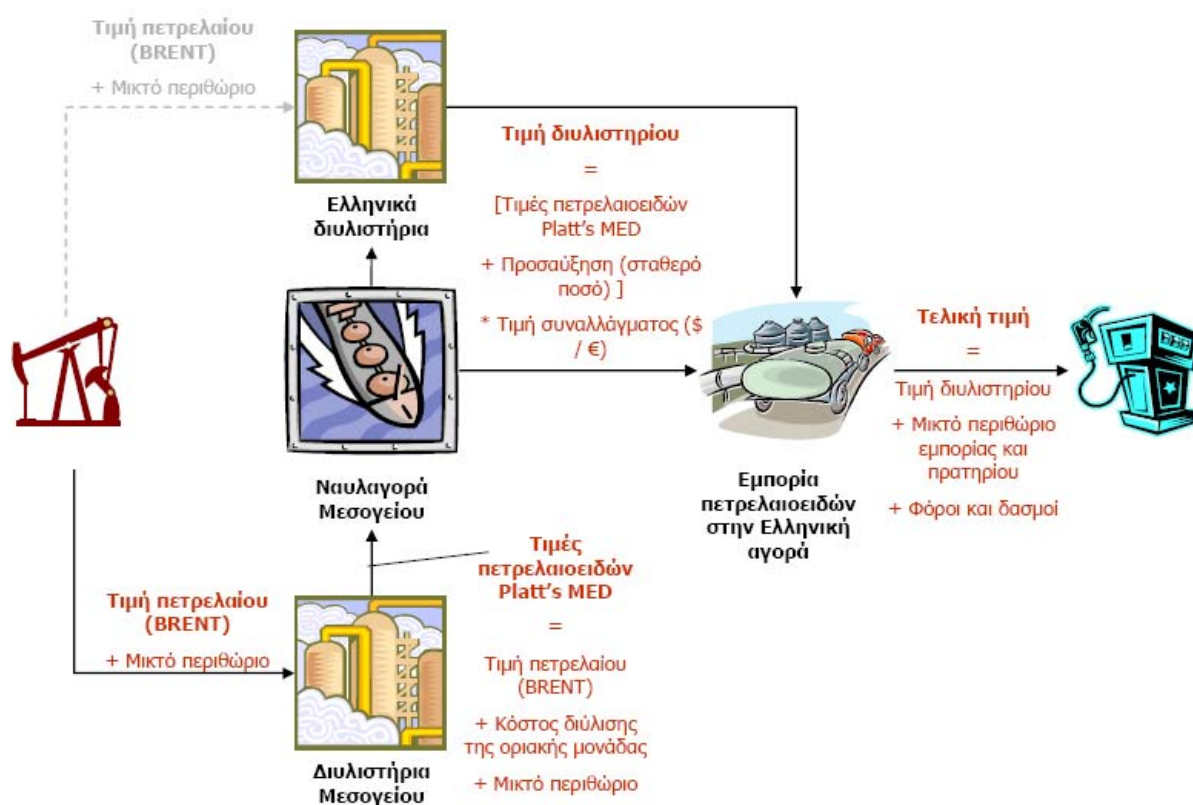
- ♦ Αναπροσαρμογή των συντελεστών του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (diesel), σε τρεις φάσεις, από 9/2/2010, 4/3/2010 και 3/5/2010.

Το περιβάλλον της εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, καθώς τα πρατήρια στη Χώρα μας ανήκουν κατά μεγάλο βαθμό στους πρατηριούχους και όχι στις εταιρίες εμπορίας. Παράλληλα, είναι δομημένα ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις και σε πολλές περιπτώσεις ως μικρής κλίμακας οικογενειακές επιχειρήσεις.

Όπως φαίνεται ξεκάθαρα, υπάρχει τιμολόγηση σε τρία στάδια, από το διυλιστήριο στις εταιρίες πετρελαιοειδών, από τις εταιρίες στους κατόχους άδειας Λιανικής (πρατήρια και πωλητές πετρελαίου θέρμανσης) και σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και από τους κατόχους άδειας Λιανικής στους τελικούς καταναλωτές.

Παράγοντες όπως δυσκολίες στην εξεύρεση κοιτασμάτων πετρελαίου, δυσκολίες στην εξόρυξη που συνεπάγονται υψηλό κόστος στην πετρελαιοπηγή, αυξημένο κόστος μεταφοράς, ανεπαρκείς επενδύσεις στον χώρο των διυλιστηρίων πετρελαίου και προπαντός πολυεπίπεδη κερδοσκοπία μέσω παραγωγών και άλλων μορφών συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, συγκεντρώνονται κατά αθροιστικό τρόπο στις τιμές με τις οποίες αγοράζουν τα διυλιστήρια αργό πετρέλαιο. Οι τιμές αυτές διαμορφώνονται στη διεθνή αγορά και με μικρές αποκλίσεις προς τα πάνω ή προς τα κάτω ισχύουν λίγο ή πολύ για όλους. Από το σημείο αυτό και μετά αρχίζει η διαμόρφωση τιμών για τον Έλληνα καταναλωτή, έχοντας ήδη ενσωματώσει κερδοσκοπίες και στρεβλώσεις του διεθνούς πετρελαϊκού χώρου.

Εικόνα Β1: Τα στάδια διαμόρφωσης της τιμής των πετρελαιοειδών



Η τιμή που επιβαρύνεται ο καταναλωτής (τιμή πρατηρίου) επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Στην απλή αμόλυβδη βενζίνη όπως και στο πετρέλαιο κίνησης το μεγαλύτερο ποσοστό των τελικών τιμών αφορά **τους φόρους και τις λοιπές εισφορές (55% και 54% αντίστοιχα)**. Το υπόλοιπο τμήμα της τιμής καλύπτει **το κόστος διύλισης αργού πετρελαίου (upstream) και τα μικτά περιθώρια κέρδους των εταιριών διύλισης, εμπορίας και των πρατηριούχων (downstream)**.

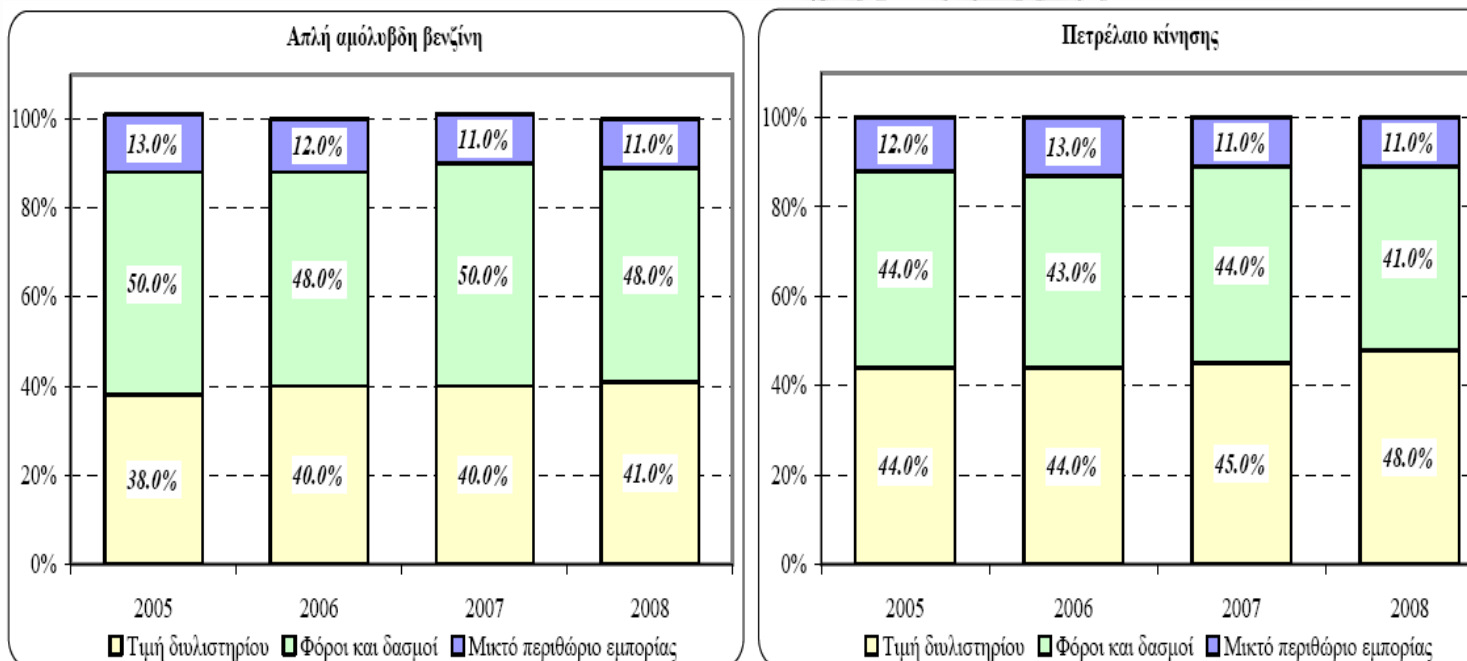
Σύμφωνα με σχετική μελέτη των ΕΛ.ΠΕ. που καλύπτει την περίοδο Ιανουαρίου 2003 –Απριλίου 2004, η τιμή διυλιστηρίου (ex refinery) για την απλή αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης αντιπροσωπεύει το 29% και 34% της τελικής τιμής καταναλωτή αντίστοιχα, ενώ το μικτό περιθώριο εμπορίας (εταιρίες εμπορίας και πρατηριούχοι) διαμορφώνεται σε 16% και 12% αντίστοιχα. Το υπόλοιπο 55% και 54% αντίστοιχα αφορά φόρους και λοιπές εισφορές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η συμμετοχή των μικτών περιθωρίων κέρδους που προέρχονται από το τμήμα της διύλισης και της εμπορίας (χονδρική και λιανική) στην τελική τιμή καταναλωτή παρουσιάζει σημαντική διακύμανση λόγω της μεταβλητότητας (volatility) που εμφανίζει η τιμή του αργού πετρελαίου διεθνώς. **Οι τελικές τιμές καταναλωτή προκύπτουν εάν στις χονδρικές τιμές προστεθεί και το μικτό περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων, το οποίο διαφοροποιείται από πρατήριο σε πρατήριο. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους εξαρτάται από το ύψος των πωλήσεων των πρατηρίων, την αποτελεσματικότητα λειτουργίας τους, το ύψος των επενδύσεων ανά πρατήριο, κ.λ.π.** Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύνθεση της τελικής τιμής αντλίας στα δύο κυριότερα προϊόντα (απλή αμόλυβδη βενζίνη και πετρέλαιο κίνησης. Οι φόροι και οι δασμοί και οι τιμές διυλιστηρίου αποτελούν τους

μεγαλύτερους σε μέγεθος παράγοντες διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής σε σχέση με τα περιθώρια των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων.

Ειδικότερα, **στην απλή αμόλυβδη βενζίνη (95 RON) το ύψος των δασμών και των φόρων** αποτέλεσε το μεγαλύτερο μέρος της τιμής αντλίας με μερίδιο που κατά μέσο όρο διαμορφώθηκε σε 49%, εμφανίζοντας όμως μικρή υποχώρηση το τελευταίο έτος (2008) λόγω της σημαντικής αύξησης των διεθνών τιμών και κατ' επέκταση της τιμής διυλιστηρίου. Η αύξηση της τιμής διυλιστηρίου της αμόλυβδης βενζίνης την ανωτέρω περίοδο είχε ως αποτέλεσμα τη διεύρυνση του μεριδίου της στις τιμές λιανικής κατά 3% και την υποχώρηση του αντίστοιχου μεριδίου του περιθωρίου των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων από 13% το 2005 σε 11% το 2008.

Διάγραμμα Β3: Ανάλυση τιμών λιανικής (2005-2008)

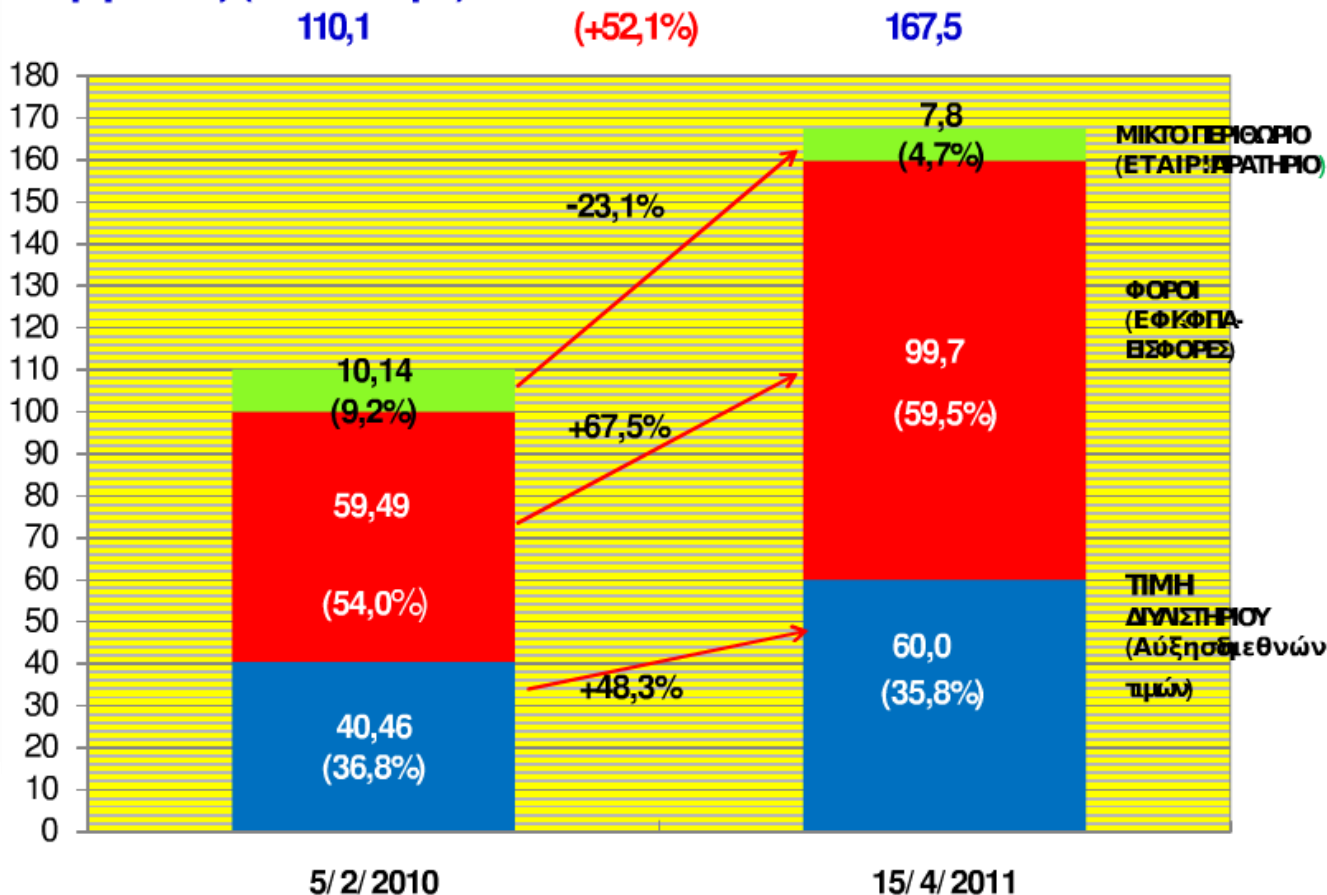


Στο πετρέλαιο κίνησης, η τιμή διυλιστηρίου αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής με 45% κατά μέσο όρο. Οι φόροι και οι δασμοί, αποτελούν το 43% περίπου της τελικής τιμής και το υπόλοιπο το μικτό περιθώριο κέρδους των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων.

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρατηρούμε την εξέλιξη των περιθωρίων κέρδους και στα τρία στάδια διαμόρφωσης της τελικής τιμής της αμόλυβδης βενζίνης το πρώτο εξάμηνο του 2011 σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2010.

Διάγραμμα Β4: Εξέλιξη τιμών αμόλυβδης βενζίνης, Ά εξάμηνο 2010 - Ά εξάμηνο 2011

Τιμή αντλίας (λεπτά / λίτρο):



Πηγή: ΥΠΕΚΑ

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ένας από τους παράγοντες που επιδρά στη διαμόρφωση της τελικής τιμής των πετρελαιοειδών είναι και το **κόστος μεταφοράς**. Το κόστος μεταφοράς υπεισέρχεται ως ξεχωριστός παράγοντας στο σχηματισμό της τελικής τιμής χονδρικής (τιμή που αγοράζουν οι πρατηριούχοι) και διαμορφώνεται ανάλογα με τον τόπο παράδοσης των πετρελαιοειδών. Στα έξοδα μεταφοράς, έρχεται να προστεθεί και ένα πρόσθετο κόμιστρο (σημαία), το οποίο είναι διαφορετικό στα αστικά κέντρα Αθήνας - Θεσ/νίκης σε σχέση με την υπόλοιπη γεωγραφική επικράτεια. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών από τους αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων και των εταιριών εμπορίας στα πρατήρια των υγρών καυσίμων, διενεργείται κατά το μεγαλύτερο μέρος της με **βυτιοφόρα αυτοκίνητα**. Οι εταιρίες εμπορίας χρησιμοποιούν βυτιοφόρα αυτοκίνητα ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης. Στην πλειοψηφία τους η μεταφορά των υγρών καυσίμων εντός της ελληνικής επικράτειας διενεργείται σε μεγάλο βαθμό από τα δημοσίας χρήσεως βυτιοφόρα αυτοκίνητα (ΔΧΒ).

2.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ ΜΕ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Λιανικές Τιμές Αμόλυβδης-95: Η λιανική τιμή αμόλυβδης – 95 στις 21/4/2011 ήταν 1,709€ το λίτρο έναντι 1,076 στις αρχές του 2010. Οπότε, σημειώθηκε **αύξηση 59%**. Η αύξηση προέρχεται από αύξηση φόρων (ΕΦΚ και ΦΠΑ) και από την αύξηση των διεθνών τιμών (+46,5% σε τιμές δολαρίου).

Διεθνείς τιμές: Η τιμή βαρελιού (Brent) στις 29/4/2011 είχε 126\$ το βαρέλι. Στις 29/4/2010 είχε 86\$ το βαρέλι και στις 29/4/2009 είχε 50\$ το βαρέλι. **Στο διάστημα 2010 και 2011 η αύξηση ήταν 46,5% και στο διάστημα 2009 με 2010 η αύξηση ήταν 152%**.

Πίνακας Β7: Τιμή βαρελιού Brent κατά τα έτη 2009-2011

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΡΕΛΙΟΥ BRENT
29/4/2011	126\$/ το βαρέλι
29/4/2010	86\$/ το βαρέλι
29/4/2009	50\$/ το βαρέλι

Τα γεγονότα στη Λιβύη και γενικά στην περιοχή της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής θεωρούνται τα βασικά αίτια για την υψηλή τιμή της βενζίνης. Από την αρχή των εχθροπραξιών στη Λιβύη η τιμή βαρελιού αυξήθηκε από 100\$ το βαρέλι στα 126 στις 29/4/2011 (**αύξηση 16%**). Αν συνυπολογίσουμε την πτώση της ισοτιμίας του δολαρίου προς το ευρώ κατά 3,5%, **η πραγματική αύξηση είναι 22,5%**.

Φόροι: Οι φόροι στις αρχές του 2010 για την αμόλυβδη -95 ανέρχονται σε 62 λεπτά το λίτρο, ενώ σε ένα χρόνο από τότε αυξήθηκε σε 1,004 ευρώ (**αύξηση 62%**).

Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), η κατανομή κόστους της αμόλυβδης -95 στις 26/4/2011 ήταν η εξής:

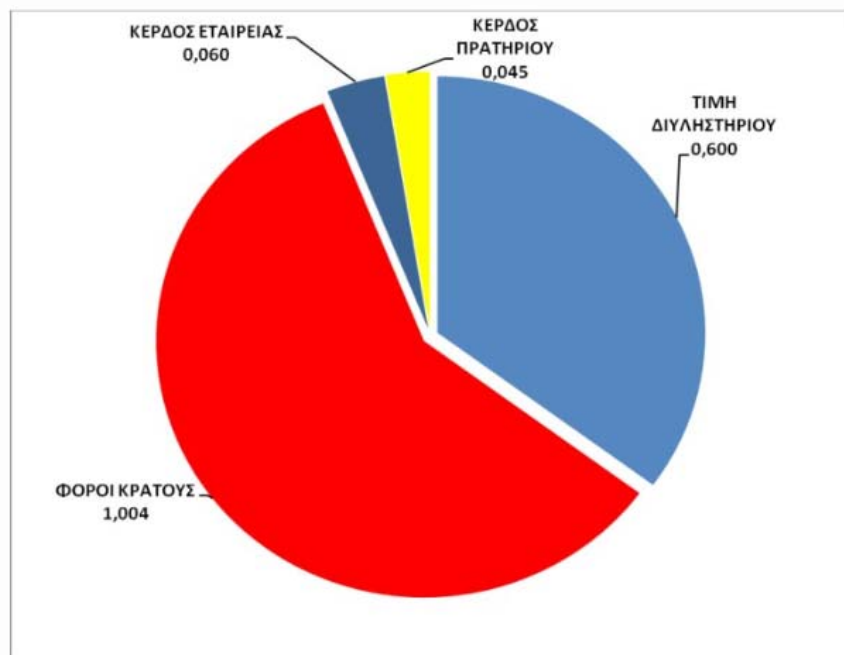
Πίνακας Β8: Κατανομή του κόστους της αμόλυβδης βενζίνης στις 26/4/2011

ΚΟΣΤΗ	ΕΥΡΩ/ΛΙΤΡΟ
ΤΙΜΗ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ (Χωρίς επιβαρύνσεις)	0,600
ΦΟΡΟΙ ΚΡΑΤΟΥΣ (ΕΦΚ, ΦΠΑ, ΤΕΛΗ)	1,004
ΚΕΡΔΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (χωρίς ΦΠΑ συν μεταφορά)	0,060
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ (χωρίς ΦΠΑ)	0,045

ΣΥΝΟΛΟ (μέση τιμή Ελλάδος)

1,709

Διάγραμμα Β5: Απεικόνιση της κατανομής του κόστους της αμόλυβδης βενζίνης στις 26/4/2011



Τον Μάιο του 2010, το κέρδος του πρατηριούχου ανά λίτρο ήταν 5,3 λεπτά ή 3,7% και τον Απρίλιο του 2011 ήταν 4,5 λεπτά ή 2,6%. Μέσα σε ένα έτος, **το κέρδος των πρατηριούχων μειώθηκε κατά 15,1% σε λεπτά του ευρώ και κατά 29,73% σε ποσοστά κέρδους.**

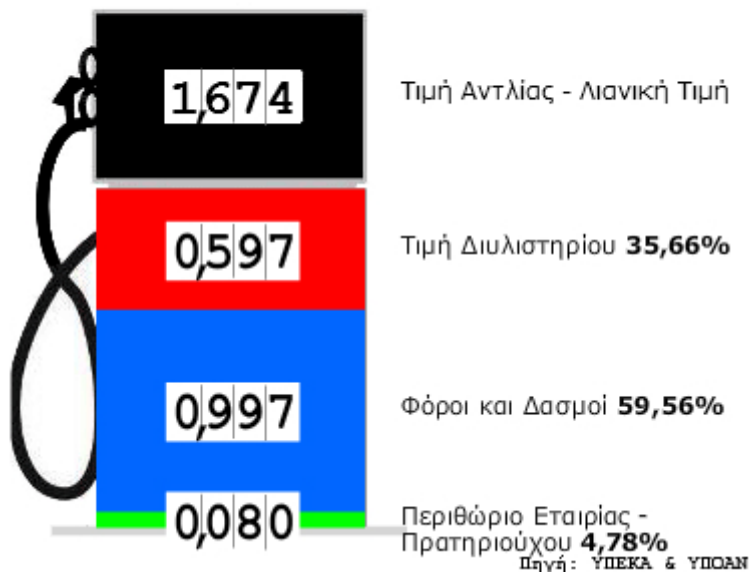
Πίνακας Β9: Τιμή διυλιστηρίου με φόρους τα έτη 2009-2011

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΤΙΜΗ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ
29/4/2011	1,300€/λίτρο
11/2/2011	1,258€/λίτρο
29/4/2010	1,095€/λίτρο
29/4/2009	0,666€/λίτρο

Όπως παρατηρούμε στον παραπάνω πίνακα, η αύξηση της τιμής διυλιστηρίου μετά φόρων μέσα σε 2 έτη σχεδόν διπλασιάστηκε. Συγκεκριμένα, **μεταξύ 11/2/2011 και 29/4/2011 η αύξηση ήταν 3,3%, μεταξύ 2010 και 2011 η αύξηση ήταν 18,72% και μεταξύ 2009 και 2011 95,20%.**

Στις 13 Μαΐου 2011 η διαμόρφωση της λιανικής τιμής και η συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών στην τελική λιανική τιμή του προϊόντος εμφανίζεται στην παρακάτω εικόνα:

**Αμόλυβδη
Μέση Τιμή Αντλίας Αττικής
13/05/2011**



Διαπιστώνουμε ότι το **95,22%** της λιανικής τιμής της αμόλυβδης βενζίνης διαμορφώνεται από την **τιμή διυλιστηρίου και τους φόρους**. Τα υπόλοιπα 9,93 λεπτά (5% περίπου) είναι το ποσό που μοιράζονται οι εταιρείες εμπορίας, οι μεταφορείς υγρών καυσίμων και τα πρατήρια.

Τα τελευταία διάστημα, λόγω εξωγενών παραγόντων έχουν αυξηθεί οι τιμές διυλιστηρίου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στις 6 Απριλίου 2011 η τιμή διυλιστηρίου για την αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων ήταν στα 0,589 ευρώ/λίτρο, όταν στις 21 Μαρτίου ήταν 0,544 ευρώ/λίτρο.

Από τις 21/3 μέχρι τις 6/4 σημειώθηκε αύξηση στις τιμές διυλιστηρίου για την απλή αμόλυβδη βενζίνη 4,4 λεπτά (8,08%). Αντίστοιχα, οι τιμές διυλιστηρίου του πετρελαίου θέρμανσης έχουν αυξηθεί κατά 1,9 λεπτά (4,79%).

Στο ίδιο διάστημα, η επιβάρυνση του καταναλωτή βάσει της σύγκρισης των μέσων τιμών είναι 1,2 λεπτά ανά λίτρο στην αμόλυβδη βενζίνη και 0,6 λεπτά ανά λίτρο στο πετρέλαιο θέρμανσης.

Συγκεκριμένα στην αμόλυβδη βενζίνη, στις 21/3 η μέση λιανική τιμή πώλησης του λίτρου ήταν €0,669 και στις 5/4 διαμορφώθηκε στο €1,681

Αντίστοιχα στο πετρέλαιο θέρμανσης, στις 21/3 η μέση τιμή ήταν 0,895 και στις 5/4 διαμορφώθηκε €0,901.

Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι οι εταιρείες εμπορίας και τα πρατήρια έχουν μειώσει τα δικά τους περιθώρια κέρδους και έχουν απορροφήσει μέρος της αύξησης που έχει σημειωθεί στην τιμή διυλιστηρίου κατά 3,2 €/λίτρο στην απλή αμόλυβδη και 1,5€/λίτρο στο πετρέλαιο θέρμανσης.

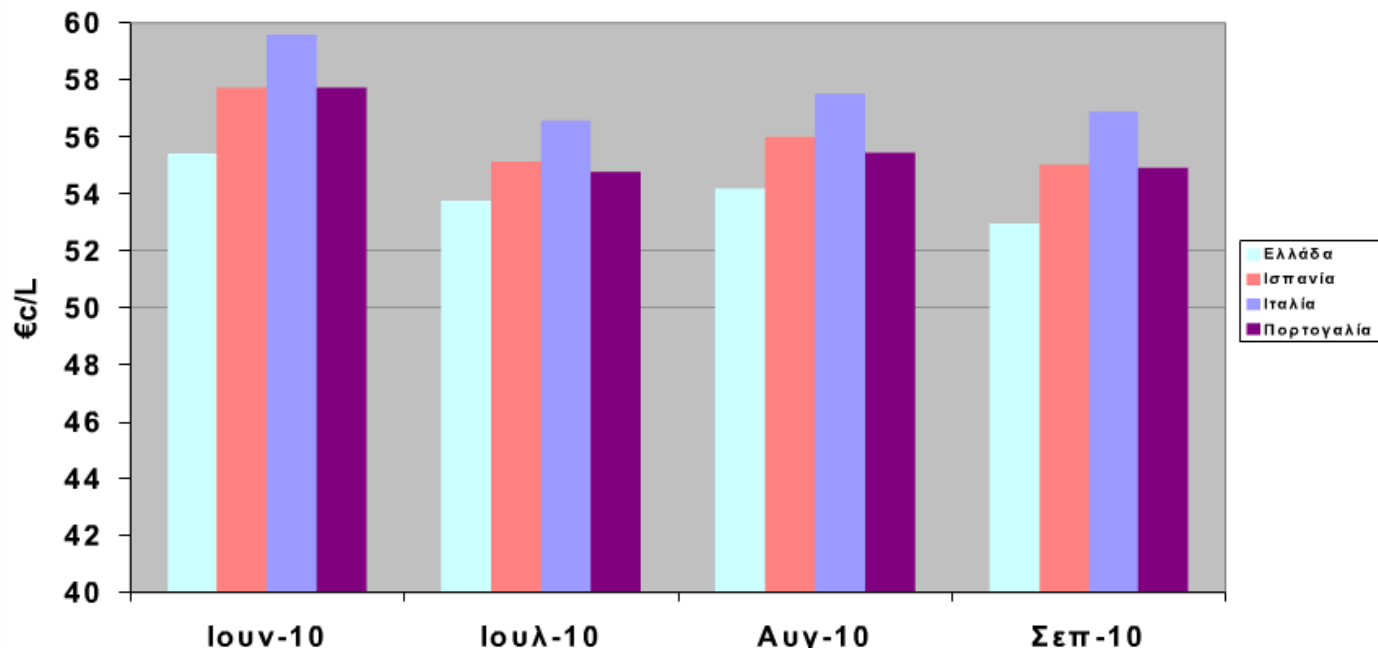
Στο σημείο αυτό, αξίζει να υπογραμμιστεί η εμπειρία της Μ. Βρετανίας, όπου το ίδιο χρονικό διάστημα η μέση τιμή ανά λίτρο στην αμόλυβδη βενζίνη καταγράφεται στο €1,50.

Η αύξηση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στην αγορά καυσίμων από το 2010 μέχρι το 2011 έχει μετατρέψει την χώρα μας στην πιο ακριβή από τις 27 της Ε.Ε. (από την

22^η θέση στην Ευρώπη στην 1^η). Αν όμως αφαιρεθούν οι φόροι, η Ελλάδα είναι η φθηνότερη στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη.

Παρότι, λοιπόν, η τελική τιμή αντλίας έχει γίνει η ακριβότερη στην Ευρώπη, η τιμή χωρίς τους φόρους παραμένει φθηνότερη, όπως δείχνει το διάγραμμα.

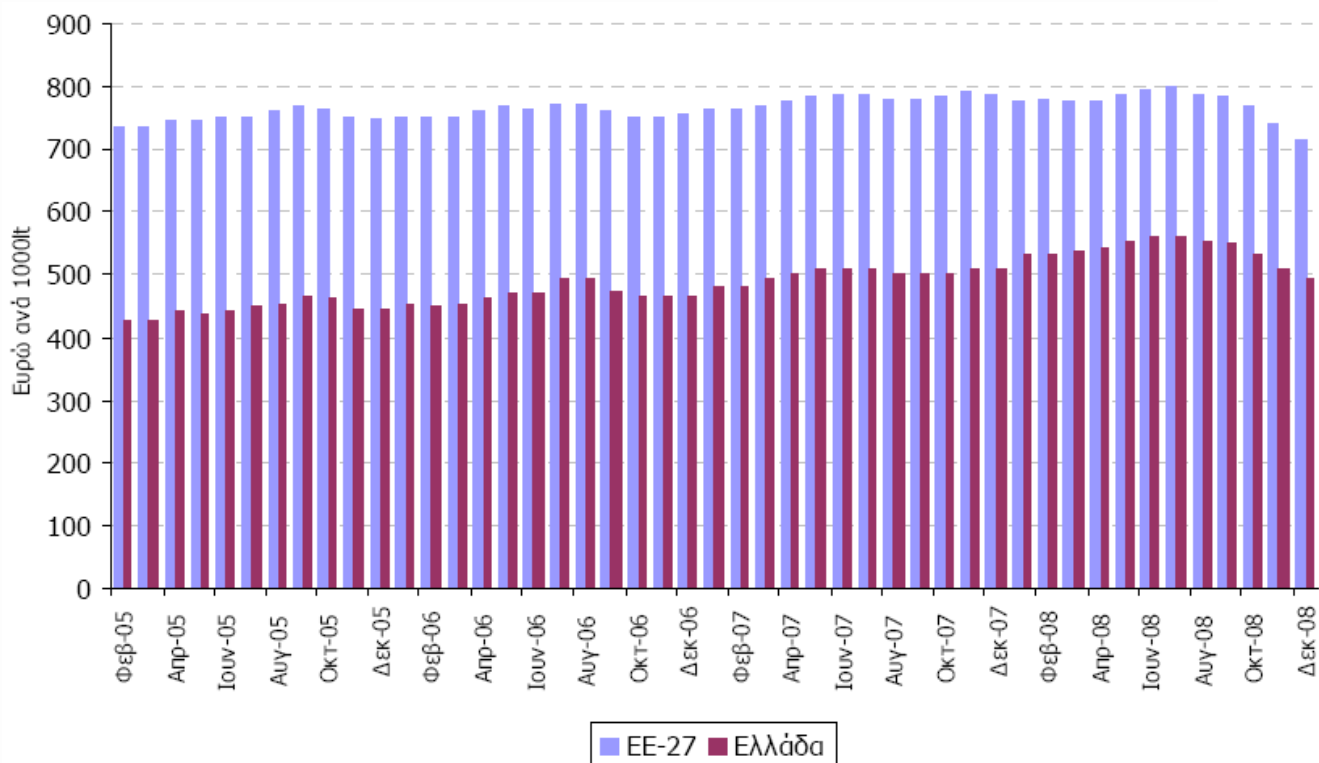
Διάγραμμα Β6: Μέση τιμή κατανάλωσης Αμόλυβδης Βενζίνης άνευ φόρων και δασμών



Πηγή: European Commission – Oil Bulletin

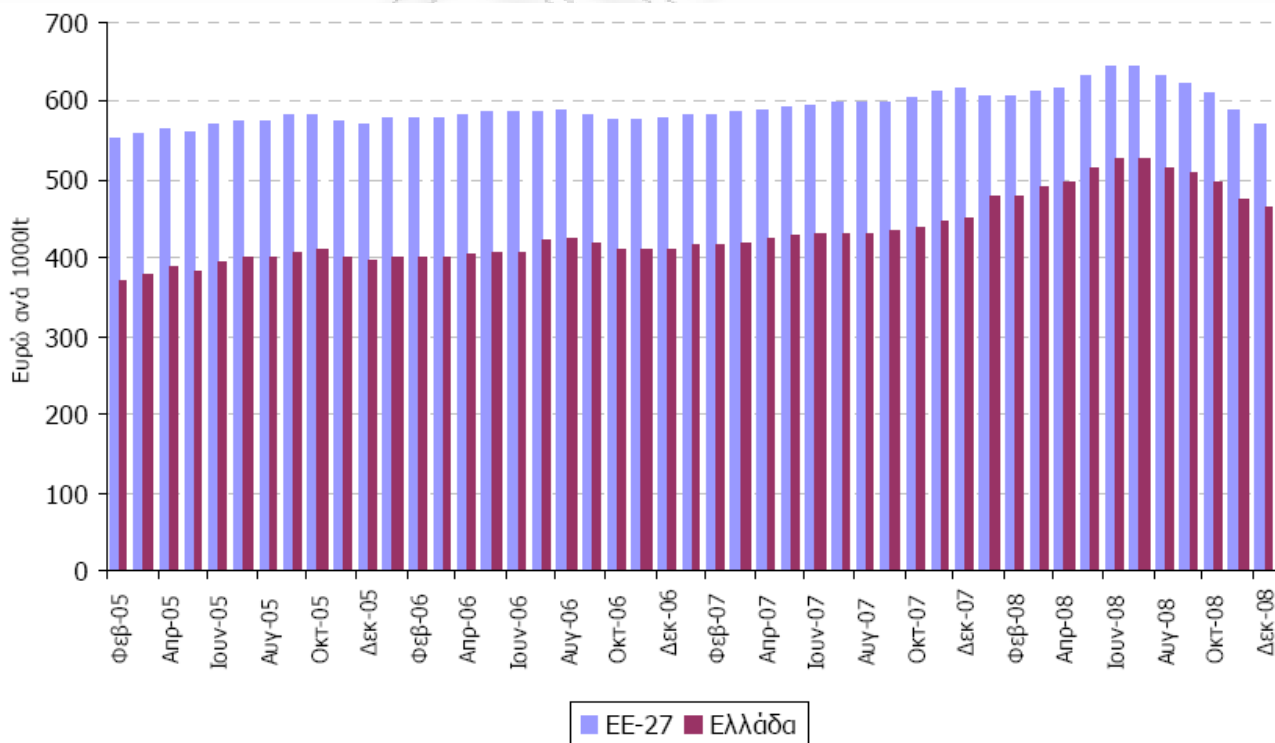
Το ύψος των δασμών και των φόρων που επιβλήθηκαν στις τελικές τιμές λιανικής της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης την τετραετία 2005-2008 βρισκόταν σε επίπεδο χαμηλότερο σε σχέση με το μέσο όρο των 27 Ευρωπαϊκών χωρών. Την συγκεκριμένη χρονική περίοδο οι δασμοί και οι φόροι αποτέλεσαν για την αμόλυβδη και το πετρέλαιο κίνησης το 63% και 72% περίπου του αντίστοιχου ύψους του μέσου όρου των 27 κρατών – μελών, ο οποίος ήταν ίσος με 766€/μ3 και 591 €/μ3.

Διάγραμμα Β7: Φόροι και δασμοί Αμόλυβδης Βενζίνης σε Ελλάδα και ΕΕ-27, 2005-2008



Πηγή: European Commission – Bulletin Oil. Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

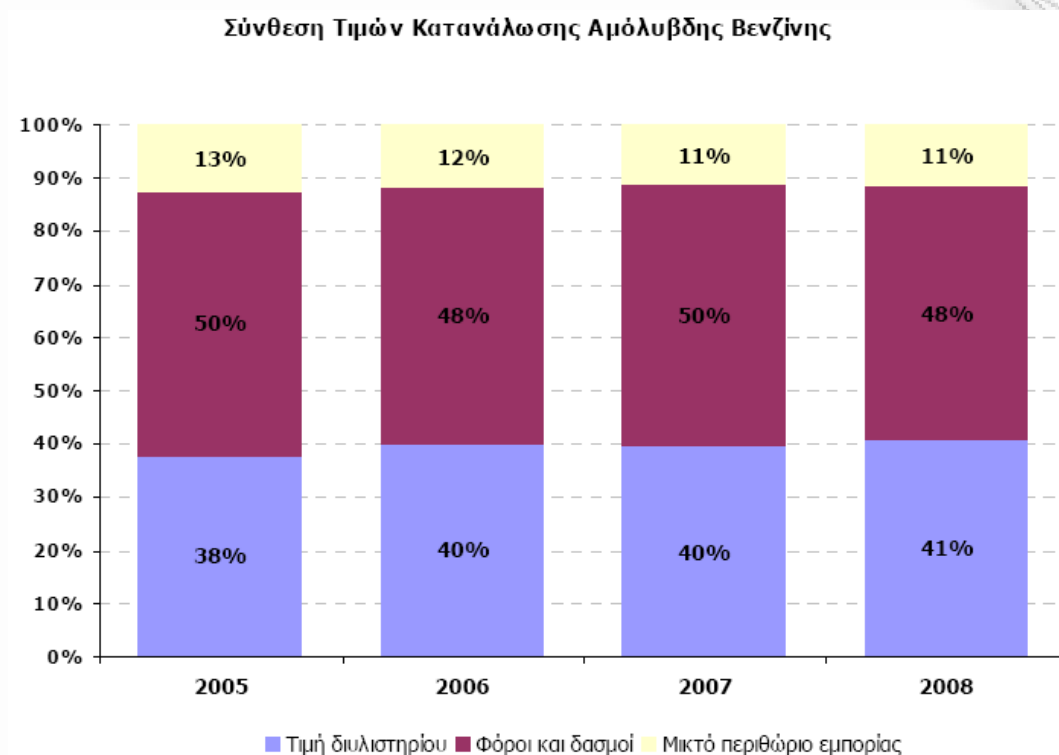
Διάγραμμα Β8: Φόροι και δασμοί Ντίζελ Κίνησης σε Ελλάδα και ΕΕ-27, 2005-2008



Πηγή: European Commission – Bulletin Oil. Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

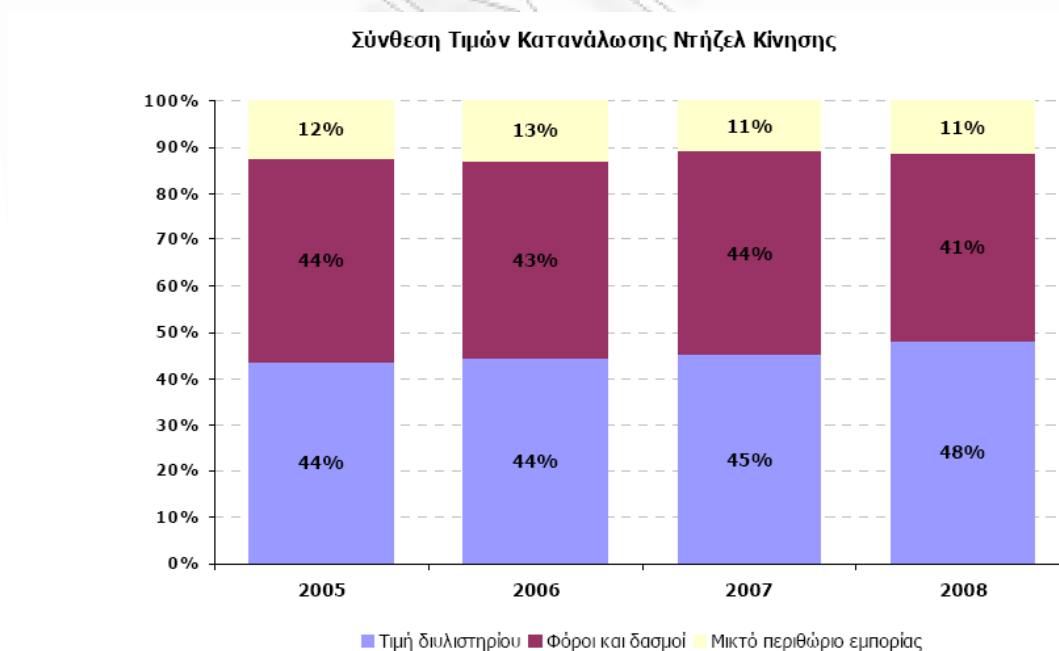
Παρακάτω απεικονίζεται πώς εξελίχθηκε η διαμόρφωση της μέσης τιμής πρατηρίου (αμόλυβδη βενζίνη και ντίζελ κίνησης) σε χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών από το 2005 έως το 2008.

Διάγραμμα Β9: Διαμόρφωση Μέσης Τιμής Πρατηρίου, 2005-2008 (σε %)



Πηγή: European Commission, Oil Bulletin και Ημερήσια Δελτία Τιμών ΕΛ.ΠΕ.

Διάγραμμα Β10: Διαμόρφωση Τιμής Κατανάλωσης Ντίζελ Κίνησης, 2005-2008 (σε %)



Πηγή: European Commission, Oil Bulletin, Ημερήσια Δελτία Τιμών ΕΛΠΕ. Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Η σωρευτική άνοδος των τιμών διυλιστηρίου κατά 36% για την αμόλυβδη βενζίνη και κατά 52,6% για το πετρέλαιο κίνησης, αντανακλά τις εξελίξεις στις διεθνείς αγορές αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών και οδήγησε για την αμόλυβδη και το πετρέλαιο κίνησης σε:

- ♦ Αύξηση της συνολικής φορολογικής επιβάρυνσης κατά 21,7% και 27,5% αντίστοιχα,
- ♦ Αύξηση των μικτών περιθωρίων κέρδους εταιρειών εμπορίας και πρατηρίων κατά 15,7% και 24,1% αντίστοιχα³,
- ♦ Αύξηση της τελικής τιμής κατά 26,5% και 38% αντίστοιχα.

Σε σχέση με τα μικτά περιθώρια κέρδους θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι εταιρείες διατηρούν το μικτό ονομαστικό περιθώριο κέρδους τους σε €/λίτρο σταθερό για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Το περιθώριο αυτό σε €/λίτρο διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία. Έτσι, το ποσοστιαίο (%) περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας καθημερινά μεταβάλλεται (σε περιόδους ανόδου των τιμών μειώνεται, σε περιόδους καθόδου των τιμών αυξάνει). Αντιθέτως, οι πρατηριούχοι καθορίζουν σε καθημερινή σχεδόν βάση το μικτό περιθώριο κέρδους τους σε €/λίτρο ενός ποσοστού % κέρδους το οποίο διατηρούν σταθερό για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Το ποσοστιαίο (%) αυτό περιθώριο διαφέρει από πρατηριούχο σε πρατηριούχο. Έτσι, το περιθώριο κέρδους σε €/λίτρο των πρατηριούχων καθημερινά σχεδόν μεταβάλλεται (σε περιόδους ανόδου των τιμών αυξάνει, σε περιόδους καθόδου των τιμών μειώνεται).

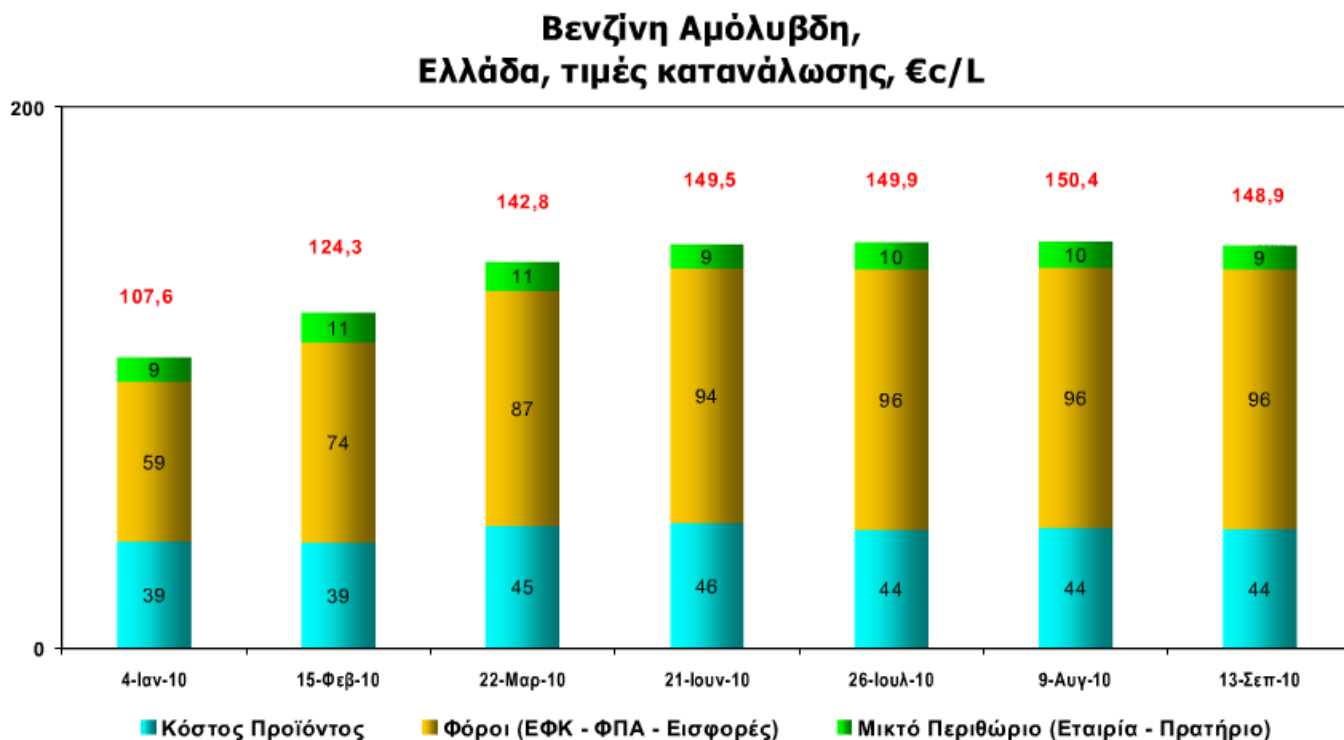
Οι φόροι και οι δασμοί και οι τιμές διυλιστηρίου αποτελούν τους μεγαλύτερους σε μέγεθος παράγοντες διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής σε σχέση με τα περιθώρια των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων. Στην αμόλυβδη βενζίνη (95 RON) το ύψος των δασμών και των φόρων αποτέλεσε το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής, με μερίδιο κατά μέσο όρο 49%, εμφανίζοντας το 2008 μικρή υποχώρηση λόγω της σημαντικής αύξησης των διεθνών τιμών και κατ' επέκταση της τιμής διυλιστηρίου. Η αύξηση της τιμής διυλιστηρίου της αμόλυβδης την ανωτέρω περίοδο είχε ως αποτέλεσμα τη διεύρυνση του μεριδίου της στις τελικές τιμές λιανικής κατά 3% και την υποχώρηση του αντίστοιχου μεριδίου του περιθωρίου των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων από 13% το 2005 σε 11% το 2008.

Στο πετρέλαιο (ντίζελ) κίνησης, η τιμή διυλιστηρίου αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής, με 45% κατά μέσο όρο. Οι φόροι και οι δασμοί αποτελούν το 43% περίπου της τελικής τιμής και το μικτό περιθώριο εμπορίας το υπόλοιπο 12%. Διαχρονικά, η άνοδος της τιμής του ντίζελ οδήγησε σε διεύρυνση του μεριδίου της τιμής διυλιστηρίου και σε μείωση των μεριδίων του μικτού περιθωρίου εμπορίας και των φόρων και δασμών.

Η αύξηση των τιμών αντλίας λόγω σημαντικής αύξησης της φορολογίας (ΕΦΚ και ΦΠΑ) υπήρξε ραγδαία σε σύντομο χρονικό διάστημα, γεγονός που οδήγησε σε συρρίκνωση των περιθωρίων κέρδους εταιρειών και πρατηριούχων.

³ Ως προς τη μεταβολή του μικτού περιθωρίου των εταιρειών εμπορίας και πρατηρίων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αύξηση του γενικού επιπέδου τιμών κατά 13,8% την περίοδο 2005-2008, αλλά και η αύξηση των χρηματοοικονομικών δαπανών λόγω αύξησης των τιμών.

Διάγραμμα Β11: Κατανομή του κόστους Αμόλυβδης Βενζίνης από 4/1/2010 έως 13/9/2010



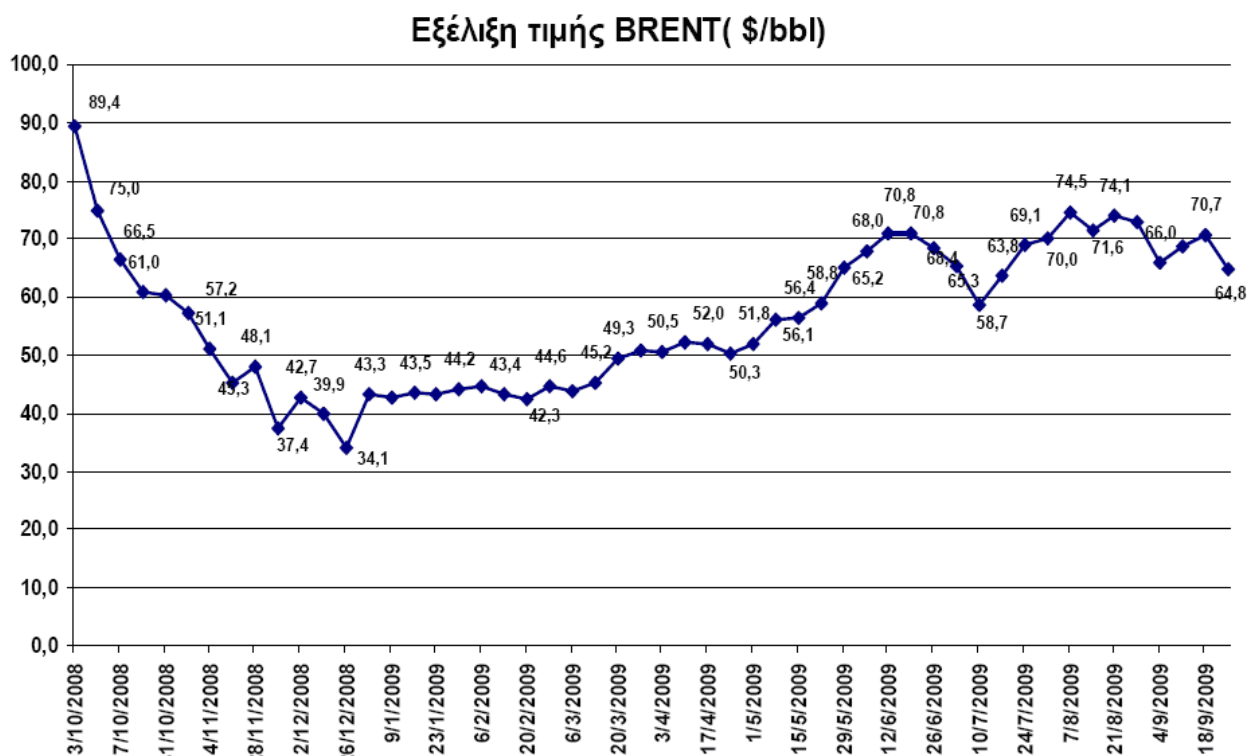
2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΧΩΡΙΩΝ ΤΙΜΩΝ ΛΙΑΝΙΚΗΣ

Τιμές διυλιστηρίου

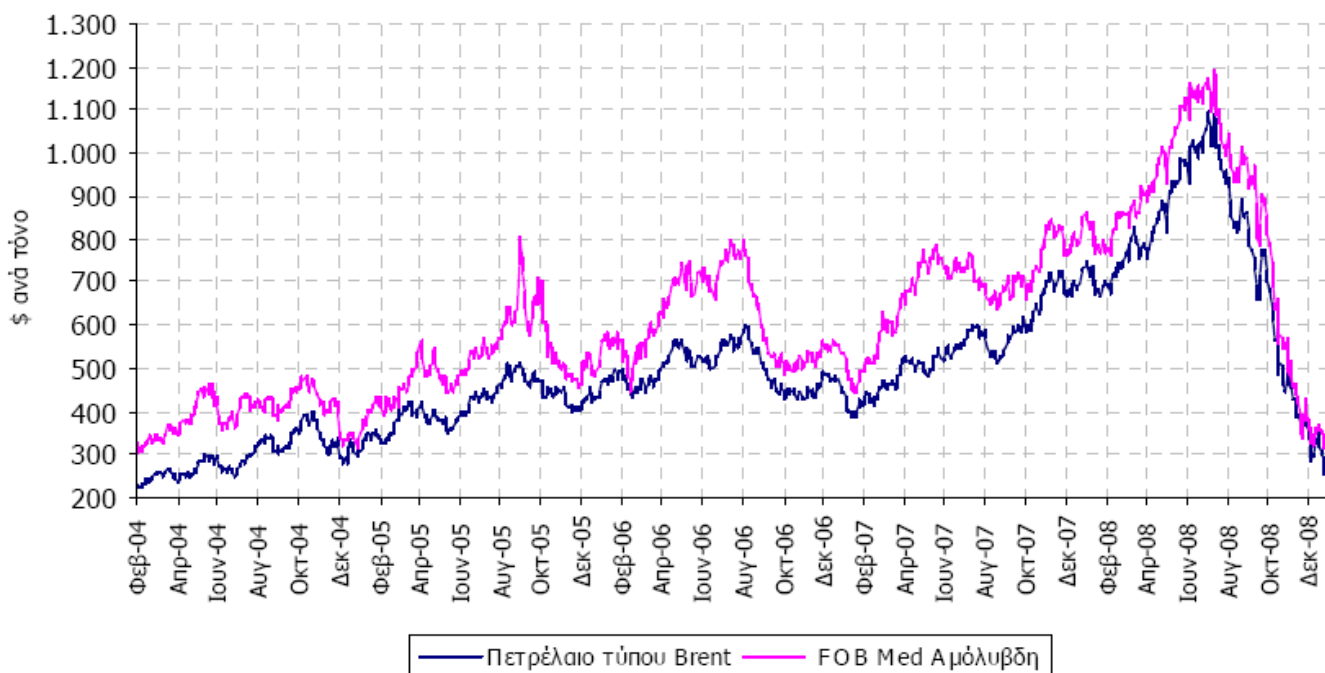
Οι τιμές διυλιστηρίου (ex-refinery prices) στην Ελλάδα υπολογίζονται και μεταβάλλονται καθημερινά με βάση τις μεταβολές των διεθνών τιμών πετρελαιοειδών προϊόντων, οι οποίες είναι εκφρασμένες σε δολάρια ανά τόνο, για την περιοχή της Μεσογείου (πρακτικά στην Ιταλία) και της τρέχουσας ισοτιμίας ευρώ/ δολαρίου. Σύμφωνα με την ανάλυση που ακολουθεί, οι τιμές του αργού πετρελαίου χαρακτηρίζονται από έντονες διακυμάνσεις οι οποίες έμμεσα επηρεάζουν και τις διεθνείς τιμές των προϊόντων πετρελαίου.

Μία εικόνα της εξέλιξης και των διακυμάνσεων των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου, αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης παρουσιάζεται στα επόμενα διαγράμματα:

Διάγραμμα Β12: Εξέλιξη της τιμής Brent κατά τα έτη 2008 - 2009

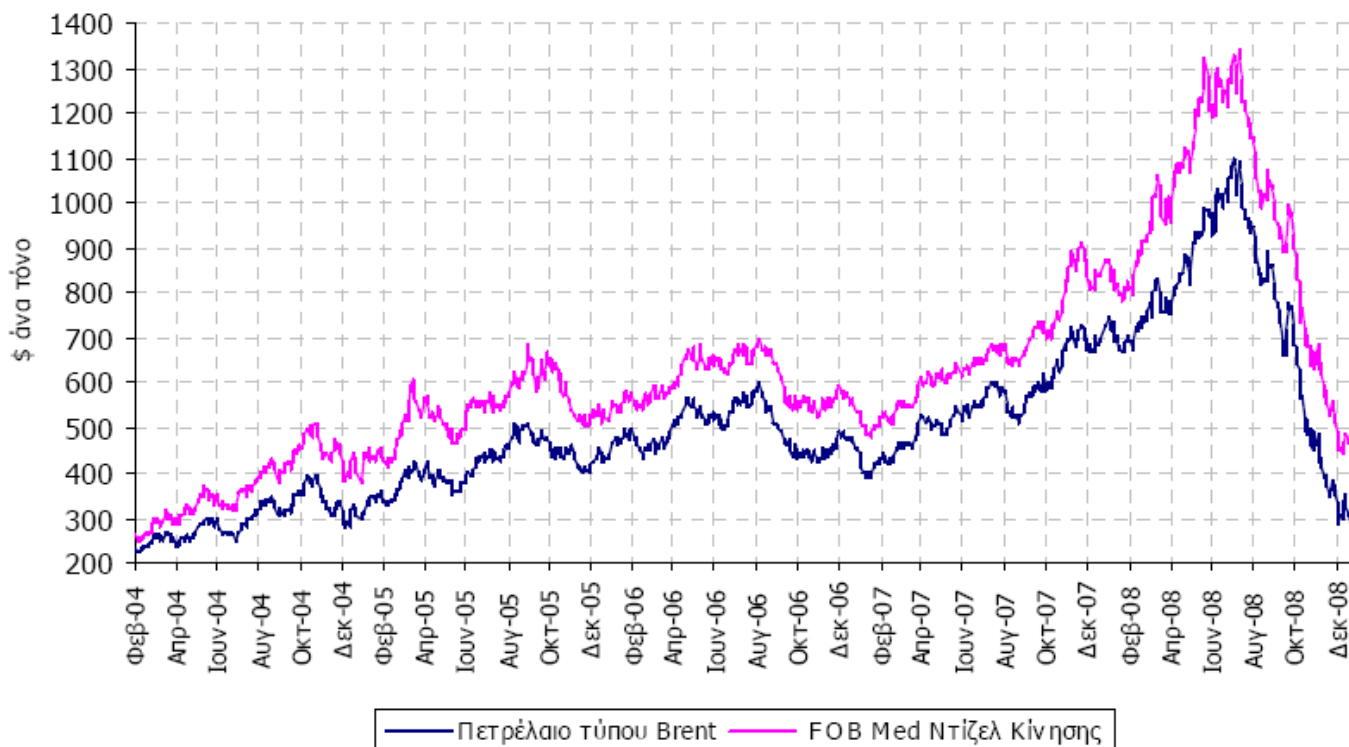


Διάγραμμα Β13: Τιμές Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent κα Αμόλυβδης (Med Fob) εκφρασμένες σε \$/τόνο, Ιαν.2004 – Δεκ.2008



Πηγή: Platt's

Διάγραμμα Β14: Τιμές Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent κα Ντιζελ Κίνησης (Med) εκφρασμένες σε \$/τόνο, Ιαν.2004 – Δεκ.2008



Πηγή: Platt's

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι οι διεθνείς τιμές αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης σε βάθος χρόνου γενικά ακολουθούν την εξέλιξη και τις διακυμάνσεις της διεθνούς τιμής αργού πετρελαίου. Ασφαλώς, η ένταση των μεταβολών των προϊόντων πετρελαίου μπορεί να είναι μικρότερη ή μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του αργού πετρελαίου καθώς δέχονται και την επίδραση των ειδικών παραγόντων προσφοράς και ζήτησης που σχετίζονται με το κάθε προϊόν. Γεγονός είναι ότι τόσο οι τιμές αντλίας στην Ελλάδα όσο και διεθνείς τιμές αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης δεν ακολουθούν πλήρως την εξέλιξη και τις διακυμάνσεις της διεθνούς τιμής αργού πετρελαίου. Έχει παρατηρηθεί ότι σε βάθος χρόνου έχουν γενικά την ίδια τάση αλλά δεν συμβαίνει το ίδιο για τα μικρότερα χρονικά διαστήματα. Σε αυτή την περίπτωση συμβαίνει οι μεταβολές μεταξύ των τιμών να είναι μεγάλες (λόγω ειδικών συνθηκών, όπως πχ, ύψος αποθεμάτων ΗΠΑ, υψηλά εποχιακή ζήτηση, εξέλιξη προθεσμιακών τιμών προϊόντων) ή ακόμη και οι τάσεις μεταβολής των τιμών να είναι αντίθετες, δηλαδή οι τιμές του αργού να ανεβαίνουν και οι τιμές των προϊόντων να πέφτουν ή αντίστροφα.

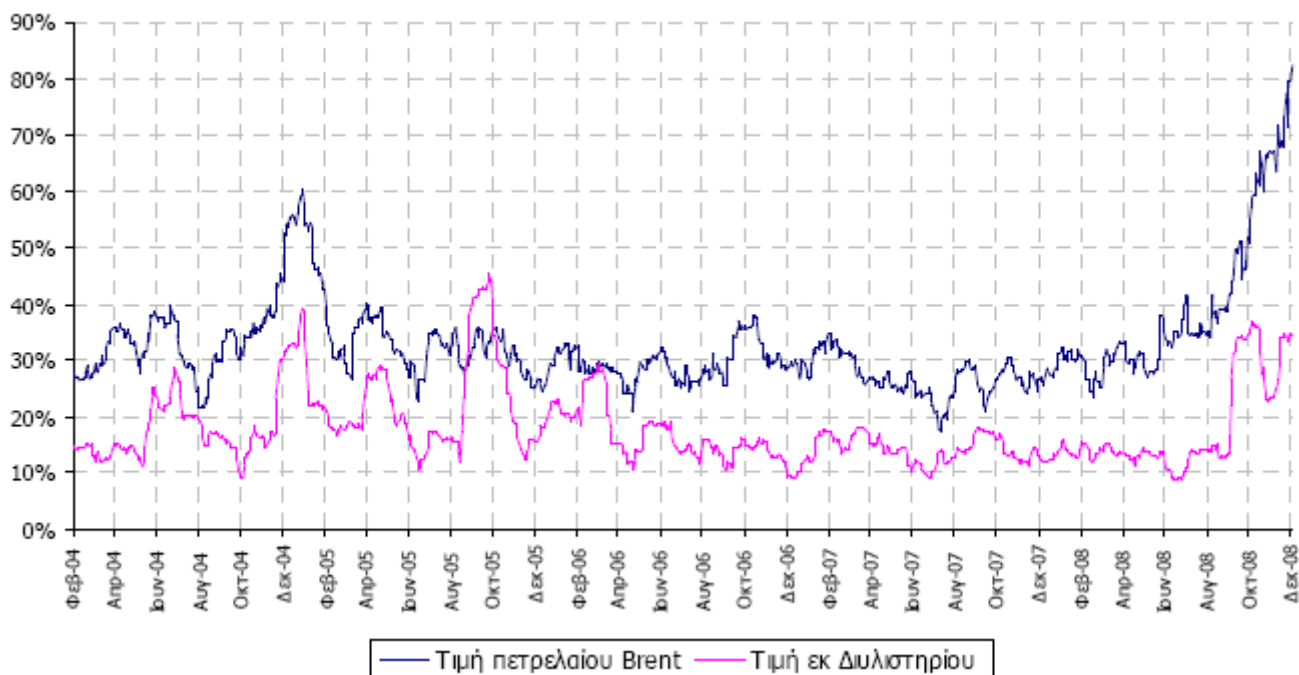
Για τον υπολογισμό της τιμής πώλησης των προϊόντων πετρελαίου από τις εγχώριες εταιρείες διύλισης (τιμές διυλιστηρίου) λαμβάνεται υπόψη συγκεκριμένος μαθηματικός τύπος που αποτελείται από το άθροισμα: (α) της τιμής C.I.F. Med Ιταλίας, δηλ. το προϊόν παραδοτέο σε λιμένα της Μεσογείου, (β) μίας προσαύξησης (premium) ανάλογα με τον τύπο του προϊόντος και (γ) της συναλλαγματικής ισοτιμίας ευρώ έναντι δολαρίου. Οι τιμές διυλιστηρίου δηλαδή δε διαμορφώνονται με βάση την αρχή «κόστος παραγωγής + περιθώριο κέρδους» αλλά με βιάση τις τιμές της διεθνούς αγοράς.

Στην συνέχεια παρατίθενται μία σειρά παραγόντων που σχετίζονται με τη διαμόρφωση και τις διακυμάνσεις των τιμών διυλιστηρίου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με μία έρευνα του IOBE βασισμένη σε ιστορικά στοιχεία παίρνουμε μία εκτίμηση: (α) της μεταβλητότητας των τιμών διυλιστηρίου για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης και σύγκριση αυτής με τη μεταβλητότητα που εμφανίζουν οι τιμές του αργού πετρελαίου, (β) του μεγέθους της προσαύξησης (premium) που προσθέτουν τα διυλιστήρια και της διαχρονικής του συμπεριφοράς, (γ) του μεγέθους και της συμπεριφοράς του κόστους μεταφοράς και ασφάλισης (δ) της διαφοροποίησης των τιμών Μεσογείου σε σχέση με την αγορά της Βόρειας Ευρώπης, η οποία αποτελεί έναν επιπλέον παράγοντα που επιδρά στις αποκλίσεις τιμών στις αγορές λιανικής σε κάθε χώρα, ανάλογα με τη διεθνή αγορά που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τιμών διυλιστηρίων.

Η μεταβλητότητα των τιμών διυλιστηρίου

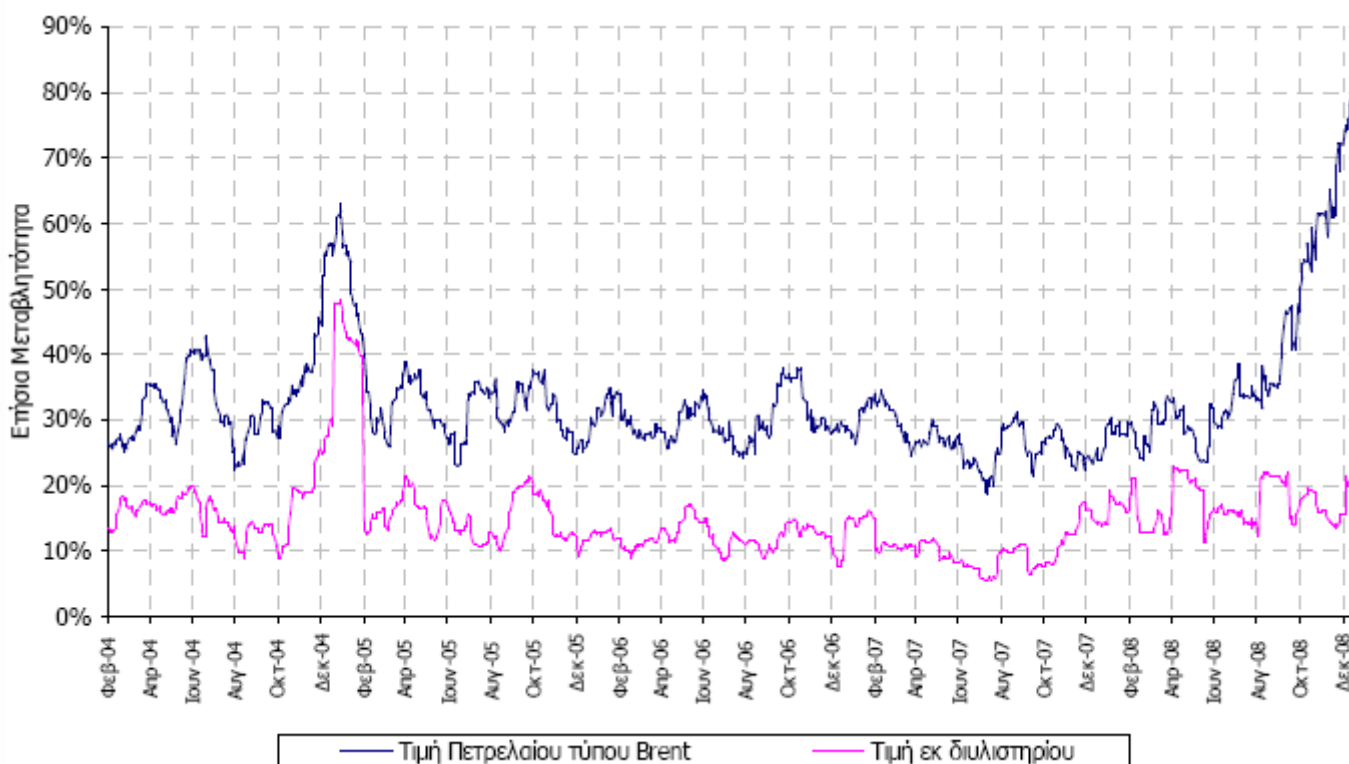
Οι τιμές διυλιστηρίου δεν εμφανίζουν την ίδια σε μέγεθος μεταβλητότητα με τις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου. Όπως φαίνεται στα διαγράμματα, η μεταβλητότητα των τιμών διυλιστηρίου αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ακολουθεί την πορεία όχι όμως και το μέγεθος της μεταβλητότητας των τιμών του αργού πετρελαίου, καθώς είναι συστηματικά μικρότερη από την τελευταία. **Αυτό γενικότερα σημαίνει ότι πρέπει να αναμένουμε μικρότερες ποσοστιαίες μεταβολές στις τιμές διυλιστηρίου σε σχέση με τις μεταβολές στις τιμές αργού πετρελαίου.** Δηλαδή, η ποσοστιαία διακύμανση των τιμών των προϊόντων είναι πάντα μικρότερη από τη διακύμανση των τιμών του αργού. Επιπλέον, μέρος της μεταβλητότητας εξαρτάται από τις διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/\$.

Διάγραμμα Β15: (Κυλιόμενη) Μεταβλητότητα της αμόλυβδης τιμής διυλιστηρίου και της τιμής αργού πετρελαίου τύπου Brent, 2004-2008



Πηγή: IOBE

Διάγραμμα Β16: (Κυλιόμενη) Μεταβλητότητα της τιμής ντιζελ κίνησης διυλιστηρίου και της τιμής αργού πετρελαίου τύπου Brent, 2004-2008



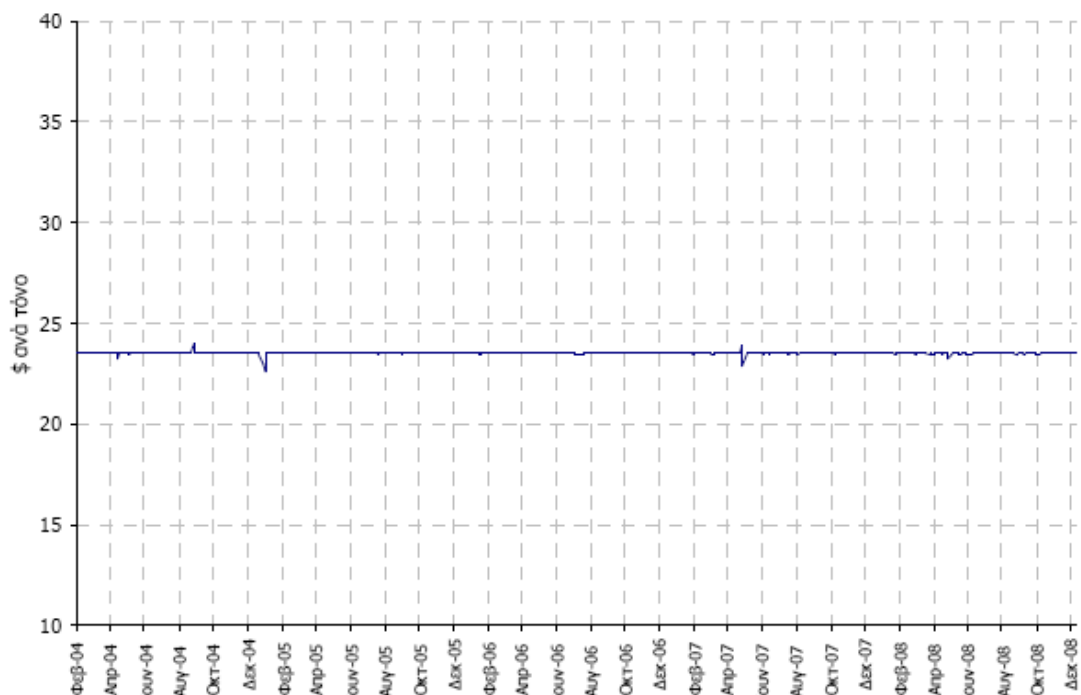
Πηγή: ΙΟΒΕ

Η προσαύξηση (Premium) των διυλιστηρίων και η διαχρονική του συμπεριφορά

Η προσαύξηση (premium) που προσθέτουν τα διυλιστήρια στην τιμή που διαμορφώνεται από το μέσο όρο 4-ημερών των τιμών CIF⁴ Μεσογείου ανά προϊόν. Περιλαμβάνει το κόστος τήρησης των αποθεμάτων και οποιοδήποτε άλλο κόστος δεν περιλαμβάνει η τιμή Platt's. Όπως αποδεικνύεται από το Διάγραμμα, τα διυλιστήρια ακολουθούν διαχρονικά σταθερή τιμολογιακή πολιτική ως προς το premium. Προκύπτει, λοιπόν, ότι για την περίοδο που εξετάζουμε, ανεξάρτητα από τις διακυμάνσεις των διεθνών τιμών, του κόστους μεταφοράς και των υπόλοιπων παραγόντων που υπεισέρχονται στον υπολογισμό του, το premium διυλιστηρίου σε όρους δολαρίου δεν έχει μεταβληθεί. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι προσαυξήσεις (premium) για κάθε προϊόν συνιστούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο των ετήσιων συμβάσεων μεταξύ των εταιρειών διύλισης και εμπορίας. Στις συμβάσεις αυτές είναι δυνατό να συμφωνηθούν επιμέρους εκπτώσεις στην τιμή (εκπτώσεις όγκου).

⁴ CIF: Cost, Insurance, Freight. Τιμή που εμπεριέχει το κόστος μεταφοράς και ασφάλισης του φορτίου

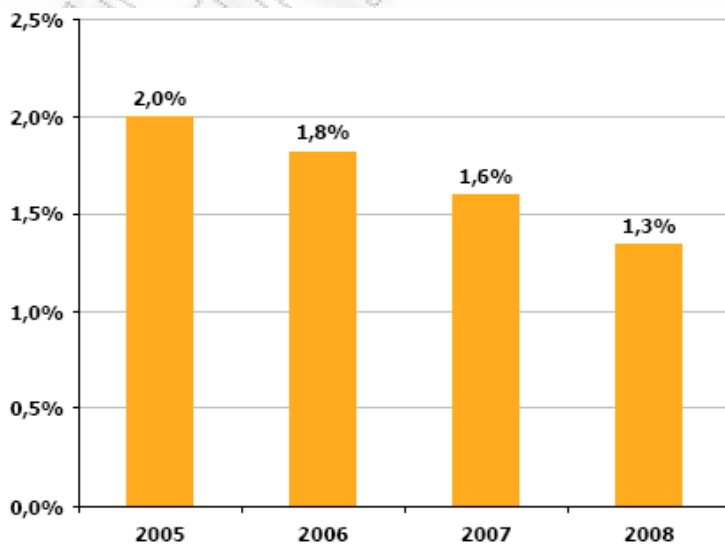
Διάγραμμα Β17: Εκτίμηση premium διυλιστηρίου στην τιμή αμόλυβδης διυλιστηρίου, Ιαν.2004- Δεκ.2008



Πηγή: ΙΟΒΕ

Για να εκτιμήσουμε την επιβάρυνση που επιφέρει το premium διυλιστηρίου στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης, θα πρέπει να συμπεριλάβουμε και του δασμούς – εκφρασμένους σε ποσοστιαίους όρους- καθώς και το ΦΠΑ. Σε όρους ποσοστού, η επιβάρυνση είναι συνάρτηση του ύψους της λιανικής τιμής, καθώς το premium διυλιστηρίου είναι ένα σταθερό ποσό. Σύμφωνα με το Διάγραμμα, την περίοδο 2005-2008 η επιβάρυνση του premium διυλιστηρίου στις τελικές τιμές αμόλυβδης ελαττώθηκε από 2% σε 1,3% ως αποτέλεσμα της αύξησης που εμφάνισαν οι διεθνείς τιμές και κατά συνέπεια οι τελικές τιμές.

Διάγραμμα Β18: Εκτίμηση συμμετοχής του premium διυλιστηρίου στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης



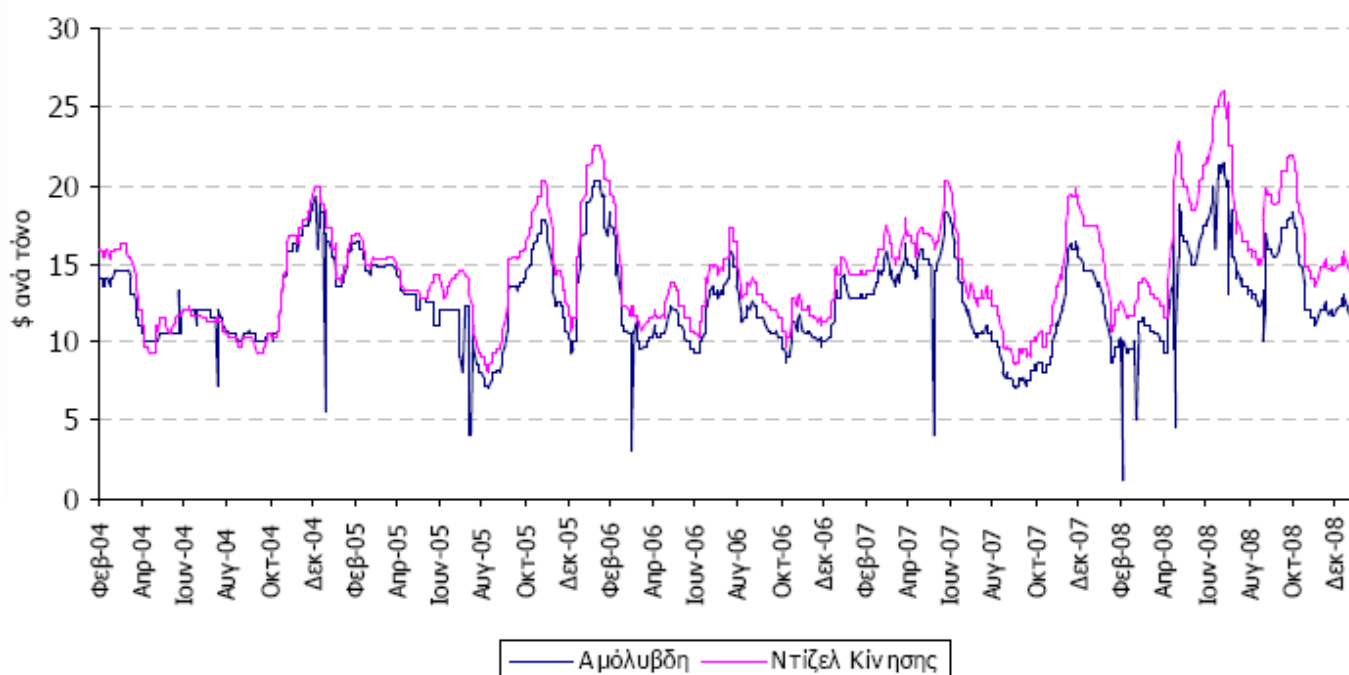
Πηγή: ΙΟΒΕ

Γενικά σε περιόδους ανόδου των διεθνών τιμών, μειώνεται η ποσοστιαία επιβάρυνση της τελικής τιμής από το premium διυλιστηρίου, ενώ σε περιόδους υποχώρησης των διεθνών τιμών αυξάνεται η ποσοστιαία επιβάρυνση της τελικής τιμής από το premium διυλιστηρίου.

Το κόστος μεταφοράς και ασφάλισης φορτίων

Το κόστος μεταφοράς ως ένα επιπλέον παράγοντας προσδιορισμού των τιμών διυλιστηρίου, δεν παραμένει σταθερό αλλά επηρεάζεται από τις συνθήκες των διεθνών ναυλαγορών. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η διαφορά (spread) της τιμής FOB από την τιμή CIF, διαφορά όπου περιλαμβάνονται τα ναύλα και το κόστος ασφάλισης του φορτίου που μεταφέρεται. Από αυτή τη διαφορά προκύπτει μία εκτίμηση του κόστους μεταφοράς αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης που επιβαρύνει τις εισαγωγές των συγκεκριμένων προϊόντων στη χώρα. Και για τα δύο προϊόντα οι παράγοντες που καθορίζουν το κόστος μεταφοράς είναι κοινοί. Επιπλέον, η μεταφορά πετρελαίου κίνησης εμφανίζει ελαφρά μεγαλύτερο κόστος συγκριτικά με την αμόλυβδη βενζίνη. Ειδικότερα, το μέσο spread για την αμόλυβδη βενζίνη την περίοδο 2004-2008 ήταν 12,7\$/τόνο ενώ για το πετρέλαιο κίνησης καταγράφεται σε 14,5\$/τόνο.

Διάγραμμα Β19: Spread Αμόλυβδης Βενζίνης και Ντίζελ Κίνησης μεταξύ τιμών CIF και FOB Μεσογείου, Ιαν.2004-Δεκ.2008



Πηγή: ΙΟΒΕ

Μικτά Περιθώρια Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων

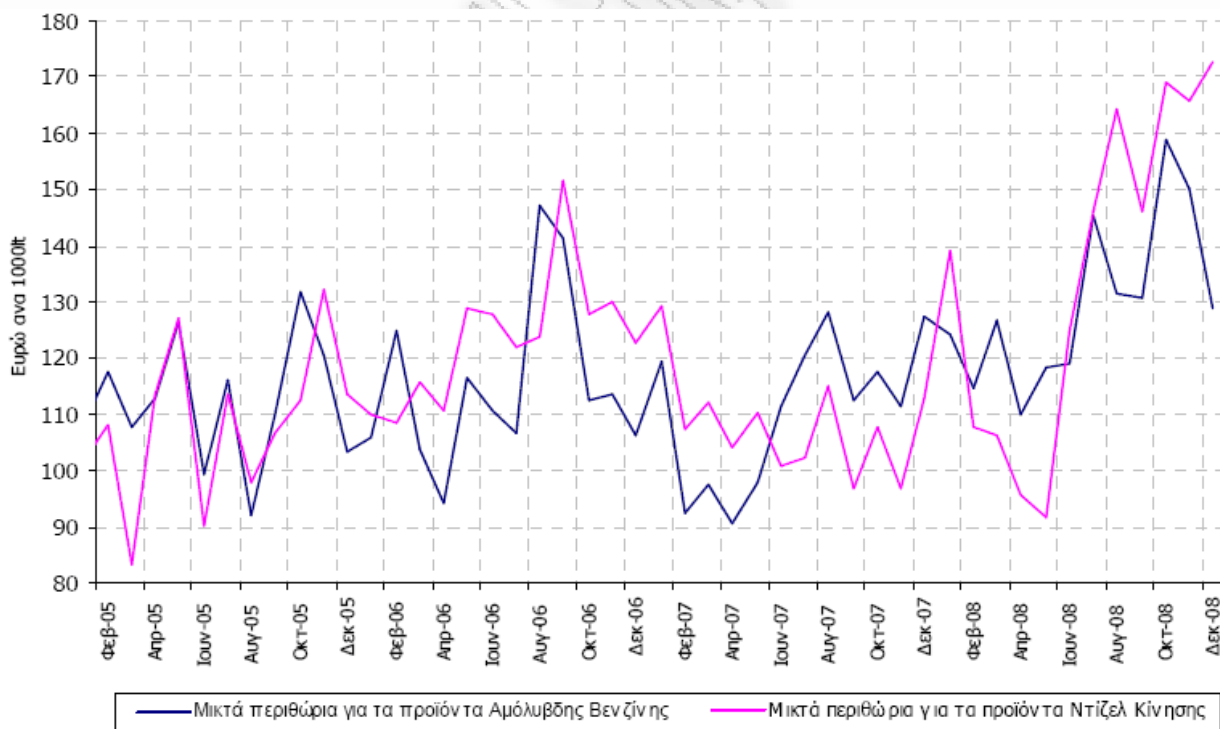
Τα περιθώρια τόσο των εταιρειών εμπορίας όσο και των πρατηριούχων είναι συνάρτηση του τοπικού ή/και εγχώριου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, το μικτό περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας εξαρτάται από:

- ◆ Τη γεωγραφική τοποθεσία του σημείου τελικής πώλησης και κατά συνέπεια του κόστους μεταφοράς που βαρύνει την εταιρεία (π.χ. η θαλάσσια μεταφορά σε νησιά και περιφερειακές εγκαταστάσεις έχει ιδιαίτερα αυξημένο κόστος)
- ◆ Τους όγκους καταναλώσεων ανά προϊόν
- ◆ Τις πιστώσεις προς τους πρατηριούχους
- ◆ Τα διάφορα χρηματοοικονομικά έξοδα
- ◆ Τις επενδύσεις σε εξοπλισμό και εργασίες στα πρατήρια
- ◆ Λοιπές παροχές προκαταβολές ενοικίων, συμμετοχή στα έξοδα κλπ)
- ◆ Επιπρόσθετα διαχειριστικά έξοδα που δύναται να συνεπάγεται η κάθε συνεργασία με τον πελάτη
- ◆ Το κέρδος προς απόδοση δεσμευμένων κεφαλαίων στους μετόχους της εταιρείας

Το μικτό περιθώριο κέρδους των κατόχων άδειας Λιανικής εξαρτάται κυρίως από τις λειτουργικές δαπάνες (π.χ. ενοίκια, μισθοδοσία, επιχειρηματικό κέρδος κλπ), των όγκο πωλήσεων, τα έσοδα από άλλες παρεχόμενες υπηρεσίες και το επίπεδο τοπικού ανταγωνισμού.

Διάγραμμα Β20: Εκτίμηση του Μέσου Μικτού Περιθωρίου Εμπορίας Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων για τα προϊόντα Αμόλυβδης (95RON) και Πετρελαίου Κίνησης, Ιαν.2005 – Δεκ.2008



Πηγή: European Commission, Oil Bulletin και ΕΛ.ΠΕ. **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Η μη διαθεσιμότητα ιστορικών στοιχείων σχετικά με την κατανομή του μικτού περιθωρίου μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και των πρατηρίων δεν επιτρέπει τον ακριβή υπολογισμό του μικτού περιθωρίου στα δύο αυτά στάδια διακίνησης των

πετρελαιοειδών. Έγινε υπολογισμός του μέσου μικτού περιθωρίου των εταιρειών εμπορίας και των πρατηρίων για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης, αφαιρώντας από τη μέση τελική τιμή που δηλώνει η Ελλάδα (Υπουργείο Ανάπτυξης) στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε εβδομαδιαία βάση (όπως αυτή δημοσιεύεται στο Oil Bulletin), την τιμή διυλιστηρίου που ίσχυε την ίδια μέρα και τη συνολική φορολογική επιβάρυνση. Το μέγεθος του μέσου μικτού περιθωρίου που προκύπτει είναι καθαρά ενδεικτικό καθώς:

(α) οι μέσες τελικές τιμές υπολογίζονται από δειγματοληπτική έρευνα σε 2.300 πρατήρια υγρών καυσίμων (σε σύνολο 8.200-8.500 πρατηρίων) και καλύπτουν τις αστικές περιοχές και τις μεγάλες πόλεις (με πληθυσμό άνω των 10.000 ατόμων) και δεν έχουν σταθμιστεί με την ποσότητα κατανάλωσης,

(β) υπάρχει υστέρηση στην προσαρμογή της τελικής τιμής με την τιμή διυλιστηρίου, η οποία εξαρτάται από το μέγεθος των αποθεμάτων και τον ανεφοδιασμό των πρατηρίων. Η ανάλυση βάσει στοιχείων υπό αυτή την ανωτέρω μορφή – που μπορεί να οδηγήσουν σε μη ασφαλή συμπεράσματα - οφείλεται στην έλλειψη στατιστικών στοιχείων για τα περιθώρια κέρδους σε όλη την αλυσίδα.

Το διάγραμμα B22 απεικονίζει την πορεία που κατέγραψε το συνολικό μικτό περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων για τα προϊόντα αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης για την περίοδο Ιανουάριος 2005 – Δεκέμβριος 2008. Η υψηλότερη τιμή του μικτού περιθωρίου για την αμόλυβδη βενζίνη σημειώθηκε τον Οκτώβριο του 2008 με 159€/m³, ενώ στο πετρέλαιο κίνησης το Δεκέμβριο του 2008 με 173€/m³. Αντίθετα, οι χαμηλότερες τιμές των μικτών περιθωρίων των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων για τη μεν αμόλυβδη βενζίνη καταγράφηκαν τον Απρίλιο του 2007 σε 90€/ m³ ενώ στο πετρέλαιο κίνησης το Μάρτιο του 2005 με 83€/m³.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, εκτιμάται ότι το μικτό περιθώριο εταιρειών εμπορίας και πρατηριούχων δεν είναι σταθερό σε €/λίτρο. Μία τέτοια σταθερότητα θα σήμαινε την προσθήκη ενός σταθερού ποσού στο εκάστοτε διαμορφούμενο κόστος κτήσης. Κάτι τέτοιο, όμως δεν συμβαίνει σε μία από τις δύο κατηγορίες της αλυσίδας αξίας, δηλαδή στην αγορά χονδρικής ή στην αγορά λιανικής, όπως καταδεικνύεται από τα πραγματικά στοιχεία του παραπάνω διαγράμματος.

Πίνακας Β10: Παράδειγμα διαμόρφωσης τιμής πρατηρίου με τα δεδομένα του 2009

Τιμή διυλιστηρίου	
<i>Ημερομηνία ισχύος: 13 Σεπτεμβρίου 2008</i>	
	Μέση ανώτερη τιμή Platt's της 9ης, 10ης, 11ης και 12ης Σεπτεμβρίου : 940,94 \$ <i>ανά μετρικό τόνο</i>
1,1%	Πρόσθετο ποσό εταιρίας διύλισης (premium) : 23,50
	Τιμή διυλιστηρίου : 964,44 \$ <i>ανά μετρικό τόνο</i>
	Μέση ισοτιμία ευρώ-δολαρίου της 9ης, 10ης, 11ης και 12ης Σεπτεμβρίου : 0,722
	Ειδικό βάρος αμόλυβδης βενζίνης : 0,766
	Τιμή διυλιστηρίου (964,44x0,722x0,766) : 533,39 ευρώ ανά χιλιόλιτρο
Κόστος κτήσεως των εταιριών εμπορίας	
45,3%	Τιμή διυλιστηρίου : 533,39 <i>ευρώ ανά χιλιόλιτρο</i>
29,7%	Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Φ.Ε.Κ.) : 350,00
0,0%	Ειδικό Τέλος ΔΕΤΕ (0,05%x(533,39+350,00)) : 0,44
0,0%	Εισφορά Ρ.Α.Ε : 0,18
0,5%	Ειδική Εισφορά (1,2%x533,39) : 6,40
	Κόστος κτήσεως χωρίς Φ.Π.Α. : 890,41
	Φ.Π.Α. (19%x890,41) : 169,18
	Κόστος κτήσεως με Φ.Π.Α. : 1.059,59 <i>ευρώ ανά χιλιόλιτρο</i>
Τιμή στα πρατήρια	
4,2%	Υποθετικό περιθώριο εταιρίας εμπορίας : 50,00
	Τιμολόγηση εταιρίας εμπορίας: (890,41+50,00) : 940,41
4,2%	Υποθετικό Περιθώριο πρατηριούχου : 50,00
	Σύνολο : 990,41
16,0%	Φ.Π.Α. (19%x990,41) : 188,18
100,0%	Τιμή τελικού καταναλωτή : 1.178,59 ευρώ ανά χιλιόλιτρο

Πηγή: IOBE-Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών, 2009

2.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΔΙΥΛΙΣΗΣ

Το αργό πετρέλαιο διυλίζεται προκειμένου να παραχθούν τα προϊόντα διύλισής του, όπως η βενζίνη και το πετρέλαιο, συνεπώς οι διακυμάνσεις των τιμών του αργού πετρελαίου επηρεάζουν και τις τιμές των προϊόντων διύλισης.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση του σκοπού της παρούσας μελέτης αξίζει να αναφερθούν οι παράγοντες που προσδιορίζουν το επίπεδο και τα τις διακυμάνσεις των τιμών στις διεθνείς αγορές αργού πετρελαίου και των προϊόντων αυτού. Όσον αφορά στο αργό πετρέλαιο, μπορούμε να διαχωρίσουμε αυτούς τους παράγοντες με κριτήριο τον χρονικό ορίζοντα, διακρίνοντας τον σε τρία επίπεδα.

- ♦ Στο βραχυχρόνιο επίπεδο, οι τιμές αργού πετρελαίου (spot) διαμορφώνονται σε επίπεδο στο οποίο η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης, όπως αυτή εκφράζεται από την πραγματική δυνατότητα των αποθεμάτων να καλύψουν τις ζητούμενες ποσότητες, τείνει να εξαλειφθεί. Όμως, τα τελευταία χρόνια, ως εξαιρετικός παράγοντας έχουν αναδειχθεί οι συναλλαγές σε προθεσμιακά συμβόλαια (futures) και δικαιώματα (options) με υποκείμενο αγαθό το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του. Οι προθεσμιακές τιμές (future prices) διαδραματίζουν ένα θεμελιώδη ρόλο στη διαδικασία «ανακάλυψης» των τιμών στις αγορές μετρητοίς (price discovery). Οι προθεσμιακές τιμές επηρεάζονται έντονα από τις προσδοκίες σχετικά με τις μελλοντικές συνθήκες προσφοράς και ζήτησης του προϊόντος, το μέγεθος των

αποθεμάτων, την παραγωγική δυναμικότητα του ΟΡΕC, τις γεωπολιτικές εξελίξεις και την πολιτική αστάθεια που αυτές προκαλούν. Οι τιμές μετρητοίς και οι προθεσμιακές τιμές βρίσκονται σε στενή αλληλεξάρτηση, αφού οι δυνατότητες διενέργειας arbitrage τις ευθυγραμμίζουν ταχύτατα όταν διαταράσσεται η σχέση ισορροπίας που τις συνδέει. Δε θα πρέπει επίσης να μας διαφεύγει το γεγονός ότι το πετρέλαιο ως εμπόρευμα έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον της επενδυτικής κοινότητας ως εναλλακτική μορφή επένδυσης και ανταγωνίζεται ευθέως με τις μετοχικές αξίες και τα χρεόγραφα σταθερού εισοδήματος. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνεισφέρουν στην αύξηση της αστάθειας και των διακυμάνσεων που παρατηρούνται στις τιμές βραχυχρόνια.

- ♦ Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς διαδραματίζουν έναν περισσότερο σημαντικό ρόλο. Η παγκόσμια ζήτηση αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, το μέγεθος της δυναμικότητας της παραγωγής που δεν χρησιμοποιείται, το μέγεθος των αποθεμάτων και της παραγωγής των εκτός ΟΡΕC κρατών, καθώς και οι προθέσεις του ΟΡΕC και οι στόχοι των τιμών που θέτει, συνιστούν τους παράγοντες που επηρεάζουν μεσοπρόθεσμα τις τιμές. Αποτελεί εμπειρική παρατήρηση το γεγονός ότι οι τιμές τείνουν μεσοπρόθεσμα να εμφανίζουν συμπεριφορά επιστροφής στο μέσο (mean reversion), ο οποίος αποτελεί το επίπεδο της τιμής που δικαιολογείται από την συνεκτίμηση όλων των θεμελιωδών μεγεθών της αγοράς. Και εδώ όμως ο ρόλος των προθεσμιακών τιμών παραμένει σημαντικός.
- ♦ Στη μακροχρόνια περίοδο, τον κυριότερο προσδιοριστικό παράγοντα του επιπέδου των τιμών αποτελούν οι συνθήκες προσφοράς και ειδικότερα το μακροχρόνιο οριακό κόστος παραγωγής. Οι συνθήκες προσφοράς επηρεάζονται με την σειρά τους από τις ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων, τις προσθήκες στα αποθέματα και το ρυθμό εξάντλησης των αποθεμάτων, την πρόσβαση στα αποθέματα, την τεχνολογική πρόοδο, τις επενδύσεις εκσυγχρονισμού και επέκτασης της παραγωγικής δυναμικότητας, την πολιτική του ΟΡΕC, τις τάσεις της ζήτησης και την προσφορά των πετρελαιοπαραγωγών κρατών που δεν είναι μέλη του ΟΡΕC.

Παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης

Οι τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης υπακούουν στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Σε αυτήν την ενότητα, επεξηγούνται ορισμένοι παράγοντες που επιφέρουν αλλαγές στις τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης.

1. Αυξημένη ζήτηση για αργό πετρέλαιο και προϊόντα διύλισης

Η ζήτηση για αργό πετρέλαιο και προϊόντα διύλισης αυξάνεται συνεχώς, ιδιαίτερα εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης από αναπτυσσόμενες χώρες όπως είναι η Κίνα και η Ινδία.

2. Περιορισμοί στην παγκόσμια ικανότητα διύλισης πετρελαίου

Προκειμένου να καλύψουν τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για προϊόντα διύλισης, τα διυλιστήρια σε όλο τον κόσμο λειτουργούν σχεδόν με τη μέγιστη δυνατή ικανότητα. Στο μέλλον, θα χρειαστεί να κατασκευαστούν νέα

διυλιστήρια, ώστε να είναι δυνατή η κάλυψη της αυξημένης ζήτησης. Ένας βασικός παράγοντας που επηρεάζει την αύξηση του αριθμού των διυλιστηρίων, είναι οι υψηλές επενδύσεις που απαιτούνται για την κατασκευή και τη λειτουργία τους, οι οποίες επίσης αυξάνονται ακόμα περισσότερο λόγω της επιβολής όλο και αυστηρότερων διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων, τα οποία αφορούν τόσο στην περιβαλλοντική επίδοση των διυλιστηρίων όσο και στην παραγωγή καθαρότερων καυσίμων

3. Ασφάλεια στην προσφορά αργού πετρελαίου

Η πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή συνεχίζει να προκαλεί αβεβαιότητα γύρω από τη διαθεσιμότητα του αργού πετρελαίου και έχει σοβαρό αντίκτυπο στη μεταβλητότητα της τιμής του.

4. Απρόβλεπτα/ακραία καιρικά φαινόμενα

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως οι τυφώνες στις ΗΠΑ, είναι δυνατόν να μειώσουν προσωρινά την παγκόσμια ικανότητα διύλισης αργού πετρελαίου. Αυτή η μείωση, σε συνδυασμό με τις εικασίες σχετικά με το βαθμό διαθεσιμότητας των προϊόντων διύλισης, έχουν ως αποτέλεσμα τη μεταβλητότητα των τιμών τους διεθνώς.

5. Εποχικές επιδράσεις

Οι τιμές των προϊόντων διύλισης επηρεάζονται από τις εποχικές αλλαγές στη ζήτηση συγκεκριμένων προϊόντων στις μεγαλύτερες αγορές του βορείου ημισφαιρίου, όπως οι ΗΠΑ, η Ευρώπη και η Ιαπωνία. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο, αυξάνεται η ζήτηση για πετρέλαιο για τη θέρμανση κατοικιών, γραφείων, νοσοκομείων κ.λ.π. Το καλοκαίρι αντίθετα, αυξάνεται η ζήτηση για βενζίνη, καθώς οι κάτοικοι του βορείου ημισφαιρίου τείνουν να μετακινούνται περισσότερο με το αυτοκίνητο κυρίως λόγω της αύξησης της τουριστικής κίνησης.

6. Διακυμάνσεις της αγοράς

Το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα διύλισης που διατίθενται στην ελεύθερη αγορά, αποτελούν χρηματιστηριακά προϊόντα και επομένως ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο κερδοσκοπίας, γεγονός που επηρεάζει και τις διεθνείς τιμές τους. Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον γύρω από τη χρηματιστήριο εμπορευμάτων πετρελαίου, κυρίως από επενδυτικές εταιρείες και διαχειριστές hedge funds κάτι που επηρεάζει την μεταβλητότητα των τιμών τους.

7. Νομισματικές διακυμάνσεις

Το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων συναλλαγών της αγοράς αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης γίνεται σε δολάρια ΗΠΑ. Επομένως, κάθε αλλαγή στην ισοτιμία του νομίσματος μιας χώρας έναντι του αμερικανικού δολαρίου επηρεάζει ευθέως και άμεσα το κόστος αγοράς του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης.

Διάγραμμα Β21: Τιμές πετρελαίου Brent σε ευρώ και δολάρια ανά βαρέλι κατά τα έτη 2005-2008

Πηγή: Platt's

Η τιμή μετρητοίς ανά βαρέλι αργού πετρελαίου Brent που απεικονίζεται στο παραπάνω διάγραμμα, κατέπεσε από τα 140 δολάρια ανά βαρέλι τον Ιούλιο του 2008 στα 40 μόλις δολάρια ανά βαρέλι σε πέντε μόλις μήνες. Η εξέλιξη αυτή δεν απεικονίζει, σαφώς, θεαματικές μειώσεις στο κόστος παραγωγής και διάθεσης, αλλά θεαματική μεταστροφή στις θέσεις παραγωγών, δηλαδή συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, από την στιγμή που άρχισε να γίνεται σαφές ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση θα είχε πολύ μεγαλύτερες διαστάσεις από, τι είχε αρχικά υπολογιστεί.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η διαμόρφωση των τιμών στο διεθνές επίπεδο είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί δεδομένου ότι μεσολαβούν πολλαπλοί παράγοντες. Αυτοί, δρώντας χωριστά είτε θετικά είτε αρνητικά είτε καθόλου διαμορφώνουν τις τιμές επί καθημερινής βάσης. Ανεξαρτήτως των όποιων αιχμών και καταβυθίσεων (peaks and troughs) στην τιμή του αργού πετρελαίου, η διεθνής τιμή του δείχνει σαφείς ξεκάθαρες ανοδικές τάσεις από την αρχή της παρούσας δεκαετίας.

Σε όλες αυτές τις διαδικασίες, οι Έλληνες εισαγωγείς αργού πετρελαίου, δηλαδή τα διυλιστήρια διαδραματίζουν ρόλο θεατή. Τα ελληνικά διυλιστήρια, όπως και όλα τα διυλιστήρια ανά τον κόσμο, είναι υποχρεωμένα να αγοράζουν πετρέλαιο στις εκάστοτε διαμορφούμενες διεθνείς τιμές επιβαρυσμένο με το θαλάσσιο κόστος μεταφοράς όπως και εκείνο διαμορφώνεται με την σειρά του στις διεθνείς ναυλαγορές. Οι αγορές γίνονται είτε στην αγορά μετρητοίς (spot), είτε με βάση μακροχρόνιες συμβάσεις, στις οποίες όμως υπάρχει πάντοτε ρήτρα που συνδέει την τιμή της σύμβασης με μία προκαθορισμένη διεθνή τιμή, ακόμα και όταν έχει συμπεριληφθεί κάποιο ποσοστό έκπτωσης ή προσαύξησης.

Το κόστος του εισαγόμενου αργού πετρελαίου αποτελεί καθοριστικό κοστολογικό στοιχείο των παραγόμενων -από το διυλιστήριο- προϊόντων και συνεπώς επηρεάζει ιδιαίτερα τα οικονομικά αποτελέσματα του διυλιστηρίου αλλά όχι τις τιμές διυλιστηρίου (*ex refinery prices*). Η όποια προστιθέμενη αξία από τα ελληνικά διυλιστήρια ξεκινά από αυτό το σημείο και καταλήγει με την αποθήκευση του προϊόντος στις δεξαμενές τους, εν αναμονή πωλήσεων σε πελάτες εντός και εκτός Ελλάδος.

2.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1. Η επίδραση των συγχωνεύσεων στον ανταγωνισμό και στις τιμές της διεθνούς βιομηχανίας πετρελαίου

Οι συγχωνεύσεις μεταξύ των επιχειρήσεων μπορούν να μειώσουν τον ανταγωνισμό στις αγορές πετρελαίου. Ο μειωμένος ανταγωνισμός μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερες τιμές διότι, *ceteris paribus*, όσο μικρότερος ο ανταγωνισμός μεταξύ των πωλητών, τόσο πιθανότερο είναι ότι οι επιχειρήσεις θα ασκούν έλεγχο στις τιμές. Όμως, οι συγχωνεύσεις μπορούν να οδηγήσουν και σε χαμηλότερες τιμές εάν η βιομηχανία επιτύχει μείωση κόστους (οικονομίες κλίμακας) που περνά στους καταναλωτές.

Οι συγχωνεύσεις στον συγκεκριμένο κλάδο συνέβαλαν στην μείωση του ανταγωνισμού, καθώς παρατηρήθηκαν αυξήσεις της τάξεως των 0,01 έως 0,02\$ ανά γαλόνι στην χονδρική πώληση της βενζίνης μεταξύ του 1995 και του 2000, παρόλο που δύο από τις συγχωνεύσεις οδήγησαν σε μειώσεις τιμών κατά περίπου 0,01\$ ανά γαλόνι κατά μέσο όρο.

2. Γεωγραφικές διακυμάνσεις στην τιμή των καυσίμων

Η λιανική τιμή της βενζίνης μπορεί να διαφέρει από χώρα σε χώρα καθώς και από περιοχή σε περιοχή. Ένας λόγος για αυτές τις διακυμάνσεις είναι η απόσταση από τους προμηθευτές, που εξασφαλίζει την ικανοποίηση της ζήτησης. Ένας άλλος λόγος μπορεί να είναι οι διαφορές στον τύπο της βενζίνης (συμβατική ή ειδικό μίγμα βενζίνης), ή διαφορές στη φορολογία ανά περιοχή. Ακόμη μπορεί να επηρεάζεται από το επίπεδο του ανταγωνισμού στις τοπικές λιανικές αγορές, συμπεριλαμβανομένων και των επιχειρήσεων λιανικής που πωλούν βενζίνη χωρίς μάρκα (*generic*).

3. Η επίδραση της φορολογίας στην τιμή των καυσίμων

Οι διαφορές στα επίπεδα της φορολογίας που επιβάλλεται στη βενζίνη εξηγούν γιατί οι καταναλωτές στις ΗΠΑ πληρώνουν κατά μέσο όρο λιγότερα για τη βενζίνη από ό,τι οι καταναλωτές σε άλλα κράτη. Οι ΗΠΑ έχουν τη χαμηλότερη φορολογία από όλα τα βιομηχανικά κράτη, συμπεριλαμβανομένων και του Καναδά και της Μεγάλης Βρετανίας που είναι χώρες παραγωγής.

Όταν αφαιρεθούν οι φόροι, οι τιμές της βενζίνης σε όλες τις χώρες κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα.

4. Η επίδραση του ανταγωνισμού στην τιμή των καυσίμων

Ενώ οι λιανοπωλητές προσπαθούν κατά κανόνα να θέσουν τέτοιες τιμές ώστε να καλύψουν τα έξοδά τους (σταθερά και μεταβλητά κόστη) για να έχουν θετικό κέρδος, οι τιμές της βενζίνης στη λιανική αγορά επηρεάζονται ισχυρά

βραχυπρόθεσμα από το μέγεθος του ανταγωνισμού εντός της τοπικής αγοράς. Σε γενικές γραμμές, περιοχές με μεγάλο αριθμό ανταγωνιστικών επιχειρήσεων λιανικής πώλησης καυσίμων (πρατηρίων καυσίμων) τείνουν να έχουν χαμηλότερες τιμές κατά μέσο όρο από περιοχές με μικρότερο αριθμό επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει καθώς κάθε επιχείρηση παρατηρεί τις τιμές των ανταγωνιστών της και διατηρεί τις δικές τις τιμές σε ανταγωνιστικό επίπεδο, ώστε να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς της και συνεπώς την κερδοφορία της.

Επιπλέον, υψηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα σε μία συγκεκριμένη περιοχή είναι πιθανό να έχει ως συνέπεια την αύξηση των τιμών των επιχειρήσεων λιανικής πώλησης καυσίμων στην περιοχή αυτή, διότι υψηλότερα εισοδήματα καθιστούν τη ζήτηση για καύσιμα λιγότερο ευαίσθητη ως προς την τιμή, η ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή δηλαδή παραμένει χαμηλή.

Η έκταση του τοπικού ανταγωνισμού επηρεάζεται από μία πρακτική στο μάρκετινγκ των καυσίμων που είναι γνωστή ως «τιμολόγηση κατά ζώνες» ή «zone pricing», η οποία βοηθά στην εξήγηση του φαινομένου, κατά το οποίο οι τιμές μπορεί να διαφέρουν από πρατήριο σε πρατήριο της ίδιας περιοχής ή γειτονιάς ή γειτονικών περιοχών. Σύμφωνα με τον OPEC, οι επιχειρήσεις πετρελαίου κατηγοριοποιούν τα πρατήριά τους σε γεωγραφικές ζώνες ή ζώνες αγοράς, που μπορούν να περιέχουν ένα ή περισσότερα πρατήρια ή κάθε μία. Οι επιχειρήσεις τότε χρεώνουν διαφορετική τιμή στους πρατηριούχους ανά ζώνη. Οι επιχειρήσεις πετρελαίου δημιουργούν τις ζώνες αυτές προσδιορίζοντας πόσο μπορεί το κάθε πρατήριο να αυξήσει τις τιμές του πριν αρχίσει να χάνει μερίδιο αγοράς. Αφού τα πρατήρια γενικά προσπαθούν να καλύψουν τα έξοδά τους και να εξασφαλίσουν κέρδη, η χονδρική τιμή που χρεώνεται σε μία συγκεκριμένη ζώνη παίζει σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό της τελικής τιμής που πληρώνουν οι καταναλωτές.

5. Η επίδραση του ανταγωνισμού γνώστης (branded) και μη γνώστης μάρκας (unbranded) καυσίμου στην τιμή του

Ανάμεσα στους ανταγωνιστές είναι λιανοπωλητές που πωλούν γνωστής μάρκας βενζίνη, και λιανοπωλητές που πωλούν μη γνωστής μάρκας βενζίνη. Η επιλογή ανάμεσα στους δύο επηρεάζει την τιμή, με αποτέλεσμα περιοχές με περισσότερα καταστήματα άγνωστης μάρκας βενζίνης τείνουν να έχουν χαμηλότερες τιμές, *ceteris paribus*.

Η γνωστής μάρκας βενζίνη τιμολογείται γενικά υψηλότερα από τη μη γνωστής μάρκας, διότι η τιμή της τείνει να περιλαμβάνει ένα premium που αντικατοπτρίζει τη φήμη της επωνυμίας, τα κόστη διαφήμισης και την εγγυημένη παροχή, μεταξύ άλλων. Οι λιανοπωλητές unbranded βενζίνης εν γένει προσφέρουν χαμηλότερες τιμές βενζίνης, καθώς αυτό είναι το πλεονέκτημα προσέλκυσης πελατών. Συνήθως, πληρώνουν χαμηλότερες τιμές χονδρικής, διότι, παραδοσιακά, έχουν τη δυνατότητα να αναζητούν προμηθευτές στην αγορά με στόχο την εξασφάλιση της χαμηλότερης τιμής, χωρίς δεσμευτικά συμβόλαια.

Η κατάσταση αυτή με την πάροδο του χρόνου διαφοροποιείται, καθώς αυξάνεται ο αριθμός των προμηθευτών που επιδιώκουν τη δέσμευση των πελατών τους μέσω συμβολαίων. Αυτό συνεπάγεται ότι σε περιόδους υψηλής ζήτησης η αντίστοιχη χαμηλής προσφοράς, οι λιανοπωλητές της unbranded βενζίνης να έχουν υψηλότερες τιμές από αυτούς που πωλούν γνωστές μάρκες βενζίνης.

Ο αναπτυσσόμενος ρόλος των υπεραγορών – ένα σχετικά νέο είδος λιανοπωλητών βενζίνης, που περιλαμβάνει μεγάλες αποθήκες καυσίμων – έχει αυξήσει τη δυναμική του ανταγωνισμού στη λιανική πώληση. Αυτές οι υπεραγορές, οι οποίες πωλούν κυρίως μη γνωστής μάρκας καύσιμα, κερδίζουν μερίδιο στην αγορά μέσω

στρατηγικών Επιθετικής Τιμολόγησης. Πιο συγκεκριμένα, πολλοί διανομείς βενζίνης διαμαρτύρονται ότι οι υπεραγορές χρησιμοποιούν τη βενζίνη τους με τιμές κάτω του κόστους για να προσελκύουν πελάτες και να καλύπτουν τη ζημιά με τα κέρδη από τα υπόλοιπα καταστήματα της υπεραγοράς.

2.6 ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ SPOT

Τι σχέση έχει η προθεσμιακή τιμή του πετρελαίου με την τιμή στο πρατήριο υγρό καυσίμων;

Καταρχήν, η τιμή στο βενζινάδικο είναι «πραγματική», η τρέχουσα (spot), δηλαδή αυτή με την οποία γίνεται η συναλλαγή: δίνεις 1,30€/λίτρο και παίρνεις εκείνη τη στιγμή ένα λίτρο βενζίνης. Η τιμή του αργού των 139,1 δολαρίων το βαρέλι αντιστοιχούσε στην προθεσμιακή τιμή ενός συμβολαίου που έληγε τον Ιούλιο. Δηλαδή, ένας αγοραστής συμβολαίου είχε συμφωνήσει με έναν πωλητή (συμβολαίου) να αγοράσει το συμβόλαιο τον Ιούλιο στην τιμή των 139,1 δολαρίων. Αυτό δεν σημαίνει καν ότι ο αγοραστής τελικά θα περιμένει μέχρι τον Ιούλιο να πάρει το συμβόλαιο.

Οι προθεσμιακές αγορές πετρελαίου μοιάζουν με τις αγορές παραγώγων στα χρηματιστήρια. Άλλο είναι η τιμή της μετοχής στις αγορές αξιών και άλλο η τιμή της ίδιας μετοχής στην αγορά παραγώγων. Όπως και στον χώρο του ποδοσφαίρου, είναι διαφορετικό πόσα γκολ θα βάλει μία ομάδα ποδοσφαίρου και διαφορετικό τι λένε τα στοιχήματα για την συγκεκριμένη ομάδα.

Η «πραγματική» αγορά και η προθεσμιακή λειτουργούν παράλληλα επηρεάζοντας η μία την άλλη. Οι προθεσμιακές τιμές δείχνουν την τάση εκείνη την στιγμή. Έτσι, όταν ένα διυλιστήριο ή ένας έμπορος καυσίμων βλέπει να αυξάνονται οι προθεσμιακές τιμές, ανεβάζει την τιμή πώλησης προκειμένου να συγκεντρώσει τα παραπάνω χρήματα και να πληρώσει την ακριβότερη τιμή ώστε να γεμίσει πάλι τις δεξαμενές του. Βέβαια, μέσα σε αυτό τον κύκλο της αγοράς εντοπίζονται και φαινόμενα κερδοσκοπίας που δεν έχουν σχέση με την κερδοσκοπία στις προθεσμιακές αγορές.

2.7 ΑΝΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

Κατά τη διάρκεια του 2010 και μέχρι τα μέσα του 2011, διαπιστώθηκε ότι σε συγκεκριμένες περιοχές της επικράτειας, ο ανταγωνισμός δε λειτουργούσε ικανοποιητικά, με αποτέλεσμα να διαμορφώνονται ιδιαίτερα υψηλές τιμές σε βάρος του τελικού καταναλωτή.

Τα στατιστικά στοιχεία των χονδρικών και λιανικών τιμών, καθώς και τα στοιχεία του διαφορικού και μεταφορικού κόστους για κάθε Νομό της χώρας, όπως συλλέχτηκαν και αναλύθηκαν από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την παρατηρούμενη αυξητική τάση των τιμών, έδειξαν αυξημένα περιθώρια κέρδους στη λιανική σε κάποιους νομούς. Ενώ, σε άλλους νομούς παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια κέρδους στη λιανική και στη χονδρική σε σχέση με τις τιμές των αντίστοιχων προϊόντων στην υπόλοιπη επικράτεια και ιδίως στο νομό Αττικής.

Συνεπώς, από την Τετάρτη 4 Μαΐου 2011 και για όσο διάστημα κριθεί απαραίτητο το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας επιβάλλει με την σύμφωνη γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας ανώτατη τιμή πώλησης σε 13

νομούς της ώρας καθώς προέκυψε ότι οι εταιρείες εμπορίας έχουν καθοριστική συμμετοχή στα υψηλά επίπεδα τιμών των συγκεκριμένων περιοχών.

Πίνακας Β11: Ανώτατες τιμές αμόλυβδης βενζίνης ανά νομό (2011)

ΝΟΜΟΣ	Ανώτατη Τιμή Χονδρικής	Ανώτατη Τιμή Καταναλωτή
ΝΟΜΟΣΚΥΚΛΑΔΩΝ		1,724
ΝΟΜΟΣΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ		1,769
ΝΟΜΟΣΚΕΡΚΥΡΑΣ		1,765
ΝΟΜΟΣΛΕΣΒΟΥ		1,722
ΝΟΜΟΣΓΡΕΒΕΝΩΝ		1,736
ΝΟΜΟΣΕΒΡΟΥ		1,744
ΝΟΜΟΣΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ		1,745
ΝΟΜΟΣΦΩΚΙΔΟΣ		1,735
ΝΟΜΟΣΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	1,654	1,724
ΝΟΜΟΣΛΑΣΙΘΙΟΥ	1,718	1,788
ΝΟΜΟΣΡΕΘΥΜΝΗΣ	1,704	1,774
ΝΟΜΟΣΣΑΜΟΥ	1,664	1,734
ΝΟΜΟΣΧΙΟΥ	1,669	1,739

Τέλος, η επιβολή πλαφόν εγγυάται την ασφάλεια του εισοδήματος και έχει ως στόχο τον εξορθολογισμό των τιμών στους συγκεκριμένους νομούς της χώρας.

Αποτελεσματικότητα του πλαφόν: Για 21η ημέρα καταγράφεται πτώση της μέσης τιμής αμόλυβδης βενζίνης, που φθάνει μέχρι και τα 9,8 λεπτά το λίτρο σύμφωνα με το υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, επισημαίνοντας ότι έχει 100% επιτυχία η επιβολή ανώτατης τιμής καταναλωτή (πλαφόν) σε 13 νομούς της χώρας

Η μέση πανελλαδική τιμή ανά λίτρο της απλής αμόλυβδης διαμορφώθηκε την Τετάρτη 24 Μαΐου 2011 στα 1,677 ευρώ, στην δε Αττική στα 1,650 ευρώ ανά λίτρο.

Από την άλλα πλευρά, πρέπει να υπογραμμιστεί **η αρνητική πλευρά της επιβολής Ανώτατης Τιμής Καταναλωτή (πλαφόν)** από την πολιτεία, ενέργεια που αντιβαίνει τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ιδιαίτερα στην παρούσα οικονομική κρίση όπου οι πωλήσεις τρέχουν με πτωτική τάση της τάξης του 16%, κρίνεται πλέον η βιωσιμότητα πολλών επιχειρήσεων και επαγγελματιών του Κλάδου.

Το πλαφόν αναστέλλει τον ανταγωνισμό και δημιουργεί αναταραχές στη ζωτική για την οικονομία αγορά των καυσίμων. Ουσιαστικά, καταργεί το δικαίωμα των επιχειρήσεων του Κλάδου να παρακολουθούν και να προσαρμόζουν τις τιμές τους ανάλογα με τις διακυμάνσεις των Διεθνών τιμών, όπως ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιβολή συγκεκριμένων τιμών θα πρέπει να εξετάζεται μόνο σε περιπτώσεις έκτακτων αναγκών.⁵

⁵ Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ)

2.8 ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ε.Ε - ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Με βάση το δελτίο τιμών της ΕΕ στις 18/4/2011 η Ελλάδα έχει την ακριβότερη βενζίνη στην ΕΕ των «27» με 1,706€/λίτρο. Η τιμή της είναι 10,23% ακριβότερη από το μέσο όρο της ΕΕ. Στις τρεις πρώτες θέσεις η Ελλάδα έχει σταθερή παρουσία σχεδόν ένα χρόνο. Από τον Ιούλιο του 2010 είναι σχεδόν μονίμως στην πρώτη θέση, ενώ τον Ιανουάριο του 2010 κατείχε την 21^η θέση. Τότε ήταν 12,59% φθηνότερη από τον μέσο όρο της ΕΕ.

ΓΑΛΕΡΙΟ ΤΗΜΩΝ ΓΕΡΑ

Πίνακας Β12: Τιμές ΕΕ 18/4/2011 – Η Ελλάδα 1^η με 1,706€/λίτρο

En/In EURO					
	Euro-super 95 (I)	Gas oil automobile Automotive gas oil Dieselkraftstoff (I)	Gasoil de chauffage Heating gas oil Heizöl (II)	Fuel oil - Schweres Heizöl (III) Soufre <= 1% Sulphur <= 1% Schwefel <= 1%	Fuel oil - Schweres Heizöl (III) Soufre > 1% Sulphur > 1% Schwefel > 1%
	1000L	1000L	1000L	t	t
Austria	1,392.00	1,358.00	952.49	611.70	
Belgium	1,624.60	1,422.40	842.70	553.04	
Bulgaria	1,165.15	1,193.99	1,200.12		519.99
Cyprus	1,244.82	1,289.72	1,015.77	676.77	
Czech Republic	1,456.42	1,436.62	929.26	428.44	
Denmark	1,669.28	1,435.98	1,471.51	914.42	
Estonia	1,259.00	1,274.00	946.00		
Finland	1,587.00	1,388.80	1,098.30		
France	1,538.30	1,371.90	917.00	557.59	
Germany	1,669.00	1,432.00	880.26		
Greece	1,706.00	1,523.00	921.00	608.01	
Hungary	1,434.58	1,405.63	1,405.63	562.93	
Ireland	1,491.00	1,439.00	1,035.52	834.92	
Italy	1,554.80	1,459.77	1,377.96	598.80	
Latvia	1,302.88	1,293.01	916.27		
Lithuania	1,362.25	1,277.87	826.58		469.98
Luxembourg	1,344.05	1,193.70	769.60		
Malta	1,380.00	1,310.00	930.00	688.00	
Netherlands	1,695.00	1,382.00	866.00	529.00	
Poland	1,297.06	1,271.52	905.44	553.16	479.18
Portugal	1,593.00	1,417.00	1,088.00	697.35	
Romania	1,267.54	1,296.80	1,103.86	593.39	
Slovakia	1,465.00	1,360.00	1,032.09	517.78	511.14
Slovenia	1,292.00	1,237.00	932.00	615.02	
Spain	1,363.69	1,302.20	897.31	563.88	
Sweden	1,614.96	1,565.72	1,367.29	1,080.89	
United Kingdom	1,539.16	1,610.71	829.16		
CE/EC/EG EUR 27 (IV) Moyenne pondérée Weighted average Gewichteter Durchschnitt	1,547.65	1,405.61	937.03	631.47	487.96
CE/EC/EG Euro Area 17 (€) (V) Moyenne pondérée € Weighted average € Gewichteter Durchschnitt €	1,579.98	1,389.61	923.63	600.60	511.14

Πίνακας Β13: Τιμές ΕΕ 4/1/2010 – Η Ελλάδα 21^η με 1,076€/λίτρο

€/l IN EURO				
	Euro-super 95 (I)	Gas oil automobile Automotive gas oil Dieselkraftstoff (I)	Gasoil de chauffage Heating gas oil Heizöl (II)	Fuel oil - Schweres Heizöl (III) Soufre <= 1% Schwefel <= 1%
	1000L	1000L	1000L	t
Austria	1.098,00	1.010,00	681,08	407,70
Belgium	1.273,00	985,00	570,50	335,05
Bulgaria	935,06	885,98	873,10	
Cyprus	922,83	867,69	573,57	489,25
Czech Republic	1.126,35	1.070,46	643,71	301,12
Denmark	1.374,72	1.134,18	1.099,91	760,06
Estonia	1.025,91	1.005,33	660,85	
Finland	1.358,11	1.057,40	656,44	
France	1.252,89	1.059,80	656,80	384,25
Germany	1.314,00	1.113,00	626,53	349,30
Greece	1.076,00	995,00	578,00	408,95
Hungary	1.165,93	1.096,88	1.096,88	379,26
Ireland	1.190,00	1.090,00	734,46	306,59
Italy	1.293,97	1.135,46	1.108,27	406,28
Latvia	1.008,04	979,84	549,85	
Lithuania	1.061,54	876,89	575,47	
Luxembourg	1.083,81	895,77	496,61	
Malta	1.110,00	970,00	630,00	444,00
Netherlands	1.437,00	1.088,00	746,00	344,00
Poland	1.041,68	945,89	615,89	399,46
Portugal	1.302,00	1.062,00	723,00	467,86
Romania	977,45	920,64	816,51	410,62
Slovakia	1.175,00	1.138,00	608,74	299,55
Slovenia	1.116,00	1.054,00	612,00	427,02
Spain	1.089,81	987,56	608,35	379,31
Sweden	1.235,16	1.141,96	1.031,10	814,87
United Kingdom	1.226,61	1.246,08	563,11	
CE/EC/EG EUR 27 (IV)				
Moyenne pondérée	1.231,00	1.071,41	657,74	417,65
Weighted average				
Gewichteter Durchschnitt				
CE/EC/EG Euro Area 16 (€) (V)				
Moyenne pondérée €	1.259,73	1.061,70	647,66	389,74
Weighted average €				
Gewichteter Durchschnitt €				

Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται ότι η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης στη **χώρα μας αυξήθηκε κατά 8 λεπτά το λίτρο**, έναντι 4,3 λεπτών το λίτρο στη Γαλλία, 3,9 λεπτών στην Ισπανία και 4,9 λεπτών στη Γερμανία. Δηλαδή, ενώ σε αυτές τις χώρες η αύξηση δεν ξεπέρασε το 3,5%, στην Ελλάδα άγγιξε και υπερέβη το 7%.

Τα στοιχεία προέρχονται από την επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βάσει μετρήσεων διεθνών οίκων της Ε.Ε και των ΗΠΑ (δειγματοληψίες τιμών στην τελευταία εβδομάδα του Μαρτίου) και αναφέρονται στο Δελτίο Τιμών Καυσίμων της

ΕΛΠΑ. Με βάση τη δειγματοληψία αυτή, **οι υψηλότερες τιμές αμόλυβδης βενζίνης (με αριθμό οκτανίου 95) σημειώθηκαν στις χώρες:**

1.Ολλανδία: 1,687 €/λ, **2. Ελλάδα: 1,593 €/λ**, 3. Βέλγιο: 1,559 €/λ, ,4. Γαλλία: 1,575 €/λ , 5. Πορτογαλία: 1,532 €/λ, 6. Ιταλία: 1,532 €/λ, 7. Γερμανία: 1,476 €/λ κα

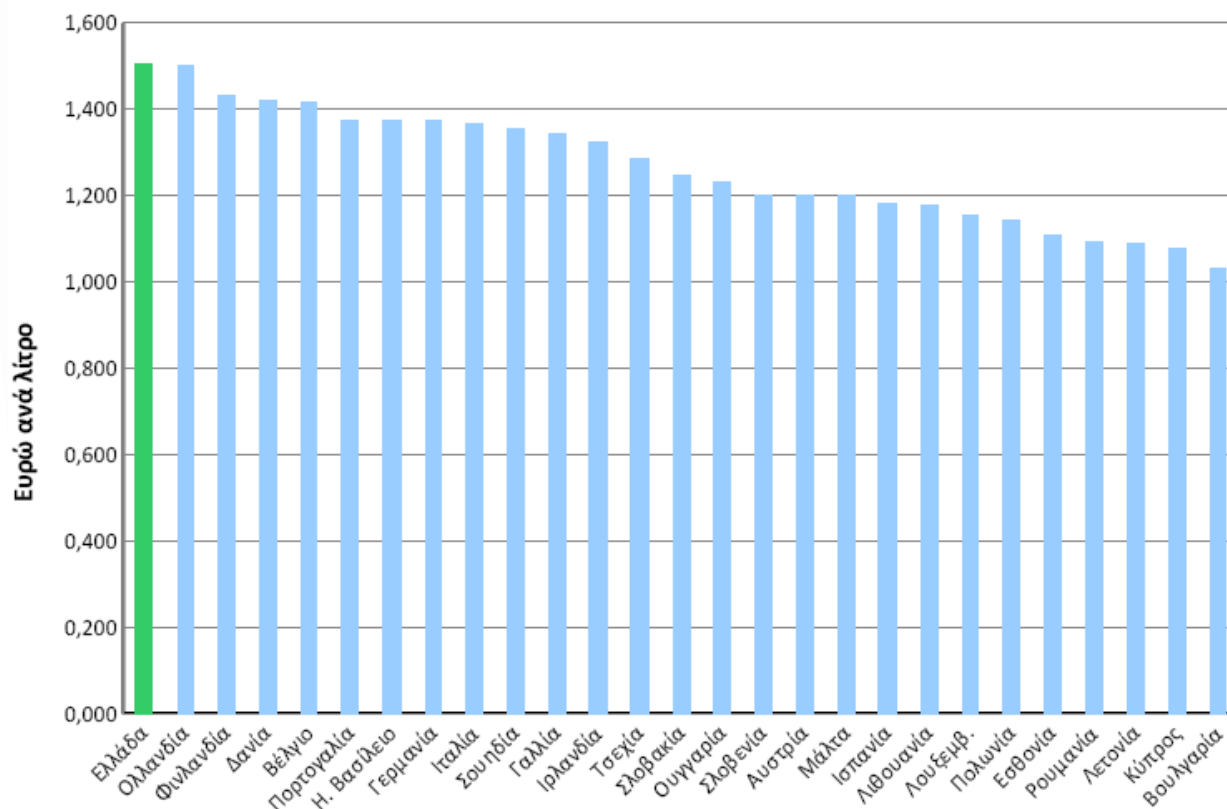
ενώ οι χαμηλότερες στη Λευκορωσία: 0,783 €/λ, το Κόσσοβο : 1,10€/λ, το Λουξεμβούργο: 1,311 €/λ , την Ισπανία 1,32€/λ, Αυστρία : 1,354 €/λ, κα.

Υψηλότερες τιμές στο ντίζελ σημειώθηκαν στη χώρα μας με 1,391 €/λ, την Ιρλανδία: 1,385€/λ, το Βέλγιο: 1,371 €/λ , την Πορτογαλία με 1,375 €/λ, την Γερμανία με 1,441 €/λ, την Ιταλία: 1,421 €/λ, , τη Γαλλία: 1,323 €/λ,

και η χαμηλότερη στην Ανδόρα: 1.032€/λ και στο Λουξεμβούργο : 1,198 €/λ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, στο διάστημα 28 Απριλίου με 19 Μαΐου, η μέση λιανική τιμή της βενζίνης στην **Ελλάδα** για το σύνολο της χώρας αυξήθηκε από τα 1,14 ευρώ το λίτρο στα 1,22 ευρώ το λίτρο, **δηλαδή κατά 8 λεπτά**. Στο ίδιο διάστημα, η μέση λιανική τιμή στη Γαλλία αυξήθηκε από τα 1,4 στα 1,445 ευρώ το λίτρο, στην Ισπανία από τα 1,116 στα 1,20 ευρώ το λίτρο και στη Γερμανία από τα 1,44 στα 1,49 ευρώ το λίτρο.

Διάγραμμα B22: Τιμές Αμόλυβδης Βενζίνης 95 οκτανίων (ΕΕ-27) μετά φόρων (20 Σεπτεμβρίου 2010)



Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα, **η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση στις τιμές αμόλυβδης βενζίνης μετά φόρων σε σχέση με την υπόλοιπες**

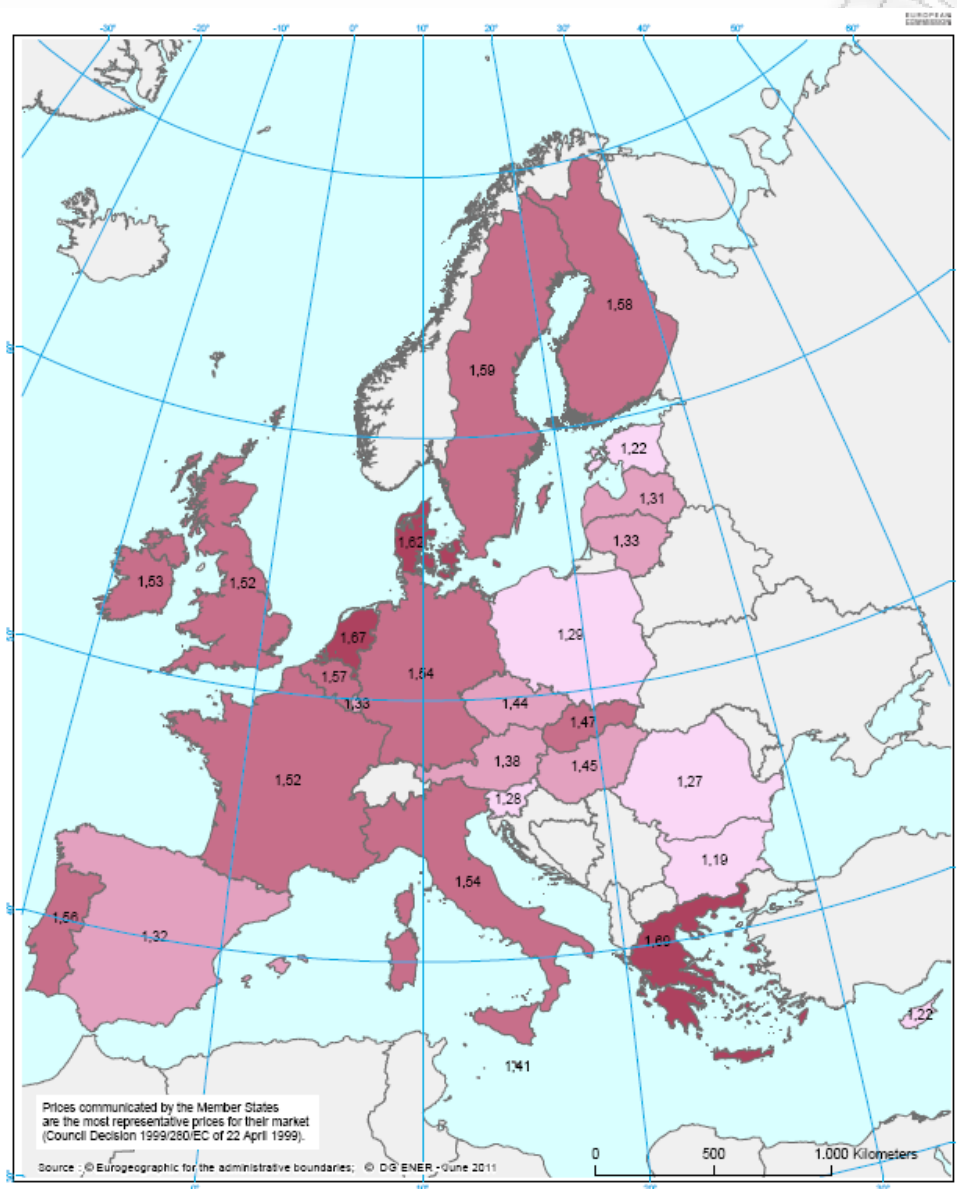
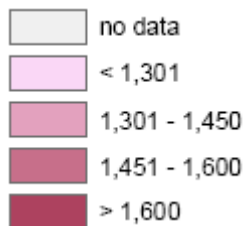
χώρες της Ευρώπης. Το πόρισμα αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αν συνυπολογιστεί ότι τα ελληνικά διυλιστήρια προμηθεύονται αργό σε τιμές αισθητά χαμηλότερες από άλλα ευρωπαϊκά διυλιστήρια (6,5-10%). Το γεγονός αυτό αποτελεί πιθανή ένδειξη αντι - ανταγωνιστικών φαινομένων στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων.

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησε η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών λιανικής των καυσίμων σε σχέση με το μέσο όρο της Ευρώπης προκύπτουν ότι υπάρχουν χρονικά διαστήματα κατά τα οποία οι τιμές λιανικής στην Ελλάδα, αποκλίνουν σημαντικά από το μέσο όρο.

Επιπλέον, από τη μελέτη της Ρ.Α.Ε. (Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας) διαπιστώνεται ότι νομοί που βρίσκονται κοντά σε διυλιστήρια (Αττικής, Αργολίδος, Αρκαδίας), συγκεντρώνουν πολύ ακριβά πρατήρια στην αμόλυβδη, ενώ Θεσσαλονίκης, Λάρισας και Ξάνθης, τα ακριβότερα στο πετρέλαιο θέρμανσης. Αξιοπρόσεχτο είναι ότι αυτοί οι 3 νομοί έχουν τα φτηνότερα πρατήρια στην αμόλυβδη.





Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται οι τιμές λιανικής της αμόλυβδης βενζίνης σε όλες της χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 6/6/2011. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση με 1,60€/ λίτρο.

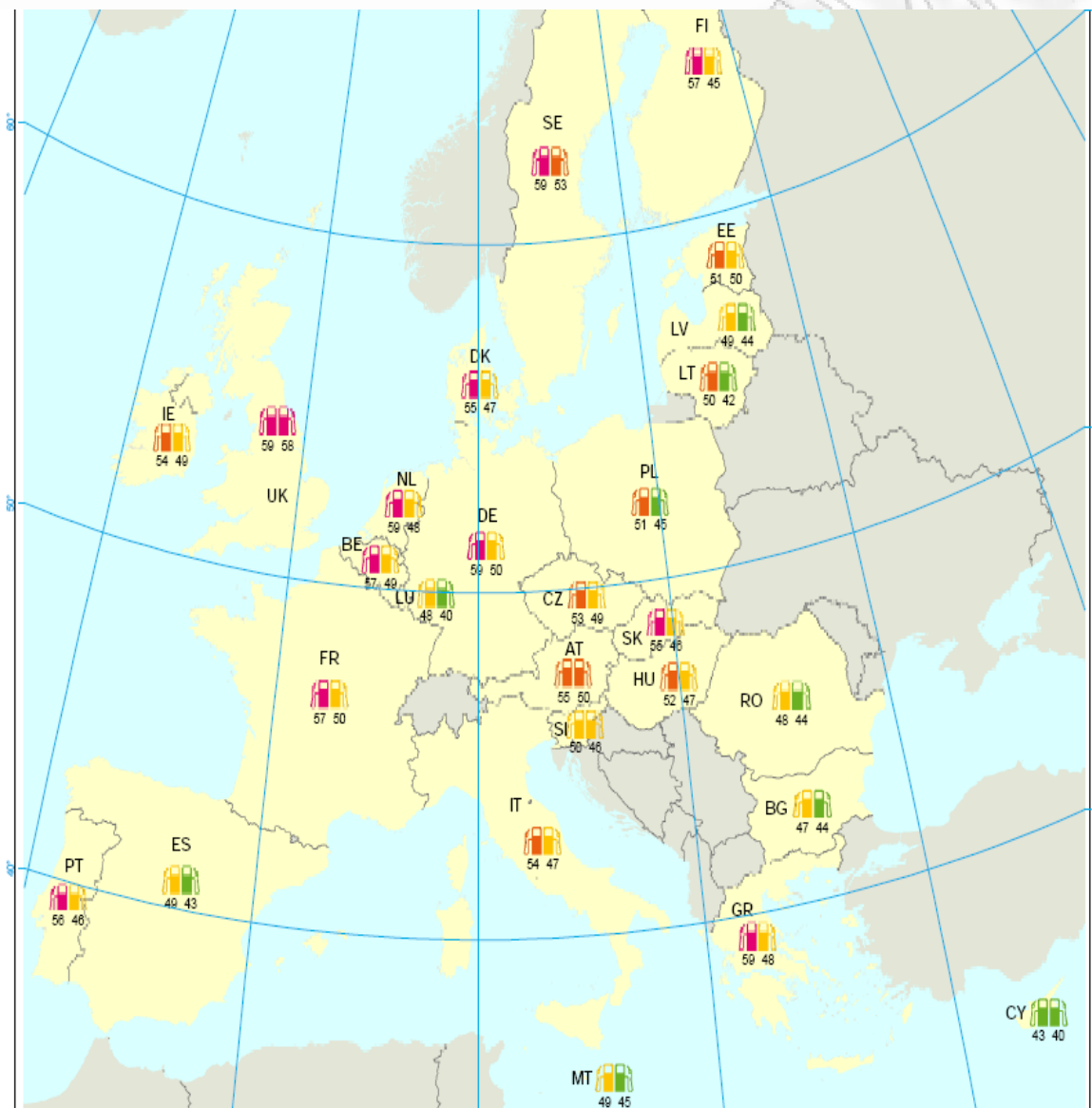
Εικόνα Β2: Τελικές τιμές αμόλυβδης βενζίνης (€/λίτρο) στις χώρες της ΕΕ-27, 6/6/2011 (περιλαμβανομένων των φόρων)



Εικόνα Β4: Ποσοστό συμμετοχής των φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης στην Ε.Ε.-27, 6/6/2011

Euro-Super 95  Diesel oil

-  ≤ 45%
- ]45% - 50%]
- ]50% - 55%]
-  > 55%

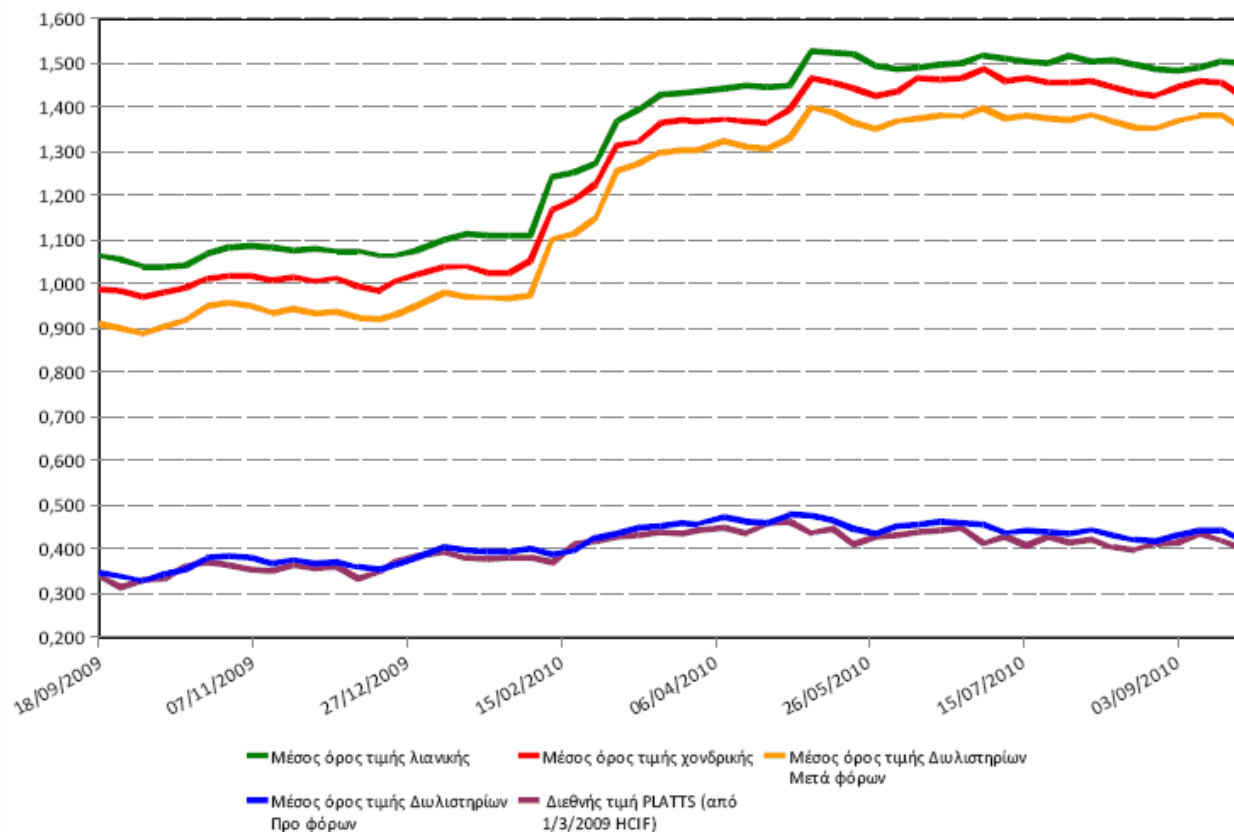


Πηγή: European Commission, Oil Bulletin

Στην Ελλάδα, η συμμετοχή των φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης υπερβαίνει τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο (53%, 47%), με ποσοστά 59% και 48%, αντίστοιχα.

Η χρονική εξέλιξη των τιμών Αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων στην Ελλάδα από 18/9/2009 έως 3/9/2010 εμφανίζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα Β23: Χρονική εξέλιξη τιμών Αμόλυβδης Βενζίνης 95 οκτανίων στην Ελλάδα, Ευρώ ανά λίτρο

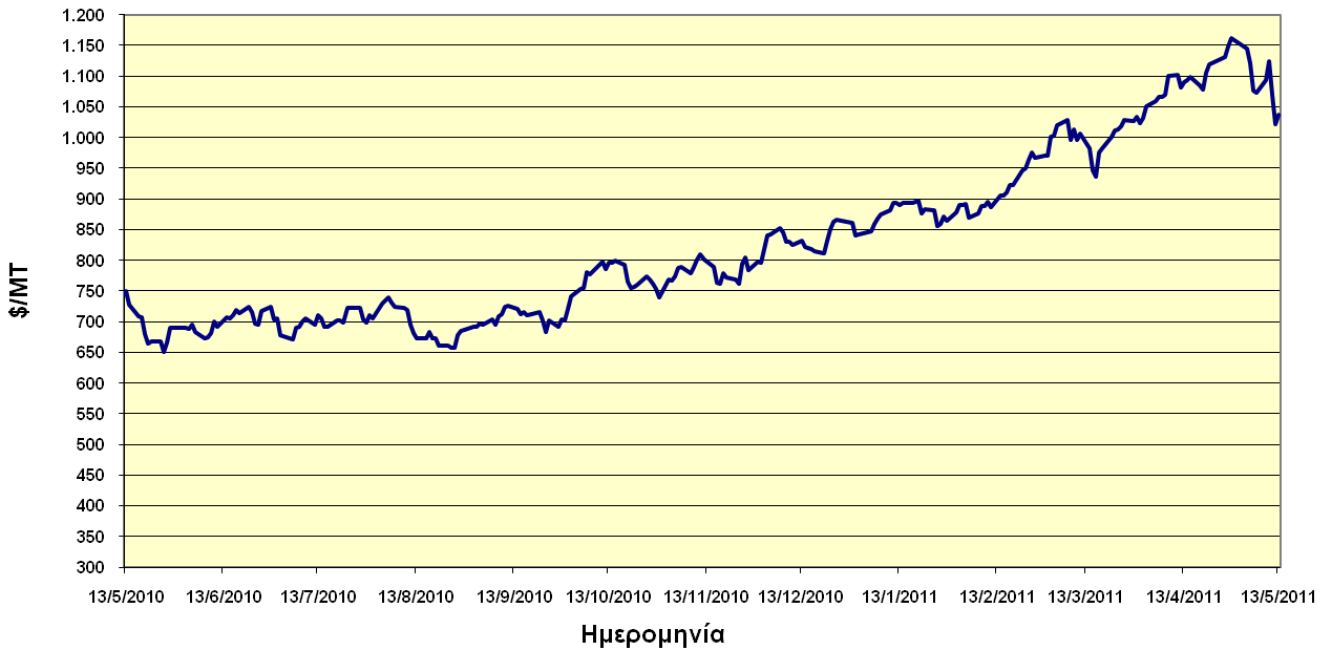


Πηγή: European Commission, Oil Bulletin

Όπως παρατηρούμε, ο μέσος όρος τιμής Διυλιστηρίου προ φόρων καθώς και η διεθνής τιμή PLATTS παρέμειναν σταθεροί στη διάρκεια της χρονικής αυτής περιόδου. **Η ανοδική πορεία της γραμμής των τιμών λιανικής οφείλεται κυρίως στην αύξηση των φόρων.**

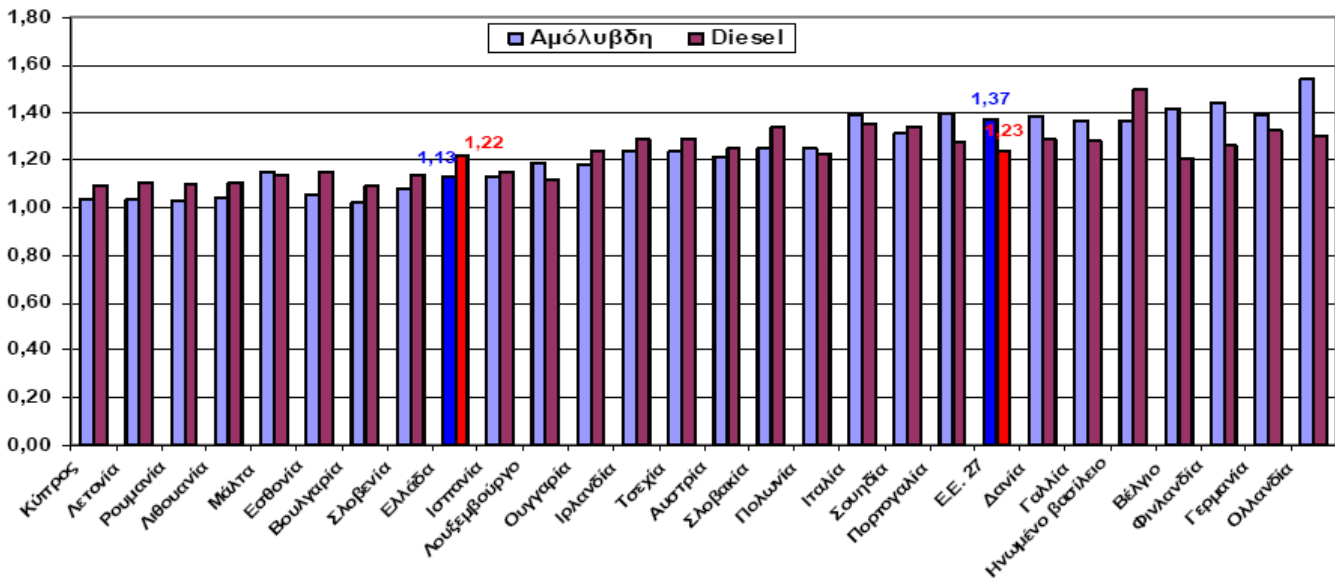
Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι διεθνείς τιμές αμόλυβδης βενζίνης για το χρονικό διάστημα από 13/5/2010 έως 13/5/2011.

Διάγραμμα Β24: Διεθνείς Τιμές Αμόλυβδης (2010-2011)



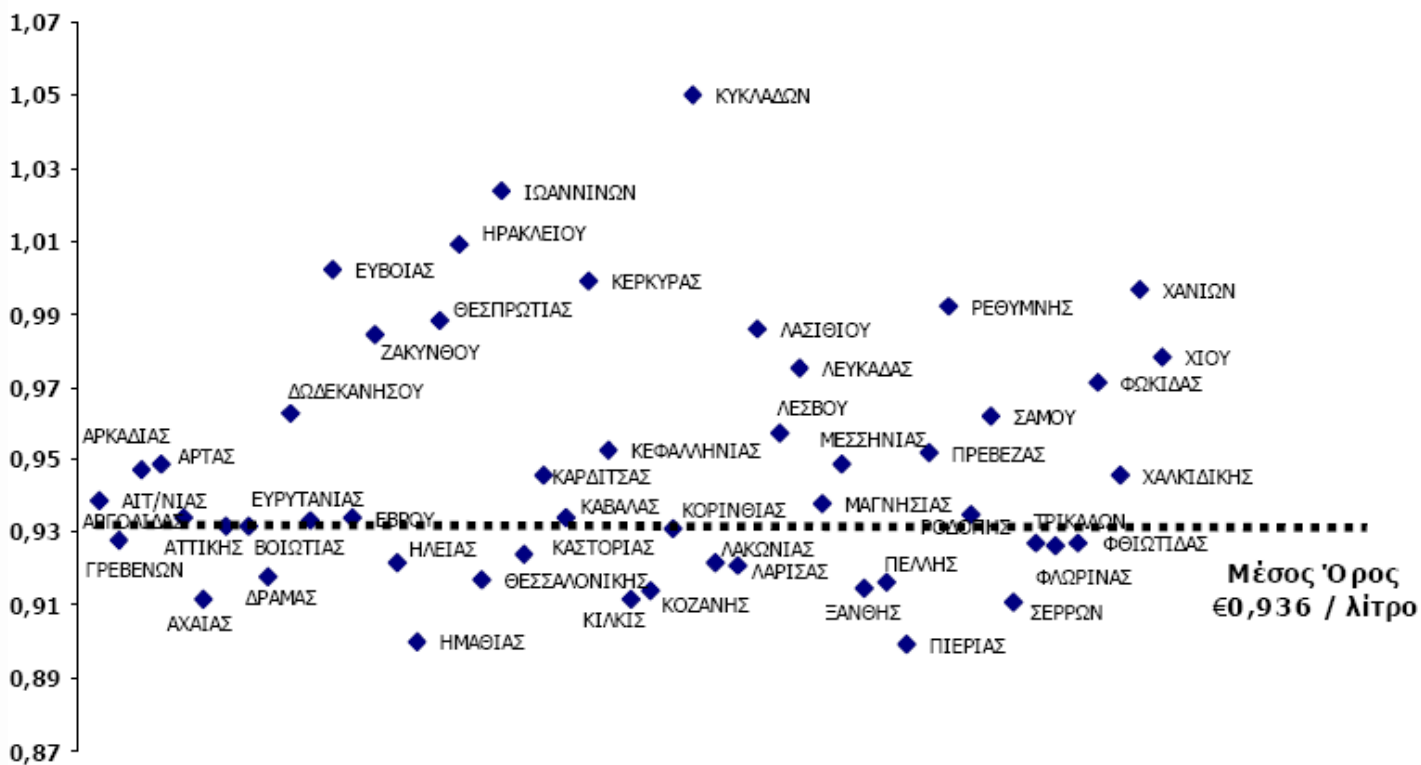
Το σχεδιάγραμμα φανερώνει την ανοδική πορεία της διεθνούς τιμής αμόλυβδης, που όμως συγκριτικά με τα αντίστοιχα ελληνικά δεδομένα παραμένει σε επίπεδα χαμηλότερα από τα ελληνικά.

Διάγραμμα Β25: Μ.Ο. τιμών Αμόλυβδης Βενζίνης και Πετρελαίου Κίνησης στην ΕΕ- 27



Πηγή: EC, Oil Bulletin

Μέση τιμή diesel ανά νομό



Πηγή: ΥΠ.ΑΝ.

Η Κρήτη παρουσιάζει τις υψηλότερες τιμές λιανικής αμόλυβδης βενζίνης για την συγκεκριμένη ημερομηνία, με το νομό Ρεθύμνου να κατέχει πανελλαδικά την υψηλότερη τιμή και τους υπόλοιπους τρεις νομούς να βρίσκονται στις υψηλότερες θέσεις. Ακολουθούν οι νομοί Κέρκυρας, Χίου, Δωδεκανήσου και Κυκλάδων. Αντίστοιχα, στις τιμές πετρελαίου κίνησης, οι μεγαλύτερες τιμές καταγράφονται στους νομούς Κυκλάδων, Ιωαννίνων, Θεσπρωτίας και Κέρκυρας. Συνεπώς, το κόστος μεταφοράς από τις εγκαταστάσεις των εγχώριων διυλιστηρίων αποτελεί έναν από τους παράγοντες προσδιορισμού των αποκλίσεων και για τα δύο προϊόντα.

Αντίθετα, οι χαμηλότερες τιμές στην αμόλυβδη βενζίνη καταγράφηκαν σε νομούς της Βόρειας Ελλάδας και κυρίως της Κεντρικής Μακεδονίας (Πέλλα, Πιερία και Ημαθία), την Ξάνθη και την Αχαΐα, ενώ παρόμοια είναι η εικόνα και για την τιμή του ντίζελ κίνησης. Η διαφορά μεταξύ ανώτερης και κατώτερης τιμής στην αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης υπερέβη τα 15 λεπτά ανά λίτρο (18,6€ ανά λίτρο και 15,1€ ανά λίτρο αντίστοιχα).

Πίνακας Β14: Κατάταξη των νομών βάση των τιμών λιανικής αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης (15/5/2009)

Νομοί με τις υψηλότερες τιμές				
	Αμόλυβδη Βενζίνη		Πετρέλαιο Κίνησης	
A/A	Νομός	Τιμές (€/λίτρο)	Νομός	Τιμές (€/λίτρο)
1	Ρεθύμνου	1,067	Κυκλάδων	1,050
2	Χανίων	1,057	Ιωαννίνων	1,024
3	Λασιθίου	1,054	Θεσπρωτίας	1,009
4	Κέρκυρας	1,043	Εύβοιας	1,002
5	Χίου	1,037	Κερκύρας	0,999
Νομοί με τις χαμηλότερες τιμές				
A/A	Νομός	Τιμές (€/λίτρο)	Νομός	Τιμές (€/λίτρο)
1	Πέλλας	0,881	Πιερίας	0,899
2	Ημαθίας	0,920	Ημαθίας	0,900
3	Ξάνθης	0,921	Σερρών	0,911
4	Πιερίας	0,922	Αχαΐας	0,912
5	Αχαΐας	0,924	Κιλκίς	0,912

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης

Για να αναλυθούν πληρέστερα οι διαφοροποιήσεις των τιμών που παρατηρούνται στις διάφορες περιοχές, θα πρέπει να απομονωθεί η επίδραση των παραγόντων που επηρεάζουν τις τιμές, όπως το μεταφορικό κόστος σε επαρχιακές / νησιωτικές εγκαταστάσεις, τα μεγαλύτερα αποθέματα και άρα το υψηλότερο χρηματοοικονομικό κόστος κλπ.

Πίνακας Β15: Στατιστικά στοιχεία τιμών ανά νομό - Κυρ, 13/11/2011

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Ελάχιστη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέγιστη Τιμή
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	305	1,564	1,617	1,699
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	30	1,576	1,622	1,720
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	542	1,558	1,627	1,799
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	155	1,579	1,628	1,790
ΝΟΜΟΣ	92	1,579	1,629	1,699

ΗΜΑΘΙΑΣ				
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	86	1,575	1,634	1,730
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	100	1,566	1,637	1,735
ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ	58	1,579	1,639	1,718
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ	60	1,575	1,642	1,749
ΝΟΜΟΣ ΚΙΑΚΙΣ	67	1,595	1,642	1,699
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	53	1,597	1,644	1,770
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	132	1,586	1,644	1,736
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	86	1,597	1,646	1,759
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	133	1,579	1,647	1,780
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	105	1,569	1,652	1,889
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	58	1,589	1,653	1,770
ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	58	1,590	1,654	1,730
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	91	1,597	1,654	1,858
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	86	1,569	1,655	1,780
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	118	1,596	1,658	1,780
ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	80	1,596	1,658	1,764
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ	34	1,609	1,658	1,789
ΝΟΜΟΣ	81	1,589	1,660	1,750

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ				
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	100	1,598	1,660	1,751
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ	35	1,619	1,661	1,738
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	134	1,599	1,661	1,825
ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	37	1,609	1,661	1,742
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	111	1,619	1,665	1,756
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	27	1,620	1,665	1,738
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	120	1,555	1,665	1,789
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	106	1,597	1,667	1,840
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	183	1,605	1,669	1,763
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ	20	1,646	1,670	1,720
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	27	1,613	1,671	1,715
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	126	1,600	1,677	1,830
ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ	75	1,599	1,678	1,780
ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ	45	1,639	1,679	1,750
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	65	1,616	1,680	1,795
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	28	1,589	1,685	1,749
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	117	1,631	1,686	1,800
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ	46	1,639	1,686	1,770
ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ	69	1,615	1,691	1,780

ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ	23	1,649	1,693	1,780
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	75	1,598	1,694	1,820
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	13	1,650	1,707	1,768
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	80	1,610	1,715	1,840
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	159	1,655	1,721	1,850
ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	58	1,674	1,722	1,790
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	69	1,679	1,723	1,806
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ	30	1,699	1,737	1,860
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	82	1,639	1,737	1,900
ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	41	1,668	1,739	1,850
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	26	1,737	1,773	1,864
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	53	1,699	1,778	1,899

Εικόνα Β5: Γεωγραφική απεικόνιση τιμών ανά νομό, 13/11/2011



Πηγή: Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων, Υπουργείο Οικονομικών, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

2.10 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΒΕ) ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΥΞΗΜΕΝΕΣ ΤΙΜΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Με ανακοίνωσή της στις 20/4/2011, η ΟΒΕ αναφέρεται στις δικαιολογημένες αντιδράσεις των καταναλωτών για τις συνεχείς αυξήσεις των τιμών υγρών καυσίμων και παίρνει θέση για την επιβολή πλαφόν στις τιμές λιανικής. Συγκεκριμένα, οι θέσεις της είναι:

1. Η αύξηση των τιμών προέρχεται από την συνεχή αύξηση της φορολογίας καυσίμων και την αδικαιολόγητη αύξηση των διεθνών τιμών. Αυτές οι αυξήσεις ελέγχουν οδυνηρές συνέπειες τόσο για τους καταναλωτές όσο και για τους βενζινοπώλες.
2. Ο μόνος τρόπος για να μειωθούν οι τιμές και να ανακουφιστούν οι καταναλωτές είναι η δραστική μείωση της φορολογίας.
3. Ειδικά για το πετρέλαιο θέρμανσης πρέπει να διατηρηθεί ο μειωμένος Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης και στη νέα περίοδο και να μην ισχύσει η εξίσωσή του με του πετρελαίου κίνησης.
4. Η επιβολή πλαφόν μπορεί και πρέπει να επιβάλλεται όταν υπάρχουν έκτακτες καταστάσεις και προβλήματα στην τροφοδοσία της αγοράς. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει να επιβάλλεται σε όλα τα στάδια με προσδιορισμένες τιμές ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή εφαρμογή του και να γνωρίζει ο καταναλωτής πόσο αγοράζει και πόσο πουλάει ο καθένας. Άλλωστε, αυτό ορίζει και ο νόμος 3054/2002.
5. Εφαρμογές πλαφόν, όπως στο παρελθόν, μόνο στη λιανική και με πλήρη ελευθερία τιμών στη χονδρική και στα διυλιστήρια είναι απαράδεκτη και μόνο στρέφεται σε βάρος των καταναλωτών και των βενζινοπωλών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

3.1 ΓΕΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η **οργάνωση και ο έλεγχος της αγοράς πετρελαιοειδών** διέπεται από τις διατάξεις του ν. 3054/2002 (εφεξής ο Νόμος) όπως αυτός τροποποιήθηκε από το ν. 3335/2005 και το ν.3419/2005.

Ο ν. 3054/2002, όπως ισχύει, ο οποίος αντικατέστησε τον προγενέστερο νόμο 1571/1985, επέφερε σημαντικές αλλαγές στη δομή και τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς πετρελαιοειδών. Συγκεκριμένα:

α) Μετέβαλε το **νομικό καθεστώς τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας** για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο. Επίσης, θεσμοθέτησε το δικαίωμα χρήσης και πρόσβασης σε **αποθηκευτικούς χώρους** διυλιστηρίων ή εταιριών εμπορίας από τους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, υπό την προϋπόθεση αμοιβαίας συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων.

β) Εισηγάγε για πρώτη φορά στην ελληνική νομοθεσία σύστημα **διαχείρισης κρίσεων εφοδιασμού σε πετρελαιοειδή** για την ανταπόκριση της χώρας στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA).

γ) Καθιέρωσε νέο **σύστημα αδειοδότησης** για κάθε δραστηριότητα της πετρελαιοϊκής αγοράς όπως διύλιση, μεταφορά με αγωγό, λιανική εμπορία και προέβλεψε την έκδοση κανονισμού για κάθε είδους άδεια.

δ) Εισηγάγε νέες δυνατότητες ως προς την προμήθεια και τη διακίνηση πετρελαιοειδών δίνοντας τη δυνατότητα στους συνεταιρισμούς πρατηριούχων να προμηθεύονται πετρελαιοειδή απευθείας από τα διυλιστήρια χωρίς τη μεσολάβηση των εταιριών εμπορίας.

ε) **Κατήργησε τη χορήγηση τοπικής άδειας εμπορίας** και η άδεια εμπορίας ισχύει πλέον για ολόκληρη την επικράτεια, ενώ παράλληλα αύξησε τις προϋποθέσεις χορήγησης άδειας εμπορίας κυρίως σε ό,τι αφορά τους ελάχιστους αποθηκευτικούς χώρους και το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο.

στ) **Προέβλεψε αυστηρές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις** (πρόστιμα, αφαίρεση αδειών) με σκοπό την πάταξη των φαινομένων νοθείας και λαθρεμπορίας, ενώ παράλληλα έδωσε έμφαση σε θέματα ενεργειακής ασφάλειας και περιβάλλοντος.

3.2 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Η **άδεια χονδρικής εμπορίας**, η οποία χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης επιτρέπει στην κάτοχο - εταιρία να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα σε πρατήρια, σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και τελικούς καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

Όσον αφορά στην εμπορία, προβλέπονται πέντε (5) είδη επιμέρους Αδειών:

- Άδεια εμπορίας όλων των υγρών καυσίμων που πωλούνται στην εγχώρια αγορά (Α).
- Άδεια εμπορίας αφορολόγητων ναυτιλιακών ή αεροπορικών καυσίμων αντίστοιχα (B1 και B2).

- Άδεια εμπορίας υγραερίων (Γ).
- Άδεια εμπορίας ασφάλτου (Δ).

Οι άδειες ίδρυσης πρατηρίων υγρών καυσίμων χορηγούνται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου, χωρίς άλλο περιορισμό. Έτσι και οι Εταιρείες Πετρελαιοειδών και οι θυγατρικές αυτών δύνανται να ιδρύουν πρατήρια υγρών καυσίμων, όπως άλλωστε προβλέπεται και από το α' εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν. 3054 /2002 «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» - ΦΕΚ Α' 230.

Η άδεια λιανικής διάθεσης, η οποία χορηγείται από την αρμόδια **Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση** επιτρέπει τη διάθεση πετρελαιοειδών σε τελικούς καταναλωτές.

Τα φυσικά πρόσωπα και τα μέλη προσωπικών εταιρειών (Ο.Ε. Ε.Ε. Ε.Π.Ε.) **απαιτείται** να είναι έλληνες υπήκοοι ή πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τις Α.Ε. δεν εξετάζεται η υπηκοότητα των μελών του Δ.Σ. και των διοικητικών στελεχών (Διευθύνοντας Συμβούλου, Γενικού Διευθυντή κ.ά.)

Η παρ. 3 του άρθρου 15 αναφέρεται στο όριο ενηλικίωσης, που σήμερα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, είναι η ηλικία των **δεκαοκτώ ετών** συμπληρωμένη.

Με την παρ. 4 του άρθρου 15 προβλέπεται ότι θα εκδοθεί απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία θα καθορίζεται **το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, ο χρόνος εκπαίδευσης, τα προσόντα των εκπαιδευτών, η έναρξη ισχύος και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με αυτή**. Μετά την ισχύ αυτής της απόφασης ο υπεύθυνος εκμεταλλευτής ή ο νόμιμος εκπρόσωπος μιας προσωπικής εταιρείας ή ο ειδικά προς τούτο εξουσιοδοτημένος (με Πρακτικό του Δ.Σ.) υπάλληλος μιας Ανώνυμης Εταιρείας, θα πρέπει να έχει παρακολουθήσει με επιτυχία το σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα, προκειμένου να μπορεί ακολούθως να τύχει αδειας λειτουργίας.

Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας προμηθεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα από κατόχους άδειας εμπορίας. Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας μπορούν να προμηθεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα και από κατόχους άδειας διύλισης αποκλειστικά για τα πρατήριά τους, εφόσον δε δεσμεύονται με αποκλειστική σύμβαση προμήθειας από κάτοχο άδειας εμπορίας ή δε φέρουν το σήμα του κατόχου αυτού. Ο εκάστοτε κύριος των προϊόντων (άρα και ο πρατηριούχος) φέρει την ευθύνη για την ποιότητα και την ποσότητα των προϊόντων που διακινεί και διαθέτει στους τελικούς καταναλωτές. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών που προμηθεύονται, πραγματοποιείται με βυτιοφόρα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης που χρησιμοποιούν οι κάτοχοι άδειας εμπορίας.

Η λιανική εμπορία περιλαμβάνει τις παρακάτω κατηγορίες για τις οποίες χορηγείται χωριστή άδεια:

- ◆ Άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων

- ◆ Άδεια λειτουργίας πρατηρίου πώλησης υγραερίων για οχήματα (μέσω αντλιών)
- ◆ Άδεια πωλητή πετρελαίου θέρμανσης, που προορίζεται για καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους
- ◆ Άδεια διανομής εμφιαλωμένου υγραερίου

Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας μπορούν να πραγματοποιούν εισαγωγές πετρελαιοειδών, εφόσον είναι Α.Π. (Ανεξάρτητοι Πρατηριούχοι) και προορίζονται αποκλειστικά για την προμήθεια των πρατηρίων τους. Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας Α.Π. έχουν την αποκλειστική ευθύνη για την ποιότητα και την ποσότητα των προϊόντων που διακινεί και διαθέτει στους τελικούς καταναλωτές.

Τέλος σημειώνεται ότι τα πρατήρια κατά μήκος των εθνικών οδών δεν επιτρέπεται να πωλούν πετρέλαιο θέρμανσης.

3.3 ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΕΠΗΛΘΑΝ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ 3335 ΤΟΥ 2005 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Είναι γεγονός ότι ο νόμος 3054 του 2002 κινήθηκε προς την σωστή κατεύθυνση συστηματοποιώντας και οργανώνοντας τις διατάξεις για την αγορά των πετρελαιοειδών, εισάγοντας νέους θεσμούς (π.χ. Κ.Ε.Δ.Α.Κ. -Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης Αγοράς Καυσίμων- για τον έλεγχο της ποιότητας καυσίμων) και νέες σημαντικές διατάξεις. Και ο νόμος αυτός όμως είχε προβλήματα και διατηρούσε συνθήκες που ευνοούσαν τις στρεβλώσεις της αγοράς. Η τροποποίηση του νόμου αυτού με το νόμο 3335 του 2005 βελτίωσε σημαντικά ορισμένα τέτοια θέματα στρεβλώσεων και οι διατάξεις του είναι ενισχυτικές για τον ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα, ο νόμος του 2005 ρύθμιζε θέματα που αφορούν τα Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.), δηλαδή τα πρατήρια που δεν έχουν συνάψει σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με κάτοχο άδειας εμπορίας και δε φέρουν το σήμα του. Δόθηκε η δυνατότητα στα Α.Π. να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια, παρακάμπτοντας έτσι τις Εταιρείες Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π), όπως επίσης και να πραγματοποιούν εισαγωγές πετρελαιοειδών, εφόσον προορίζονται αποκλειστικά για το ίδιο πρατήριο. Το Α.Π. φέρει την αποκλειστική ευθύνη για την ποιότητα και την ποσότητα των καυσίμων που διαθέτει.

Επίσης, έγινε σαφέστερη η διάταξη που αφορά τη δυνατότητα των πρατηρίων που δεν έχουν σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με εταιρεία εμπορίας να ιδρύουν Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες που επίσης έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια ή σε εισαγωγές. Με το νόμο του 2005 γίνεται ευκολότερος ο σχηματισμός τέτοιων κοινοπραξιών, αφού παύει να υφίσταται ως ελάχιστο όριο τα πέντε πρατήρια, όπως προέβλεπε ο νόμος του 2002, ενώ δεν υπάρχει πλέον ο αυστηρός γεωγραφικός καθορισμός των ορίων δραστηριότητας της Κοινοπραξίας.

Τέλος σημειώνεται ότι ειδικότερα θέματα αδειοδοτήσεων κλπ ρυθμίζονται με επιμέρους νομοθετικές παρεμβάσεις, αποφάσεις του Υπουργείου Ανάπτυξης κλπ.

3.4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Με τις διατάξεις του άρθρου 83 Α΄ της υπ΄ αριθμ. 14/1989 Αγορανομικής Διάταξης (ΦΕΚ 343Β΄), όπως ισχύει, της παρ. 4 του άρθρου 15 του ν.2289/1995 (ΦΕΚ 27 Α΄), της υπ΄ αριθμ. Α3/511/19-5-1995 Απόφασης του Υπουργού Εμπορίου (ΦΕΚ 446 Β΄) και με στόχο την ενημέρωση και προστασία του καταναλωτή, ορίσθηκε ως **υποχρεωτική για τα πρατήρια υγρών καυσίμων η ανάρτηση πινακίδας με το σήμα της εταιρίας εμπορίας πετρελαιοειδών που έχουν συνάψει σύμβαση συνεργασίας καθώς και των τιμών πώλησης του κάθε είδους καυσίμου κατά μονάδα μέτρησης (λίτρο)**. Οι πινακίδες με το σήμα της εταιρείας και τις τιμές πώλησης πρέπει να είναι τοποθετημένες σε εμφανές σημείο του πρατηρίου και να είναι φωτιζόμενες κατά τις νυχτερινές ώρες, ώστε να είναι άμεσα ορατές από τους διερχόμενους οδηγούς, ενώ τα αναγραφόμενα επ΄ αυτών ψηφία των τιμών πώλησης πρέπει να έχουν ύψος τουλάχιστον 15 εκατοστών.

Ειδικότερα δε, για τα ελεύθερα πρατήρια (λευκά), που έχουν αποκλειστική σύμβαση συνεργασίας με μία συγκεκριμένη εταιρία και φέρουν πινακίδα με ειδικό σήμα «Ε.Π.», έχουν ορισθεί οι ακόλουθες προδιαγραφές :

Η πινακίδα με το ειδικό σήμα «Ε.Π.» είναι αυτοφωτιζόμενη, λευκού χρώματος και διαστάσεων τουλάχιστον 1,50 X 1,50 m., με γράμματα ύψους τουλάχιστον 0,60 m. Και είναι αναρτημένη σε ύψος τουλάχιστον 4,50 μέτρων (η κάτω πλευρά της) από την επιφάνεια του εδάφους, στην πλευρά του πρατηρίου που συνορεύει με το δρόμο και κατά κάποιο τρόπο που να είναι ορατή από παντού.

Στο πλαίσιο αυτό επισημαίνεται επίσης, ότι σύμφωνα με το άρθρο 11, παρ. 4 του ν.2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας) οι πινακίδες σήματος και τιμών όλων των πρατηρίων υγρών καυσίμων που λειτουργούν παρά την οδό, δύνανται να τοποθετούνται και κάθετα προς τον άξονα της οδού.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι πινακίδες σήματος και τιμών πώλησης που τοποθετούνται στα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθότι ορίζονται υποχρεωτικές από τις κείμενες διατάξεις, δεν πρέπει να θεωρούνται διαφημιστικές και ως εκ τούτου δεν υπόκεινται σε τέλος διαφήμισης.

3.5 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ειδικότερα, στο άρθρο 12 του ως άνω νόμου, ο οποίος σημειωτέον ενσωματώνει μερικώς την Κοινοτική Οδηγία 98/93, σχετικά με τα **αποθέματα ασφαλείας** προβλέπονται τα εξής:

- I. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας για κάθε κατηγορία προϊόντων πετρελαίου (ελαφρά, μεσαία και βαρέα κλάσματα), προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες της εσωτερικής αγοράς σε περιόδους κρίσης εφοδιασμού καυσίμων στα πλαίσια των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας.
- II. Υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας έχουν ανεξάρτητα από το είδος άδειας που κατέχουν:
 - α) Όσοι εισάγουν αργό πετρέλαιο, πετρελαιοειδή, ή ημικατεργασμένα προϊόντα προς κατανάλωση στην εγχώρια αγορά. Το ύψος του αποθέματος ασφαλείας του υπόχρεου ισούται με τα 90/365 των καθαρών εισαγωγών που πραγματοποίησε στην εγχώρια αγορά ο υπόχρεος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Ως καθαρές εισαγωγές του υπόχρεου θεωρείται το αλγεβρικό άθροισμα: (Εισαγωγές μείον εξαγωγές) μείον (Τελικό απόθεμα μείον αρχικό απόθεμα) μείον

(Διάθεση στη διεθνή ναυσιπλοΐα). Οι ποσότητες, οι οποίες προέρχονται από διακίνηση εκ μέρους άλλου κατόχου Διύλισης ή εμπορίας υπολογίζονται στο αλγεβρικό άθροισμα του κατόχου αδειάς ο οποίος τις διακίνησε πρώτος.

β) Οι Μεγάλοι Τελικοί Καταναλωτές, που εισάγουν πετρελαιοειδή προϊόντα για ίδια κατανάλωση. Το ύψος του αποθέματος ασφαλείας του υπόχρεου ισούται με τα 90/365 των καθαρών εισαγωγών που πραγματοποίησε στην εγχώρια αγορά ο υπόχρεος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα πιο πάνω όρια μπορεί να μεταβάλλονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, λαμβανομένων υπόψη και των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας.

- III. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται σε αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί ως Αποθήκες Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας σύμφωνα με τον Κανονισμό Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας.
- IV. Στα αποθέματα ασφαλείας μπορούν να προσμετρώνται οι ποσότητες προϊόντων που χρησιμοποιούνται για λειτουργικές ανάγκες των υπόχρεων και οι ποσότητες που μεταφέρονται με πλοία τα οποία βρίσκονται εντός του χώρου της Ελληνικής Επικράτειας, με προορισμό να τροφοδοτήσουν εγκαταστάσεις κατόχων Αδειάς Διύλισης ή κατόχων Αδειάς Εμπορίας που βρίσκονται εντός της Ελληνικής Επικράτειας.
- V. Οι κάτοχοι Αδειάς Διύλισης, για την υποχρέωσή τους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, έχουν τη δυνατότητα να φυλάσσουν αποθέματα σε αργό πετρέλαιο ή ημικατεργασμένα ή Πετρελαιοειδή Προϊόντα.
- VI. Οι κάτοχοι Αδειάς Διύλισης που καλύπτουν μέρος των αναγκών τους από αργό Πετρέλαιο που παράγεται στη χώρα, μπορούν να αφαιρούν τις ποσότητες αυτές από τη συνολική ποσότητα των αποθεμάτων, τα οποία υποχρεούνται να φυλάσσουν κατά το ποσοστό που οι ποσότητες αυτές συμμετέχουν στο σύνολο του διυλιζόμενου πετρελαίου.
- VII. Οι αφαιρούμενες αυτές ποσότητες δεν μπορούν να υπερβαίνουν σε ποσοστό το 25% της συνολικής κατανάλωσης της χώρας. Οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας μπορούν, ύστερα από συμφωνία, να αναθέτουν σε τρίτο, ο οποίος διαθέτει πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, την τήρηση μέρους ή του συνόλου των ποσοτήτων που υποχρεούνται να τηρούν. Η σχετική σύμβαση πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον ενός έτους και να αφορά αποκλειστικά στην τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας.
- VIII. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μπορεί να ορίζεται ανώτατο όριο ανταλλάγματος για την παροχή υπηρεσίας τήρησης αποθέματος ασφαλείας. Κατά τον καθορισμό του ανώτατου αυτού ορίου λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά και χρηματοοικονομικά έξοδα τήρησης του αποθέματος, στα οποία περιλαμβάνεται κέρδος εκείνου που παραχωρεί το χώρο αποθήκευσης. Το θέμα του ανώτατου ορίου αναμένεται να ρυθμιστεί με το δεύτερο μέρος του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας, η έκδοση του οποίου εκκρεμεί.
- IX. Τον έλεγχο για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας ασκεί ο Υπουργός Ανάπτυξης. Οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας υποβάλλουν στον Υπουργό Ανάπτυξης κάθε σύμβαση που συνάπτουν με τρίτο για την ανάθεση τήρησης αποθέματος ασφαλείας. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Ρ.Α.Ε, εκδίδεται ο Κανονισμός Τήρησης Αποθεμάτων

Ασφαλείας, ο οποίος περιέχει τους όρους με τους οποίους ασκείται η εποπτεία και διενεργείται έλεγχος και κάθε σχετική λεπτομέρεια. Έως σήμερα έχει εκδοθεί ένα πρώτο μέρος του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας (ΦΕΚ Β' 710/4.6.2003) και εκκρεμεί η έκδοση του δεύτερου μέρους το οποίο θα ρυθμίζει θέματα όπως τη διαδικασία για την πιστοποίηση των αποθηκευτικών χώρων, την πρόσβαση τρίτων σε αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και τον καθορισμό ανώτατου ορίου στα ανταλλάγματα για την πρόσβαση τρίτων σε αποθηκευτικούς χώρους.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ.. 3 του ν. 3784/2009, «... Η ΡΑΕ (Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας) είναι αρμόδια για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την υποχρέωση παροχής πρόσβασης τρίτων. Ο Υπουργός Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της ΡΑΕ, δύναται να επεκτείνει την πρόσβαση τρίτων και σε άλλες υποδομές, όπως στις αποθήκες λειτουργικών αποθεμάτων σε ορισμένες περιοχές της χώρας, εφόσον τούτο καθίσταται αναγκαίο για λόγους προστασίας ή ενίσχυσης του υγιούς ανταγωνισμού.

Λόγω των ιδιαιτεροτήτων των προϊόντων του κλάδου (ρύπανση, επικινδυνότητα, δυνατότητες νοθείας, κ.τ.λ.) το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του είναι εξαιρετικά αυστηρό. Καθοριστικό ρόλο έχουν επίσης οι κανονισμοί και οι αποφάσεις της Ε.Ε. για τον περιορισμό της ρύπανσης, την ενίσχυση του ανταγωνισμού και την προστασία των καταναλωτών, προς τις οποίες εναρμονίζεται σχεδόν άμεσα και η Ελληνική νομοθεσία.

Το υπάρχον νομικό καθεστώς **παρουσιάζει ορισμένες αδυναμίες** όσον αφορά στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, στην προστασία του καταναλωτή καθώς και στον έλεγχο της παράνομης διακίνησης καυσίμων (λαθρεμπορία, νοθεία κλπ). Από την τελευταία εκτιμάται ότι η δασμοφοροδιαφυγή ανέρχεται ετησίως σε 1,5δισ ευρώ.

Τα πετρελαιοειδή προϊόντα, μέχρι και την έκδοση της Αγ. Διατ. 16/11-5-92 ήταν «διατιμημένα», ανήκαν δηλαδή στην κατηγορία «ειδών ελεγχόμενου κέρδους». Με την παραπάνω διάταξη έπαψαν να ανήκουν στην κατηγορία αυτή. Επίσης, σύμφωνα με αυτή, καταργήθηκαν διατάξεις που αναφέρονταν στα εμπορικά κέρδη των προϊόντων αυτών, με αποτέλεσμα η διαμόρφωση των τιμών σε κάποια στάδια να είναι αδικαιολόγητη έως ανεξέλεγκτη.

3.6 ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

Με την ψήφιση του νόμου «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του προγράμματος στήριξης της ελληνικής οικονομίας» **καταργήθηκε η προκαταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης στο πετρέλαιο θέρμανσης από τους βενζινοπώλες και λύθηκε ένα σοβαρό πρόβλημα για τον κλάδο και τους καταναλωτές.**

Σύμφωνα με το νόμο από 1.1.2011 **τα πρατήρια θα αγοράζουν με μειωμένο ειδικό φόρο 21 ευρώ το χιλιόλιτρο και θα πουλάνε επίσης με μειωμένο φόρο.**

Όπως αναφέρεται στην εισήγηση του νόμου, με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1, καταργείται η εξομοίωση των συντελεστών Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) του πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης με διαδικασία επιστροφής φόρου αποκλειστικά για το πετρέλαιο θέρμανσης και επιβάλλεται απευθείας στο πετρέλαιο θέρμανσης που τίθεται σε ανάλωση κατά τη χρονική

περίοδο από την 15η Οκτωβρίου μέχρι και την 30η Απριλίου κάθε έτους, συντελεστής Ε.Φ.Κ., ο οποίος ορίζεται σε είκοσι ένα (21) ευρώ το χιλιόλιτρο.

Με το ως άνω μέτρο επιτυγχάνεται η απλοποίηση της διαδικασίας διάθεσης του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (DIESEL) θέρμανσης στους καταναλωτές, ενώ παραμένει, χάριν ελέγχου της νόμιμης διάθεσης και χρήσης του πετρελαίου θέρμανσης, η υποχρέωση των επιτηδευματιών ΔΙ.ΠΕ.ΘΕ να καταχωρούν ανελλιπώς και με ακρίβεια, στο Πληροφοριακό Σύστημα Παρακολούθησης Πετρελαίου Θέρμανσης, που τηρείται στην Γ.Γ.Π.Σ., όλες τις συναλλαγές που πραγματοποιούν για το ως άνω προϊόν από την κατάθεση της Δήλωσης Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Δ.Ε.Φ.Κ.) μέχρι και τη διάθεσή του στην τελική κατανάλωση.

Με την απλοποίηση της διαδικασίας επιτυγχάνεται αφ' ενός η **απαλλαγή των διακινητών πετρελαίου**, που διαθέτουν πετρέλαιο θέρμανσης στους καταναλωτές, (πρατηριούχοι υγρών καυσίμων κλπ) **από την υποχρέωση αγοράς του εν λόγω καυσίμου με υψηλό συντελεστή Ε.Φ.Κ. και διάθεσή του με χαμηλό**, αναμένοντας στη συνέχεια την επιστροφή της διαφοράς του φόρου, **αφ' ετέρου από μέρους του Δημοσίου η μείωση του κόστους διοικητικής διαχείρισης όπως προμήθεια τραπεζών, κόστος αποθήκευσης και φύλαξης φορολογικών παραστατικών, απασχόλησης μεγάλου αριθμού υπαλλήλων.**

Με τη διάταξη της παραγράφου 3 προβλέπονται κυρώσεις για τις περιπτώσεις που το πετρέλαιο θέρμανσης, το οποίο επιβαρύνεται με χαμηλό συντελεστή Ε.Φ.Κ., διακινηθεί ή κατέχεται ή χρησιμοποιηθεί χωρίς να τηρηθούν οι διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 73 του ν. 2960/2001, όπως προβλέπονται από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί λαθρεμπορίας για τις περιπτώσεις που διέφυγαν ή έγινε απόπειρα διαφυγής δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων.

3.7 ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ

Οι πρόσφατοι νόμοι 3054/2002 και 3335/2005 ρυθμίζουν πλήθος άλλων σημαντικών θεμάτων που αφορούν την αγορά πετρελαιοειδών. Συγκεκριμένα:

1. Δίνεται η δυνατότητα κατασκευής και λειτουργίας αγωγών μεταφοράς αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων με συγκεκριμένες προδιαγραφές και προϋποθέσεις.

2. Τηρείται ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος με την επωνυμία Λογαριασμός Χρηματοδότησης Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών για Μεταφορές Καυσίμων στις προβληματικές περιοχές της χώρας. Η ειδική εισφορά ορίζεται σε 1,2% στην προ εισφορών και φόρων αξία των πετρελαιοειδών που διακινούν οι Εταιρείες Εμπορίας, οι Μεγάλοι Τελικοί Καταναλωτές και οι Προμηθευτικοί Συνεταιρισμοί ή Κοινοπραξίες για τις απευθείας αγορές από τα διυλιστήρια ή τις εισαγωγές (πλην καύσιμα αεροπορικά, ναυτιλίας, ενόπλων δυνάμεων). Η εισφορά αυτή διατίθεται για επιδότηση κατόχων αδείας εμπορίας και συνεταιρισμών που αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καλύπτουν τις ανάγκες σε καύσιμα των προβληματικών περιοχών της χώρας, κάλυψη κοινωφελών σκοπών, μελετών για την ενέργεια, χρηματοδότηση του Ταμείου Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού των εταιρειών εμπορίας, χρηματοδότηση της λειτουργίας των Κ.Ε.Δ.Α.Κ. (Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης Αγοράς Καυσίμων, ενίσχυση περιβαλλοντικών προγραμμάτων κλπ.

3. Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές πετρελαίου και προϊόντων που πραγματοποιούνται ελεύθερα.

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο υπάρχουν πολύ σημαντικές διατάξεις που αφορούν τις τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων και τον έλεγχο – εποπτεία της αγοράς για την καταπολέμηση της νοθείας, που παρουσιάζονται αναλυτικά στα σχετικά κεφάλαια.

ΓΑΛΕΡΙΣΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

4.1 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΠΟ ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Οι σημαντικότεροι εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν την κερδοφορία του τομέα διύλισης και εμπορίας πετρελαιοειδών είναι:

A. Η εξέλιξη των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου και προϊόντων

B. Τα περιθώρια διύλισης

Γ. Η συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ/US\$ αφού τα περιθώρια διύλισης εκφράζονται σε US\$.

Κατά το Α' εξάμηνο του 2009 οι εξωγενείς αυτοί παράγοντες διαμορφώθηκαν ως ακολούθως.

A. Τιμές: Από τα μέσα του 2008 οι διεθνείς τιμές αργού και πετρελαϊκών προϊόντων παρουσίασαν σημαντική υποχώρηση λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και της μείωσης της ζήτησης. Το Α' εξάμηνο του 2009, η μέση τιμή του αργού πετρελαίου Brent διαμορφώθηκε στα \$51,60/Bbl έναντι \$109,14/Bbl του 2008, παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του 52,5%. Από τα μέσα Ιουλίου 2009 οι τιμές σημείωσαν κάποια μικρή άνοδο αλλά συνέχισαν να κινούνται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα (μεταξύ 64 και 75 δολαρίων το βαρέλι).

B. Περιθώρια διυλιστηρίου: Το ενδεικτικό περιθώριο ενός σύνθετου διυλιστηρίου στη Μεσόγειο διαμορφώθηκε κατά το Α' εξάμηνο του 2009 σε \$4,69/Bbl έναντι \$6,16/Bbl το 2008 ενώ τα περιθώρια των απλών διυλιστηρίων κινήθηκαν προς στην αντίθετη κατεύθυνση. Έτσι, ο μέσος όρος των Hydroshimming περιθωρίων το Α' εξάμηνο 2009 ήταν \$ 0,39/bbl έναντι \$ -2,64/bbl το 2008, και των topping περιθωρίων ήταν \$ -1,85/bbl το Α' εξάμηνο 2009 έναντι \$ -5,28/bbl το 2008, παρουσιάζοντας δηλαδή αύξηση. Τα περιθώρια των σύνθετων διυλιστηρίων μειώθηκαν και κατά το 3ο τρίμηνο του 2009 ενώ δεν αναμένεται κάποια ουσιαστική βελτίωση για τους επόμενους μήνες.

Γ. Συναλλαγματικές Ισοτιμίες

Κατά τη διάρκεια του Α' εξαμήνου 2009 η μέση ισοτιμία του Ευρώ έναντι του δολαρίου (ΗΠΑ) κυμάνθηκε περί τα 1,3322 δολάρια, μειωμένη κατά 13,0% σε σχέση με το Α' εξάμηνο του 2008 (1,5309 δολάρια).

Λόγω της αρνητικής διαμόρφωσης των εξωγενών παραγόντων η κερδοφορία των εταιριών διύλισης και εμπορίας παρουσιάζει σημαντική επιδείνωση, ενώ δεν αναμένεται κάποια ουσιαστική βελτίωση σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

Οι διακυμάνσεις στην συναλλαγματική ισοτιμία είναι καθοριστικός παράγοντας προσδιορισμού των τιμών διυλιστηρίου. Δεδομένου ότι τα περισσότερα μεγέθη στην αγορά πετρελαίου εκφράζονται σε δολάρια, τυχόν ανατιμηκές τάσεις του ευρώ έναντι του δολαρίου εξουδετερώνουν σε ανάλογο βαθμό τις αυξήσεις των εκφρασμένων σε δολάρια τιμών και αντιστρόφως.

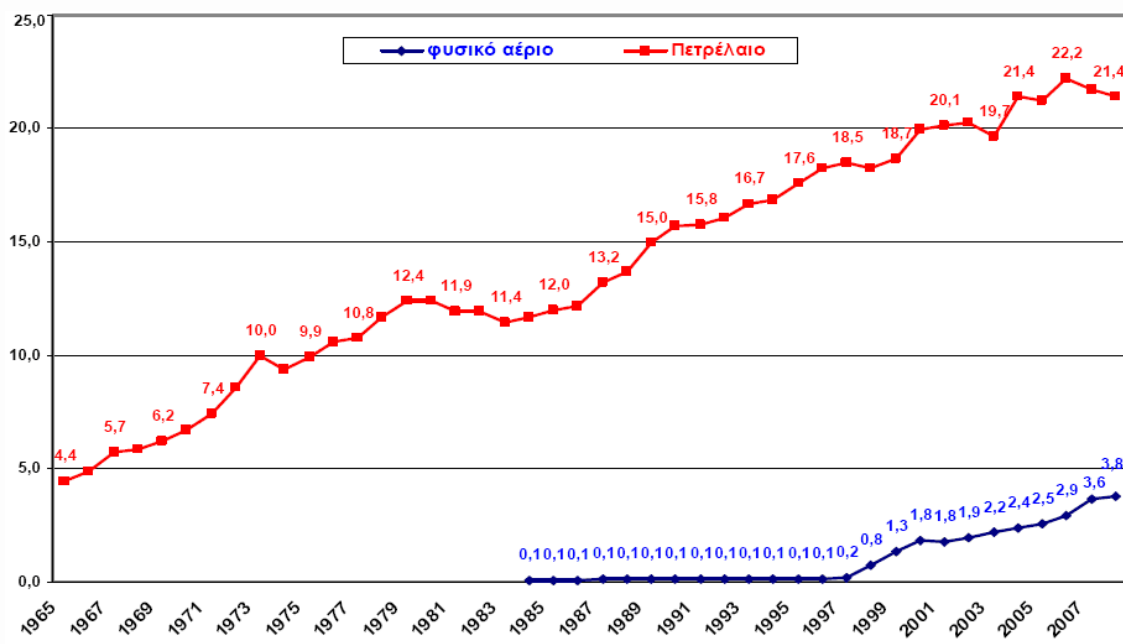
Διάγραμμα Δ1: Συναλλαγματική Ισοτιμία ευρώ έναντι δολαρίου ΗΠΑ, Ιαν.2004-Δεκ.2008

4.2 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (ΔΙΥΛΙΣΗ – ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ) ΑΠΟ ΑΛΛΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Α. Υποκατάσταση πετρελαίου από φυσικό αέριο:

Μακροπρόθεσμα υπάρχει σαφέστατη τάση υποκατάστασης του πετρελαίου από φυσικό αέριο λόγω των πλεονεκτημάτων (ευκολία μεταφοράς μέσω αγωγών, μικρή ρύπανση, κόστος, ενεργειακή αποδοτικότητα, κ.τ.λ.). Είναι χαρακτηριστικό ότι η παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου που το 1965 ήταν στο 38,8% της αντίστοιχης κατανάλωσης πετρελαίου (σε ισοδύναμους τόνους πετρελαίου) ανήλθε το 2008 σε 69,4%. Οι εξελίξεις ήταν ιδιαίτερα θεαματικές στις χώρες της Ε.Ε. (όπου υπάρχει μεγαλύτερη ευαισθησία σε θέματα περιβάλλοντος) όπου η προαναφερθείσα σχέση από 8,8% το 1965 ανήλθε σε 62,8% το 2008. Στην χώρα μας η χρήση φυσικού αερίου άρχισε να επεκτείνεται κυρίως από το 1998 και την τελευταία 5ετία η κατανάλωση αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 12% (έναντι 1,8% του πετρελαίου). Το 2008 η σχέση φυσικού αερίου/πετρέλαιο ανήλθε στο 17,7% από μόλις 0,5% το 1997 και την επόμενη δεκαετία αναμένεται να φτάσει τα επίπεδα των λοιπών Ευρωπαϊκών χωρών.

Διάγραμμα Δ2: Εξέλιξη κατανάλωσης Φυσικού Αερίου και Πετρελαίου στην Ελλάδα κατά τα έτη 1965 - 2007



Πηγή: BP Statistical Review of World Energy, June 2009

B. Κορύφωση της παγκόσμιας παραγωγής (peak oil) τα επόμενα χρόνια:

Τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου δεν είναι ανεξάντλητα και μελλοντικά αναμένεται μείωση της παραγωγής με σημαντική αύξηση τιμών. Σύμφωνα με την **καμπύλη Hubbert (peak oil theory)** πολλοί ειδικοί προβλέπουν την κορύφωση της παγκόσμιας παραγωγής μεταξύ 2020 και 2035, ενώ οι πιο απαισιόδοξοι για την επόμενη 5ετία. Υπενθυμίζεται ότι το 1956 ο Αμερικανός γεωφυσικός Marion King Hubbert πρόβλεψε με μεγάλη ακρίβεια την κορύφωση της Αμερικανικής παραγωγής πετρελαίου για το 1970 (πρόβλεψη που επαληθεύτηκε με διαφορά ενός έτους) και της παγκόσμιας παραγωγής μεταξύ 1995-2000(που δεν επαληθεύτηκε λόγω της μείωσης της χρήσης πετρελαίου που προκλήθηκε από την ενεργειακή κρίση).

Σύμφωνα με το τελευταίο σενάριο της **ASPO (Association for the Study of Peak Oil & Gas)** που στηρίχθηκε στα διαθέσιμα στοιχεία του 2006 η ημερομηνία κορύφωσης της παγκόσμιας παραγωγής πλησιάζει, αλλά είναι πιθανόν να μετατεθεί οριακά λόγω των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στη ζήτηση. Το **2009 ο IEA (International Energy Agency)** ανακοίνωσε ότι η κορύφωση της παγκόσμιας παραγωγής είναι πιθανή περί το 2020 (αναφέροντας για πρώτη φορά επίσημα τη θεωρία του Hubbert), εκφράζοντας παράλληλα την ανησυχία ότι και το σενάριο της ASPO (peak το 2010) ίσως επαληθευθεί αν συνεχιστούν οι τάσεις της παγκόσμιας ζήτησης.

4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

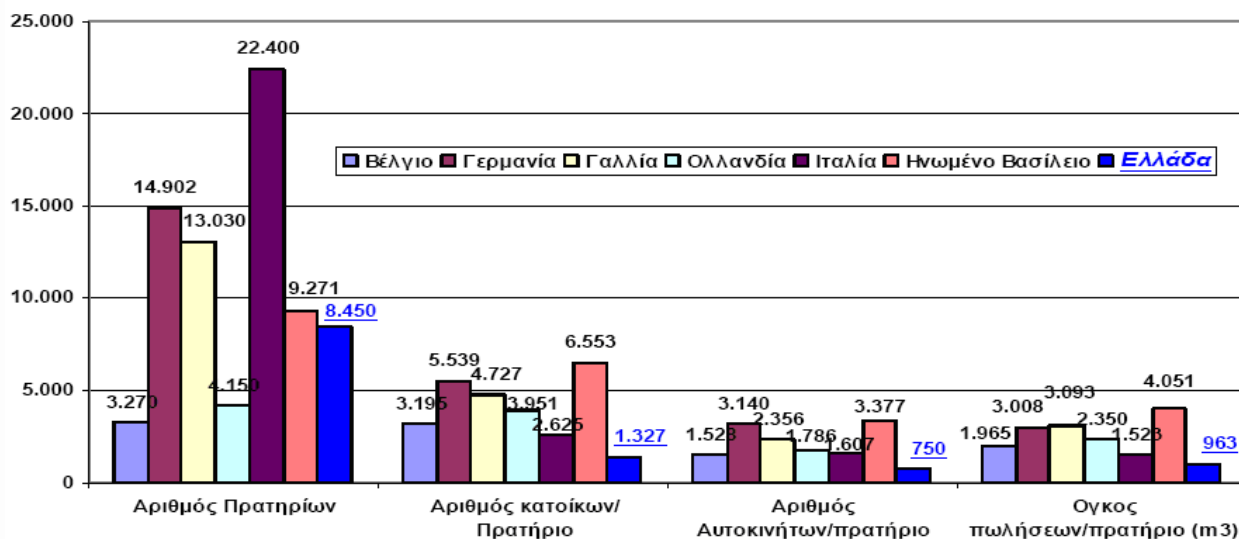
Η Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών υφίσταται δομικά προβλήματα σε όλο το μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού. Από τον εκτελωνισμό των προϊόντων πετρελαίου μέχρι και την πώληση στον καταναλωτή. Το θεσμικό πλαίσιο και η λειτουργία των θεσμικών παραγόντων επιδέχονται σημαντικής βελτίωσης. Μερικά από τα

προβλήματα δεν έχουν άμεση σχέση με τον προσδιορισμό των τιμών βραχυπρόθεσμα, αλλά στρεβλώνοντας την αγορά και περιορίζοντας τον ανταγωνισμό, απομακρύνουν τις τιμές από το ανταγωνιστικό επίπεδο.

4.3.1 Υπερβολικός αριθμός πρατηρίων

Ο αριθμός πρατηρίων στη χώρα μας είναι πολύ υψηλός σε σχέση με τα μεγέθη της αγοράς (στόλος αυτοκινήτων, κάτοικοι, διανυθέντα χιλιόμετρα)

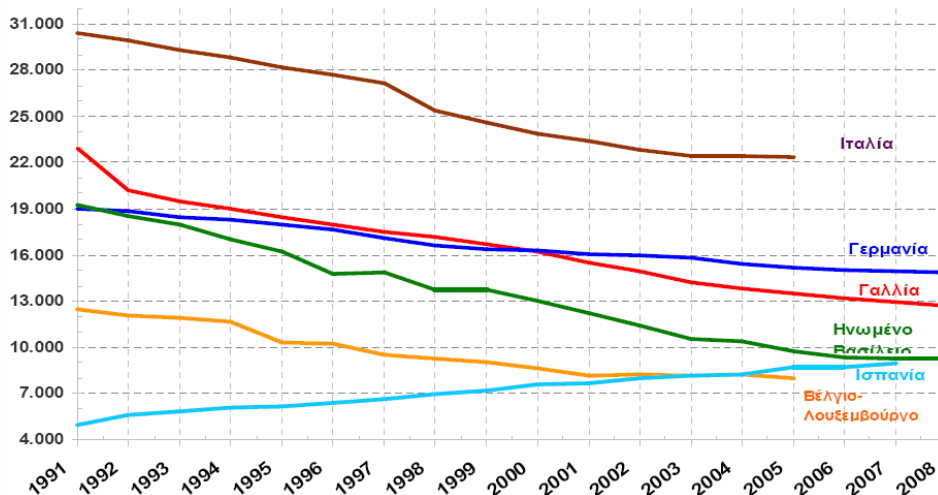
Διάγραμμα Δ3: Πυκνότητα πρατηρίων σε διάφορες χώρες



Πηγή: Wood Mackenzie/ Opal

Παρατηρώντας τις εξελίξεις στις λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες και λαμβάνοντας υπόψη τον πολύ μεγάλο αριθμό πρατηρίων για το μέγεθος της Ελληνικής αγοράς, **εκτιμάται ότι τα επόμενα χρόνια θα υπάρξει σημαντική μείωση του αριθμού τους.**

Διάγραμμα Δ4: Εξέλιξη αριθμού πρατηρίων σε ευρωπαϊκές χώρες (1991-2008)



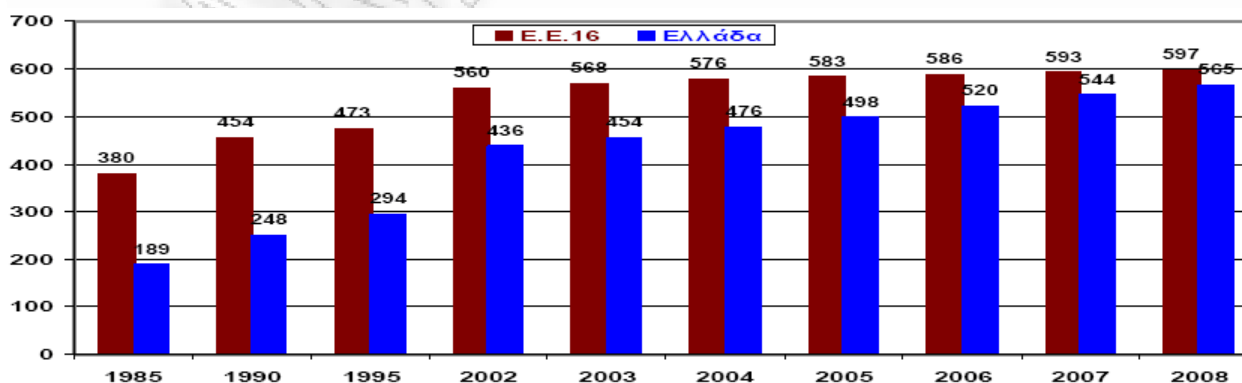
Πηγή: UFIP και CPDP (Europe)

Μικρά περιθώρια ανάπτυξης της Ελληνικής αγοράς

Τα επόμενα χρόνια, τα περιθώρια ανάπτυξης της εγχώριας αγοράς είναι περιορισμένα λόγω των τεχνολογικών και λοιπών εξελίξεων (οικονομικότεροι κινητήρες μεταφορικών μέσων, υποκατάσταση από φυσικό αέριο ή ηλεκτρισμό, βελτίωση ενεργειακής αποδοτικότητας κτιρίων, κ.τ.λ.).

Στον τομέα των οδικών μεταφορών που παρουσιάζει και το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τον κλάδο υγρών καυσίμων, αναμένεται σύντομα κορεσμός της αγοράς. Λόγω της ταχύτερης ανάπτυξης της τελευταίας 10ετίας, η Ελληνική αγορά ωριμάζει και η πυκνότητα αυτοκινήτων ανά 1000 κατοίκους πλησιάζει ή και ξεπερνά πλέον τα επίπεδα των ανεπτυγμένων αγορών. Αν ληφθούν μάλιστα υπόψη και οι επιπτώσεις του μέτρου της απόσυρσης στην κατανάλωση καυσίμων (λιγότερα κυβικά, οικονομικότεροι κινητήρες, πιθανή μείωση του στόλου) ίσως πρέπει να αναμένεται ακόμη και μικρή μείωση της ζήτησης για την επόμενη 5ετία(σε ποσότητα).

Διάγραμμα Δ5: Αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους σε Ελλάδα και Ε.Ε. (1985-2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων CCFA

4.3.2 Αναμενόμενη αύξηση της φορολογίας στα καύσιμα

Το κόστος κατοχής και χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου στη χώρα μας είναι ήδη υψηλό και αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια λόγω των φορολογικών επιβαρύνσεων, των αυξημένων ασφαλιστρών και της προβλεπόμενης ανόδου της τιμής των καυσίμων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας οικογενειακών προϋπολογισμών 2004/5, τα καύσιμα-λιπαντικά αποτελούσαν το 48,3% του συνολικού κόστους χρήσης, τα ασφάλιστρα το 18,8%, η συντήρηση το 12,5%, τα ανταλλακτικά το 10,7%, τα τέλη κυκλοφορίας το 6,4% και οι λοιπές δαπάνες (κυρίως parking) το 3,4%.

Μέχρι σήμερα η φορολογία της βενζίνης διαμορφώνονταν στη χώρα μας σε χαμηλότερα επίπεδα συγκριτικά με το μέσο όρο της Ε.Ε. των 27 με συνέπεια την σχετικά χαμηλότερη τελική τιμή. Την τελευταία 4ετία (2005- 2008) η φορολογική επιβάρυνση της αμόλυβδης βενζίνης ήταν περίπου κατά 37% χαμηλότερη και του πετρελαίου κίνησης κατά 28% από το μέσο όρο της Ε.Ε. των 27, ενώ η μέση τελική τιμή της αμόλυβδης φθηνότερη κατά -17,8% (του diesel μόλις κατά 0,8%) το 2008.

Με δεδομένη την επικρατούσα τάση στην Ε.Ε. για μεγαλύτερη επιβάρυνση της χρήσης(και όχι της αγοράς αυτοκινήτου) και τις αυξανόμενες ανάγκες του Ελληνικού δημοσίου για φορολογικά έσοδα, αναμένεται τα επόμενα χρόνια σημαντική αύξηση της φορολογίας στην αμόλυβδη βενζίνη σε βαθμό που η τελική τιμή στη χώρα μας να πλησιάσει ή και να υπερβεί το μέσο όρο της Ε.Ε.. Επίσης οι διεθνείς τιμές πετρελαίου παρά τη μείωση των τελευταίων 12 μηνών, αναμένεται μελλοντικά να αυξηθούν σε πολύ υψηλότερα επίπεδα με δυσμενείς επιπτώσεις στην τελική τιμή βενζίνης.

4.3.3 Έντονη γραφειοκρατία

Οι τελωνειακές διαδικασίες εμπεριέχουν έντονη γραφειοκρατία και ελάχιστο βαθμό αυτοματοποίησης. Για παράδειγμα, η υποχρέωση φυσικής παρουσίας τελωνειακού υπαλλήλου κατά τον εκτελωνισμό των πετρελαιοειδών από τα διυλιστήρια προς την εγχώρια αγορά περιορίζει τη δυνατότητα εφοδιασμού εκτός του ωραρίου του Δημοσίου. Η εισαγωγή ηλεκτρονικής παρακολούθησης των ροών και δειγματοληπτικών ελέγχων αναμένεται να επιφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στον εφοδιασμό με πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία. Παράλληλα, η δυνατότητα συνολικού εκτελωνισμού ανά τακτές προθεσμίες (όπως γίνεται στα άλλα προϊόντα με ΕΦΚ δηλ. αλκοόλ και καπνό) είναι τεχνητά εφικτή χωρίς απώλεια εσόδων ή χρηματοοικονομική υστέρηση εσόδων για το δημόσιο.

4.3.4 Πειρατεία στα καύσιμα

Είναι το φαινόμενο κατά το οποίο ένα πρατήριο με σήμα κάποιας εταιρείας διακινεί ποσότητες πετρελαιοειδών που προέρχονται από μία τρίτη εταιρεία. Οι εισπράξεις από τέτοιες πρακτικές έχουν κατά κανόνα μειωμένη πιθανότητα να τοποθετηθούν σε επενδύσεις. Ταυτόχρονα, περιορίζονται τα κίνητρα στις εταιρείες πετρελαιοειδών να επενδύουν σε βελτιώσεις στα πρατήρια με τα οποία συνεργάζονται. Με αυτό τον τρόπο, επιβραδύνεται ο ρυθμός ανανέωσης της τεχνολογικής βάσης στην αλυσίδα εφοδιασμού και δεν επιτυγχάνεται το ελάχιστο δυνατό κόστος παροχής προϊόντων πετρελαίου. Παράλληλα, δημιουργείται περιβάλλον παρά-εμπορίας το οποίο υποθάλπει γενικότερα φαινόμενα παρανομιών (π.χ. μεταφορά με παράνομα βυτιοφόρα).

4.3.5 Άδειες κυκλοφορίας ΙΧΒ

Ο περιορισμός έκδοσης νέων αδειών κυκλοφορίας ΙΧΒ, η υποχρέωση οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να κατέχουν ένα μέγιστο αριθμό βυτιοφόρων χωριστά ανά είδος καυσίμων και ο καθορισμός των κομίστρων στα ΔΧΒ από την Πολιτεία, δυσχεραίνουν περαιτέρω την προοπτική ελαχιστοποίησης του κόστους εφοδιασμού.

Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού αλλά και οι αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών για την εγκατάσταση νέων αποθηκευτικών χώρων για τα προϊόντα πετρελαίου δημιουργούν αρκετά σημαντικό πρόβλημα. Η δυσχερής ανάπτυξη εγκαταστάσεων αποθήκευσης δεν επιτρέπει βελτίωση και εκλογίκευση του συστήματος διάθεσης των πετρελαιοειδών για τον αποτελεσματικό, χαμηλού κόστους και ασφαλή εφοδιασμό όλων των περιοχών της χώρας.

4.3.6 Περιορισμός στο ωράριο λειτουργίας

Σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας και τη μείωση των τιμών αποτελεί ο περιορισμός στο ωράριο λειτουργίας των καυσίμων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην Ε.Ε. όπου υφίσταται τέτοιος περιορισμός.

4.3.7 Λαθρεμπόριο και νοθεία στα καύσιμα

Η ελληνική αγορά υγρών καυσίμων αντιμετωπίζει σοβαρότατα προβλήματα εκτεταμένης νοθείας και λαθρεμπορίου. Αυτή η κατάσταση ευνοείται από τη φύση των πετρελαιοειδών προϊόντων που λόγω των φυσικών τους ιδιοτήτων τους είναι εύκολο να αναμιχθούν μεταξύ τους ή με άλλες χημικές ενώσεις ή ακόμα και να μεταγγίζονται σε παράνομους αποθηκευτικούς χώρους. Επιπλέον, η αγορά υγρών καυσίμων είναι μία αγορά που διακινούνται υψηλά χρηματικά ποσά (υψηλή ρευστότητα), μεγάλες ποσότητες προϊόντων που είναι δύσκολο να ελεγχθούν πλήρως. Εκτός αυτού, μεσολαμβάν και πολλοί ενδιάμεσοι έως ότου τα καύσιμα να φθάσουν στον τελικό καταναλωτή, παράγοντες που ευνοούν τέτοια παράνομα φαινόμενα. Τα κέρδη που αποφέρουν η νοθεία και το λαθρεμπόριο είναι τεράστια και η μέθοδος σχετικά απλή: διά της αναμίξεως του φθηνού με το ακριβό, του νόμιμου με το παράνομο. **Οι συνέπειες τέτοιων παράνομων πρακτικών πλήττουν τους νόμιμους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά πετρελαιοειδών και τον υγιή ανταγωνισμό, ζημιώνουν τον κρατικό προϋπολογισμό και τον καταναλωτή, ενώ επιβαρύνουν το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία.**

Η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της αγοράς, η ύπαρξη διαφορετικών φορολογικών συντελεστών στα πετρέλαια θέρμανσης και κίνησης καθώς και η κατάργηση των ελέγχων στα σύνορα μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. **ευνοεί τη λαθρεμπορία αλλά και τη νοθεία καυσίμων.** Η ανεπαρκής καταγραφή και η ανυπαρξία μητρώου όλων των νόμιμων δεξαμενών καυσίμων σε συνδυασμό με την αδυναμία προσδιορισμού του αριθμού των πρατηρίων καυσίμων δεν επιτρέπει την καταπολέμηση της παρανομίας με δυσμενείς επιπτώσεις στην Εθνική οικονομία, την υγεία και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Η λαθρεμπορία καυσίμων αφορά κυρίως εικονικές εξαγωγές, όπου αδασμολόγητα ή χαμηλού δασμού καύσιμα που προορίζονται για εφοδιασμό πλοίων ή εξαγωγή, διοχετεύονται παράνομα στην Ελληνική αγορά.

Η νοθεία εντοπίζεται κυρίως στον αποχρωματισμό πετρελαίου θέρμανσης και τη διάθεση του στα πρατήρια ως πετρέλαιο κίνησης που έχει υψηλότερο φορολογικό συντελεστή και σε μικρότερο βαθμό στη βενζίνη με προσθήκη νερού ή

διαφόρων ουσιών. Σύμφωνα με δειγματοληπτικές έρευνες διαφόρων φορέων (ΕΜΠ, Γενικό χημείο του κράτους, κ.τ.λ.) υπάρχουν περίοδοι που η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ως ντίζελ κίνησης πλησιάζει και το 40%. **Στην περιοχή Αττικής εκτιμάται ότι η νοθεία στις βενζίνες κυμαίνεται περίπου στο 6-7% και στο πετρέλαιο κίνησης περί το 10-12%, ενώ στην επαρχία τα ποσοστά νοθείας κινούνται σε ακόμη υψηλότερα επίπεδα.**

Ο τζίρος του λαθρεμπορίου και της διακίνησης νοθευμένων καυσίμων εκτιμάται σε περισσότερα από 1,5 δις ευρώ και η φοροδιαφυγή σε περίπου 600 εκατ. ευρώ το χρόνο.

Επιπλέον, υπάρχει και ένα είδος λαθρεμπορίου καυσίμων στις παραμεθόριες περιοχές καθώς οι καταναλωτές προμηθεύονται καύσιμα σε χαμηλότερες τιμές από γειτονικές χώρες κάνοντας επιτακτική την ανάγκη να ληφθούν μέτρα από το υπουργείο Οικονομικών. Ενδεικτικά ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος αναφέρει ότι σε ένα Σαββατοκύριακο, μόνο από μία μεθοριακή διάβαση (Ορμενίου) Έλληνες οδηγοί αγόρασαν 150.000 λίτρα βενζίνης. Το κέρδος για τον καταναλωτή είναι 40 - 50 λεπτά το λίτρο, όσο είναι η διαφορά τιμής αλλά η απώλεια για το Δημόσιο είναι πολλαπλάσια, 1 ευρώ το λίτρο, αφού χάνει το σύνολο των φόρων που θα εισέπραττε αν η πώληση γινόταν στην Ελλάδα, συν το φόρο εισοδήματος εταιριών και πρατηρίων.

Η εταιρεία Shell παρουσίασε ένα **νέο σύστημα ελέγχου της νοθείας** ή οποιωνδήποτε τυχαίων προσμίξεων στα καύσιμα, που εφαρμόζεται στο δίκτυο των πρατηρίων της εταιρίας για τα προϊόντα "V-Power". Πρόκειται για την προσθήκη μιας ουσίας - ιχνηθέτη στα καύσιμα, που επιτρέπει την γρήγορη και ασφαλή επαλήθευση της ύπαρξης ή μη νοθείας και του ποσοστού πρόσμιξης. Η ουσία αυτή προστίθεται σε απειροελάχιστες ποσότητες στη βενζίνη ή το ντίζελ, καίγεται μαζί με το καύσιμο και δεν προκαλεί προβλήματα στους κινητήρες.

Το μέγεθος της Νοθείας και του Λαθρεμπορίου πετρελαιοειδών – Έρευνα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα πρόσφατων ερευνών που διεξήγαγε το Τμήμα Τεχνολογίας Καυσίμων του Ελληνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για λογαριασμό του Συνδέσμου Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών, **οκτώ στα δέκα πρατήρια** υγρών καυσίμων διαθέτουν ανά όχημα μικρότερη ποσότητα καυσίμου από αυτή που αναγράφεται στην αντλία. **Συγκεκριμένα παρατηρήθηκαν περιπτώσεις στις οποίες ο αυτοκινητιστής πλήρωσε για 10 λίτρα βενζίνης ενώ στο ρεζερβουάρ του οχήματος του κατέληξαν μόλις 8,5 λίτρα!**

Με πολύ συντηρητικούς υπολογισμούς **οι Έλληνες καταναλωτές χάνουν** κάθε χρόνο κατά την παράδοση **μια ποσότητα της τάξης των 50 εκ. λίτρων καυσίμου**, τα οποία ωστόσο έχουν πληρώσει αν και δεν τα παρέλαβαν ποτέ. Σύμφωνα με τους ανθρώπους του Πολυτεχνείου, τη βασική ευθύνη για το πρόβλημα φέρει η ίδια η Πολιτεία καθώς ο νόμος επιτρέπει την παράδοση καυσίμων με απόκλιση +/- 0,5% σε σχέση με την παραγγελία. Ωστόσο στην έρευνα που διεξήχθη από το ΕΜΠ, **στο 73% των πρατηρίων που ελέχθησαν βρέθηκαν διαφορές τις τάξης έως και 2% χωρίς να παραλείψουμε και ένα 5% επί του συνόλου των πρατηρίων τα οποία παρέδιδαν ποσότητες με έλλειμμα έως και 7%! Οι πρώτες αντιδράσεις από πλευράς πρατηριούχων έχουν να κάνουν με τις διαφορές που εστιάζονται στον τρόπο μέτρησης των υγρών καυσίμων καθώς οι αντλίες βασίζονται στη μέτρηση όγκου ενώ τα ειδικά τροποποιημένα οχήματα που**

χρησιμοποίησαν οι φοιτητές του ΕΜΠ (που προσπορήθηκαν τους πελάτες) μετρούσαν τα καύσιμα με βάση το βάρος.

Πιθανότατα αυτός να είναι όμως και ο λόγος που οι έλεγχοι του υπουργείου Ανάπτυξης και του Γενικού Χημείου του Κράτους δείχνουν στις περισσότερες των περιπτώσεων, αρκετά χαμηλότερη παραβατικότητα από τις μελέτες του ΕΜΠ.

Ωστόσο τα προβλήματα στην αγορά υγρών καυσίμων της χώρας μας δεν σταματούν εκεί καθώς σύμφωνα με την έρευνα του ΕΜΠ, **το 15% των δειγμάτων πετρελαίου κίνησης που συλλέχθηκαν καθώς και το 8,3% της βενζίνης LRP μέσα στο 2007 ήταν νοθευμένα. Τα αντίστοιχα ποσοστά νοθείας που είχαν καταγραφεί μέσα στο 2006 ήταν 1,5% και 1,1%.** Σύμφωνα με τους υπευθύνους του ΕΜΠ, η έξαρση στη νοθεία των καυσίμων οφείλεται σε «χαλάρωση» των ελέγχων κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους. Καταλήγοντας αξίζει να σημειώσουμε πως στο **4,7% των δειγμάτων πετρελαίου κίνησης βρέθηκαν ποσότητες θείου σε πριεκτικότητα έως και 70 άνω των επιτρεπόμενων ορίων.**

Στην Αττική διατίθεται νοθευμένη βενζίνη από το 5,2% των πρατηρίων που ελέγχθηκαν.

Ειδικά, όμως, στη σουπερ - αμόλυβδη (100 οκτανίων) το ποσοστό νοθείας ανέρχεται κοντά στο 10%. Συγκεκριμένα, ο κ. Στούρνας (καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου) το προσδιόρισε σε «ισχυρό μονοψήφιο αριθμό».

Υψηλότερα είναι τα ποσοστά της νοθείας στο πετρέλαιο και συγκεκριμένα η έρευνα το προσδιορίζει στο 10,3% για το Λεκανοπέδιο της Αττικής.

Το ποσοστό νοθείας βενζίνης και ντίζελ στην επαρχία βρίσκεται σε ποσοστά αρκετά πολλαπλάσια σε σχέση με την Αθήνα, ενώ σε συγκεκριμένες περιοχές και εποχές του έτους τα ποσοστά νοθείας των καυσίμων ξεπερνούν και αυτό το 20%.

Ο ΣΕΕΠΕ εκτιμά ότι οι ετήσιες απώλειες για τα κρατικά έσοδα από το λαθρεμπόριο φθάνουν τα 350-500 εκατ. ευρώ και προτείνει μια σειρά μέτρων για την αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού στον κλάδο. Συγκεκριμένα, ζητά, εξίσωση φόρων στα πετρέλαια θέρμανσης και κίνησης, άμεση εφαρμογή του συστήματος ελέγχου εκρών στα πρατήρια υγρών καυσίμων, εξάρθρωση των κυκλωμάτων εικονικών εξαγωγών καυσίμων, έλεγχο διακίνησης ναυτιλιακών καυσίμων και εξαγωγών, σήμανση όλων των βυτιοφόρων ΙΧ και ΔΧ, αφαίρεση άδειας λειτουργίας από τα πρατήρια που παρανομούν.

ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΣΥΝΤΑΓΕΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Τα φαινόμενα νοθείας αφορούν κυρίως τις εξής προσμίξεις:

- 1) πετρέλαιο ναυτιλίας σε πετρέλαιο θέρμανσης ή πετρέλαιο κίνησης
- 2) πετρέλαιο θέρμανσης σε πετρέλαιο κίνησης
- 3) πετρέλαιο αγνώστου προελεύσεως ή πετρέλαιο που έχει υποστεί παράνομη επεξεργασία αποχρωματισμού και καταστροφής του ιχνηθέτη, σε πετρέλαιο κίνησης
- 4) αμόλυβδη βενζίνη σε βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου ή σε αμόλυβδη 98 οκτανίων
- 5) χημικές ενώσεις (Τολουόλιο, ξυλόλιο κ.λ.π.) σε υγρά καύσιμα
- 6) white spirit σε φωτιστικό πετρέλαιο
- 7) πετρέλαιο σε βενζίνες.

Τα κύρια προϊόντα στα οποία παρατηρούνται φαινόμενα λαθρεμπορίας είναι:

- (α) Ναυτιλιακά καύσιμα (ντήζελ, μαζούτ)

(β) Πετρέλαιο θέρμανσης

(γ) Βενζίνες

(δ) Λοιπά πετρελαιοειδή (μειωμένου φόρου για τα νησιά Αιγαίου, white spirit, τολουόλιο, ξυλόλιο, κηροζίνες κ.λ.π.).

Απλή αμόλυβδη 95 οκτανίων: Νοθεύεται με προσθήκη άλλων χημικών ουσιών, όπως τολουόλιο ή αλκοόλες, τα οποία είναι πάμφθηνα. Είναι το πιο επικίνδυνο είδος νοθείας. Το τολουόλιο μπορεί να προκαλέσει πολύ σημαντικές ζημιές, καθώς είναι διαβρωτικό και αποσυνθέτει όλα τα ελαστομερή του κινητήρα, όπως τσιμούχες, φλάτζες, σωληνάκια κ.λπ.

Σούπερ LRP: Η συνήθης νοθεία είναι η προσθήκη απλής αμόλυβδης βενζίνης στη σούπερ. Η χρήση απλής αμόλυβδης από αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας φθείρει σταδιακά τα έδρανα των βαλβίδων του κινητήρα και οδηγεί τελικά στη σοβαρή φθορά του ίδιου του μπλοκ του κινητήρα.

Σούπερ αμόλυβδη 100 οκτανίων: Συνήθως νοθεύεται με απλή αμόλυβδη βενζίνη. Σε αυτοκίνητα που απαιτούν υψηλό αριθμό οκτανίων, η χρήση απλής αμόλυβδης μειώνει σημαντικά την απόδοση, αυξάνει τα επικίνδυνα καυσαέρια και τις επικαθήσεις στον κινητήρα, με αποτέλεσμα την πρόωρη φθορά του.

Diesel κίνησης: Νοθεύεται με diesel θέρμανσης ή diesel ναυτιλίας και σπανιότερα με white spirit. Η νοθεία με diesel θέρμανσης μπορεί να επιφέρει φθορές στους σύγχρονους κινητήρες που είναι σχεδιασμένοι να λειτουργούν με πετρέλαιο καλής ποιότητας. Το πρόβλημα είναι πολύ πιο έντονο, όταν γίνεται νοθεία με πετρέλαιο ναυτιλίας.

Γέννηση λαθρεμπορικού προϊόντος έχουμε από:

- ◆ Πετρέλαιο προοριζόμενο για πλοία που δικαιούνται ατελή εφοδιασμό.
- ◆ Πετρέλαιο προοριζόμενο για εξαγωγή.

Οι συνήθεις παρατυπίες – νοθείες – λαθρεμπορία στο πετρέλαιο ναυτιλίας είναι οι ακόλουθες:

- Εικονικοί εφοδιασμοί μέσω βυτιοφόρων ή σλεπίων
- Παράδοση μικρότερης ποσότητας
- Πολλαπλοί εικονικοί εφοδιασμοί για το ίδιο σκάφος

Οι ποσότητες του πετρελαίου ναυτιλίας που συλλέγονται με τους τρόπους αυτούς μπορούν να:

- ▶ Πουληθούν εκ νέου
- ▶ Χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου κίνησης ή θέρμανσης
- ▶ Υποστούν παράνομη επεξεργασία για αποχρωματισμό και καταστροφή του ιχνηθέτη και κατόπιν να χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου κίνησης ή θέρμανσης.

Από όλο το κύκλωμα διακίνησης των καυσίμων περιπτώσεις σκόπιμης νοθείας με κίνητρο το κέρδος είναι δυνατόν να γίνουν είτε από τον μεταφορέα, ή από τον μεταφορέα σε συνεργασία με τον πρατηριούχο, είτε μόνο από τον πρατηριούχο. Επίσης από τις Ελέγχουσες Αρχές έχουν βρεθεί παράνομες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των πετρελαίων θέρμανσης και ναυτιλίας, για τον αποχρωματισμό τους και την καταστροφή των ιχνηθετών, προκειμένου να πωληθούν ως πετρέλαιο κίνησης.

Συχνές παραβάσεις με χρήση νοθευμένου πετρελαίου κίνησης διαπιστώνονται συνήθως στους επαγγελματίες οδηγούς φορτηγών και ταξί. Επίσης η εξέταση δειγμάτων που ελήφθησαν από βιομηχανίες, ξενοδοχεία και φούρνους, που θα

έπρεπε να χρησιμοποιούν πετρέλαιο κίνησης, έδειξαν ότι χρησιμοποιούν και νοθευμένα καύσιμα, με αποτέλεσμα εκτός της φοροδιαφυγής να προκαλούν και ρύπανση του περιβάλλοντος με αυξημένες ποσότητες SO₂.

Μια σοβαρή ένδειξη ότι ένα σημαντικό ποσοστό πετρελαίου θέρμανσης πωλείται παράνομα ως πετρέλαιο κίνησης είναι και το γεγονός της αύξησης κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης την τελευταία δεκαετία, και της παράλληλης μείωσης κατανάλωσης του πετρελαίου κίνησης. Το πετρέλαιο θέρμανσης προορίζεται αποκλειστικά για τη θέρμανση οικιακών χώρων. Από τις 16/10/2003 το πετρέλαιο θέρμανσης επιτρέπεται να χρησιμοποιείται και στη γεωργία, στις καλλιέργειες οπωροκηπευτικών, στις ιχθυοκαλλιέργειες και στη δασοκομία.

Σημαντικό είναι το λαθρεμπόριο που γίνεται με την παράνομη διακίνηση του πετρελαίου ναυτιλίας. Η ατελής χορήγηση των ναυτιλιακών καυσίμων προβλέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 15 και 23 του Ν. 2127/93 και του ν. 603/77. Ο εφοδιασμός των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων καθώς και των ναυαγοσωστικών διενεργείται με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή σλέπια, τα οποία μεταφέρουν αφορολόγητα καύσιμα (transit). Επειδή η νοθεία εμπεριέχει εξ ορισμού αλλά εμμέσως στοιχεία δασμοφοροδιαφυγής μπορεί να χαρακτηριστεί και ως λαθρεμπορία.

Πρόστιμα και Κυρώσεις για Νοθεία

Η συστηματική αντιμετώπιση της νοθείας και της λαθρεμπορίας των καυσίμων είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα, δύσκολο στην επίλυσή του λόγω των μεγάλων του οικονομικών διαστάσεων. Οι επιπτώσεις του εκτός από οικονομικές είναι επίσης κοινωνικές και περιβαλλοντικές. Κατά συνέπεια γίνεται πλήρως αντιληπτή η ανάγκη για την εντατικοποίηση των ελέγχων στην αγορά καυσίμων με βάση τις κείμενες διατάξεις. Για το σκοπό αυτό εντείνονται οι προσπάθειες κωδικοποίησης των διαδικασιών ελέγχου, συντονισμού και συνεργασίας των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών, δηλαδή ΓΧΚ, ΣΔΟΕ, ΚΕΔΑΚ (Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων).

Τα ελεγκτικά όργανα μπορούν να επιβάλλουν στους παραβάτες, άμεσα, κατά τον έλεγχο διοικητικά πρόστιμα, που φτάνουν και τα 2.000 ευρώ και να παραπέμψουν την υπόθεση στις αρμόδιες δικαστικές αρχές για την άσκηση ποινικών διώξεων.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το νόμο, τα ελεγκτικά όργανα μπορούν να επιβάλλουν στους παραβάτες, άμεσα, κατά τον έλεγχο διοικητικά πρόστιμα, που φτάνουν και τα 2.000 ευρώ και να παραπέμψουν την υπόθεση στις αρμόδιες δικαστικές αρχές για την άσκηση ποινικών διώξεων, ενώ στη συνέχεια υποχρεούνται να διαβιβάζουν, εντός 5 ημερών, τη σχετική έκθεση, ώστε οι αρμόδιες αρχές της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης να επιβάλλουν τα προβλεπόμενα από την απόφαση πρόστιμα.

- ♦ Προσδιορίστηκαν ανά κατηγορία τα όρια των προστίμων, που φθάνουν έως και το ενάμισι εκατομμύριο **(1.500.000) ευρώ** ανάλογα την παράβαση, ή σε ποσοστό επί του ετήσιου τζίρου.
- ♦ Προβλέπεται επίσης η **σφράγιση εγκατάστασης για χρονικό διάστημα έως και έξι μήνες**, ανάλογα με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης, καθώς και το βαθμό υπαιτιότητας του παραβάτη.

Ο έλεγχος φαινομένων λαθρεμπορίας και κερδοσκοπίας από καταδολίευση αντλιών συνίσταται, πέραν του συνηθισμένου τρόπου ελέγχου των παρεχομένων ποσοτήτων μέσω **λιτρομέτρων, επίσης στο άνοιγμα του σώματος των αντλιών και τον ενδελεχή έλεγχο των εξαρτημάτων και καλωδιώσεων εντός του σώματος, για εντοπισμό παρεμβατικών ηλεκτρονικών μηχανισμών.**

Εάν κατά τον έλεγχο εντοπισθούν παρεμβατικοί ηλεκτρονικοί μηχανισμοί, ο παραβάτης τιμωρείται σωρευτικά με διοικητικό πρόστιμο, με ποινικές κυρώσεις, ή/και με οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας:

1. Διοικητικό πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι μεγαλύτερο από 30.000 ευρώ ανά επηρεαζόμενη αντλία. Τα ελεγκτικά όργανα κατάσχουν τον παράνομο μηχανισμό και σφραγίζουν τις αντλίες.

2. Ποινικές κυρώσεις. Η υπόθεση αποστέλλεται στον Εισαγγελέα.

3. Οριστική αφαίρεση άδειας λειτουργίας της εν λόγω επιχείρησης.

Συγκεκριμένα η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας επισύρει κυρώσεις όπως προβλέπονται από :

A. ΥΠΕΧΩΔΕ

1. Το άρθρο 30 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ160/Α/86), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 του Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91/Α/25.4.2002) περί «εναρμόνισης του Ν. 1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ, διαδικασιών οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις».

2. ΚΥΑ 11082/17.1.89 (ΦΕΚ 44/Β/1989) «Έλεγχος της ποιότητας των υγρών καυσίμων για την προστασία του περιβάλλοντος».

B ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

3. Τον Αγορανομικό Κώδικα Ν.Δ. 136/1946, άρθρο 30 παράγραφο 12 αυτού.

4. Το Ν. 1401/83 «τροποποίηση διατάξεων του Ν.Δ. 136/1946 περί κυρώσεως, τροποποίησης και συμπληρώσεως του από 10/11.5.1956 Ν.Δ. περί Αγορανομικού Κώδικος και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

5. Το Ν. 2251/1994 «προστασία των καταναλωτών» (ΦΕΚ 191/Α/ 16.11.1994) και ιδιαίτερα το άρθρο 7 αυτού περί υγείας και ασφάλειας των καταναλωτών.

6. Την απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης Δ2/Φ5/9477/3.6.2003 « καθορισμός κυρώσεων για παραβάσεις διατάξεων του Ν. 3054/2002 "οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις"» και ιδιαίτερα την περίπτωση Α8 «μη τήρηση της ποιότητας προϊόντων».

Γ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

7. Το Ν. 2960 «εθνικός τελωνειακός κώδικας» (ΦΕΚ 265/Α/22.11.2001).

8. Το Νόμο 2873/2000 «φορολογικές ελαφρύνσεις και απλουστεύσεις και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 285/Α/28.12.2000) και την Υπουργική Απόφαση Φ.880/592 «αρμόδια όργανα, διαδικασία επιβολής και είσπραξης προστίμων και συναφή θέματα για την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 20 του Ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 285/Α')».

9. ΑΥΟ αριθ Φ.880/592/26.11.2001 (ΦΕΚ 1609/Β/2001) «Αρμόδια όργανα για εφαρμογή διατάξεων Ν. 2873/2000.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της αποφ. ΑΧΣ αριθ. 291/2003 οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που διαθέτουν στην αγορά βενζίνη και πετρέλαιο με πρόσθετα, όπως αναφέρονται στις αποφάσεις ΑΧΣ 354/2000 και 355/2000, τιμωρούνται με πρόστιμο **3.000 – 30.000** ευρώ εφόσον δεν παρέχουν στο ΓΧΚ – Διεύθυνση Πετροχημικών

τις καθοριζόμενες από τις ανωτέρω αποφάσεις πληροφορίες για τα πρόσθετα αυτά, πριν τη διάθεση των προϊόντων στην αγορά.

Το πρόστιμο της παραγράφου Β του άρθρου 10 της αποφ. ΑΧΣ αριθ. 291/2003 επιβάλλεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, κατόπιν εισήγησης της Διεύθυνσης Πετροχημικών του ΓΧΚ, μόνον εφόσον οι εξηγήσεις που καλείται να υποβάλει ο εγκαλούμενος δεν κριθούν ικανοποιητικές.

Σε δημόσια διαβούλευση έχει τεθεί από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, το σχέδιο Υπουργικής απόφασης, που αφορά στις «Κατηγορίες παραβάσεων του νόμου 3054/2002 (ΦΕΚ 230Α') - Όρια προστίμου ανά κατηγορία και άλλα σχετικά ζητήματα - Σφράγιση εγκαταστάσεων».

Με τη συγκεκριμένη απόφαση **δίνεται στην Πολιτεία η δυνατότητα να ασκήσει με απόλυτη διαφάνεια**, αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα, τις υποχρεώσεις της που αφορούν στην προστασία του πολίτη – καταναλωτή από τη νοθεία στα καύσιμα που χρησιμοποιεί καθημερινά.

Συγκεκριμένα, ρυθμίζονται:

1. τα ζητήματα κατηγοριοποίησης παραβάσεων και κυρώσεων,
2. η διαδικασία και ο τρόπος προσωρινής σφράγισης των εγκαταστάσεων, καθώς και
3. τα θέματα που σχετίζονται με τη διαδικασία που ακολουθείται μετά τη σφράγιση των εγκαταστάσεων.

Στην απόφαση **προσδιορίζονται ανά κατηγορία τα όρια των προστίμων**, που κυμαίνονται από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ έως και ενάμισι εκατομμύριο (1.500.000) ευρώ, ενώ περιγράφονται οι διαδικασίες με τις οποίες αντιμετωπίζονται αυστηρά όλες οι περιπτώσεις κατ' εξακολούθηση παραβατικής συμπεριφοράς στον τομέα της διακίνησης πετρελαιοειδών προϊόντων, με την παροχή ακόμη και της δυνατότητας σφράγισης.

Τέλος, διευκρινίζεται **η διαδικασία σφράγισης εγκαταστάσεων**, την οποία διενεργούν τα Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμου (ΚΕΔΑΚ).

Αποτελέσματα ελέγχων – Αριθμητικά στοιχεία

Έντονα φαινόμενα νοθείας δείχνει η ανάλυση δειγμάτων καυσίμων που κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά και προκύπτουν κατά κύριο λόγο από τη διαφορά ειδικού φόρου κατανάλωσης που ισχύει για ένα διακριτό καύσιμο που έχει διαφορετικό συντελεστή ΕΦΚ ανάλογα της χρήσεως αυτού, για παράδειγμα ντίζελ οχημάτων με ντίζελ θέρμανσης και ντίζελ ναυτιλίας.

Τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν από τα ΚΕΔΑΚ το έτος 2009 ήταν της τάξεως του €1.000.000, το 2010 ήταν €1.600.000 και μέχρι τώρα, το 2011 είναι πάνω από € 600.000.

♦ Για το 2011

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ελέγχων των κλιμακίων της Υπηρεσίας Μετρολογίας του Υπουργείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας που διενεργήθηκαν μέσα στο 2011:

- ♦ Ελέγχθηκαν 677 αντλίες σε σύνολο 141 πρατηρίων υγρών καυσίμων. Βρέθηκαν 11 πρατήρια με 30 καταδολιευμένες αντλίες εκ των οποίων στα 7 αφαιρέθηκε οριστικά η άδεια λειτουργίας.

- ♦ Αναφορικά με τους τελωνειακούς ελέγχους του Υπουργείου Οικονομικών από 1/1/2010 έως 20/4/2011 στον τομέα των ενεργειακών προϊόντων πραγματοποιήθηκαν 8365 έλεγχοι, βρέθηκαν 1023 παραβάτες και βεβαιώθηκαν 6805 φορολογικές και τελωνειακές παραβάσεις. Επιπροσθέτως, υλοποιήθηκαν στην παραμεθόριο με τη Βουλγαρία δύο επιχειρησιακά σχέδια ελέγχου φορτηγών αυτοκινήτων και ΙΧ από και προς τη Βουλγαρία. Ελέγχθηκαν 64 φορτηγά και 25 ΙΧ.

Επίσης, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να επισημανθεί ότι ο αριθμός των πρατηριούχων που ενημερώνει τακτικά την ηλεκτρονική σελίδα του Παρατηρητηρίου Τιμών Υγρών Καυσίμων **www.fuelprices.gr** με τις τιμές πώλησης των υγρών καυσίμων έχει σχεδόν δεκαπλασιαστεί μέσα στο 2011, αγγίζοντας τον αριθμό των 5.000 πρατηριούχων από ολόκληρη την Ελλάδα.

♦ ΓΙΑ ΤΟ 2010

Ελέχθησαν 1800 δείγματα τα οποία προσκομίστηκαν από τις δειγματοληπτικές αρχές της χώρας. **Τα δεδομένα του Γενικού Χημείου του Κράτους δείχνουν για το έτος 2010, μια νοθεία-μη κανονικότητα καυσίμων της τάξης του 17%,** ποσοστό που παρουσιάζεται βεβαίως αυξημένο λόγω του ότι το εξεταζόμενο δείγμα καυσίμου τις περισσότερες φορές είναι ένα ύποπτο και όχι τυχαίο δείγμα που έχει προσκομιστεί από τις δειγματοληπτικές αρχές για την επίσημη γνωμάτευση του Γενικού Χημείου του Κράτους". Αυτά ανέφερε στην ομιλία του ο χημικός μηχανικός Ph.D. κ. Σ. Λεκάτος της Διεύθυνσης Πετροχημικών του Γενικού Χημείου του Κράτους του υπουργείο Οικονομικών.

Φαινόμενα παθογένειας που οδηγούν σε σημαντική απώλεια φορολογητέας ύλης, επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα των καυσίμων και ενισχύουν την κακοδαιμονία του κλάδου:

- 1. Λαθρεμπόριο:** Τεράστιες ποσότητες κυρίως πετρελαίου θέρμανσης διακινούνται παράνομα με αποτέλεσμα το Δημόσιο να χάνει φόρους ύψους ίσως και 500 εκατομμυρίων ευρώ.
- 2. Πειρατεία:** Για παράδειγμα βενζινάδικο με σήμα εταιρείας πωλεί παράνομα σε πρατήριο με έμβλημα άλλης καύσιμα από λαθρεμπόριο. Το Δημόσιο κι εδώ χάνει φόρους, ενώ ζημιωμένες βγαίνουν και οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών.
- 3. Αδιαφάνεια στον προσδιορισμό του εισοδήματος και του αναλογούντος ΦΠΑ στο στάδιο της λιανικής πώλησης.** η εφαρμογή της λύσης της σύνδεσης των ταμειακών μηχανών με τις αντλίες συνεχώς καθυστερεί (δυσκολίες στον τρόπο επιδότησης).
- 4. Παντελής απουσία ελέγχου τήρησης λειτουργικών αποθεμάτων ή και αποθεμάτων ασφαλείας από τους υπόχρεους.** Δεν υπάρχει σωστή πληροφόρηση αν οι εταιρείες εμπορίας τηρούν αποθέματα ασφαλείας, πόσα είναι αυτά και για πόσες μέρες αρκούν.
- 5. Παντελής απουσία ελέγχου προσθήκης βιοντίζελ από εισαγωγείς ντίζελ.**
- 6. Ελλειμματικές παραδόσεις σε βάρος των καταναλωτών.** Οι οδηγοί Ι.Χ.

πέφτουν θύματα κλοπής βενζίνης, αφού με ειδικούς ηλεκτρονικούς εξοπλισμούς πρατηριούχοι γεμίζουν τα ρεζερβουάρ με λιγότερα λίτρα σε σχέση με αυτά που πληρώνουν οι καταναλωτές. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με το πετρέλαιο θέρμανσης.

7. Νοθεία. Οι έλεγχοι είναι σπάνιοι και καθυστερεί η επιβολή των προβλεπόμενων ποινών.

8. Επιτηδευματίες με πολλαπλές ιδιότητες. Πρατηριούχοι είναι και μεταπωλητές και βυτιοφορείς με αποτέλεσμα να επιτείνεται η αδιαφανής λειτουργία της λιανικής αγοράς. Γι' αυτό δεν εξηγείται διαφορετικά, μικρές εταιρείες με μικρό δίκτυο να έχουν τόσο χαμηλές τιμές και τόσο υψηλούς τζίρους.

4.3.8 Προβλήματα ρευστότητας και βιωσιμότητας μικρών επιχειρήσεων διανομής

Λόγω της όξυνσης του ανταγωνισμού και της συγκέντρωσης της παραγωγής αναμένονται μείωση των περιθωρίων κέρδους και προβλήματα βιωσιμότητας στις μικρότερες επιχειρήσεις διανομής και στα ανεξάρτητα πρατήρια. Οι μικρές επιχειρήσεις εμπορίας θα δυσκολευτούν να διατηρήσουν ικανοποιητικό δίκτυο πρατηριούχων συνεργατών λόγω της μείωσης του συνολικού αριθμού των πρατηρίων και της προσπάθειας των μεσαίων εταιριών να αυξήσουν τα δίκτυα τους. Οι επιπτώσεις από την μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης θα είναι επίσης δυσμενέστερες για τις μικρότερες εταιρίες λόγω της βαρύτητας που έχει στις συνολικές πωλήσεις τους.

4.3.9 Έξοδος πολλών πρατηρίων από τον κλάδο. Αίτια – προβλέψεις για το μέλλον

Οι μειωμένοι τζίροι, η συρρίκνωση των περιθωρίων κέρδους και το κλείσιμο των πρατηρίων έχουν δημιουργήσει ένα σκηνικό από όπου κάποιοι οριακά θα επιβιώσουν και κάποιοι άλλοι θα οδηγηθούν αναγκαστικά σε συνενώσεις και συμπράξεις.

Τα πρατήρια που κλείνουν, είπε, δεν μπορούν πλέον να μετρηθούν, αφού τα νούμερα αλλάζουν κάθε μέρα. Τα κύρια χαρακτηριστικά του 2010, ήταν η μείωση του τζίρου και των περιθωρίων κέρδους. Ενδεικτικά, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΕΠΕ, από 9,2% που ήταν το περιθώριο κέρδους το Φεβρουάριο του 2010, έπεσε στο 5% το Δεκέμβριο. Η κατάσταση στο στάδιο λιανικής εμπορίας εκτιμάται ότι θα επηρεάσει και άλλες κρίκους του κλάδου πετρελαιοειδών.

Υπολογίζεται ότι περίπου 1.100 πρατήρια έκλεισαν το 2010 (από τα 8.300), ενώ άλλα 500-600 υπολειπόμενα και εκτιμάται ότι μέσα στο 2011 θα κλείσουν άλλα 1000 πρατήρια. Η αύξηση των φόρων έχει οδηγήσει σε μείωση της κατανάλωσης κατά 30 % με αποτέλεσμα εκατοντάδες πρατήρια να απειλούνται με λουκέτο, καθώς οι ιδιοκτήτες τους δεν έχουν τα απαιτούμενα κεφάλαια για να αγοράσουν καύσιμα από τις εταιρίες. Έτσι, λειτουργούν ορισμένες μόνο ημέρες της εβδομάδας ή διαθέτουν π.χ. μόνο βενζίνη ή ντίζελ ή ανοίγουν μόνο για να παρέχουν υπηρεσίες πλυντηρίου, λίπανσης, κλπ. Όλα αυτά τα πρατήρια αναζητούν αγοραστή αλλά το ενδιαφέρον, κυρίως από την πλευρά των εταιριών, εντοπίζεται μόνο σε όσα βρίσκονται σε καλά σημεία. Τα υπόλοιπα όπως εκτιμά η ΟΒΕ οδηγούνται αναγκαστικά σε κλείσιμο.

Οι εξαγορές καταλήγουν ατελέσφορες για το λόγο ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια, αλλά και λόγω των απαιτήσεων που προβάλλουν οι λεγόμενες μικρές εταιρίες προς εξαγορά. Εκτιμάται ότι το 2011 θα δώσει επί της ουσίας την κατεύθυνση για τον κλάδο, με το 2012 να αναδειχθεί σε έτος αναγκαστικών εξαγορών.

Παρά τα προβλήματα που παρουσιάζει η αγορά καυσίμων, φαίνεται ότι οι εταιρίες του κλάδου δεν είναι ώριμες ακόμη για να προχωρήσουν σε τέτοιου είδους κινήσεις. Έτσι, αν και γίνονται διαπραγματεύσεις και συζητήσεις και για νέες εξαγορές, εντούτοις, θεωρούνται σε αυτή τη φάση ακριβές ακόμη. Αν συνυπολογισθεί και το γεγονός της μειωμένης ρευστότητας που αντιμετωπίζουν ως το νούμερο ένα πρόβλημα πλέον όλες οι επιχειρήσεις του κλάδου, πολλές είναι εκείνες οι οποίες προσδοκούν ότι το 2011 είναι το έτος που θα δείξει ποιες τελικά θα απομείνουν στην αγορά, ώστε οι εν δυνάμει σήμερα εξαγορές να κοστολογηθούν από το 2012 ακόμη και στο μισό της σημερινής αξίας τους.

Πιο συγκεκριμένα, στη Βόρεια Ελλάδα περίπου 700 πρατήρια παραμεθόριων περιοχών έκλεισαν τα τελευταία δύο χρόνια, λέει ο αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ), Γιάννης Μαγλουσίδης, κάνοντας λόγο παράλληλα για περισσότερα από 10.000 αυτοκίνητα ημερησίως που περνούν τα σύνορα Κιλκίς και Σερρών για να βάλουν βενζίνη σε Σκόπια και Βουλγαρία. Μάλιστα από τα 107 πρατήρια υγρών καυσίμων που είχε ο νομός Κιλκίς πριν από δύο χρόνια, σήμερα λειτουργούν μόνο τα 79.

Στις δύο γειτονικές χώρες η βενζίνη κοστίζει από 1,10 έως και 1,25 ευρώ το λίτρο, έναντι 1,6 με 1,7 ευρώ που κοστίζει στη χώρα μας. Οι αρμόδιοι φορείς της Βόρειας Ελλάδας ζητούν μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στις παραμεθόριες περιοχές, ώστε να δοθεί ένα κίνητρο στους κατοίκους τους να καταναλώνουν ελληνική βενζίνη.

“Ζητήσαμε με επιστολές μας προς τα αρμόδια υπουργεία τη μείωση του κόστους της βενζίνης κατά 15 λεπτά στις εν λόγω περιοχές. Στη χώρα μας ο καταναλωτής πληρώνει υπέρογκους φόρους. Για το ένα λίτρο το κόστος των φόρων και του ΦΠΑ διαμορφώνεται σε 1,07 ευρώ, 0,47 ευρώ είναι το κόστος των διυλιστηρίων, 0,067 ευρώ το μεταφορικό κόστος και το κέρδος των εταιρειών εμπορίας καυσίμων και 0,05 ευρώ το κέρδος των πρατηρίων. Κατά τη γνώμη μου δεν θα έπρεπε σήμερα η βενζίνη να ξεπερνά το 1 ευρώ το λίτρο”, σημειώνει ο κ. Μαγλουσίδης, προσθέτοντας ότι μέχρι σήμερα η ΟΒΕ έχει προχωρήσει δύο φορές σε συμβολική αποκλεισμό των συνόρων, χωρίς ωστόσο κάποιο αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ομοσπονδίας, από την αρχή του 2010 μέχρι την 1η Ιουλίου η επιπλέον φορολογική επιβάρυνση στην αμόλυβδη από τις αυξήσεις στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και το ΦΠΑ είναι 41 λεπτά. Χωρίς την αύξηση αυτή, η λιανική τιμή θα ήταν γύρω στο 1,1 ευρώ δηλαδή χαμηλότερη από πέρυσι. Αντίθετα, αν υιοθετηθεί η πρόταση για νέα αύξηση του ΕΦΚ κατά 20 - 30 λεπτά προκειμένου να καταργηθούν τα τέλη κυκλοφορίας, πάντα σύμφωνα με την ΟΒΕ, οι οδηγοί θα ακινητοποιήσουν τα αυτοκίνητά τους καθώς η αμόλυβδη θα φθάσει στο 1,8 ευρώ το λίτρο.

Πολλοί καταναλωτές στρέφονται στη λύση της υγραεριοκίνησης αφού ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης στο υγραέριο διαμορφώνεται στα 42 λεπτά το λίτρο, 37 % χαμηλότερος σε σχέση με τη βενζίνη.

4.3.10 Καθυστερήσεις επιστροφής φόρου στα πρατήρια καυσίμων εντείνουν το πρόβλημα της ρευστότητας τους

Σύμφωνα με την **Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)**, η αύξηση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης αφορά μόνο τις βενζίνες (14,3 λεπτά το λίτρο μαζί με το ΦΠΑ) και το πετρέλαιο κίνησης (6 λεπτά ανά λίτρο μαζί με το ΦΠΑ), και όχι το πετρέλαιο θέρμανσης.

Το πετρέλαιο θέρμανσης αλλάζει φορολογική κλίμακα και από 302 Ευρώ το χιλιόλιτρο που ίσχυε την προηγούμενη εβδομάδα, αυξάνεται στα 352 ευρώ, χωρίς να επιβαρύνεται όμως ο καταναλωτής. Το στοιχείο που αλλάζει είναι ότι, αυτή την διαφορά από τα 302 ευρώ στα 352 ευρώ στο πετρέλαιο θέρμανσης, οι βενζινοπώλες θα εισπράττουν μέσω του συστήματος «Ήφαιστος», υπολογίζοντας με συντελεστή επιστροφής 0,39389 ανά λίτρο από 10/02/2010 για τις πωλήσεις θέρμανσης. Συγκεκριμένα η επιστροφή από 0,33439 ευρώ το λίτρο θα ανέβει στο 0,39389 ευρώ / λίτρο. Η προσαρμογή αυτή είναι ουδέτερη για τον καταναλωτή.

Σύμφωνα με την ΠΟΠΕΚ μεγάλο πρόβλημα για τους λιανοπωλητές καυσίμων συνιστούν οι καθυστερήσεις επιστροφής του Ε.Φ.Κ, οι οποίες δημιουργούν έντονα προβλήματα ρευστότητας στους πρατηριούχους.

4.3.11 Δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή

Η δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή δεν κρίνεται περιορισμένη. Ωστόσο οι συμβάσεις πενταετούς αποκλειστικότητας μεταξύ των εταιριών εμπορίας και των επιχειρήσεων λιανικής εμπορίας που φέρουν το σήμα των εταιριών, δυσκολεύουν τις μετακινήσεις των πρατηριούχων κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών. Πιο συγκεκριμένα τα πρατήρια λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων, που αποτελούν τους πελάτες των εταιριών χονδρικής εμπορίας, αλλάζουν εμπορικό σήμα συχνά. **Σύμφωνα με τις απαντήσεις των εταιριών εμπορίας από το 2006 έως και το 2009 υπάρχουν εταιρίες (χονδρικής εμπορίας) στις οποίες διαπιστώνεται μεγάλος αριθμός αλλαγής σήματος στα πρατήρια (νέα πρατήρια ή αποχώρηση).** Όσον αφορά στα άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενα μέρη, 315 πρατήρια έχουν αποκτήσει και έχουν χάσει το σήμα της ΕΚΟ, ενώ 196 πρατήρια έχουν αποκτήσει και έχουν χάσει το σήμα της ΒΡ.

4.3.12 Ανακατανομή δυνάμεων – αλλαγές στο ανταγωνιστικό πεδίο

Η «φυγή» της ΒΡ και της Shell από τη χώρα μας, στο πλαίσιο αναπροσαρμογής της στρατηγικής των δύο μητρικών τους, έδωσε την ευκαιρία στους ομίλους των Ελληνικών Πετρελαίων και της Motor Oil να αυξήσουν τα μερίδιά τους στην εμπορία, ωστόσο δεν άλλαξε τη γενικότερη τάση των τελευταίων ετών στην αγορά που θέλει τις μεσαίες ελληνικές εταιρείες (Jet Oil, Aegean, Revoil, Elinoil, ΕΤΕΚΑ) να αυξάνουν συνεχώς τη συμμετοχή τους σε μία «πίτα» που ξεπερνάει τα 12 δισ. ευρώ ετησίως. Οι οικονομικές δυσχέρειες όμως που αντιμετωπίζουν αρκετές μικρές εταιρείες και πολύ περισσότεροι ιδιώτες πρατηριούχοι - λόγω της σφιχτότερης χρηματοδοτικής πολιτικής των τραπεζών, είναι πιθανόν να επισπεύσουν κάποια deals αλλά και ορισμένα λουκέτα.

Τόσο η ΒΡ όσο και η Shell θα συνεχίσουν να λειτουργούν με σχετική «αυτονομία», αφού το μοντέλο λειτουργίας τους κρίνεται επιτυχημένο. Παράλληλα, το μεν σήμα της ΒΡ θα διατηρηθεί τουλάχιστον μέχρι το 2018, ενώ ανάλογη εξέλιξη αναμένεται και το σήμα της Shell για το οποίο υπάρχει συμφωνία με τη Motor Oil για 5+5 χρόνια.

Οι εγχώριοι «παίκτες» και κυρίως η Jetoil, η Aegean, η Revoil, η και η ΕΤΕΚΑ έχουν ήδη επιδοθεί σε έναν «άγριο» ανταγωνισμό προκειμένου να εκμεταλλευθούν τις «καραμπόλες» που προκύπτουν από τα δύο deals και να προσθέσουν κάποια από τα πρατήρια της BP Hellas και της Shell Hellas στον στόλο τους. Τους τελευταίους μήνες έχουν αλλάξει σήμα δεκάδες πρατήρια που βρίσκονταν υπό την σκέπη των πολυεθνικών, με τη «μάχη» να δίνεται κυρίως σε Αττική, Πελοπόννησο, Κρήτη και κάποια άλλα νησιά. Δεν πρέπει δε να ξεχνάμε ότι στον στόλο των ισχυρών ελληνικών ομίλων εμπορίας έχουν προστεθεί αρκετά πρατήρια των «προβληματικών» El Petrol, Sunoil και Dracoil.

Πίνακας Δ1 : Κινητικότητα πρατηρίων υγρών καυσίμων (2006-2009)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΜΕ ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΤΟΣ
EKO	[250-350]
BP	[150-250]
ELINOIL	[200-300]
REVOIL	[200-300]
SHELL	[200-300]
DRACOIL	[200-300]
MAMIDOIL-JETOIL	[50-150]
CYCLON	[50-150]
AVIN	[200-300]
SILKOIL	[50-150]

Πηγή: Επιτροπή Ανταγωνισμού: Απαντήσεις εταιριών (ερωτηματολόγια).

4.3.13 Πιθανότητα εκδήλωσης συμπαιγνίας στην αγορά λιανικής εμπορίας υγρών καύσιμων

Προϋποθέσεις για την επίτευξη και διατήρηση συμπαιγνιακής συμπεριφοράς σε έναν κλάδο είναι: τα υψηλά εμπόδια εισόδου, η συχνή αλληλεπίδραση των επιχειρήσεων και η χαμηλή καινοτομικότητα. Συγκεκριμένα, η αρχική επένδυση για την ίδρυση ενός πρατηρίου υπολογίζεται σε περίπου 100.000€. Επίσης, οι άδειες λειτουργίας με κάποιους όρους (πχ ελάχιστη απόσταση από χώρους συνάθροισης) που όμως συχνά καταστρατηγούνται, εκδίδονται νέες ως σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, ενώ οι υπεύθυνες υπηρεσίες λειτουργούν ανεπαρκώς. Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραγόντων είναι ότι τα εμπόδια εισόδου είναι σχετικά χαμηλά. Επιπλέον, τα πρατήρια αναπροσαρμόζουν συχνά τις τιμές τους και αυτό σημαίνει άμεση τιμωρία

κάποιας ανταγωνιστικής κοντινής επιχείρησης που θα παρεκκλίνει στις τιμές. Δηλαδή, η αλληλεπίδραση των επιχειρήσεων του κλάδου είναι συχνή ενώ λόγω της φύσης του κλάδου, η καινοτομικότητα του κλάδου δεν υφίσταται. Ο κλάδος αυτός, λοιπόν, παρουσιάζει 2 από τα 3 αναγκαία στοιχεία για επίτευξη και διατήρηση συμπαιγνίας, με τα χαμηλά εμπόδια εισόδου να τη δυσχεραίνουν σημαντικά.

Άλλοι σημαντικοί παράγοντες που επιδρούν στη δυνατότητα συμπαιγνίας σε κάθε αγορά είναι:

1. Ο αριθμός των συμμετεχουσών επιχειρήσεων
2. Η συμμετρία τους
3. Η ύπαρξη Maverick επιχειρήσεων (δηλαδή, επιχειρήσεις με σημαντικά διαφορετική δομή κόστους και άλλες σημαντικές διαφορές)
4. Η ύπαρξη δομικών δεσμών μεταξύ των επιχειρήσεων και διαφόρων άλλων συμφωνιών συνεργασίας.

Πιο συγκεκριμένα, στην ελληνική αγορά των πρατηρίων υγρών καυσίμων, οι επιχειρήσεις έχουν παρόμοια δομή κόστους, η οποία προσδιορίζεται από τις διεθνείς τιμές του πετρελαίου, τις τιμές των διυλιστηρίων και τα περιθώρια κέρδους των Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών, που δε διαφέρουν σημαντικά. Επίσης, απασχολούν παρόμοιο – σε αριθμό- παραγωγικό δυναμικό (το 46,5% των πρατηρίων απασχολούν τέσσερα έως πέντε άτομα σύμφωνα με την κλαδική μελέτη), παρόμοια ποικιλία προϊόντων/ υπηρεσιών (λιπαντικά, καύσιμα, πλυντήριο κλπ). Συνεπώς είναι σχετικά συμμετρικές επιχειρήσεις και το γεγονός αυτό διευκολύνει την επίτευξη Μη Συνεργασιακών Συμπαιγνιών. Επίσης, στον συγκεκριμένο κλάδο απουσιάζουν Maverick επιχειρήσεις, κάτι που ενισχύει αυτό το ενδεχόμενο.

Από την άλλη πλευρά, δομικοί δεσμοί μεταξύ των πρατηρίων και συμφωνίες συνεργασίες δεν μπορούν να υπάρξουν, απομακρύνοντας την πιθανότητα Εναρμονισμένων Πρακτικών. Ακόμη, ο αριθμός των πρατηρίων στην Ελλάδα είναι υπερβολικός και σαφώς πάνω από το κοινοτικό μέσο όρο. Το γεγονός αυτό καθιστά πολύ δύσκολο τον συντονισμό των επιχειρήσεων του κλάδου, ενώ επίσης μειώνονται τα οφέλη τους από πιθανή συνεργασία και έτσι η συμπαιγνιακή συμπεριφορά απομακρύνεται σημαντικά. Είναι απαραίτητο όμως να αναφερθεί ότι σε τοπικό επίπεδο (π.χ. απομακρυσμένες περιοχές, νησιά κλπ) που τα λειτουργούντα πρατήρια είναι ελάχιστα, η συμπαιγνία είναι πολύ πιθανή και μάλιστα όχι μόνο μη **συνεργασιακή (tacit collusion)**, αλλά και **ρητή (explicit collusion)**.

Άλλοι σχετικοί παράγοντες που επηρεάζουν την επίτευξη και διατηρησιμότητα συμπαιγνιακής συμπεριφοράς σε μία αγορά είναι η διαφάνεια της αγοράς (market transparency), η διαφοροποίηση των προϊόντων, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης, η κοινή συμμετοχή σε πολλές αγορές και τυχόν επιδράσεις δικτύου.

Στη λιανική αγορά υγρών καυσίμων, οι επιχειρήσεις δεν έχουν κοινή συμμετοχή σε πολλές αγορές, κάτι που θα διευκόλυνε μία ενδεχόμενη συμπαιγνία. Από την άλλη όμως πρόκειται για μία αγορά που χαρακτηρίζεται από μεγάλη διαφάνεια, αφού τα πρατήρια αναρτούν δημόσια τις τιμές τους και είναι άμεσα παρατηρήσιμες από τους πλησιέστερους ανταγωνιστές – πρατηριούχους. Αυτό σημαίνει ότι τα πρατήρια που τυχόν παρεκκλίνουν μπορούν να αναγνωριστούν αμέσως και να «τιμωρηθούν». Η μεγάλη διαφάνεια εξυπηρετεί μεν τον καταναλωτή, όμως καθιστά πιο εύκολη την επίτευξη συμπαιγνιών σε τοπικό βέβαια επίπεδο. Παράλληλα, η έλλειψη διαφοροποίησης στα καύσιμα (ομοιογενή προϊόντα) εντείνει τη διαφάνεια. Επίσης, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για πετρελαιοειδή προϊόντα επίσης δείχνουν να ευνοούν τη διαφάνεια συμπαιγνιών σε επίπεδο λιανικής εμπορίας γιατί είναι μία αγορά με

σχετικά αυξανόμενη ζήτηση (αργός ρυθμός), ενώ και η ελαστικότητα ζήτησης είναι μικρότερη της μονάδας. Τέλος, απουσιάζουν οποιεσδήποτε επιδράσεις δικτύου (club). Αυτοί οι παράγοντες ευνοούν μια ενδεχόμενη Μη Συνεργασιακή Συμπαιγνία σε τοπικό επίπεδο, στη λιανική εμπορία υγρών καυσίμων.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι ο κλάδος των πρατηρίων υγρών καυσίμων έχει αρκετά χαρακτηριστικά που ευνοούν ενδεχόμενη συμπαιγνιακή συμπεριφορά από μέρους των πρατηριούχων σε τοπικό όμως επίπεδο και όχι σε συνολικό επίπεδο κλάδου. Είναι κρίσιμο θέμα για την κοινωνική ευημερία να παρεμβαίνει άμεσα η Επιτροπή Ανταγωνισμού και να τιμωρεί αυστηρά τους πρατηριούχους που συμμετέχουν σε τέτοιου είδους απαγορευμένες πρακτικές, εξετάζοντας τις συνθήκες του τοπικού ανταγωνισμού και τα χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων επιχειρήσεων.

Πιθανά αντι - ανταγωνιστικά φαινόμενα

Το γεγονός ότι τέσσερις από τις μεγάλες Ε.Ε.Π (ΕΚΟ, BP στα ΕΛ.ΠΕ. και AVIN, SHELL στη Motor Oil) θα μπορούσε δυνητικά να οδηγήσει σε κάποιες αντι-ανταγωνιστικές συμπεριφορές. Αυτές οι Ε.Ε.Π. βρίσκονται εκ των πραγμάτων σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι των άλλων ανταγωνιστών τους και των μικρότερων σε μέγεθος, εγκυμονώντας κινδύνους εις βάρος του ανταγωνισμού, όπως:

- I. Ενδεχόμενο **INPUT FORECLOSURE**, δηλαδή οι άλλες Ε.Ε.Π. να αγοράζουν υγρά καύσιμα από τα διυλιστήρια σε τιμές υψηλότερες ή με δυσμενέστερους όρους από,τι οι προαναφερθείσες αγοράζουν από τις μητρικές τους εταιρείες. (υψηλότερες τιμές, μικρότερη διάρκεια πίστωσης κλπ). Η ενδεχόμενη αυτή πρακτική κάθετου αποκλεισμού θα οδηγούσε σε πολύ αρνητικές συνέπειες την αγορά, λόγω της μεγάλης εξάρτησης των Ε.Ε.Π. από τα ελληνικά διυλιστήρια και της δυσκολίας εισαγωγών πετρελαιοειδών από το εξωτερικό.
- II. Ενδεχόμενο **CUSTOMER FORECLOSURE**, δηλαδή οι συγχωνευθείσες Ε.Ε.Π. να μην προμηθεύονται από άλλη εταιρεία (πλην της μητρικής τους) υγρά καύσιμα. Το ενδεχόμενο αυτό μπορεί να πλήξει μόνο τον ούτως ή άλλως ανύπαρκτο δυνητικό ανταγωνισμό στον κλάδο της διύλισης. Μεταξύ των δύο ήδη υπάρχοντων εταιρειών διύλισης καμία επίδραση δεν μπορεί να υπάρξει, αφού και οι δύο είναι ολοκληρωμένες προς τα εμπρός (δηλαδή στην εμπορία). Αυτή η κατάσταση αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο εισόδου για νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον κλάδο της διύλισης.
- III. Οι ΕΚΟ – BP και οι SHELL - AVIN ως μέλη ισχυρών ομίλων, θα μπορούσαν να προβούν σε **αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες**, όπως πχ επιθετική τιμολόγηση με τη μορφή σταυροειδών επιδοτήσεων, δηλαδή να λειτουργούν για κάποιο χρονικό διάστημα με μηδενικά περιθώρια κέρδους ή ακόμα με ζημιές σε κάποια ή κάποιες επιμέρους αγορές. Έτσι, θα ήταν εφικτό να αποκλείσουν δυνητικούς ανταγωνιστές, υψώνοντας εμπόδια εισόδου ή να εκτοπίσουν ήδη υπάρχοντες ανταγωνιστές εκτός της αγοράς, αυξάνοντας σταδιακά τη μικρή μονοπωλιακή τους δύναμη και πλήττοντας μελλοντικά την κοινωνική ευημερία.

4.3.14 Είσοδος υπεραγορών στην αγορά λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων

Επιπτώσεις για τους καταναλωτές και την κοινωνική ευημερία

Στις μέρες μας, στην Ελλάδα γενικά, οι μεγάλες αλυσίδες λιανικού εμπορίου (Super Markets) δε δραστηριοποιούνται στη λιανική πώληση υγρών καυσίμων. Η είσοδος των επιχειρήσεων αυτών στη λιανική αγορά πετρελαιοειδών στο μέλλον δεν μπορεί να αποκλειστεί, εφόσον η πολιτεία ευνοήσει μία τέτοια εξέλιξη (θεσμικά, νομοθετικά, πολιτικά). Σημειώνεται ότι τα όποια εμπόδια εισόδου υπάρχουν στην αγορά υγρών καυσίμων δεν είναι δύσκολο να ξεπεραστούν από αυτές τις υπερμεγέθεις επιχειρήσεις. Επίσης, αυτό και μόνο το μέγεθός τους αποτελεί έναν ισχυρό μοχλό πίεσης προς τους αρμόδιους φορείς.

Η τυχόν είσοδος των αλυσίδων λιανεμπορίων στην αγορά υγρών καυσίμων μέσω της λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, θα επιφέρει θεμελιώδεις αλλαγές στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών.

A. Η πρώτη βραχυπρόθεσμη και προσωρινή επίπτωση αναμένεται να είναι η μείωση των τιμών στα καύσιμα. Οι μεγάλες αλυσίδες των super markets, προκειμένου να αποσπάσουν ικανοποιητικά μερίδια αγοράς και δεδομένου του οικονομικού τους μεγέθους, θα μπορούν να λειτουργούν με μικρά περιθώρια κέρδους σε σχέση με τα μικρά αυτοδύναμα πρατήρια. Το γεγονός αυτό θα αποκλιμακώσει τις λιανικές τιμές των καυσίμων και θα ωφελήσει τους Έλληνες καταναλωτές. Η πρώτη, λοιπόν επίπτωση φαίνεται να είναι ενισχυτική του ανταγωνισμού **(προσωρινά)**.

B. Η ενίσχυση αυτή του ανταγωνισμού που θα σημειωθεί είναι αυτονόητο ότι θα οδηγήσει στην έξοδο από την αγορά έναν μεγάλο αριθμό πρατηριούχων κυρίως σε αστικά κέντρα που επικεντρώνεται η δραστηριότητα των super markets. Και μόνο αυτή επίδραση θα σημάνει σταδιακή μείωση των ανταγωνιστικών πιέσεων σε αυτή την αγορά.

Γ. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος από ενδεχόμενη είσοδο των super markets λιανική αγορά καυσίμων ελλοχεύει στη δυνατότητα που έχει μία επιχείρηση τέτοιου μεγέθους να προβεί σε αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες (π.χ. Επιθετική Τιμολόγηση – Σταυροειδείς Επιδοτήσεις). Συγκεκριμένα, είναι πιθανό τα super markets να προβούν αρχικά σε Επιθετική Τιμολόγηση, δηλαδή να τιμολογούν βραχυχρόνια κάτω του κόστους και να υφίστανται ζημιές, κερδίζοντας μεγάλο μερίδιο αγοράς εις βάρος των αυτόνομων πρατηρίων και οδηγώντας πολλά από αυτά σε έξοδο από την αγορά. **Κατά συνέπεια, πιθανολογείται ότι τα πολυκαταστήματα θα μονοπωλήσουν μελλοντικά την αγορά, οι καταναλωτές θα πληρώνουν υψηλές τιμές και τελικά θα μειωθεί η ευημερία τους.** Αυτή η Επιθετική Τιμολόγηση θα συνοδεύεται από παράλληλη πολιτική Σταυροειδών Επιδοτήσεων των υπεραγορών, δηλαδή οι ζημιές που θα υφίστανται αρχικά από τα πετρελαιοειδή, θα καλύπτονται από τα έσοδα στις άλλες αγορές που ήδη κυριαρχούν (πχ τρόφιμα, προϊόντα ευρείας κατανάλωσης κλπ). Τα super markets μπορούν να προβούν σε τέτοιες ενέργειες, συνεπικουρούμενα από το τεράστιο οικονομικό τους μέγεθος και την υψηλή ρευστότητα που διαθέτουν, σε αντίθεση με τις μικρές επιχειρήσεις – αυτόνομα πρατήρια. Έπεται ότι ο ανταγωνισμός θα υποχωρήσει σημαντικά και η κοινωνική ευημερία θα υποστεί πλήγμα.

Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η τυχόν είσοδος των super markets στην αγορά πετρελαιοειδών να οδηγήσει σε τέτοια αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα, ακόμα και αν είναι ιδιαίτερα ενεργός και αυστηρή η **Επιτροπή Ανταγωνισμού** (πχ δυσκολία εξακρίβωσης παράνομης συμπεριφοράς,

καθυστερήσεις διαδικασιών μέσω προσφυγών κλπ). Σημειώνεται ότι περίπου 5.000 σταθμοί βενζίνης έκλεισαν στην Αγγλία στην περίοδο 1900-1998 ενώ συγχρόνως οι τιμές σημείωσαν σημαντική μείωση.⁷ Αυτό ήταν αποτέλεσμα έντονου ανταγωνισμού μεταξύ ορισμένων από τις μεγάλες αλυσίδες super markets (που αύξησαν το μερίδιό τους αυτή την περίοδο από 5% σε 23%) και των μεγάλων εταιρειών πετρελαίου (Shell και Esso).

Δ. Επιπρόσθετα, η μονοπώληση της αγοράς από τις αλυσίδες λιανεμπορίου σημαίνει ότι οι πελάτες των Ε.Ε.Π. θα έχουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη. Οι ενδεχόμενες πωλήσεις που θα εξασφαλίσουν δεν είναι βέβαιο ότι θα περνάνε στον τελικό καταναλωτή. Επίσης, η τεράστια οικονομική τους δύναμη ενδέχεται να οδηγήσει τις εταιρείες λιανεμπορίου στην ίδρυση ακόμα και θυγατρικών Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.), δηλαδή να ολοκληρωθούν προς τα πίσω και να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν κάθετους περιορισμούς σε όλη την ελληνική αγορά πετρελαιοειδών, προκαλώντας ντόμινο **μονοπωλιακών επιπτώσεων**. Σε μία τέτοια περίπτωση, κρίνεται σκόπιμη η νομοθετική παρεμπόδιση της κάθετης προς τα πίσω ολοκλήρωσης των επιχειρήσεων λιανεμπορίου στο κύκλωμα εμπορίας πετρελαιοειδών, η οποία θα αποτρέψει την έξοδο πολλών Ε.Ε.Π. από τον κλάδο και τη μείωση του ανταγωνισμού. Έτσι, θα αποτραπεί το ενδεχόμενο οι άλλες Ε.Ε.Π. να αποκλείονται από τη δυνατότητα να πωλούν (downstream τμήματα των super markets) – κάθετος αποκλεισμός τύπου **customer foreclosure**.

Ε. Παράλληλα, οι αλυσίδες λιανεμπορίου δε θα πρέπει να μπορούν να λειτουργούν Ανεξάρτητα Πρατήρια που θα έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια, κάτι που θα πλήξει σημαντικά τις Ε.Ε.Π., τα άλλα ανταγωνιστικά πρατήρια που δεσμεύονται με μακροχρόνιες συμβάσεις με τις Ε.Ε.Π. και τα Ανεξάρτητα Πρατήρια που δυσκολεύονται να εκπληρώσουν τις προϋποθέσεις για απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια. Σημειώνεται ακόμη ότι η τυχόν δραστηριοποίηση των μεγάλων αλυσίδων λιανεμπορίου στην αγορά υγρών καυσίμων θα οδηγήσει πιθανότατα και **σε απώλεια πολλών θέσεων εργασίας**. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν εξετάζει τέτοιες συνέπειες, όμως η πολιτεία οφείλει να συνυπολογίσει κάθε παράμετρο.

Ενδεχόμενη θετική επίπτωση από τη δραστηριοποίηση των super markets στην λιανική πώληση καυσίμων είναι ο περιορισμός των φαινομένων νοθείας – λαθρεμπορίου που όμως σε καμία περίπτωση δεν αναιρεί τα αρνητικά φαινόμενα για τον ανταγωνισμό που πιθανότατα θα προκύψουν.

Η πολιτεία είναι προτιμότερο να αποτρέψει τις μεγάλες αλυσίδες λαθρεμπορίου από το να εισέλθουν στην αγορά πετρελαιοειδών για να μην δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις μονοπώλησης της εμπορίας καυσίμων, να μην κινδυνεύσει η κοινωνική ευημερία και να μην πληγεί η εθνική οικονομία ανεπανόρθωτα.

Αντιμαχόμενες απόψεις για τη Λειτουργία Πρατηρίων από Υπεραγορές

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών (ΕΒΕΑ) τάσσεται υπέρ της άρσης των περιορισμών του ανταγωνισμού και προτείνει τη δημιουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων στους χώρους υπεραγορών, καθώς η διεθνής και ευρωπαϊκή εμπειρία έχουν αποδείξει ότι μπορούν έτσι να διαμορφωθούν χαμηλότερες τιμές. Παράλληλα,

⁷ Βέττας Νίκος – Κατσουλάκος Γιάννης, «Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική», Τυποθήτω – Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα, 2004, σελ. 396-397.

το ΕΒΕΑ προτείνει την προώθηση δέσμης μέτρων αλλά και κινήτρων τόσο για την απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων όσο και τον εκσυγχρονισμό τους, με την αυτοματοποίηση των αντλιών (self service), που μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση του λειτουργικού κόστους και κατ' επέκταση στη συμπίεση των τιμών.

Από την άλλη πλευρά, η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος αντιδρά άμεσα στη δρομολόγηση εξελίξεων πλήρους μονοπώλησης της λιανικής αγοράς υγρών καυσίμων και αμφισβητεί ότι γίνεται για την εξυπηρέτηση του ανταγωνισμού, της ακρίβειας και της προστασίας του καταναλωτή. «Οι προτάσεις το μόνο που περιέχουν είναι να καταργηθεί κάθε προστασία των καταναλωτών, κάθε κανόνας ασφάλειας, κάθε ωράριο και να παραδοθεί σταδιακά η αγορά σε λίγα χέρια».

Σύμφωνα με την Ομοσπονδία «κανένας νόμος δεν απαγορεύει στα σούπερ μάρκετ να ανοίξουν πρατήριο υγρών καυσίμων με ίδιους όρους με όλα τα άλλα πρατήρια και να προσφέρουν «φθηνά καύσιμα για το λαό». **Η απαίτηση να καταργηθούν οι όροι ασφάλειας στην ίδρυση και λειτουργία των πρατηρίων, ώστε να μπορούν να ανοίγουν τα μεγάλα σούπερ μάρκετ πρατήρια στα υπόγεια πάρκινγκ τους, αποτελεί πρόκληση για μια σύγχρονη κοινωνία που θέλει να τηρεί όρους υγιεινής και ασφάλειας για τον πληθυσμό.**» Μία τέτοια ενέργεια ελλοχεύσει τεράστιους κινδύνους.

Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η ΟΒΕ υπογραμμίζει μία αντίστοιχη εφαρμογή στον χώρο της βιομηχανίας γάλακτος. «Οι βιομηχανίες γάλακτος σε συνεννόηση με τα σούπερ μάρκετ και αφού πρώτα εξόντωσαν τους μικροπαραγωγούς και τους λιανοπωλητές, εκμεταλλεύονταν ασύστολα επί χρόνια τους καταναλωτές με εναρμονισμένες συμφωνίες, που έφτασαν το ελληνικό γάλα να πωλείται στην Ελλάδα πολύ ακριβότερα από τις χώρες της ΕΕ. Τα σχετικά πρόστιμα που τους επιβλήθηκαν απέδειξαν μεν την απάτη, αλλά δεν έλυσαν το πρόβλημα γιατί και σήμερα το γάλα είναι από τα ακριβότερα στην ΕΕ. Κάτι ανάλογο θα πρέπει να αναμένουμε για τους Έλληνες καταναλωτές υγρών καυσίμων. Αποτελεί υποκρισία τα περί εισόδου «νέων παικτών» στην αγορά με την είσοδο των σούπερ μάρκετ. Αυτό που θα γίνει θα είναι να εισέλθουν 5-10 μεγάλοι όμιλοι με 1.000-1.500 πρατήρια που ευκόλως μπορούν να εφαρμόσουν εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ τους και μεταξύ των πρατηρίων τους προκειμένου να εξοντώσουν τους 8.000 ανεξάρτητους βενζινοπώλες. Ο ανταγωνισμός όμως δεν ενισχύεται με είσοδο μερικών πολυεθνικών και εξόντωση των ανεξάρτητων λιανοπωλητών αλλά με ακριβώς αντίθετη πολιτική.»

4.3.15 Προβληματισμοί και αντιμαχόμενες απόψεις για την Εξίσωση Πετρελαίου Θέρμανσης και Κίνησης

Στην παρούσα έρευνα, έχουν διατυπωθεί απόψεις και επιχειρήματα από διάφορες πλευρές που υπερασπίζονται ή αντιμάχονται την ενδεχόμενη εξίσωση του πετρελαίου θέρμανσης με το πετρέλαιο κίνησης. Εκπρόσωποι του κλάδου εκφράζουν τον φόβο ότι η εξίσωση των δύο ειδών πετρελαίου θα πολλαπλασιάσει τον αριθμό των βενζιναδίκων που πρόκειται να κλείσουν.

Συγκεκριμένα, εκπρόσωποι της ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (Ο.Β.Ε.) ότι αν πραγματοποιηθεί αυτή η εξίσωση θα κλείσουν τουλάχιστον 2.500 πρατήρια υγρών καυσίμων από περίπου 1.000 που ήδη έχουν αναστείλει τη λειτουργία τους το

τελευταίο διάστημα σε όλη την χώρα καθώς και χιλιάδες άνεργοι επαγγελματίες και εργαζόμενοι που απασχολούνται στον κλάδο.

Ο αναπληρωτής γενικός γραμματέας της ΠΟΠΕΚ σημειώνει πως «δεν μας συμφέρει υπό αυτές τις προϋποθέσεις να πουλάμε πετρέλαιο θέρμανσης. Αν δεν καταργηθεί αυτό το σύστημα, τότε θα αναγκαστούμε να σταματήσουμε την πώληση».

Η ΠΟΠΕΚ έχει προτείνει στο υπουργείο Οικονομικών την εξίσωση των ειδικών φόρων και την επιδότηση του πετρελαίου θέρμανσης στις χαμηλές και μεσαίες εισοδηματικά τάξεις. Την κατάργησή της τη ζητά για τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα: «Είναι κοινωνικά άδικο εκείνοι που έχουν βίλες και θερμαινόμενες πισίνες να καταναλώνουν φθηνό πετρέλαιο θέρμανσης» καταλήγει ο κ. Κώτσος.

Τα θετικά οφέλη εστιάζουν στα αυξημένα έσοδα που θα αποφέρει η εξίσωση των φόρων στο πετρέλαιο. Από την άλλη πλευρά, η τιμή πώλησης του πετρελαίου θέρμανσης θα εκτιναχθεί στα ύψη, με αποτέλεσμα οι καταναλωτές να αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στην κάλυψη των βασικών αναγκών για θέρμανση κατοικιών. Η κατανάλωση θα μειωθεί δραστικά και ένας ολόκληρος κλάδος θα κινδυνεύσει. Πολλοί καταναλωτές θα στραφούν σε καύσιμα βλαβερά για την υγεία και το περιβάλλον όπως καμένα λίπη, ελαστικά, πλαστικά, καπνογόνα φυτικά υπολείμματα κλπ. Μία λύση σε αυτό θα ήταν η ένας αποτελεσματικός μηχανισμός χορήγησης επιδομάτων θέρμανσης, τουλάχιστον για τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα, καθώς και το μηχανισμό για τη χορήγησή του. Οι ίδιοι οι πρατηριούχοι επιδιώκουν την απαλλαγή του πετρελαίου θέρμανσης από τον ΕΦΚ, την μετάταξή του στον χαμηλό συντελεστή ΦΠΑ 6,5%, ενώ τάσσονται υπέρ της μείωσης του ΕΦΚ σε όλα τα καύσιμα.

Ήδη έχει παρατηρηθεί μείωση της κατανάλωσης καυσίμων λόγω των αυξημένων τιμών που οφείλονται στις συνεχείς αναπροσαρμογές των φόρων. Όπως μαρτυρούν οι πρατηριούχοι εμφανίστηκε ξανά το «βερεσέ», δηλαδή πωλούν επί πιστώσει, ενώ εκτεταμένη είναι και η χρήση πιστωτικών καρτών καθώς αρκετοί οδηγοί αγοράζουν καύσιμα με πλαστικό χρήμα, ελλείψει ρευστότητας.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στα πρατήρια καυσίμων των νομών που συνορεύουν με τη Βουλγαρία, καθώς οι καταναλωτές απορρίπτουν τα ελληνικά βενζινάδικα και προτιμούν να αγοράζουν καύσιμα από την γειτονική χώρα.

4.4 Συγχωνεύσεις – Εξαγορές – Συγκεντρώσεις (Motor oil – Shell Ελλάς και ΕΛ.ΠΕ. – BP Hellas)

Ο κλάδος των πρατηρίων υγρών καυσίμων έχει επηρεαστεί από τις συγκεντρώσεις που έχουν υλοποιηθεί στον κλάδο τα τελευταία δύο χρόνια και συγκεκριμένα της **BP Hellas με τα Ελληνικά Πετρέλαια και της Shell Hellas με την Motor Oil**. Παρόλο που οι συγκεντρώσεις αφορούν και επηρεάζουν άμεσα τα δύο πρώτα στάδια του κλάδου των πετρελαιοειδών, οι επιδράσεις επεκτείνονται και στον τομέα της λιανικής πώλησης καυσίμων (πρατήρια υγρών καυσίμων). Γι' αυτό τον λόγο η Επιτροπή Ανταγωνισμού επενέβη συντονιστικά και αποτελεσματικά κρίνοντας κατά περίπτωση και αποδέχτηκε τις δύο συμφωνίες θέτοντας όρους και προϋποθέσεις.

Η εξαγορά της BP Hellas από τα Ελληνικά Πετρέλαια θα αποτελέσει στην συνέχεια αντικείμενο βαθύτερης μελέτης της παρούσας εργασίας εστιάζοντας κυρίως στους περιορισμούς και στο κλείσιμο ορισμένων πρατηρίων ως αντιστάθμισμα στο επικείμενο πλήγμα του ανταγωνισμού.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αποφάσισε την έγκριση της γνωστοποιηθείσας από 26.03.2010, κατά το άρθρο 4β ν. 703/77 συγκέντρωση των εταιριών MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε (ΜΟΗ), SHELL OVERSEAS HOLDINGS LIMITED, SHELL ΕΛΛΑΣ Α.Ε. και SHELL GAS COMMERCIAL AND INDUSTRIAL (ΑΕΒΕΥ), υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα), προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των εταιριών με τις τροποποιήσεις/δεσμεύσεις που έγιναν από αυτές με τα Υπομνήματά τους και κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, για τους νομούς Ιωαννίνων για τις αγορές λιανικής πώλησης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης και Κεφαλληνίας για την αγορά λιανικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης, η εξαγοράζουσα (Motor Oil) θα πρέπει:

- ♦ Να απολέσει, εντός του οριζόμενου από την Επιτροπή χρονικό διάστημα, από το δίκτυο της πρατηρία στους Νομούς Κεφαλληνίας και Ιωαννίνων που ισοδυναμούν σε μείωση όγκου και άρα σε αντίστοιχη μείωση του μεριδίου αγοράς του δικτύου λιανικής της νέας οντότητας στις ανωτέρω αγορές στο 55%, με βάση τα στοιχεία της σχετικής έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού για το έτος 2009. Η απώλεια των πρατηρίων αυτών θα επιτευχθεί, είτε από τη μη ανανέωση, είτε από την καταγγελία συμβάσεων των SHELL/AVIN με τους πρατηριούχους.
- ♦ Να χορηγήσει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, μετά την έγκριση της συγκέντρωσης, κατάλογο και χάρτη με την τοποθεσία των πρατηρίων των SHELL/ AVIN που προτίθεται να αποδεσμεύσει σταδιακά στους επίμαχους νομούς, στο οριζόμενο από την Επιτροπή διάστημα, και με αναφορά στην ετήσια (βάσει στοιχείων έτους 2009) κατανάλωση ενός εκάστου πρατηρίου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έγκριση της αποδέσμευσης των πρατηρίων καυσίμων από την ΕΑ και η εν γένει παρακολούθηση της συμμόρφωσης της εταιρίας με τις αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις.
- ♦ Να μην επανακτήσει, για χρονικό διάστημα έξι ετών, τα συγκεκριμένα πρατήρια που θα απολέσει από την επίτευξη της μείωσης-στόχου του μεριδίου στο 55%.

Επισημαίνεται, ότι η εξεταζόμενη υπόθεση συγκέντρωσης, παραπέμφθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού, στις 15.03.2010 (Case No COMP/M5637), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Κοινοτικού Κανονισμού 139/2004.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

5.1 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

5.1.1 Σύστημα Εισροών – Εκροών

Το σύστημα εισροών-εκροών συνδέει τη δεξαμενή του πρατηρίου με την αντλία, λειτουργεί ηλεκτρονικά και δίνει ανά πάσα στιγμή τα στοιχεία για την ποσότητα του υγρού καυσίμου (βενζίνης, πετρελαίου) που μπήκε ή βγήκε (πωλήθηκε) με απόλυτη ακρίβεια.

Σε συνδυασμό με τη χρήση ταμειακών μηχανών αλλά και την εξίσωση φόρων στο πετρέλαιο θέρμανσης με το κίνησης, το σύστημα εισροών-εκροών θα αποτελέσει ένα ακόμη μέτρο στη «μάχη» κατά του λαθρεμπορίου και της νοθείας καυσίμων.

Αναλυτικότερα, η Κοινή Υπουργική Απόφαση καθορίζει τις απαιτήσεις ενός ολοκληρωμένου, αδιάβλητου και ηλεκτρονικά σφραγισμένου, ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου εισροών - εκροών όγκου καυσίμων στα πρατήρια, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 παρ. 7 του νόμου 3784/09.

Το σύστημα ελέγχου αποτελείται από:

- Ένα μηχανισμό μέτρησης στάθμης του καυσίμου εντός των δεξαμενών, που καταγράφει και συγκρίνει τις ποσότητες των εξερχομένων από τις αντλίες καυσίμων, αλλά και παρέχει τη δυνατότητα ανίχνευσης και έγκαιρης ειδοποίησης των πιθανών διαρροών. Αναλυτικά, ο μηχανισμός μέτρησης του υποσυστήματος, μετρά τη στάθμη και τη θερμοκρασία του καυσίμου, καθώς επίσης και τη στάθμη νερού εντός της δεξαμενής του πρατηρίου. Ο μηχανισμός αυτός είναι σε διαρκή σύνδεση με κατάλληλο ελεγκτή συλλογής και δυνητικής επεξεργασίας των δεδομένων μετρήσεων και αποτελείται από κατάλληλο αισθητήρα μεταλλικής ράβδου, παρέχοντας αξιόπιστα αποτελέσματα. Ο μηχανισμός είναι σε θέση να πραγματοποιεί αυτόματη αναγνώριση της εισροής καυσίμου στις δεξαμενές κατά τον εφοδιασμό και να καταγράφει αυτήν ως νέα παραλαβή.
- Το υποσύστημα παρακολούθησης εκροών από τις αντλίες καυσίμων, συλλέγει, καταγράφει, επεξεργάζεται και διασφαλίζει ηλεκτρονικά, μέσω μιας ηλεκτρονικής κονσόλας, όλα τα δεδομένα που αφορούν τις εισροές και εκροές από τις δεξαμενές των καυσίμων ενώ παρέχει και τη δυνατότητα σύνδεσης με εγκεκριμένο φορολογικό μηχανισμό.

Χαρακτηριστικά:

- Συνεχής μέτρηση περιεχομένου δεξαμενών
- Ένδειξη σε οθόνη της τρέχουσας κατάστασης
- Ένδειξη σε οθόνη ολοκληρωμένων καταστάσεων
- Δυνατότητα μέγιστης και ελάχιστης προειδοποίησης
- Λειτουργία σε δεξαμενές καυσίμων, λιπαντικών κ.α.
- Μετρητές στάθμης σειράς 500 ATEX
- Καταγραφή σε εκτυπωτή όλων των δεδομένων
- Στάθμη και ποσότητα με γραφικές ενδείξεις

- Διόρθωση κλίσης

Το σύστημα έχει τη **δυνατότητα ηλεκτρονικής μετάδοσης** όλων των στοιχείων και δεδομένων που μετρά και καταγράφει, τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την διαφάνεια και τον έλεγχο της ομαλής λειτουργίας της αγοράς. Με το σύστημα εισροών - εκροών γίνεται ακριβής ο έλεγχος και η αντιμετώπιση οποιουδήποτε κρούσματος λαθρεμπορίου ή νοθείας του καυσίμου, ενώ διασφαλίζεται η διαφάνεια προς όφελος του καταναλωτή.

Προβλήματα στο σύστημα Εισροών – Εκροών

Παρά την εγκατάσταση συστημάτων σύγχρονης τεχνολογίας στα πρατήρια, για την παρακολούθηση των εισερχόμενων και εξερχόμενων ποσοτήτων υγρών καυσίμων, δεν παρέχεται τεχνική δυνατότητα ορθού υπολογισμού των ποσοτήτων καυσίμων που παραλαμβάνει ο καταναλωτής. Έτσι, τίθεται υπό αμφισβήτηση αν τελικά ικανοποιείται ο τελικός σκοπός του συστήματος, δηλαδή η διαφάνεια προς όφελος του καταναλωτή.

Συγκεκριμένα:

Τα συστήματα παρακολούθησης εισροών-εκροών δεν διαθέτουν τη δυνατότητα αναγωγής σε πραγματικό χρόνο στους 15οC του πωλούμενου όγκου καυσίμου από τις αντλίες. Η αναγωγή του όγκου των πωληθέντων από τις αντλίες ποσοτήτων καυσίμων στους 15οC γίνεται εκ των υστέρων (μετά την πώληση), με την παραδοχή ότι το καύσιμο επωλήθη με την θερμοκρασία που είχε στη δεξαμενή κατά τη στιγμή της πώλησής του. Η αναγωγή αυτή γίνεται για τον ορθό αντιλογισμό με την αντίστοιχη ποσότητα καυσίμου που αφαιρέθηκε από τη δεξαμενή.

Η πώληση προς τον τελικό καταναλωτή με αναγωγή του όγκου στους 15οC απαιτεί αντικατάσταση των εγκατεστημένων αντλιών με άλλες που φέρουν αυτόματες ενδείξεις σε πραγματικό χρόνο, ενέργεια που εκφεύγει του σκοπού εγκατάστασης των συστημάτων εισροών-εκροών.

Δηλαδή, όπως προκύπτει από τα παραπάνω,

1. Εκφεύγει του σκοπού εγκατάστασης των συστημάτων εισροών εκροών η ορθή μέτρηση των πωλούμενων ποσοτήτων καυσίμων στους καταναλωτές, οι οποίοι ζημιώνονται σήμερα από ελλειμματικές παραδόσεις λόγω διαστολών, υφιστάμενοι οικονομική απώλεια δεκάδων εκατ. ευρώ. Η ευκαιρία που δίνεται με την εγκατάσταση των συστημάτων παρακολούθησης εισροών-εκροών χάνεται.
2. Ο τρόπος λειτουργίας του συστήματος, όπως προσδιορίζεται από τις αρμόδιες αρχές, τίθεται υπό επιστημονική αμφισβήτηση. Ενώ ο σκοπός του συστήματος είναι η μέτρηση εισερχόμενων και εξερχόμενων ποσοτήτων καυσίμων, στην πραγματικότητα η επιστημονικά ορθή παρακολούθηση σταματά στη δεξαμενή του πρατηρίου.

Δηλαδή, ενώ σε όλα τα στάδια της διακίνησης, από το διυλιστήριο μέχρι τη δεξαμενή του πρατηριούχου, η μέτρηση των ποσοτήτων γίνεται με αναγωγή στη θερμοκρασία των 15οC, περιέργως η ορθή επιστημονικά μέθοδος μέτρησης εγκαταλείπεται όταν το καύσιμο διέρχεται από την αντλία του πρατηριούχου για να παραδοθεί στον καταναλωτή, παρότι είναι γνωστό ότι οι διαφορές θερμοκρασιών από τη δεξαμενή μέχρι την αντλία είναι μεγάλες. Αντί, λοιπόν, να γίνεται πραγματική μέτρηση εξερχόμενων ποσοτήτων στη θερμοκρασία της αντλίας με αναγωγή στους 15οC,

ώστε το σύνολο των μετρήσεων εισροών-εκροών να γίνεται με το ίδιο μετρητικό σύστημα, **η θερμοκρασία στην αντλία δεν λαμβάνεται υπόψη.**

Αντίθετα, γίνεται αναγωγή στους 15οC, με την υπόθεση ότι η θερμοκρασία της αντλίας είναι η ίδια με αυτή της δεξαμενής, ενώ είναι γνωστό, όπως προαναφέρθηκε, ότι **εμφανίζονται μεγάλες αποκλίσεις θερμοκρασιών μεταξύ δεξαμενής και αντλίας, οι οποίες επηρεάζουν τον όγκο του καυσίμου.** Το αποτέλεσμα αυτής της μεθόδου θα είναι να παραλαμβάνει ο καταναλωτής μειωμένη, λόγω διαστολών, ποσότητα καυσίμου, με αντίστοιχη σοβαρή οικονομική του επιβάρυνση.

3. Προβάλλεται ο ισχυρισμός, ότι «η πώληση προς τον τελικό καταναλωτή με αναγωγή του όγκου στους 15οC απαιτεί αντικατάσταση των εγκατεστημένων αντλιών με άλλες που φέρουν αυτόματες ενδείξεις σε πραγματικό χρόνο». Όμως υπάρχει λύση σύμφωνα με τις διεθνείς τεχνικές εξελίξεις στον τομέα αυτό: οι περισσότερες από τις εγκατεστημένες στα ελληνικά πρατήρια καυσίμων αντλίες μπορούν να έχουν τη δυνατότητα παρακολούθησης της θερμοκρασίας του εξερχόμενου από την αντλία καυσίμου χωρίς να αντικατασταθούν, αλλά μόνο με την προσθήκη ενός ηλεκτρονικού συστήματος, που με τα σημερινά δεδομένα της τεχνικής εξέλιξης δεν έχει απαγορευτικό κόστος εγκατάστασης. Συνεπώς, δεν τίθεται στις περισσότερες περιπτώσεις, με εξαίρεση ίσως τις λίγες αντλίες παλαιάς τεχνολογίας, ζήτημα αντικατάστασης των αντλιών, αλλά μόνο προσθήκης ηλεκτρονικών συστημάτων, που ουδόλως μπορεί να θεωρηθεί ότι «εκφεύγουν» από το πλαίσιο μιας εγκατάστασης ενός ούτως ή άλλως ακριβού συστήματος παρακολούθησης εισροών και εκροών.

Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά του συστήματος παρακολούθησης εισροών και εκροών δημιουργούν δύο μείζονα προβλήματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων και του υπουργείου Οικονομικών.

Ο ισχύων Τελωνειακός Κώδικας επιβάλλει να υπολογίζεται ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης των καυσίμων με μέτρηση λίτρων στους 15οC. Όμως, το σύστημα εισροών-εκροών, όπως προαναφέρθηκε, δεν θα υπολογίζει τις εξερχόμενες ποσότητες από την αντλία με βάση την πραγματική τους θερμοκρασία κατά την εκροή και με αναγωγή στους 15οC, αλλά με τη θεωρητική υπόθεση, ότι η θερμοκρασία αντλίας θα είναι ίση με αυτή της δεξαμενής. Στην πράξη, δηλαδή, ο πρατηριούχος, σε όλες τις περιπτώσεις πώλησης καυσίμων με θερμοκρασία αντλίας άνω των 15οC, εκτός από το ότι θα εισπράττει κατά την πώληση αντίτιμο για μεγαλύτερες ποσότητες από αυτές που πραγματικά έχουν πωληθεί, θα εισπράττει και πρόσθετο Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και λοιπές επιβαρύνσεις (ΦΠΑ, τέλη κ.λπ.), πέραν αυτού που θα εισέπραττε εάν γινόταν αναγωγή στους 15οC με βάση την πραγματική θερμοκρασία του καυσίμου στην αντλία και όχι τη θεωρητική θερμοκρασία δεξαμενής.

Επιπρόσθετα, δημιουργείται ζήτημα αναφορικά με **τον έλεγχο των πρατηρίων από το ΣΔΟΕ.** Οι τεχνικές ατέλειες του συστήματος εισροών-εκροών οδηγούν στην εμφάνιση σημαντικών διαφοροποιήσεων ανάμεσα στις ποσότητες που πωλεί ένα πρατήριο επί σειρά μηνών στους καταναλωτές και στις ποσότητες που θα καταγράφονται ως πωληθείσες, με βάση την «εικονική πραγματικότητα» της αναγωγής στους 15οC, όχι σύμφωνα με την πραγματική θερμοκρασία του καυσίμου στην αντλία και το πραγματικό ειδικό βάρος του καυσίμου, αλλά με τη θερμοκρασία της δεξαμενής, που μπορεί να είναι πολλούς βαθμούς C χαμηλότερη και με ένα εκ των προτέρων επιβαλλόμενο υποθετικό ειδικό βάρος.

Δεδομένου ότι δεν έχει νομοθετηθεί πώς ακριβώς θα αξιοποιούνται τα συστήματα παρακολούθησης εισροών-εκροών κατά τον έλεγχο για να διαπιστωθεί λαθρεμπορία (πώληση ποσοτήτων μεγαλύτερη ή μικρότερη από αυτή που χρεώνεται ένα πρατήριο), **είναι προφανές ότι οι ελεγκτές του ΣΔΟΕ θα στείλουν κατηγορούμενους για λαθρεμπορία ή φοροδιαφυγή πολλούς πρατηριούχους, εξαιτίας του προβληματικού συστήματος παρακολούθησης εισροών και εκροών, που θα κατατείνει στην εμφάνιση σοβαρών διαφορών ανάμεσα στις ποσότητες που πωλήθηκαν στην αντλία, με αυτές που κατέγραψε το σύστημα εισροών ως εξερχόμενες των δεξαμενών.**

5.1.2 Γενικό Χημείο του Κράτους: Σύστημα Παρακολούθησης Ποιότητας Καυσίμων

Νέο σύστημα ελέγχου καυσίμων αρχίζει να εφαρμόζεται από το Γενικό Χημείο του Κράτους (Γ.Χ.Κ). Το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας καυσίμων - Σ.Π.Π.Κ. - (βενζίνης οχημάτων και ντίζελ κίνησης) θεσμοθετήθηκε από το Γενικό Χημείο του Κράτους, και αφορά σε ελέγχους καυσίμων οχημάτων που πωλούνται από τα πρατήρια όλης της ελληνικής επικράτειας. Για τη δειγματοληψία αλλά και τις εξεταζόμενες εργαστηριακές δοκιμές εφαρμόζεται το τεχνικό πρότυπο ΕΛΟΤ EN 14274. Εξετάζονται, τουλάχιστον 50 δείγματα για κάθε περίοδο (θερινή και χειμερινή) και για κάθε κατηγορία καυσίμου.

1. Η Διεύθυνση Πετροχημικών δίνει εντολή στους αρμόδιους φορείς για τη δειγματοληψία καυσίμων.
2. Γίνεται στατιστική επεξεργασία των εργαστηριακών αποτελεσμάτων που εκτελούνται στα κεντρικά εργαστήρια ελέγχου καυσίμων και
3. Στέλνεται ετήσια έκθεση των εργαστηριακών αποτελεσμάτων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
4. Οι αρμόδιες δειγματοληπτικές αρχές επιβάλλουν τα προβλεπόμενα διοικητικά πρόστιμα σε περίπτωση μη κανονικότητας-νοθείας δειγμάτων.

Με αυτό το σύστημα (εφαρμογή σε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε λόγω της Οδηγίας 2003/17/ΕΚ) **επιτυγχάνεται η αντιπροσωπευτική δειγματοληψία δειγμάτων που γίνεται με βάση την κατανάλωση των καυσίμων οχημάτων σε όλη την ελληνική επικράτεια, με κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος.**

Στην ελληνική αγορά καυσίμων, τα καύσιμα είναι 'κανονικά' όταν ικανοποιούν πλήρως τις θεσμοθετημένες προδιαγραφές, όπως αυτές ορίζονται στις σχετικές αποφάσεις του Ανωτάτου Χημικού Συμβουλίου. Υπάρχει μία προτεινόμενη εισήγηση σχεδίου προδιαγραφών βενζινών που πρόκειται να υποβληθεί στο Ανώτατο Χημικό Συμβούλιο για θεσμοθέτηση. Οι βενζίνες που κυκλοφορούν στην Ελλάδα τόσο η 95 οκτανίων όσο και η 100 οκτανίων είναι βενζίνες που παράγονται στα διυλιστήρια βάσει των εκάστοτε καθορισμένων θεσμοθετημένων προδιαγραφών που όμως παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους ως προς τα διαφορετικά χημικά πρόσθετα που εισάγονται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και που ενεργούν κυρίως ως απορρυπαντικά των κινητήρων των οχημάτων. Τα είδη αυτά διακρίνονται από τις απλές αμόλυβδες 95 οκτανίων λόγω ξεχωριστής και διακριτής - ανάλογα με την εταιρεία - εμπορικής ονομασίας.

5.1.3 Καινοτόμες λύσεις: Το Smart Ring της Shell, Όπλο Ενάντια στην Λαθρεμπορία Καυσίμων

Μία νέα πρωτοποριακή λύση έχει να παρουσιάσει η εταιρεία Shell: τον «έξυπνο δακτύλιο»-«Smart Ring», την ηλεκτρονική συσκευή που εφαρμόζει στην είσοδο της τροφοδοσίας της δεξαμενής πετρελαίου θέρμανσης, **με στόχο την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και των λειψών παραδόσεων στο πετρέλαιο θέρμανσης.**

Η συσκευή, στην οποία βρίσκονται καταχωρημένα τα στοιχεία του παραλήπτη πετρελαίου, καταγράφει αυτομάτως την ποσότητα που παραδίδεται και ασύρματα δίνει εντολή στην ταμειακή μηχανή του βυτιοφόρου να εκδώσει την απόδειξη πληρωμής για την ποσότητα που παραδόθηκε. Η εταιρεία ξεκίνησε την εφαρμογή του προγράμματος πιλοτικά το καλοκαίρι σε σκάφη, ενώ μέχρι στιγμής έχει εγκαταστήσει 400 συσκευές σε πελάτες πετρελαίου θέρμανσης. Η διάθεση θα γίνει μέσα από το δίκτυο των 700 πρατηρίων που φέρουν το σήμα της Shell.

Η μαζική διάθεση της συσκευής είναι ακόμα σε πρωτογενές στάδιο. Το κόστος της συσκευής ανέρχεται σε 80 ευρώ και ο καταναλωτής μπορεί να το αποσβέσει μέσω δύο κουπονιών αντίστοιχης αξίας που συμψηφίζονται με τις επόμενες παραλαβές πετρελαίου. Μπορεί επίσης να το αποσβέσει συγκεντρώνοντας πόντους από την κάρτα smart που χρησιμοποιεί για αγορές καυσίμων από τα πρατήρια της Shell.

5.1.4 ΕΚΟ: Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητας

Επιθυμώντας να διαφυλάξει το όνομά της η εταιρεία πετρελαιοειδών ΕΚΟ σε συνεργασία με εργαστήριο τεχνολογίας καυσίμων και λιπαντικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, προχωρά σε εντατικούς ελέγχους στο δίκτυο των πρατηρίων της. Στόχος της είναι να παρέχει σωστά καύσιμα αλλά και να διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διασφάλισης ποιότητας καυσίμων που θα το γνωρίζει ο οδηγός. Σύμφωνα με την εταιρεία το σύστημα αυτό, περιλαμβάνει:

- Τα πλέον τεχνολογικά εξελιγμένα κινητά εργαστήρια ελέγχου ποιότητας και ποσότητας καυσίμων για επί τόπου ελέγχους στα πρατήρια. Τα εργαστήρια αναπτύχθηκαν αξιοποιώντας την τεχνογνωσία του Ε.Τ.Κ.Α. του Ε.Μ.Π. και είναι τα μόνα που στελεχώνονται αποκλειστικά από χημικούς μηχανικούς στελέχη του Ε.Τ.Κ.Α. του Ε.Μ.Π.
- Συνεχείς δειγματοληψίες, μυστικούς ελέγχους ποσότητας και τεχνική υποστήριξη.
- Αποτύπωμα ποιότητας με στατιστικά αξιόπιστη διαδικασία (ανάλογη με το Ευρωπαϊκό Σύστημα FQMS-Fuel Quality Monitoring System).

5.1.5 Ελληνική Αστυνομία: Μηχάνημα Άμεσου Εντοπισμού Νοθείας στα Καύσιμα

Ένα νέο υπερσύγχρονο όπλο κατά των πρατηριούχων που κλέβουν βενζίνη χρησιμοποιεί το τελευταίο χρονικό διάστημα η ΕΛ.ΑΣ..

Πρόκειται για μια ειδική συσκευή που εντοπίζει αμέσως και εξ... αποστάσεως ποιες αντλίες βενζίνης διαθέτουν εσωτερικό ηλεκτρονικό σύστημα για να αλλοιώνουν τη ροή του καύσιμου.

Το μυστικό όπλο της ΕΛΑΣ είναι εφεύρημα ενός έλληνα ειδικού σε ηλεκτρονικά συστήματα και κοστίζει περίπου 15.000 ευρώ. Προτού χρησιμοποιηθεί δοκιμάστηκε

με επιτυχία σε ειδικό εργαστήριο ελληνικού Πανεπιστημίου και έκτοτε τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά.

Αποτελεσματικότητα μηχανήματος

Ανώτεροι αξιωματικοί της ΕΛ. ΑΣ. αναφέρουν ότι «με το νέο σύστημα οι έλεγχοι στα πρατήρια θα γίνονται με γρήγορο και αυτοματοποιημένο τρόπο, καθώς ήδη **μέσα σε τρία μόλις εικοσιτετράωρα ελέγχθηκαν 13 πρατήρια καυσίμων στην Αθήνα, από τα οποία τα πέντε διαπιστώθηκε ότι έκλεβαν τους πελάτες τους**». Οι έλεγχοι θα συνεχιστούν με τους ίδιους γοργούς ρυθμούς και τις επόμενες ημέρες.

Πώς κλέβουν τον καταναλωτή

Η μεγάλη κλοπή των καταναλωτών στα πρατήρια βενζίνης γίνεται με την χρήση μιας ειδικής ηλεκτρονικής πλακέτας που λειτουργεί με τηλεκοντρόλ και παρεμβάλλεται στο σύστημα ροής της βενζίνης.

Το αποτέλεσμα είναι στα ρεζερβουάρ των οχημάτων να μπαίνει μικρότερη ποσότητα καύσιμου από αυτήν που δείχνουν οι μετρητές, τους οποίους βλέπει ο καταναλωτής.

Μέχρι σήμερα οι έλεγχοι της ΕΛ. ΑΣ. και των συναρμόδιων υπηρεσιών γίνονταν με δειγματοληπτικούς ελέγχους και με «ξήλωμα» των αντλιών στα ελεγχόμενα πρατήρια, προκειμένου να ελεγχθούν και να διαπιστωθεί εάν παρεμβάλλεται σύστημα αλλοίωσης των ενδείξεων της αντλίας. Σημαντική απώλεια χρόνου και κόστους, δηλαδή, με αμφίβολα αποτελέσματα.

Ηλεκτρομαγνητικά σήματα

Το νέο σύστημα, που έθεσε σε λειτουργία η ΕΛ. ΑΣ. αλλάζει τα δεδομένα. Η συσκευή που χρησιμοποιεί πλέον το Τμήμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος ανιχνεύει αμέσως την **εκπομπή ηλεκτρομαγνητικών σημάτων από την λειτουργία του εμβόλιμου λογισμικού στις αντλίες και αμέσως κτυπά συναγερμό.**

Αστυνομικοί που επιβαίνουν σε οχήματα με συμβατικές πινακίδες περιδιαβαίνουν τα πρατήρια βενζίνης κρατώντας την συγκεκριμένη φορητή συσκευή. Σταματούν για ένα - δύο λεπτά σε κάθε πρατήριο όπου εμφανίζονται ως πελάτες και ελέγχουν αν η συσκευή δείχνει ένδειξης ύπαρξης ύποπτου συστήματος μέσα στις αντλίες.

Με αυτό τον τρόπο ο πρατηριούχος δεν μπορεί να αντιληφθεί τον άτυπο, «αόρατο» έλεγχο και να λάβει τα μέτρα του απενεργοποιώντας το σύστημα.

Σε περίπτωση που η συσκευή δώσει σήμα ότι οι αντλίες είναι πειραγμένες οι αστυνομικοί - ανιχνευτές, μόλις φύγουν ειδοποιούν τα αρμόδια συνεργεία του υπουργείου Ανάπτυξης να πάνε στοχευμένα πλέον στο συγκεκριμένο πρατήριο να "ξηλώσουν" τις αντλίες και να βρουν τις πλακέτες που κλέβουν τους καταναλωτές.

Όπως λένε οι αστυνομικοί «όλες οι ενδείξεις της φορητής συσκευής αποδείχθηκαν σωστές. Όπου έδειξαν ότι υπάρχει σύστημα αλλοίωσης των μετρητών των αντλιών αυτό επαληθεύθηκε και από την διαδικασία μηχανικού ελέγχου κατά τη διαδικασία ανοίγματος των αντλιών από τα συνεργεία του υπουργείου Ανάπτυξης».

5.2 ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟ ΘΕΣΜΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

1. Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος

Σύμφωνα με στοιχεία της ΟΒΕ ο κλάδος δεν μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει το ισχύον σύστημα με το οποίο οι βενζινοπώλες αγοράζουν το πετρέλαιο φορολογημένο με τον υψηλό συντελεστή του πετρελαίου κίνησης, το πουλάνε με το χαμηλότερο συντελεστή που ισχύει για τη θέρμανση και εισπράττουν τη διαφορά από το υπουργείο Οικονομικών. Οι επιστροφές έως και το 2010 γίνονταν σε τρεις ημέρες, αλλά το τελευταίο χρονικό διάστημα υπάρχουν καθυστερήσεις που ξεπερνούν και τις 15 ημέρες. Δεδομένων των υπαρχουσών δύσκολων οικονομικών συγκυριών, οι βενζινοπώλες δηλώνουν ότι δεν έχουν την δυνατότητα πλέον να διευκολύνουν το Δημόσιο για καθυστερήσεις που ξεπερνούν τις τρεις ημέρες.

2. Επιτροπή Ανταγωνισμού

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν.703/77 εξέδωσε απόφαση της σχετικά με τα μέτρα και τις προτάσεις ενίσχυσης του ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίας πετρελαιοειδών.

Με την υπ. αριθμόν 418/V/2008 Απόφαση της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει ήδη επιβάλει τα παρακάτω μέτρα:

α) Υποχρεώνει τις εγχώριες εταιρείες διύλισης με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε» και «ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε» σε γνωστοποίηση του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας και τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές τόσο στην εγχώρια αγορά (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, θέρμανσης) όσο και στη διεθνή αγορά (αεροπορικά, ναυτιλιακά καύσιμα), αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

β) Υποχρεώνει τις εγχώριες εταιρείες διύλισης με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε» και «ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε» σε αναλυτικό επιμερισμό των στοιχείων κόστους που περιλαμβάνονται στην προσαύξηση (premium) που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας και τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές τόσο στην εγχώρια αγορά (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, θέρμανσης) όσο και στη διεθνή αγορά (αεροπορικά, ναυτιλιακά καύσιμα) και γνωστοποίηση των στοιχείων αυτών στο Υπουργείο Ανάπτυξης και τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

γ) Υποχρεώνει τις εγχώριες εταιρείες διύλισης που προμηθεύουν με καύσιμα τα ανεξάρτητα πρατήρια (Α.Π) που πληρούν τις προϋποθέσεις απευθείας πρόσβασης σε αυτές, να τιμολογούν με τρόπο που να μην καθιστά άνευ αντικειμένου τη νομοθετική πρόβλεψη περί απευθείας πρόσβασης αυτών των πρατηρίων στα διυλιστήρια.

δ) Επιβάλλει στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που χορηγούν εκπτώσεις (τιμολογίου και απολογιστικές) την αναγραφή των εκπτώσεων αυτών στις συμφωνίες των εταιρειών εμπορίας με τις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας, αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

ε) Υποχρεώνει τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να μην χορηγούν άλλες εκπτώσεις πλέον των αναγραφόμενων στις συμφωνίες ως (δ) ανωτέρω.

στ) Επιβάλλει στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών την κατάργηση των «υποστηρικτικών» εκπώσεων που χορηγούν στις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας, αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

ζ) Επιβάλλει στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών την αναγραφή της χρονικής διάρκειας για την οποία θα δίνονται οι εκπώσεις στα εκδιδόμενα από αυτές τιμολόγια πώλησης, αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

η) Επιβάλλει στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών τη **χορήγηση εκπώσεων όγκου (κλίμακας) χωρίς διακριτική μεταχείριση στις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας** σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια, αρχής γενομένης τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

θ) Υποχρεώνει τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να μην συνδέουν στο εξής τη χορήγηση εκπώσεων με την εξόφληση των ποσών πιθανών επενδύσεων που πραγματοποιούνται από αυτές προς τις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς οποιαδήποτε από τις προαναφερόμενες υποχρεώσεις (υπό α, β, γ, δ, ε, στ, ζ, η και θ), η Επιτροπή Ανταγωνισμού απειλεί επιβολή χρηματικής ποινής δέκα χιλιάδων ευρώ (**10.000 €**) κάθε μία από τις εταιρείες και για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης από την παρέλευση του ανωτέρου προβλεπομένου χρόνου συμμόρφωσης.

Αναφορικά με την εποπτεία της αγοράς πετρελαιοειδών, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, προτείνει:

- Τη δημιουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Διύλισης και Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΟΠΣΔΕΠ), το οποίο θα περιλαμβάνει την απαιτούμενη πληροφόρηση έτσι ώστε ο έλεγχος και η εποπτεία της αγοράς να είναι πιο αποτελεσματικός από τις αρμόδιες αρχές (Υπουργείο Ανάπτυξης, Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, Επιτροπή Ανταγωνισμού).
- Να δοθούν επιπρόσθετες αρμοδιότητες στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (παρακολούθηση και διαχείριση του ΟΠΣΔΕΠ, ενημέρωση των καταναλωτών σχετικά με τον κλάδο των πετρελαιοειδών), οι οποίες θα συμβάλλουν στην αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς πετρελαιοειδών τόσο σε ρυθμιστικό (ex ante), όσο και σε παρεμβατικό επίπεδο (ex post).

Αναφορικά με την ενημέρωση των καταναλωτών, η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει:

- Την **επέκταση της διαδικτυακής εφαρμογής του «παρατηρητηρίου» λιανικών τιμών** πώλησης υγρών καυσίμων (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης) και σε άλλες μορφές (χρήση κινητών τηλεφώνων, δημιουργία ειδικού τηλεφωνικού αριθμού ενημέρωσης, teletext, κ.λ.π)
- Να δοθεί από τους αρμόδιους φορείς (Υπουργείο Ανάπτυξης και ΠΑΕ) μεγαλύτερη έμφαση στην **ενημέρωση των καταναλωτών** (διαφημιστικά μηνύματα, έκδοση φυλλαδίων) αναφορικά με τον τρόπο και τα κριτήρια επιλογής των πλέον ανταγωνιστικών πρατηρίων πώλησης υγρών καυσίμων.

Για την άρση των περιορισμών που καταγράφονται στην αγορά διύλισης και μέχρι να είναι διαθέσιμοι στην αγορά επαρκείς αποθηκευτικοί χώροι, η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει:

- Τη δημιουργία οργανισμού τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας στο πρότυπο πολλών ευρωπαϊκών χωρών.

Για την ενίσχυση των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά της χονδρικής εμπορίας, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, προτείνει:

- Τη γνωστοποίηση των εκπτώσεων των εταιρειών εμπορίας στο αρμόδιο Υπουργείο Ανάπτυξης και την ένταξη τους στο ΟΠΣΔΕΠ (Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διύλισης και Εμπορίας Πετρελαιοειδών).

Πρέπει να επισημανθεί ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εάν όχι σε όλες τις χώρες μέλη του ΟΑΣΑ, που θέτει απαγορεύσεις και περιορισμούς στο νόμιμο και συνταγματικό δικαίωμα των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών να αποκτούν τις αναγκαίες άδειες κυκλοφορίας Ιδιωτικής Χρήσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων για την κάλυψη των δραστηριοτήτων τους.

Χρειάζεται, επίσης, να ορισθεί ότι η άδεια κυκλοφορίας των Ι.Χ. βυτιοφόρων αυτοκινήτων θα ισχύει για τις μεταφορές όλων των προϊόντων που διακινεί κάθε Εταιρία Εμπορίας ώστε να μπορεί να αξιοποιεί τα βυτιοφόρα της ανάλογα με τις ανάγκες της. (Δηλαδή να μπορεί με τα ίδια βυτιοφόρα να διακινεί θέρμανση το χειμώνα και το καλοκαίρι να διακινεί καύσιμα στα μικρά αεροδρόμια, τις μαρίνες, κλπ).

- Την άρση των εμποδίων για την αντικατάσταση των Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρων (ΙΧΒ) αυτοκινήτων των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών με νέα σύγχρονων προδιαγραφών.
- Την άρση των περιορισμών ως προς την έκδοση νέων αδειών μεταφοράς υγρών καυσίμων από ΙΧΒ.

Για την ενίσχυση των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά λιανικής πώλησης, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, προτείνει:

- Την [εθελοντική χρήση της πλήρους απελευθέρωσης του ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων](#) με παράλληλη ισχύ του υπάρχοντος καθεστώτος υποχρεωτικής εκ περιτροπής διανυκτέρευσης συγκεκριμένου αριθμού πρατηρίων υγρών καυσίμων ανά νομό μετά το πέρας του ισχύοντος σήμερα κανονικού ωραρίου.
 - Την πλήρη απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων στις νησιωτικές περιοχές κατά τη θερινή περίοδο (Μάιος-Σεπτέμβριος).
 - Την [αναθεώρηση της κείμενης νομοθεσίας](#) που αφορά στην αδειοδότηση και τους όρους λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων με σκοπό την είσοδο μεγάλων δυνητικών ανταγωνιστών (υπεραγορές).
 - Την [αναθεώρηση των συμβάσεων των πρατηρίων](#) (Σ.Ε.Α) με το Τ.Ε.Ο και τους διαχειριστές των «κλειστών» αυτοκινητόδρομων με σκοπό την άρση των περιορισμών του ανταγωνισμού.

- Την τοποθέτηση ειδικών ηλεκτρονικών πινάκων σε «κλειστούς» αυτοκινητόδρομους προς ενημέρωση των διερχομένων οδηγών για τη λιανική τιμή πώλησης των υγρών καυσίμων (απλή αμόλυβδη και πετρέλαιο κίνησης) στα επόμενα δύο πρατήρια και τη χιλιομετρική απόσταση από αυτά.

Την αναθεώρηση των όρων περί υπολογισμού του μισθώματος ως ποσοστό επί του κύκλου πωλήσεων με περιοριστικό χαρακτήρα στα συμβόλαια πρατηρίων σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους με το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας.

- Την άμεση και ταχύτατη εγκατάσταση συστημάτων ελέγχου εισροών-εκροών σε όλα τα πρατήρια πώλησης υγρών καυσίμων.
 - Αλλαγή προδιαγραφών ασφαλών αποστάσεων στη νομοθεσία ώστε να πωλείται βενζίνη και στις υπεραγορές.
 - Τη δημιουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Διύλισης και Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΟΠΣΔΕΠ), το οποίο θα περιλαμβάνει την απαιτούμενη πληροφόρηση έτσι ώστε ο έλεγχος και η εποπτεία της αγοράς να είναι πιο αποτελεσματικός από τις αρμόδιες αρχές (Υπουργείο Ανάπτυξης, Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, Επιτροπή Ανταγωνισμού).
 - Την άρση των περιορισμών που καταγράφονται στην αγορά διύλισης και μέχρι να είναι διαθέσιμοι στην αγορά επαρκείς αποθηκευτικοί χώροι, η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει τη δημιουργία οργανισμού τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας στο πρότυπο πολλών ευρωπαϊκών χωρών.
 - Μεγαλύτερη έμφαση στην ενημέρωση των καταναλωτών αναφορικά με τον τρόπο και τα κριτήρια επιλογής των πλέον ανταγωνιστικών πρατηρίων πώλησης υγρών καυσίμων από το Υπουργείο Ανάπτυξης και τη ΡΑΕ.
 - Για την ενίσχυση των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά της χονδρικής εμπορίας, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, προτείνει τη γνωστοποίηση των εκπτώσεων των εταιρειών εμπορίας στο αρμόδιο υπουργείο Ανάπτυξης και την ένταξη τους στο ΟΠΣΔΕΠ.

3. Τα Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου:

- **Εξάρθρωση των κυκλωμάτων εικονικών εξαγωγών καυσίμων.** «Ξέρουν ποιοί εξάγουν εικονικά και επανεισάγουν βενζίνη σε Βουλγαρία και Αλβανία κερδίζοντας με τη διαφορά του φόρου, αλλά δεν τους πιάνουν...», τόνισε ο διευθύνων σύμβουλος.
- **Εξίσωση των φόρων** στα πετρέλαια θέρμανσης και κίνησης.
- **Σήμανση** όλων των βυτιοφόρων Ι.Χ. και Δ.Χ. (ως ΝΔ 3054).
- **Έλεγχος καθ' οδόν** του νομίμου της διακίνησης.
- **Έλεγχος** (πιστοποίηση ADR κ.λπ.) των βυτιοφόρων και των οδηγών τους που κυκλοφορούν στη χώρα με πινακίδες ξένων χωρών.
- **Έλεγχος τιμολογίων αγορών** σε πρατήρια από ΚΕΔΑΚ και ΣΔΟΕ και εφαρμογή του νόμου στις περιπτώσεις παραεμπορίου και πειρατείας.

- **Δειγματοληπτικός έλεγχος τιμολογίων** εταιρειών εμπορίας για τυχόν περιπτώσεις παραεμπορίου και πειρατείας.
- **Αφαίρεση άδειας λειτουργίας** στα πρατήρια που διαπιστώνεται «παρέμβαση» στη λειτουργία των αντλιών.
- **Έλεγχος (καθ' οδόν) του φορτίου** και του νομίμου της διακίνησης που γίνεται με τα μικρά βυτιοφόρα των πρατηρίων.

4. Ο Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος για την αναβάθμιση της ασφάλειας στην μεταφορά καυσίμων

Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Χώρα μας είναι η Οδική και Ναυτική Ασφάλεια κατά την μεταφορά των καυσίμων. Οι Εταιρίες – Μέλη του Συνδέσμου Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος έχουν πάρει πολλές πρωτοβουλίες, οι οποίες έχουν συμβάλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση και την βελτίωση της Ασφάλειας στις Μεταφορές Καυσίμων.

Οι προτάσεις συνοψίζονται στα εξής:

1. στην κατάρτιση του προσωπικού και των μεταφορέων καυσίμων ώστε να έχουν τις απαιτούμενες, για αυτό το δύσκολο έργο, ικανότητες και δεξιότητες και να δείχνουν τις σωστές συμπεριφορές.
2. στην πραγματοποίηση εκσυγχρονισμού του στόλου των βυτιοφόρων - με την σχετική ανανέωση των οχημάτων και του εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού τους - μελετημένα, με προδιαγραφές και σύμφωνα με μελλοντικές ανάγκες και τα διεθνή πρότυπα.
3. στη βελτίωση των διαδικασιών που εφαρμόζονται ώστε να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές στο τρόπο εργασίας με στόχο την ασφαλέστερη διακίνηση των καυσίμων.

ι. Θεσμικό Πλαίσιο

A. Υπάρχει αλλά είναι εν πολλοίς ανενεργό στην Ελλάδα. Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ελέγχων σύμφωνα με τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό δημιουργεί προβλήματα τόσο για την ασφαλή μεταφορά όσο και για τον υγιή ανταγωνισμό, μιας και κάποιοι συστηματικά παραβιάζουν μέτρα ασφαλείας με στόχο το ίδιο όφελος. Πρέπει να συζητήσουμε τρόπους για την ενεργοποίηση του θεσμικού πλαισίου.

B. Το προτεινόμενο θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. σχετικά με την Ασφάλεια (Security) της εφοδιαστικής αλυσίδας των καυσίμων θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στην οργάνωση και λειτουργία των μεταφορών και θα πρέπει οι φορείς και τα αρμόδια Υπουργεία να συνεχίσουν την διαβούλευση και την επικοινωνία με τις εμπλεκόμενες εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές.

Στο νέο θεσμικό πλαίσιο που πρόκειται να υιοθετηθεί από την Ε.Ε. οι καλά προετοιμασμένες επιχειρήσεις θα έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση σε πολλά θέματα σε αντίθεση με όσες δεν προσαρμοσθούν. Για την υλοποίηση όμως των ανωτέρω, απαιτούνται συγκεκριμένα μέτρα.

Γ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, παρ' όλη την προσπάθεια των στελεχών του, έχει καθυστερήσει τόσο στην υλοποίηση νομοθετικών μέτρων όσο και

στην επικοινωνία με άλλους Δημόσιους φορείς σχετικά με θέματα Ασφαλείας στις μεταφορές καυσίμων.

Οι επαγγελματικοί φορείς έχουν κάθε διάθεση να συμβάλλουν στο έργο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, αλλά χωρίς την έμπρακτη κινητοποίησή του δεν θα αλλάξει τίποτα.

ii. Χρήση νέων υποδομών - Τούνελ Γέφυρες – Λιμάνια

Η διεθνής πρακτική δείχνει πώς η χρήση των νέων υποδομών από τα βυτιοφόρα βελτιώνει τα επίπεδα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Υπάρχουν διεθνείς Κανονισμοί και Οδηγίες, που η εφαρμογή τους στην Ελλάδα θα βοηθήσει στην αξιοποίηση των νέων υποδομών και την βελτίωση της ασφαλείας, τόσο για το κοινό, όσο και τους μεταφορείς.

iii. Εκπαίδευση ανθρώπων - Βελτίωση μέσων και συστημάτων στις μεταφορές καυσίμων

Οι συνθήκες ανταγωνισμού και οι εξελίξεις κάνουν επιτακτική την ανάγκη να εκσυγχρονισθούν οι μεταφορές καυσίμων στην Ελλάδα. Τα οχήματα και ο εξοπλισμός τους πρέπει ν' ανταποκρίνονται στις σημερινές απαιτήσεις για χαμηλό κόστος λειτουργίας και ελάχιστη επιβάρυνση στο περιβάλλον. Οι οδηγοί πρέπει να έχουν τις απαιτούμενες, για τον κλάδο, γνώσεις και να δείχνουν τις σωστές συμπεριφορές. Οι Εταιρείες και οι Μεταφορείς πρέπει να είναι οργανωμένοι σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα της αγοράς.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – BENCHMARKING ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ε.Π. "REVOIL"

Η REVOIL αποτελεί μία Εταιρεία Εμπορίας Πετρελαιοειδών που κατάφερε να αυξήσει την κερδοφορία της μέσα σε ένα κλίμα οικονομικής δυσπραγίας και πολιτικής αστάθειας. Για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας, αξίζει η αναφορά στις στρατηγικές που ακολούθησε για να επιτύχει τους στόχους της.

Μέσα στο 2010, η REVOIL ενίσχυσε το μερίδιό της στο 6,8% του συνόλου της αγοράς κλείνοντας σε πωλούμενους όγκους κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες πάνω από την αγορά παρουσιάζοντας υστέρηση μόλις 4%. Τον Οκτώβριο του 2010 το μερίδιό της ανεβαίνει στο 7,9%. Παράλληλα πρόσθεσε 77 νέα πρατήρια στο δίκτυο της ανεβάζοντας σε 481 τα σημεία πώλησής της σήμερα. Η διαχρονική αδιάκοπη ανάπτυξη και εξέλιξη της REVOIL η οποία έχει την ικανότητα και την ωριμότητα να ενισχύει τα μεγέθη της ανεξάρτητα από την πορεία - θετική ή αρνητική της αγοράς την έχει ξεχωρίσει ως μία από τις δυναμικότερες εταιρείες του κλάδου.

Η REVOIL στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον του σήμερα απαντά με στρατηγικές και ενέργειες που οδηγούν σε συνεχή ανάπτυξη με αύξηση της κερδοφορίας:

- ◆ Επέκταση του δικτύου με την προσθήκη νέων πρατηρίων. Υιοθέτηση και εφαρμογή πολιτικής προσέλκυσης νέων πρατηρίων με αυστηρά οικονομικοτεχνικά μοντέλα και πρότυπα απόδοσης εντός της εφαρμοζόμενης πιστωτικής πολιτικής.
- ◆ Ενίσχυση της διασφάλισης του καταναλωτή που επισκέπτεται τα πρατήρια REVOIL, ότι αγοράζει καθαρά καύσιμα πάντα στην ποσότητα την οποία πλήρωσε. Πυλώνα σε αυτή την δέσμευσή αποτελεί η πιστοποίηση του Εργαστηρίου Τεχνολογίας Καυσίμων & Λιπαντικών του ΕΜΠ, ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για την εταιρεία.

- ◆ Εκμετάλλευση της ενιαίας νέας εταιρικής εικόνας του δικτύου που ξεκίνησε πέρυσι και ολοκληρώθηκε φέτος.
- ◆ Εφαρμογή **προγραμμάτων micromarketing ενεργειών στο πρατήριο**, βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και προσπάθεια για την ανάπτυξη μοντέλων συνεργασιών με τους πρατηριούχους βασιζόμενα στην επίτευξη αποτελεσμάτων σε βάση αμοιβαιότητας.
- ◆ Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της αποδοτικότητας της εταιρίας, με έμφαση στην διατήρηση της υγιούς περιουσιακής διάρθρωσης και της ισχυρής ρευστότητας.
- ◆ Εισαγωγή σε ένα νέο κλάδο, διαφορετικό από την εγχώρια εμπορία πετρελαιοειδών, αυτόν της Ποντοπόρου Ναυτιλίας με την ίδρυση της θυγατρικής ARISTON. Έναν τομέα συνδεδεμένο άρρηκτα με το παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι, με σημαντικά περιθώρια κέρδους, απαλλασσόμενο τοπικών οικονομικών συνθηκών.

5.3 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

1. Η διασφάλιση της πωλούμενης ποιότητας καυσίμων από τα πρατήρια θα επέλθει άμεσα και αποτελεσματικά με την αυτοματοποίηση μηχανημάτων ελέγχου, που έχουν ήδη παρουσιασθεί παραπάνω.
2. Ο χώρος των πρατηρίων υγρών καυσίμων υφίσταται τις συνέπειες της οικονομικής καχεξίας λόγω της οικονομικής κρίσης παρουσιάζοντας σημαντικά μειωμένα περιθώρια κέρδους και προβλήματα ρευστότητας. Η σημαντική πρόκληση στο σημείο αυτό είναι **να εντοπίσουν οι πρατηριούχοι πού ακριβώς βρίσκεται η μελλοντική αξία του καταναλωτή καυσίμων**. Αν οι Εταιρείες Εμπορίας Πετρελαιοειδών σε συνεννόηση με τα πρατήρια συνεργαστούν στο τομέα αυτό, τότε θα υπάρξει αύξηση των πωλήσεων και της κερδοφορίας των πρατηρίων αλλά και της πιστότητας πελατών σε συγκεκριμένα σήματα.
3. Η αλυσίδα αξίας στην πώληση των υγρών καυσίμων εμπλουτίζεται και ενισχύεται για τον αγοραστή όταν απολαμβάνει μεγαλύτερη ικανοποίηση κατά την αγορά του. Συγκεκριμένα, αντλεί μεγαλύτερη ικανοποίηση όταν του παρέχονται περισσότερες επιλογές πληρωμής, όπως
 - i. Η χρήση πιστωτικών καρτών αντί μετρητών διευρύνεται ακόμα περισσότερο λόγω και της παρούσας δύσκολης οικονομικής συγκυρίας. Αυτοματοποιημένα και γρήγορα συστήματα αναγνώρισης και πληρωμής καρτών οδηγούν προς αυτή την κατεύθυνση.
 - ii. Πακέτα προ-πληρωμής όπου οι καταναλωτές θα μπορούν να προαγοράζουν καύσιμα σε μειωμένη τιμή, συμβάλλοντας έτσι στο πρόβλημα της ρευστότητας των πρατηρίων.
 - iii. Προσφορές που μπορεί να μην είναι αποκλειστικά οικονομικού περιεχομένου. Πρατήρια, λοιπόν, μπορούν να συνεργαστούν με άλλες επιχειρήσεις που προσφέρουν παρεμφερείς υπηρεσίες, όπως καθαρισμού, βουλκανιζατέρ, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων ή και άσχετες υπηρεσίες όπως εστιατόρια, ταβέρνες, καφετέριες. Όταν ο αγοραστής φτάνει σε ένα σημείο αγοράς καυσίμων θα του χορηγείται μία δωρεάν υπηρεσία. Με αυτό τον τρόπο, ο πελάτης θα συνεχίσει την προτίμησή του στο συγκεκριμένο πρατήριο.

4. Επέκταση των δραστηριοτήτων και των παρεχόμενων υπηρεσιών ενός πρατηρίου ώστε να αντλεί έσοδα και κερδοφορία και από άλλες επικερδείς πηγές. Αυτή η πρόταση γίνεται όλο και πιο ρεαλιστική όσο πλησιάζει το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων. Για παράδειγμα, η συστέγαση ενός φαρμακείου σε κοινό χώρο με ένα πρατήριο θα εξυπηρετούσε πολλαπλά έναν που θα είχε ανάγκη να αγοράσει ένα φάρμακο αλλά και θα θυμόταν ότι πρέπει να γεμίσει το ρεζερβουάρ του βενζίνη χωρίς να πρέπει επιπλέον στάση παρακάτω.
5. Ενίσχυση και ενεργοποίηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τον εντοπισμό περιπτώσεων εναρμονισμένων πρακτικών και φαινομένων αισχροκέρδειας.
6. Αξιοποίηση του ν. 3054/2002 για τη συγκρότηση των αναγκαίων ελεγκτικών μηχανισμών, ώστε να διασφαλιστεί ένα γνήσια ανταγωνιστικό περιβάλλον.
7. Μελέτη για τη ριζική διαφοροποίηση του συστήματος τιμολόγησης των διυλιστηρίων και των εταιρειών εμπορίας με κατεύθυνση την επιμήκυνση του χρόνου τιμολόγησης.
8. Δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης των πενταετών συμβολαίων των πρατηρίων υγρών καυσίμων με τις Ε.Ε.Π. ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις νέες συνθήκες της αγοράς.
9. Νομοθετική παρέμβαση για μεγαλύτερη δυνατότητα εκπτώτικων πολιτικών μεταξύ Ε.Ε.Π. και πρατηρίων με στόχο την προστασία των πρατηριούχων και ενίσχυση της διαπραγματευτικής τους δύναμης.
10. Ουσιαστική αναβάθμιση των ΚΕΔΑΚ με την επέκταση των ελέγχων σε όλους τους φορείς του πετρελαϊκού συστήματος, δηλαδή της διύλισης, διακίνησης, αποθήκευσης, μεταφοράς και διάθεσης των καυσίμων.
11. Ριζική αναθεώρηση του συστήματος της βεβαίωσης και της είσπραξης των επιβαλλομένων ποινών.
12. Μέχρι σήμερα, στις περιπτώσεις βεβαίωσης προστίμων που οι παραβάτες προσέφευγαν στα δικαστήρια, δεν προβλεπόταν διαδικασία προείσπραξης ή εξωδικαστικού συμβιβασμού.
13. Ενεργοποίηση της Γενικής Γραμματείας Καταναλωτή, η οποία είχε συσταθεί πριν από 7 χρόνια και παρέμενε ανενεργή έως τον Μάρτιο του 2004.
14. Όσον αφορά στην **άμεση ενημέρωση των πολιτών για τις τιμές των καυσίμων**, πρέπει να ξεκινήσει η υποχρεωτική ανάρτηση των τιμών χονδρικής στο Διαδίκτυο από τις εταιρείες πετρελαιοειδών. Ήδη υλοποιείται η δωρεάν λήψη μηνυμάτων από τους καταναλωτές στο κινητό τους τηλέφωνο με τα τρία φθηνότερα πρατήρια στην περιοχή την οποία βρίσκονται. Γεγονός είναι πλέον η συμφωνία με όλες τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας να εντάξουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία στα προγράμματά τους δωρεάν στο πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης τους.
Οι καταναλωτές θα στέλνουν μήνυμα σε ένα πενταψήφιο αριθμό από το κινητό τους τηλέφωνο και αμέσως θα λαμβάνουν απαντητικό μήνυμα

στο οποίο θα υπάρχει η διεύθυνση των τριών πρατηρίων της περιοχής στην οποία βρίσκονται με τις φθηνότερες τιμές υγρών καυσίμων.
15. Μη ενσωμάτωση του βάρους των τελών κυκλοφορίας στις τιμές των καυσίμων.

- 16.** Η δημιουργία ενός ανεξάρτητου φορέα διαχείρισης αποθεματικών ασφαλείας για τα υγρά καύσιμα είναι η λύση που εξετάζεται με μεγάλη προσοχή το τελευταίο διάστημα για να ανοίξει η αγορά στον τομέα της διύλισης και να λειτουργήσει πληρέστερα ο ανταγωνισμός.

ΓΑΛΕΡΙΣΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: «ΕΞΑΓΟΡΑ BP HELLAS ΑΠΟ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. – ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΤΗΡΗΣΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρακάτω μελέτη περίπτωσης αφορά στην **συμφωνία πώλησης και εξαγοράς του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας BP Hellas SA Oil Trading (BP ή εξαγοραζόμενη) από την BP Greece Limited (πωλητής) στην εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε (ΕΛ.ΠΕ ή εξαγοράζουσα).**

Η μελέτη αυτή βοηθά στην κατανόηση του τρόπου λειτουργίας του κλάδου πετρελαιοειδών και στα τρία στάδια από τη διύλιση μέχρι τη λιανική εμπορία πετρελαιοειδών. Επιπλέον, αποτελεί χρήσιμο εργαλείο γνώσης που εξηγεί πώς μία τέτοια ενέργεια εξαγοράς στο στάδιο διύλισης και χονδρικής εμπορίας μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το ανταγωνιστικό περιβάλλον και να αλλάξει τα δεδομένα της αγοράς μέχρι το στάδιο λιανικής πώλησης, την εύρυθμη λειτουργία δηλαδή των πρατηρίων υγρών καυσίμων. **Οι επιπτώσεις συγκεντρώσεων τέτοιου βεληνεκούσ συνιστούν αντικείμενο εξονυχιστικής μελέτης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Η Ε.Α. λοιπόν, αφού εξέτασε τα επίπεδα συγκέντρωσης πριν και μετά την εξαγορά στα τρία στάδια του κλάδου, επέτρεψε την συμφωνία υπό αυστηρούς όρους με σκοπό την προστασία όσων πλήττονται άμεσα ή έμμεσα από αυτήν.**

6.2 ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

Στις 10.7.2009 (αριθμ. πρωτ. 5578) γνωστοποιήθηκε στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού η συμφωνία πώλησης και εξαγοράς του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας BP Hellas SA Oil Trading (BP ή εξαγοραζόμενη) από την BP Greece Limited (πωλητής) στην εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε (ΕΛ.ΠΕ ή εξαγοράζουσα), που υπογράφηκε στις 26.6.2009 και γνωστοποιήθηκε εμπροθέσμως στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εντός δέκα εργάσιμων ημερών) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4β του ν.703/77, όπως ισχύει. Με την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης σύμφωνα με τους όρους και τις αιρέσεις της συμφωνίας, η εξαγοράζουσα θα αποκτήσει τον άμεσο και αποκλειστικό έλεγχο της εξαγοραζόμενης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παρ. 2β του ν.703/77, όπως ισχύει.

Η υπό εξαγορά οντότητα θα περιλαμβάνει όλες τις υφιστάμενες εμπορικές δραστηριότητες, με εξαίρεση τους τομείς του **αεροπορικού καυσίμου, καυσίμων ναυτιλίας και λιπαντικών παντός τύπου**, δραστηριότητες οι οποίες είναι εκτός αντικειμένου της συμφωνίας εξαγοράς και τις οποίες ο πωλητής διατηρεί στην 100% θυγατρική του εταιρία (BP Oil Hellenic). Επίσης, η εξαγοραζόμενη μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης δεν θα έχει καμία θυγατρική εταιρία ή συμμετοχή σε άλλη εταιρία. Η συμφωνία εξαγοράς, περιλαμβάνει το σύνολο του εθνικού δικτύου περίπου 1.200 πρατηρίων καυσίμων, αποθηκευτικές εγκαταστάσεις [...] κυβικών μέτρων ανά την Ελλάδα καθώς και τον τομέα των εμπορικών και βιομηχανικών πελατών. Η συμφωνία προβλέπει τη διακοπή της χρήσης του σήματος και της επωνυμίας BP και όλων των σχετικών άλλων επωνυμιών και σημάτων από την εξαγοράζουσα. Ιδιαίτερα ως προς τα πρατήρια καυσίμων προβλέπεται μια μεταβατική περίοδος **έως δύο ετών** για την πλήρη αλλαγή επωνυμίας και σήματος

από το 100% των πρατηρίων. Περαιτέρω σύμφωνα με το άρθρο 28 της συμφωνίας, ο πωλητής (BP) και ο όμιλος στον οποίο ανήκει (BP International) αναλαμβάνουν τριετή υποχρέωση μη ανταγωνισμού στις δραστηριότητες που ασκεί η εξαγοραζόμενη BP (δευτερογενής περιορισμός).

Η γνωστοποίηση της συγκεκριμένης πράξης σύμφωνα με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, **δεν θεωρείται κοινοτικών διαστάσεων**. Βάσει του άρθρου 4β, παρ.. 6 του ν. 703/77, όπως ισχύει και της με αριθ. 185/III/2001 Απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τα μέρη τα οποία προέβησαν στη γνωστοποίηση της εν λόγω συγκέντρωσης δημοσίευσαν τη γνωστοποιηθείσα πράξη στην οικονομική εφημερίδα «Ημερησία».

6.3 ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

A. Η ΕΞΑΓΟΡΑΖΟΥΣΑ (ΕΛ.ΠΕ Α.Ε)

Η εταιρία ΕΛ.ΠΕ είναι εισηγμένη στο ΧΑΑ, έχει βασικούς μετόχους στις 31.12.2008 το Ελληνικό Δημόσιο (35,477%) και την Paneuropean Oil & Industrial Holdings S.A.(36,521%), ενώ το 28,002% ανήκει στο ευρύ επενδυτικό κοινό. Είναι σήμερα ο μεγαλύτερος εμπορικός και βιομηχανικός όμιλος στην Ελλάδα, ο οποίος απασχολεί περίπου 3.710 άτομα στην Ελλάδα και 2.096 άτομα στο εξωτερικό.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ:

- Τη διύλιση αργού πετρελαίου και διάθεση καυσίμων .
- Την εμπορία προϊόντων πετρελαίου συμπεριλαμβανομένων και των διεθνών πωλήσεων.
- Την έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων
- Την παραγωγή και εμπορία πετροχημικών και χημικών.
- Την παραγωγή και εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας με χρήση φυσικού αερίου.
- Τη συμμετοχή στο φυσικό αέριο, μέσω της ΔΕΠΑ ΑΕ
- Την παροχή μελετών και τεχνικών υπηρεσιών για τεχνικά έργα συναφή με θέματα υδρογονανθράκων.
- Τη συμμετοχή στη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων (αγωγοί, θαλάσσιες μεταφορές).

Ο τομέας της διύλισης αποτελεί την κύρια δραστηριότητα των ΕΛ.ΠΕ, απορροφά το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργητικού και των επενδύσεών του και είναι ο κατ'εξοχήν κερδοφόρος τομέας. Ο όμιλος κατέχει 3 διυλιστήρια τα οποία διαθέτουν το 76% της συνολικής διυλιστικής ικανότητας της χώρας. *Τονίζεται ότι ο όμιλος ΕΛ.ΠΕ, διαθέτει το μοναδικό διυλιστήριο στη Βόρεια Ελλάδα (Θεσ/νίκη) και καλύπτει το 100% της δυναμικότητας διύλισης στην Π.Γ.Δ.Μ.*

B. BP HELLAS A.E

Η BP HELLAS ΑΕ ανήκει στον όμιλο εταιριών της Βρετανικής εταιρίας BP plc, ελέγχεται κατά 100% από την εταιρία BP GREECE LIMITED, η οποία ανήκει στον πολυεθνικό όμιλο της BP. Η BP HELLAS ΑΕ δεν έχει θυγατρικές και το ακριβές αντικείμενο εργασιών της είναι η **εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων, ορυκτελαίων και λιπαντικών**.

Η εταιρία σύμφωνα με το ν. 3054/2002, είναι κάτοχος των Ειδικών Αδειών **A-** για εμπορία ελευθέρων καυσίμων σε όλη την Επικράτεια, **B1-**αφορολογήτων ναυτιλιακών καυσίμων, **B2-**αφορολογήτων αεροπορικών καυσίμων, **Γ-** εμπορίας υγραερίων και **Δ-** εμπορίας ασφάλτου.

6.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ – ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

A. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η σχετική αγορά της διύλισης περιλαμβάνει μόνο δύο εταιρίες, οι οποίες προσφέρουν ομοιογενή προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας με χαμηλό βαθμό διαφοροποίησης που απευθύνονται στην εγχώρια κατανάλωση και τις διεθνείς πωλήσεις (αεροπορικό και ναυτιλιακό καύσιμο).

Στο στάδιο της διύλισης, ως σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται το σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Οι λόγοι είναι ότι η υποδομή (αγωγοί, λοιπές διασυνδέσεις με χώρες του εξωτερικού) είναι περιορισμένη και το γεγονός ότι οι απ' ευθείας εισαγωγές πετρελαιοειδών από τις εταιρίες εμπορίας είναι σχετικά περιορισμένες.

Σε επίπεδο χονδρικής διάθεσης υγρών καυσίμων ως σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί να θεωρηθεί η ελληνική επικράτεια. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρόλο που στην Ελλάδα λειτουργούν δύο μόνο εταιρίες διύλισης (ΕΛΠΕ και Motor Oil Hellas ή ΜΟΗ), **η δυνατότητα εναλλαγής προμήθειας (swapping activity)** μεταξύ των εταιριών διύλισης διευκολύνει την επέκταση της δραστηριότητας των εταιριών εμπορίας (χονδρέμποροι) με σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους, γεγονός που τους επιτρέπει να λειτουργούν πανελλαδικά παρόλο που σε μερικές περιοχές της χώρας (νομοί) ορισμένες εταιρίες εμπορίας έχουν μεγαλύτερη παρουσία σε σχέση με άλλες.

Σε επίπεδο λιανικής εμπορίας, η σχετική γεωγραφική αγορά, περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο (σε συγκεκριμένη -περιορισμένη χιλιομετρική απόσταση από το πρατήριο (ΕΑ 236/IV/2004). Για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η σχετική γεωγραφική αγορά στο στάδιο της λιανικής διάθεσης (πρατήρια) ορίζεται σε επίπεδο νομού.

B. ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Στην υπό κρίση συγκέντρωση, ως **επηρεαζόμενες αγορές προϊόντων** σε κάθε στάδιο της αξιακής αλυσίδας (**διύλιση, χονδρική εμπορία, λιανική διάθεση**) διακρίνονται οι εξής:

- α) Σχετική αγορά βενζίνης.**
- β) Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης.**
- γ) Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης.**
- δ) Σχετική αγορά υγραερίου.**

ε) Σχετική αγορά μαζούτ .

στ) Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας.

Γ. ΣΤΑΔΙΟ ΔΙΥΛΙΣΗΣ

Η εταιρία ΕΛ.ΠΕ, κατέχει ουσιώδη οικονομική ισχύ (SMP) στην αγορά με το μερίδιο της να διατηρείται στο 75% περίπου του συνολικού κύκλου εργασιών της εγχώριας αγοράς διύλισης. Η εταιρία ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ακολουθεί στη συνέχεια με μερίδιο αγοράς μέσο όρο 25%. Από τα παραπάνω, προκύπτει ότι η αγορά διύλισης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα εμφανίζει **συνθήκες δυοπωλίου** με τις εταιρίες εμπορίας να προμηθεύονται το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών τους σε πετρελαιοειδή από τις δύο εγχώριες εταιρίες διύλισης και ένα μικρό % να καλύπτεται από εισαγωγές (2,5% για το 2008 στο σύνολο της ελληνικής αγοράς.)

Πιθανά προβλήματα σε βάρος της λειτουργίας αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά εξαιτίας των συνθηκών δυοπωλίου σε συνδυασμό με την υπό κρίση συγκέντρωση:

1. Παρεμπόδιση εισόδου: Οι σημαντικές οικονομίες κλίμακας, σκοπού και φάσματος, σε συνδυασμό με τα μη ανακτήσιμα κόστη που συνδέονται με την κατασκευή και λειτουργία κατάλληλης υλικοτεχνικής υποδομής (δεξαμενές, αγωγοί καυσίμων, λιμενικές εγκαταστάσεις, κ.λ.π), ενδέχεται να λειτουργήσουν ως φραγμοί εισόδου σε πιθανούς νεοεισερχόμενους παίκτες.
2. Αυξημένη πιθανότητα συντονισμού και αλληλεξάρτησης της συμπεριφοράς των υπάρχουσών εταιριών διύλισης.
3. Υπαρξη διαρθρωτικών δεσμών: Οι δύο εταιρίες διύλισης που δραστηριοποιούνται στην αγορά διύλισης παρουσιάζουν τέτοιους συνεκτικούς δεσμούς δεδομένου ότι συμμετέχουν στην επιχείρηση «Εταιρία Αγωγού Καυσίμων Αεροδρομίου Αθηνών Α.Ε».
4. Μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, τα μερίδια πωλήσεων της ΜΟΗ από την ΒΡ θα αποκτηθούν από τα ΕΛΠΕ.

Πίνακας ΣΤ1: Σχετική αγορά βενζίνης 2006-2008

Εταιρία	2006	2007	2008
<i>Μερίδια Αγοράς</i>			
SHELL	[15-25]	[15-25]	[15-25]
ΕΚΟ	[10-20]	[10-20]	[10-20]
BP	[15-25]	[15-25]	[15-25]
ΑΕΓΕΑΝ	[5-15]	[5-15]	[5-15]
ΑVINOIL	[5-15]	[5-15]	[5-15]
JETOIL	-	[0-10]	[0-10]
PEBOIA	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ΕΛΙΝΟΙΑ	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ΕΤΕΚΑ	[0-10]	[0-10]	[0-10]
SILK OIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]
CYCLON	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ΕΛΠΕΤΡΟΛ	-	-	[0-10]
ΚΑΟΙΛ	[0-10]	[0-10]	[0-10]
DRACOIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]
SUNOIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]
ΚΜΟΙΛ	[0-10]	[0-10]	[0-10]
GALLON-OIL			[0-10]
ΑΡΓΩ	[0-10]	[0-10]	[0-10]
MEDOIL	[0-10]	[0-10]	[0-10]
BITUMINA	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Πίνακας ΣΤ2: Μέτρα Συγκέντρωσης για την αγορά βενζίνης

CR- 4 (%)	62.6	62.1	59.5
CR – 8 (%)	80.2	85.2	84.8
HHI _{pre}	1226	1201	1133
HHI _{post}	1812	1753	1632
ΔHHI = HHI _{post} - HHI _{pre}	586	551	499

Για την εν λόγω σχετική αγορά (βενζίνες), ο δείκτης HHI πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης (HHI_{pre}) διαμορφώνεται στις 1133 μονάδες για το 2008, ενώ μετά από την ολοκλήρωση της εξαγοράς της BP από τα ΕΛ.ΠΕ ο δείκτης (HHI_{post}) διαμορφώνεται στις 1632 μονάδες για το ίδιο έτος. Η μεταβολή (ΔHHI) του δείκτη ισοδυναμεί με 499 μονάδες.

Πίνακας ΣΤ3: Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης

<i>Μέτρα συγκέντρωσης</i>			
CR- 4 (%)	52.9	53.5	52.1
CR – 8 (%)	67.5	68.7	77.2
HHI _{pre}	948	944	917
HHI _{post}	1544	1430	1436
ΔHHI = HHI _{post} - HHI _{pre}	596	586	520

Πίνακας ΣΤ4: Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης

<i>Μέτρα συγκέντρωσης</i>			
CR- 4 (%)	51.6	47.0	46.80
HHI _{pre}	1850	1998	2035
HHI _{post}	2382	2418	2403
$\Delta\text{HHI} = \text{HHI}_{\text{post}} - \text{HHI}_{\text{pre}}$	532	420	368

Πίνακας ΣΤ5: Σχετική αγορά υγραερίου

<i>Μέτρα συγκέντρωσης</i>			
CR- 4 (%)	82,20	80,00	79.3
HHI _{pre}	2205,48	2309,44	2361
HHI _{post}	2229,36	2329,54	2368
$\Delta\text{HHI} = \text{HHI}_{\text{post}} - \text{HHI}_{\text{pre}}$	23,88	20,1	7

Πίνακας ΣΤ6: Σχετική αγορά μαζούτ εσωτερικής κατανάλωσης

<i>Μέτρα συγκέντρωσης</i>			
CR - 4 (%)	81,7	85,6	80.4
HHI _{pre}	2195	2272	2097
HHI _{post}	2500	2448	2407
$\Delta\text{HHI} = \text{HHI}_{\text{post}} - \text{HHI}_{\text{pre}}$	306	177	310

Πίνακας ΣΤ7: Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας

<i>Μέτρα συγκέντρωσης</i>	
CR- 4 (%)	52.7
HHI _{pre}	3199
HHI _{post}	3203
$\Delta\text{HHI} = \text{HHI}_{\text{post}} - \text{HHI}_{\text{pre}}$	4

6.5 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

A. ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

1. Στάδιο Χονδρικής Εμπορίας

Η αγορά χονδρικής εμπορίας βενζινών στην Ελλάδα δεν εμφανίζεται υπέρμετρα συγκεντρωμένη με τις τέσσερις (CR-4) και οκτώ (CR-8) μεγαλύτερες εταιρίες να κατέχουν μερίδιο αγοράς ίσο με 59% και 85% αντίστοιχα.

Εκτός από την εξέταση των δεικτών συγκέντρωσης (CR-4 και CR-8) ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση του δείκτη **Hirschman-Herfindahl (HHI)**⁸.

Ειδικότερα σύμφωνα και με τις κατευθυντήριες οδηγίες για την αξιολόγηση των συγκεντρώσεων, για δείκτη HHI > 2000 μονάδων απαιτείται βαθμός μεταβολής αυτού (ΔHHI) μικρότερος των 150 μονάδων, ενώ όταν ο δείκτης κυμαίνεται στο διάστημα $1000 < \text{HHI} < 2000$ μονάδων απαιτείται βαθμός μεταβολής του δείκτη μικρότερος των 250 μονάδων. Τέλος, όταν ο δείκτης HHI είναι μικρότερος των 1000 μονάδων τότε θεωρείται ότι ο βαθμός συγκέντρωσης μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης είναι πάρα πολύ χαμηλός στη σχετική αγορά προϊόντος που αφορά. Ο δείκτης HHI λαμβάνει υπόψη του τόσο τον αριθμό των επιχειρήσεων όσο και την ανισότητα των μεριδίων αγοράς, ενώ κατά τον υπολογισμό του λαμβάνονται υπόψη στοιχεία από όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου. Τέλος, τονίζεται ότι ο δείκτης είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων λόγω του τετραγωνισμού των μεριδίων αγοράς.

Οι σχετικές αγορές στις οποίες η μεταβολή του δείκτη HHI κυμαίνεται σε ανώτερα από τα «επιτρεπτά» επίπεδα είναι οι **αγορές της βενζίνης** (ΔHH = 499 > 250), του **πετρελαίου κίνησης** (ΔHH = 520 > 250), του **πετρελαίου θέρμανσης** (ΔHH = 368 > 150) και του **μαζούτ** (ΔHH = 310 > 150). Στις εν λόγω αγορές, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς που θα προκύψει από την υπό κρίση συγκέντρωση κυμαίνεται από 27.3% έως 41%. Αξίζει να τονιστεί ότι οι σχετικές αγορές του πετρελαίου θέρμανσης και του μαζούτ είναι περισσότερο συγκεντρωμένες σε σχέση με τις υπόλοιπες δεδομένου ότι ο δείκτης HHI_{post} κυμαίνεται σε επίπεδα υψηλότερα των 2000 μονάδων (2403 και 2407 αντίστοιχα)

Αντίθετα, η υπό εξέταση συγκέντρωση εκτιμάται ότι δεν έχει σημαντικές βραχυχρόνιες/στατικές επιδράσεις στις σχετικές αγορές **υγραερίου και ασφάλτου/πίσας**.

⁸ Ο δείκτης συγκέντρωσης hhi υπολογίζεται βάσει του αθροίσματος των τετραγωνισμένων μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στην σχετική αγορά προϊόντος. Ο τύπος υπολογισμού του είναι $hhi = \sum s_i^2$ όπου, $i = 1, \dots, n$: οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις στην σχετική αγορά προϊόντος και s_i τα μερίδια αγοράς των i επιχειρήσεων. Η μεταβολή του HHI δίνεται από τον τύπο $\Delta hhi = \sum_{i,j} 2s_i s_j$, όπου, $i, j : i, j \in S$ τα μερίδια αγοράς των i και j εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στην συγκέντρωση. Τέλος, ο δείκτης hhi μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης δίνεται από τον τύπο $hhi = \sum s_i^2 + 2s_i s_j$.

Πίνακας Ε8: Συγκεντρωτικός πίνακας καυσίμων με τα αντίστοιχα μέτρα συγκέντρωσης

Σχετική αγορά	Αθροιστικό μερίδιο αγοράς (%)	ΗΗΙ _{pre}	ΗΗΙ _{post}	ΔΗΗΙ	“Επιτρεπτές” τιμές ΔΗΗΙ
Βενζίνες	[25-35]	1133	1632	499	< 250
Πετρέλαιο κίνησης	[30-40]	917	1436	520	< 250
Πετρέλαιο θέρμανσης	[25-35]	2035	2403	368	< 150
Μαζούτ	[40-50]	2097	2407	310	< 150
Υγραέριο	[15-25]	2361	2368	7	< 150
Άσφαλτος/πίσσα	[10-20]	3199	3203	4	< 150

2. Στάδιο Λιανικής Πώλησης

Για την αγορά των **βενζινών** 30 νομοί εμφανίζουν τιμές του δείκτη (μετά τη συγκέντρωση) από 1000 έως 2000 μονάδες, ενώ μόνο σε 14 νομούς ο δείκτης πριν και μετά τη συγκέντρωση, διαφοροποιείται λιγότερο από 250 μονάδες. Στους υπόλοιπους νομούς ο δείκτης παίρνει τιμές μεγαλύτερες από 2000 μονάδες μετά τη συγκέντρωση, ενώ η διαφοροποίησή του σε όλους τους νομούς με εξαίρεση την Κεφαλονιά δεν είναι μικρότερη από 150 μονάδες.

Σε τρεις νομούς (Φλώρινας, Πέλλης και Σερρών) ο δείκτης ΗΗΙ μετά τη συγκέντρωση λαμβάνει τιμές μικρότερες των 1000 μονάδων, γεγονός που δεν εγείρει προβλήματα ανταγωνισμού.

Σημαντικότερα προβλήματα συγκέντρωσης, με βάση το συγκεκριμένο δείκτη, εμφανίζονται στους νομούς της Λέσβου, της Κρήτης (Χανιά, Λασιθί, Ηράκλειο και Ρέθυμνο), στη Σάμο, στα Δωδεκάνησα, στην Ευρυτανία κ.λπ.

Ανάλογη είναι η εικόνα και στις αγορές **πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης**.

Εξετάζοντας τα μερίδια αγοράς σε τοπικό επίπεδο (νομό), διακρίνεται ότι σε κάποιους νομούς της χώρας η ΕΚΟ, μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης αποκτά σημαντικό τμήμα της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα σε ότι αφορά τον **αριθμό πρατηρίων** φαίνεται ότι η νέα επιχείρηση θα κατέχει το 33,3% των πρατηρίων σε εθνικό επίπεδο. Στην Κρήτη το αντίστοιχο μερίδιο θα φθάσει ακόμα και το [65-75%] Λασιθί, Ηράκλειο: [65-75%], Χανιά: [60-70%] και Ρέθυμνο [55-65%], και στη Λέσβο η ΕΚΟ θα έχει το [60-70%] των πρατηρίων (Παράρτημα-Διάγραμμα 1).

94) Όσον αφορά στην αγορά των **βενζινών** σε επίπεδο λιανικής, τα πρατήρια υγρών καυσίμων της ΕΚΟ θα κατέχουν σημαντικά μερίδια στην περιοχή της Κρήτης, (Χανιά: [60-70%], Ρέθυμνο: [60-70%], Λασιθί: [60-70%] και Ηράκλειο [65-75%] και στη Λέσβο [60-70%], ενώ μερίδιο άνω του 50% εμφανίζεται να έχει ο νομός Δωδεκανήσου [50- 60%].

Στην αγορά του **πετρελαίου κίνησης**, τα πρατήρια της νέας εταιρίας φαίνεται να καλύπτουν το [70-80%] της ζήτησης του νομού Χανίων, το [60-70%] του νομού Λασιθίου, το [65-75%] του νομού Ηρακλείου και το [55-65%] του νομού Ρεθύμνου, ενώ σημαντικά μερίδια στη συγκεκριμένη αγορά εμφανίζονται και στους νομούς: Φωκίδας [60- 70%], Κέρκυρας [55-65%] και Δωδεκανήσου [55-657%], ενώ το

σημαντικότερο μερίδιο της συγκεκριμένης αγοράς προϊόντος εμφανίζεται στη Λέσβο [70-80%].

Τέλος στην αγορά του **πετρελαίου θέρμανσης** στους νομούς της Κρήτης τα πρατήρια της ΕΚΟ (μετά την πραγματοποίηση της εξαγοράς) εμφανίζονται να κυριαρχούν, (Χανιά: [60-70%], Ρέθυμνο: [55-65%], Λασιθί: [65-75%], Ηράκλειο: [65-75%], ενώ σημαντικό μερίδιο εμφανίζεται και στα Δωδεκάνησα [65-75%], την Ευρυτανία [60-70%], ενώ και στη συγκεκριμένη αγορά προϊόντος το σημαντικότερο μερίδιο της νέας επιχείρησης βρίσκεται στη Λέσβο: [70-80%].

3. Δυνατότητα υποκατάστασης

Στην υπό κρίση συγκέντρωση, τα πετρελαιοειδή που εμπορεύονται οι εταιρίες χονδρικής εμπορίας μπορούν να χαρακτηριστούν στενά υποκατάστατα, καθώς στην πραγματικότητα η προμήθεια των εταιριών εμπορίας γίνεται από τα δύο διυλιστήρια, και το προϊόν είναι σε σημαντικό βαθμό ομοιογενές μεταξύ των εταιριών. Επίσης, τα προϊόντα των εταιριών BP και SHELL δεν αποτελούν ξεχωριστή σχετική αγορά (premium fuels), αν και υπάρχει υψηλή αναγνωρισιμότητα του εμπορικού τους σήματος (brand loyalty).

4. Δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή

Στην υπό κρίση περίπτωση, η δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή δεν κρίνεται περιορισμένη. Ωστόσο οι συμβάσεις πενταετούς αποκλειστικότητας μεταξύ των εταιριών εμπορίας και των επιχειρήσεων λιανικής εμπορίας που φέρουν το σήμα των εταιριών, δυσκολεύουν τις μετακινήσεις των πρατηριούχων κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών.

Από το 2006 έως και σήμερα, 315 πρατήρια έχουν αποκτήσει και έχουν χάσει το σήμα της ΕΚΟ, ενώ 196 πρατήρια έχουν αποκτήσει και έχουν χάσει το σήμα της BP.

5. Κατάργηση ανταγωνισμού

Η υπό κρίση οριζόντια συγκέντρωση δεν αναμένεται να οδηγήσει σε κατάργηση ενός σημαντικού παράγοντα ανταγωνισμού στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας.

B. ΕΙΣΟΔΟΣ ΝΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ

Στη σχετική αγορά της **διύλισης** πετρελαιοειδών, καταγράφονται πολύ υψηλά εμπόδια εισόδου. Τα εμπόδια αυτά οφείλονται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη σημαντικού μη-ανακτήσιμου κόστους (sunk cost).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία πέντε έτη δεν έχει πραγματοποιηθεί καμία νέα είσοδος επιχειρήσεων στην εν λόγω σχετική αγορά, ενώ το 2003 αποχώρησε η ΠΕΤΡΟΛΑ δημιουργώντας ουσιαστικά συνθήκες δυοπωλίου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Στο στάδιο της **χονδρικής εμπορίας** πετρελαιοειδών, δεν φαίνεται να υφίστανται σημαντικά τεχνικά, νομικά ή λοιπά εμπόδια εισόδου. Μια εταιρία μπορεί να εισέλθει στον κλάδο στο βαθμό που θα εξασφαλίσει την απαραίτητη υλικοτεχνική «υποδομή» (κεφάλαιο εκκίνησης, δίκτυο διανομής, αποθηκευτικούς χώρους, συνεργασία με προμηθευτές, κ.λ.π).

Σε επίπεδο **λιανικής διάθεσης**, η είσοδος στην αγορά δεν μπορεί να θεωρηθεί ελκυστική, δεδομένων κυρίως των σχετικά χαμηλών περιθωρίων κέρδους και του μεγάλου αριθμού των πρατηρίων. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ανάπτυξης, ο σημερινός αριθμός των λειτουργούντων πρατηρίων στη χώρα που φέρουν το σήμα των εταιριών εμπορίας ξεπερνά τα 7.500 πρατήρια με αυξητική τάση.

Αναφορικά με την ύπαρξη εμποδίων εισόδου, υποστηρίζεται ότι στην αγορά λιανικής πώλησης, ο υψηλός βαθμός πρατηρίων, τα σχετικά χαμηλά περιθώρια κέρδους, η αδυναμία εισαγωγών (κυρίως λόγω της έλλειψης αποθηκευτικών χώρων και του υφιστάμενου συστήματος αποθεμάτων ασφαλείας), η προσήλωση στο σήμα BP (το οποίο θα διατηρηθεί για περίπου δύο χρόνια μετά τη συγκέντρωση στην ελληνική αγορά) και οι σημαντικοί χωροταξικοί περιορισμοί δύνανται να αποτελούν αποτρεπτικούς παράγοντες για τους δυνητικούς ανταγωνιστές. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (Π.Δ 118/2006), υφίστανται σημαντικοί χωροταξικοί περιορισμοί για την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων γεγονός που συντελεί στη δημιουργία φραγμών εισόδου σε δυνητικούς ανταγωνιστές που επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά της λιανικής πώλησης.

Όπως έχει επισημανθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η αναμενόμενη είσοδος μεγάλων ανταγωνιστών (υπεραγορές, πολυκαταστήματα, κ.λ.π) στη συγκεκριμένη σχετική αγορά, δύνανται να επιφέρει σημαντικά άμεσα αποτελέσματα, τόσο στο επίπεδο του ανταγωνισμού, όσο και στο επίπεδο της τιμής των διακινούμενων καυσίμων.

Γ. ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

Στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας, η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στη δημιουργία μιας **περισσότερο ασύμμετρης αγοράς εμπορίας**, με κύριο χαρακτηριστικό της την ύπαρξη μιας επιχείρησης (ΕΚΟ) με σημαντικά υψηλότερα μερίδια αγοράς σε όλες σχεδόν τις επηρεαζόμενες αγορές (σε τέσσερεις από έξι). Ως εκ τούτου, και με βάση την εξέταση του βαθμού συμμετρίας των επιχειρήσεων προκύπτει το συμπέρασμα ότι η πιθανότητα συντονισμού της επιχειρηματικής συμπεριφοράς των εταιριών στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας εμφανίζεται μειωμένη μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης.

Δ. ΚΑΘΕΤΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

1. Δυνατότητα αποκλεισμού ανταγωνιστών

Τα ΕΛ.ΠΕ δεν έχουν τη δυνατότητα άμεσου αποκλεισμού από το στάδιο της χονδρικής εμπορίας μιας η περισσότερων εταιριών ή εξάλειψης του ανταγωνισμού στο στάδιο αυτό. Ωστόσο, η δεσπόζουσα θέση που κατέχουν τα ΕΛΠΕ στο στάδιο της διύλισης, η έλλειψη δεξαμενών αποθήκευσης της ΜΟΗ σε κάποιες τοπικές αγορές και η περιορισμένη δυνατότητα εισαγωγών πετρελαιοειδών από τις εταιρίες εμπορίας, εγείρουν σοβαρά ερωτηματικά ως προς την πραγματική δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή.

2. Κίνητρα αποκλεισμού ανταγωνιστών

Η δυνατότητα και τα κίνητρα αποκλεισμού ανταγωνιστών (κάθετες επιδράσεις) φαίνεται να εγείρουν σημαντικά προβλήματα ανταγωνισμού σε συγκεκριμένες τοπικές σχετικές αγορές επόμενων σταδίων (πχ. περιοχές της νησιωτικής Ελλάδας) όπου παρουσιάζεται παράλληλα σημαντική οριζόντια επίδραση ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, καθώς σε αυτές τις περιοχές η βάση πωλήσεων της νέας οντότητας αυξάνεται σε τέτοιο βαθμό που δύναται να καταστήσει επικερδείς τυχόν στρατηγικές αποκλεισμού ανταγωνιστών.

3. Συνολικές επιπτώσεις στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό

Συμπερασματικά, στην υπό κρίση συγκέντρωση, όσον αφορά στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας, οι εταιρίες δεν διαθέτουν σημαντική διαπραγματευτική ισχύ έναντι των εταιριών διύλισης, δεδομένου ότι λόγω νομικών (κανονισμός τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, απουσία χωροταξικού σχεδιασμού) και πραγματικών εμποδίων εισόδου, οι εισαγωγές καυσίμων στην Ελλάδα είναι περιορισμένες. Επίσης, το κόστος προμήθειας πετρελαιοειδών των εταιριών εμπορίας είναι πιθανό να αυξηθεί λόγω ανόδου των τιμών διυλιστηρίου στο μέτρο που εκλείπουν -πλην της AVIN- οι κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες δεν μπορούν να στραφούν σε κατάλληλες εναλλακτικές εισροές.

4. Συντονισμένα αποτελέσματα

Η υπό κρίση κάθετη συγκέντρωση μεταξύ ΕΛ.ΠΕ και ΒΡ, ενδέχεται να διευκολύνει τον συντονισμό αυξάνοντας το επίπεδο διαφάνειας της αγοράς μεταξύ επιχειρήσεων μέσω της πρόσβασης σε ευαίσθητες πληροφορίες που αφορούν ανταγωνιστές ή διευκολύνοντας την παρακολούθηση των τιμών. Οι κάθετες συγκεντρώσεις ενδέχεται να επηρεάσουν τα κίνητρα των συντονιζόμενων επιχειρήσεων να συμμορφωθούν με τους όρους συντονισμού. Για παράδειγμα, μια κάθετα ολοκληρωμένη εταιρία ενδέχεται να είναι σε θέση να επιβάλει αποτελεσματικότερα κυρώσεις σε αντίπαλες εταιρίες που επιλέγουν να παρεκκλίνουν από τους όρους συντονισμού, επειδή είναι κρίσιμος πελάτης ή προμηθευτής τους.

Ε. ΑΠΟΨΕΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

Η εξαγορά της ΒΡ από τα ΕΛ.ΠΕ δύναται να επηρεάσει τον ανταγωνισμό και τελικά τους καταναλωτές (μέσω αυξήσεων των τιμών ή και μείωση των δυνατοτήτων επιλογής τους) με τους ακόλουθους κυρίως τρόπους:

α) Με δεδομένο ότι τα ΕΛ.ΠΕ δραστηριοποιούνται μέσω της θυγατρικής τους ΕΚΟ στην αγορά **χονδρικής εμπορίας**, η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί σε αύξηση του μεριδίου.

β) Σε επίπεδο **λιανικής διάθεσης**, δύναται να προκύψει μετά τη συγκέντρωση περιορισμός του ανταγωνισμού με τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης (**οριζόντια επίδραση**) στις σχετικές αγορές: **α) βενζινών** στους νομούς Λέσβου, Ηρακλείου, Λασιθίου, Χανίων και Ρεθύμνου, **β) πετρελαίου κίνησης** στους νομούς Λέσβου, Χανίων, Ηρακλείου, Λασιθίου, Φωκίδας, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Ρεθύμνου, **και γ) πετρελαίου θέρμανσης** στους νομούς Λέσβου, Ηρακλείου, Λασιθίου,

Δωδεκανήσου, Χανίων, Ευρυτανίας, και Ρεθύμνου. των ΕΛ.ΠΕ στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας (**οριζόντια επίδραση**).

γ) Η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση μεταξύ των εταιριών ΕΛ.ΠΕ και ΒΡ, συνιστά κάθετη εξαγορά, η οποία δυνητικά επηρεάζει τη δυνατότητα και τα κίνητρα για κάθετο αποκλεισμό (vertical foreclosure) με τη μορφή αποκλεισμού ανταγωνιστών από τα στάδια της διύλισης και της χονδρικής εμπορίας (**κάθετες επιδράσεις**).

δ) Η επικείμενη εξαγορά της ΒΡ από τα ΕΛ.ΠΕ δεν φαίνεται να έχει επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (**συντονισμένα αποτελέσματα**) τόσο σε οριζόντιο όσο και σε κάθετο επίπεδο, κυρίως λόγω της ασυμμετρίας των μεριδίων αγοράς σε επίπεδο χονδρικής εμπορίας και λιανικής πώλησης (όπου εντοπίζονται οι επιπτώσεις της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης).

ε) Με την υπό κρίση συγκέντρωση, αυξάνεται η δυνατότητα αποκλεισμού των ανταγωνιστών από τους αποθηκευτικούς χώρους – τουλάχιστον σε εκείνες τις σχετικές αγορές όπου παρουσιάζονται σημαντικές οριζόντιες επιδράσεις ως αποτέλεσμα της εν λόγω συγκέντρωσης.

6.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ – ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Σε επίπεδο **χονδρικής εμπορίας** δεν φαίνεται ότι θα δημιουργηθεί περιορισμός του ανταγωνισμού μετά τη συγκέντρωση, κυρίως λόγω του χαμηλού μεριδίου αγοράς (έως 35%) που θα αποκτήσει η νέα οντότητα σε εθνικό επίπεδο, σε όλες τις σχετικές αγορές προϊόντων.

Σε επίπεδο **λιανικής διάθεσης** δύναται να προκύψει μετά τη συγκέντρωση περιορισμός του ανταγωνισμού δια της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης στις εξής σχετικές αγορές:

- Βενζινών στους νομούς Λέσβου, Ηρακλείου, Λασιθίου, Χανίων και Ρεθύμνου,
- Πετρελαίου κίνησης στους νομούς Λέσβου, Χανίων, Ηρακλείου, Λασιθίου, Φωκίδας, Δωδεκανήσου, Κέρκυρας και Ρεθύμνου,
- Πετρελαίου θέρμανσης στους νομούς Λέσβου, Ηρακλείου, Λασιθίου, Δωδεκανήσου, Χανίων, Ευρυτανίας, και Ρεθύμνου.

Παράγοντες που συνηγορούν σε αυτή την θέση είναι: πολύ υψηλά μερίδια αγοράς της νέας οντότητας, μεγάλος βαθμός συγκέντρωσης, δυσκολίες αλλαγής προμηθευτή κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αποκλειστικότητας, δυνατότητα ελέγχου των εισροών εκ μέρους της νέας οντότητας, μη ύπαρξη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, αρκετά εμπόδια εισόδου, τόσο στην αγορά χονδρικής εμπορίας, όσο και στην αγορά λιανικής διάθεσης.

Επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς δεν φαίνεται να προκύπτουν, ούτε να ενισχύονται μετά τη πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, τόσο σε οριζόντιο όσο και σε κάθετο επίπεδο, κυρίως λόγω της ασυμμετρίας των μεριδίων αγοράς που θα προκύψουν.

Κίνητρο αποκλεισμού ανταγωνιστών και πελατών (είτε δια της μείωσης της παραγωγής είτε δια της προνομιακής προσβάσεως της νέας οντότητας στις εισροές) στην κάθετη συναφή αγορά της χονδρικής εμπορίας θα μπορούσε να τεθεί για τα ΕΛ.ΠΕ, εντούτοις φαίνεται ότι μία τέτοια συμπεριφορά δεν θα είναι ούτε επικερδής ούτε παραγωγική. Σε κάθε περίπτωση, μία τέτοια συμπεριφορά έχει σοβαρές πιθανότητες υπό τις παρούσες συνθήκες της αγοράς να θεωρηθεί καταχρηστική και

παραβατική των άρθρων 2 του ν.703/77 και 82 της ΣυνθΕΚ, γεγονός το οποίο θα πρέπει να θεωρηθεί ότι θα αποτρέψει την επιχείρηση ΕΛ.ΠΕ από το να την ακολουθήσει.

Με βάση τα ανωτέρω, και λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τη συζήτηση στην ακροαματική διαδικασία και τα υπομνήματα της εξαγοράζουσας εταιρίας, καθώς και τη σχετική Εισήγηση της ΓΔΑ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση, δύναται να περιορίσει τον ανταγωνισμό δια της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης στις προαναφερόμενες σχετικές αγορές λιανικής διάθεσης βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης. Τέθηκε, συνεπώς, εκ μέρους της Επιτροπής η ανάγκη ανάληψης συγκεκριμένων **δεσμεύσεων** (διορθωτικών μέτρων) από την εξαγοράζουσα ως προϋπόθεση έγκρισης της εν λόγω συγκέντρωσης.

Η ΕΛ.ΠΕ. υπέβαλε στις 20.10.2009 (αριθμ. πρωτ. 922) τις τελικές της δεσμεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 4δ του ν.703/77 προκειμένου να εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

6.7 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

A. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 4δ παρ. 8 του ν. 703/77: «*Η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να εγκρίνει συγκέντρωση, σύμφωνα με την παράγραφο 6, με όρους και προϋποθέσεις που η ίδια επιβάλλει, προκειμένου να διασφαλισθεί, ότι οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις θα τηρήσουν τις τυχόν δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, για να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την παρ.. 1 του άρθρου 4γ και στην περίπτωση της παρ.. 5 του άρθρου 4, προκειμένου να εξασφαλισθεί η τήρηση των προϋποθέσεων της παρ.. 3 του άρθρου 1*».

Αντίστοιχη είναι η διάταξη του άρθρου 6 παρ.2 του Κανονισμού 139/2004 αναφορικά με τις συγκεντρώσεις με κοινοτική διάσταση.

B. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΕΛΙΚΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΕΛ.ΠΕ.

Η εξαγοράζουσα εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. **πρότεινε τις τελικές της δεσμεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 4δ του ν.703/77**, προκειμένου να εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση. Ειδικότερα:

- ✓ Στις σχετικές αγορές λιανικής διάθεσης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης στους νομούς Ηρακλείου, Ρεθύμνης, Λασιθίου, Χανίων, Δωδεκανήσου και Λέσβου, η εξαγοράζουσα **θα πρέπει να αποδεσμεύσει από το δίκτυο της νέας οντότητας πρατήρια καυσίμων που ισοδυναμούν με μείωση όγκου πωλήσεων και αντίστοιχη μείωση μεριδίων αγοράς κάτω του 55%** (δέσμευση που αντιστοιχεί σε αποδέσμευση περίπου 94 πρατηρίων καυσίμων στις εν λόγω περιοχές, με βάση τις μέσες διακινούμενες ποσότητες ανά πρατήριο και νομό για το έτος 2008). Η αποδέσμευση αυτή θα λάβει χώρα, είτε δια της εκχωρήσεως πρατηρίων, είτε δια της λύσεως των συμβάσεων αποκλειστικότητας και μη ανανέωσής τους από την εξαγοράζουσα.
- ✓ Η διαδικασία αποδέσμευσης, η οποία τελεί υπό την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, **προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί εντός ολιγόμηνης προθεσμίας**, ώστε να καταστεί εφικτή η έγκαιρη αναδιάρθρωση των σχετικών αγορών λιανικής διάθεσης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης στους εν λόγω

νομούς πριν από την ερχόμενη θερινή περίοδο. Η εξαγοράζουσα δεν θα μπορεί να επανακτήσει τα συγκεκριμένα πρατήρια καυσίμων για χρονικό διάστημα έξι (6) ετών μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

- ✓ Η εξαγοράζουσα θα παρέχει πρόσβαση σε τρίτες εταιρίες εμπορίας στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις της στην Κρήτη, με εύλογους όρους και χωρίς διακριτική μεταχείριση, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία της αγοράς σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Γ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

- Ενόψει των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στις σχετικές αγορές λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών, και λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές και τους όρους παραδεκτού των προτεινόμενων δεσμεύσεων κατά το άρθρο 4δ του ν. 703/77, η Επιτροπή Ανταγωνισμού **θεωρεί ότι το καταλληλότερο διορθωτικό μέτρο αποκατάστασης συνθηκών ανταγωνισμού στις ανωτέρω σχετικές αγορές θα ήταν η πώληση ορισμένων πρατηρίων της νέας οντότητας συνολικά (en bloc) σε κατάλληλο αγοραστή**, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ανάδυση μιας νέας βιώσιμης και ανταγωνιστικής επιχειρηματικής οντότητας ή για την ενίσχυση των υπάρχοντων ανταγωνιστών στις σχετικές γεωγραφικές αγορές. Ανάλογη λύση προκρίθηκε και σε εξαγορές εταιριών εμπορίας και λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών που εξετάστηκαν στο παρελθόν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Περαιτέρω, προέκρινε η Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι, ο όμιλος Motor Oil/Avip – ενόψει της διαφαινόμενης εξαγοράς του δικτύου της Shell – δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί προτιμητέος αγοραστής για τα πρατήρια καυσίμων που τυχόν θα εκποιούσε η νέα οντότητα, καθώς μία τέτοια περίπτωση πιθανώς θα δημιουργούσε νέα προβλήματα ανταγωνισμού, επιτείνοντας την ήδη διαπιστωθείσα υψηλή συγκέντρωση στη Κρήτη, τη Λέσβο και τα Δωδεκάνησα. Αντίθετα, η ενίσχυση άλλων (τρίτων) ανταγωνιστών δια της εκποίησης των εν λόγω πρατηρίων θα μπορούσε να αποκαταστήσει ή και να ενισχύσει τις συνθήκες ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές.
- Εντούτοις, η ανωτέρω λύση δεν μπορεί να εφαρμοστεί αυτούσια στην παρούσα υπόθεση, για το λόγο ότι τα πρατήρια καυσίμων στους προβληματικούς αυτούς νομούς (αλλά και γενικότερα στην ελληνική επικράτεια) είναι – στην απόλυτη πλειοψηφία τους – **ιδιολειτουργούμενα** και ανήκουν στους ανεξάρτητους πρατηριούχους (σε αντιδιαστολή με τις αντίστοιχες υποθέσεις τις οποίες είχε εξετάσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο παρελθόν). Δεν είναι, δηλαδή, της ιδιοκτησίας της νέας οντότητας, ώστε να είναι εφικτή η πώλησή τους όλων μαζί (en bloc) σε τρίτο κατάλληλο αγοραστή που θα εγκρίνει η Επιτροπή Ανταγωνισμού.
- Συνακόλουθα, δέχεται ότι τα υψηλά μερίδια της νέας οντότητας στις σχετικές αγορές λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών στη Κρήτη, τη Λέσβο και τα Δωδεκάνησα οφείλονται, σε μεγάλο βαθμό, **στη σύναψη μακροχρόνιων συμβάσεων αποκλειστικότητας** με τους εν λόγω ανεξάρτητους πρατηριούχους, οι οποίες δύναται να περιορίσουν τη πρόσβαση τρίτων σε επίπεδο λιανικής διάθεσης.
- Λαμβάνοντας υπόψη την ιδιοτυπία αυτή της ελληνικής αγοράς και τη γενικότερη αρχή της αναλογικότητας, προκρίνει, ως αμέσως επόμενη καταλληλότερη επιλογή, την ανάληψη δέσμευσης, ότι θα λυθούν ορισμένες από τις υφιστάμενες αποκλειστικές συμφωνίες προμήθειας της νέας οντότητας (δηλ. ότι θα αποδεσμευθούν από το δίκτυο της νέας οντότητας ικανός αριθμός πρατηρίων καυσίμων) και ότι δεν θα διατηρηθεί καμία de facto αποκλειστικότητα από τη νέα

οντότητα στα πρατήρια αυτά για εύλογο χρονικό διάστημα, γεγονός που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση δυνάμεων στις σχετικές αγορές με την ενίσχυση τρίτων ανταγωνιστών. Στην προκειμένη περίπτωση, η εκχώρηση αυτή δύναται να λάβει χώρα προς περισσότερους του ενός αγοραστές, δεδομένης της ελευθερίας σύμβασης των ανεξάρτητων πρατηριούχων.

- Σημειώνεται, ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού διερεύνησε, επίσης, τη λύση της τυχόν εκποίησης σχετικά μικρότερου αριθμού ιδιόκτητων και ιδιο-διαχειριζόμενων πρατηρίων καυσίμων (COCOs ή COMOs) της νέας οντότητας σε τρίτο ανταγωνιστή. Διαφορετικά, δεν υπήρχε ικανός αριθμός αμιγώς ιδιόκτητων πρατηρίων στις σχετικές γεωγραφικές αγορές που να διασφαλίζει την ανάδυση ή ουσιαστική ενίσχυση μιας τρίτης ανταγωνιστικής επιχείρησης.
- Για να διασφαλιστεί ο μονιμότερος χαρακτήρας των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έκρινε ότι η εξαγοράζουσα δεν θα πρέπει να επανακτήσει τα συγκεκριμένα πρατήρια καυσίμων για μεγάλο χρονικό διάστημα μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποδέσμευσης. Η σχετική δέσμευση της εξαγοράζουσας για μη επανάκτηση των συγκεκριμένων πρατηρίων καυσίμων για διάστημα **έξι (6) ετών** θεωρείται ικανοποιητική, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη, ότι οι σχετικές συμβάσεις αποκλειστικότητας με τους ανεξάρτητους πρατηριούχους συνήθως συνάπτονται για διάστημα πέντε (5) ετών. Η δέσμευση της εξαγοράζουσας, ότι η διαδικασία θα τελεί υπό την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, επιτρέπει την ουσιαστική παρακολούθηση και εφαρμογή των προτεινόμενων δεσμεύσεων. Επίσης, η δέσμευσή της να έχει ολοκληρώσει τη διαδικασία αποδέσμευσης εντός [ολιγόμηνης] προθεσμίας, θα καταστήσει εφικτή την έγκαιρη αναδιάρθρωση των σχετικών αγορών λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών στους εν λόγω νομούς πριν από την ερχόμενη θερινή περίοδο (2010).
- Επιπλέον, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έκρινε ότι οι προτεινόμενες δεσμεύσεις δύναται να επιλύσουν τυχόν προβληματικές κάθετες επιδράσεις, λαμβάνοντας κυρίως υπόψη ότι ο κίνδυνος εφαρμογής στρατηγικών αποκλεισμού από τη νέα οντότητα εμφανίζεται σημαντικός στις συγκεκριμένες εκείνες τοπικές σχετικές αγορές επόμενων σταδίων όπου παρουσιάζεται παράλληλα σημαντική οριζόντια επίδραση ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης (πχ. Κρήτη, Λέσβος, Δωδεκάνησα).
- Η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει περαιτέρω ότι οι προτεινόμενες δεσμεύσεις μείωσης μεριδίων αγοράς, μέσω της συνακόλουθης αποδέσμευσης 94 περίπου πρατηρίων καυσίμων, καλύπτουν τουλάχιστον τη λιανική διάθεση βενζίνης και πετρελαίου κίνησης στους σχετικούς νομούς, λαμβάνοντας υπόψη ότι συνιστούν ξεχωριστές αγορές και ότι το σημαντικότερο μέρος των διακινούμενων ποσοτήτων τους διατίθεται από τα πρατήρια καυσίμων υπό συναφείς συνθήκες. Ειδικότερα, όμως, όσον αφορά στη λιανική διάθεση πετρελαίου θέρμανσης θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι σημαντικό μέρος των σχετικών διακινουμένων ποσοτήτων πωλείται στη λιανική από ανεξάρτητους μεταπωλητές, οι οποίοι δεν έχουν πενταετείς συμβάσεις συνεργασίας, ενώ δύνανται να έχουν ταυτοχρόνως περισσότερους του ενός προμηθευτές. Σε κάθε περίπτωση, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις θα επιδράσουν αναγκαστικά και στην αγορά λιανικής διάθεσης πετρελαίου θέρμανσης, καθώς η απώλεια των προτεινόμενων πρατηρίων καυσίμων θα οδηγήσει σε αντίστοιχη μείωση μεριδίου αγοράς και στην αγορά του πετρελαίου θέρμανσης.
- Τέλος, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει ότι η διασφάλιση ουσιαστικής πρόσβασης στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις της νέας οντότητας από τρίτες εταιρίες, έχει

κεφαλαιώδη σημασία για την απρόσκοπτη λειτουργία της αγοράς σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Χωρίς να παραγνωρίζεται η επίδραση των συμβάσεων αλληλοεξυπηρέτησης που συνάπτονται μεταξύ πολλών εταιριών εμπορίας, ο κίνδυνος αποκλεισμού των ανταγωνιστών από τις αποθήκες καυσίμων της νέας οντότητας πρέπει να θεωρηθεί υπαρκτός και ουσιαστικός, τουλάχιστον όσον αφορά σε εκείνες τις σχετικές αγορές όπου εντοπίστηκαν προβληματικές οριζόντιες επιδράσεις ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης (πχ στην Κρήτη όπου και η ΕΚΟ και η ΒΡ διαθέτουν αποθήκες καυσίμων).

- Με τη διάταξη του άρθρου 31 παρ.. 3 του πρόσφατου ν.3784/2009, η **ΡΑΕ αναλαμβάνει ρόλο ρυθμιστή της πρόσβασης τρίτων (third-party access) στις αποθήκες καυσίμων.** Παρόλα αυτά, κατά τη περίοδο εξέτασης της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης, τα σχετικά ζητήματα πρόσβασης δεν είχαν ακόμη ρυθμιστεί. Επιπλέον, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έκρινε ότι η πρόσβαση – με εύλογους όρους και χωρίς διακριτική μεταχείριση – ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στις αποθήκες καυσίμων της νέας οντότητας στην Κρήτη, αποτελεί προϋπόθεση για την ουσιαστική ενίσχυση και επέκταση του δικτύου τους, καθώς είναι αντικειμενικά δύσκολη η προμήθεια καυσίμων από εναλλακτικές πηγές. Περαιτέρω, σε περίπτωση άρνησης εξυπηρέτησης των ανταγωνιστών ή παροχής πρόσβασης σε αυτούς υπό δυσανάλογους και δυσμενείς όρους, η νέα οντότητα θα μπορούσε να ανασχέσει ή ακόμη και να ακυρώσει στην πράξη την επιδιωκόμενη ενίσχυση των ανταγωνιστών σε επίπεδο χονδρικής και λιανικής (και τη συνακόλουθη αναδιάταξη των σχετικών αγορών).
- Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή Ανταγωνισμού συμπεραίνει ότι η διασφάλιση πρόσβασης από τρίτες εταιρίες εμπορίας σε αποθηκευτικούς χώρους της νέας οντότητας στην Κρήτη (υπό εύλογους όρους και χωρίς διακριτική μεταχείριση) αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων δεσμεύσεων, καθώς και αναγκαίο παρακολούθημά τους.

Δ. ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η **Επιτροπή Ανταγωνισμού, ομόφωνα εγκρίνει** την κατ' άρθρο 4β του ν. 703/1977 γνωστοποιηθείσα από 10.7.2009 (αριθμ. ημ. πρωτ. 5578) συγκέντρωση, που αφορά στη συμφωνία πώλησης και εξαγοράς του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας BP Hellas SA Oil Trading (εξαγοραζόμενη) από την BP Greece Limited (πωλητής) στην εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε (εξαγοράζουσα), **υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα),** σύμφωνα με το άρθρο 4δ` ν.703/77, όπως ισχύει, με βάση τις δεσμεύσεις τις οποίες ανέλαβε η εταιρία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 922/20.10.2009 έγγραφό της έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, για τους νομούς Ηρακλείου, Ρεθύμνης, Λασιθίου, Χανίων, Δωδεκανήσου και Λέσβου, για τις αγορές λιανικής πώλησης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης, η εξαγοράζουσα θα πρέπει:

α) Να απολέσει από το δίκτυό της πρατήρια Dealer Owned- Dealer Operated (DODOs) στους Νομούς Ηρακλείου, Ρεθύμνης, Λασιθίου, Χανίων, Δωδεκανήσου και Λέσβου που ισοδυναμούν σε μείωση όγκου και άρα σε αντίστοιχη μείωση του μεριδίου αγοράς του δικτύου λιανικής της νέας οντότητας στην αγορά βενζίνης και στην αγορά πετρελαίου κίνησης στο 55%, με βάση τα στοιχεία της σχετικής έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού για το έτος 2008. Η απώλεια των πρατηρίων αυτών θα επιτευχθεί, είτε από τη μη ανανέωση, είτε από την καταγγελία συμβάσεων των ΕΚΟ/ΒΡ με τους πρατηριούχους.

β) Να χορηγήσει στην ΕΑ, μετά την έγκριση της συγκέντρωσης, κατάλογο και χάρτη με την τοποθεσία των πρατηρίων των ΕΚΟ/ΒΡ που προτίθεται να αποδεσμεύσει σταδιακά στους επίμαχους νομούς, το αργότερο έως και την και με αναφορά στην ετήσια (βάσει στοιχείων έτους 2008) κατανάλωση ενός εκάστου πρατηρίου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έγκριση της αποδέσμευσης των πρατηρίων καυσίμων από την ΕΑ και η εν γένει παρακολούθηση της συμμόρφωσης της εταιρίας με τις αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις.

γ) Να μην επανακτήσει, για χρονικό διάστημα έξι ετών, τα συγκεκριμένα πρατήρια που θα απωλέσει στο αρχικό εξάμηνο που θα επιτευχθεί η μείωση-στόχος του μεριδίου στο 55%.

δ) Να παρέχει πρόσβαση στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις της στην Κρήτη σε τρίτες εταιρίες εμπορίας, με εύλογους όρους και χωρίς διακριτική μεταχείριση, στο βαθμό που υπάρχει η φυσική δυνατότητα (επαρκής χωρητικότητα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

1. Οι συνθήκες αγοράς χαρακτηρίζονται από ανελαστικότητα της ζήτησης ιδίως στα καύσιμα κίνησης, την κυριαρχία 2 ομίλων στην παραγωγή (σε μεγάλο βαθμό και στη διανομή), σημαντικά εμπόδια στον ανταγωνισμό (λόγω της ιδιαιτερότητας των προϊόντων αλλά και του θεσμικού πλαισίου) αλλά ταυτόχρονα και περιορισμένες δυνατότητες άσκησης επιθετικής τιμολογιακής πολιτικής.
2. Η πορεία του κλάδου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εξωγενείς παράγοντες (διεθνείς τιμές αργού πετρελαίου, περιθώριο διύλισης και συναλλαγματικές ισοτιμίες) που καθορίζουν την κερδοφορία των εταιριών διύλισης και εμπορίας καυσίμων.
3. Η τελική τιμή των υγρών καυσίμων διαμορφώνεται σε τρία στάδια: από τα διυλιστήρια στις εταιρείες εμπορίας, από τις εταιρείες στους κατόχους άδειας Λιανικής (πρατήρια και πωλητές πετρελαίου θέρμανσης) και σε μεγάλους καταναλωτές και από τους κατόχους άδειας Λιανικής στους τελικούς καταναλωτές.
4. Η φορολογία στην ελληνική επικράτεια αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα στη διαμόρφωση της τελικής τιμής. Οι φόροι και οι δασμοί που επιβαρύνουν τα πετρελαιοειδή περιλαμβάνουν: (α) τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ), που είναι σταθερός ανά φυσική ποσότητα προϊόντος, (β) τα ειδικά τέλη και τις εισφορές υπέρ τρίτων και (γ) τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ), ο οποίος διαμορφώνεται ανάλογα με την τιμή πώλησης του προϊόντος.
5. Η τελική τιμή της Αμόλυβδης Βενζίνης εκτινάχθηκε στα ύψη μέσα στο 2011 λόγω της αύξησης του κόστους της (η τιμή διυλιστηρίου σχεδόν διπλασιάστηκε στο διάστημα 2009 και 2011) αλλά και των μεγεθυμένων φορολογικών επιβαρύνσεων. Συγκεκριμένα, η κατανομή του κόστους της αμόλυβδης έχει ως εξής για το 2011: το 35% προέρχεται από την τιμή διυλιστηρίου, σχεδόν το 60% από την φορολόγηση του κράτους ενώ κάτι λιγότερο από το 5% της τελικής τιμής της αμόλυβδης οφείλουν να μοιραστούν ως περιθώριο οι εταιρείες εμπορίας μαζί με τους πρατηριούχους. Συνεπώς, τίθεται τεράστιο θέμα πλέον για την βιωσιμότητα των πρατηρίων εξαιτίας των τόσο περιορισμένων περιθωρίων κέρδους τους.
6. Το μικτό περιθώριο κέρδους των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων δεν παραμένει σταθερό. Συγκεκριμένα, για τους κατόχους αδειών Λιανικής, αυτό εξαρτάται από λειτουργικές κυρίων δαπάνες (ενοίκια, μισθοδοσία, επιχειρηματικό κέρδος), τον όγκο πωλήσεων, τα έσοδα από άλλες υπηρεσίες που παρέχουν και το επίπεδο τοπικού ανταγωνισμού. Από την άλλη, οι παράγοντες που καθορίζουν το μικτό περιθώριο κέρδους των Ε.Ε.Π. είναι: η γεωγραφική τοποθεσία των τελικών σημείων πώλησης και άρα το σχετικό μεταφορικό κόστος. Οι όγκοι κατανάλωσης ανά νομό, οι πιστώσεις προς τους πρατηριούχους, τα διάφορα χρηματοοικονομικά έξοδα, οι επενδύσεις σε

εξοπλισμό στα πρατήρια, οι λοιπές παροχές και η απόδοση για τα δεσμευμένα κεφάλαια των μετόχων.

7. Κατά την πώληση από την Ε.Ε.Π. στο πρατήριο Λιανικής ενσωματώνονται οι φόροι οι οποίοι αποτελούν το κυριότερο στοιχείο κόστους της τιμής καταναλωτή, το κόστος οδική ή και θαλάσσιας μεταφοράς καθώς και το μικτό περιθώριο κέρδους της ίδιας της εταιρείας (ΕΕΠ). Το μικτό περιθώριο κέρδους της εταιρείας (ΕΕΠ) διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία και από προϊόν σε προϊόν. Η γεωγραφική - νησιωτική ιδιαιτερότητα της χώρας απαιτεί υψηλά κόστη μεταφοράς και αποθήκευσης με αποτέλεσμα αυτά να αντανακλώνται στις υψηλότερες τιμές λιανικής των νησιωτικών περιοχών. Αναφέρεται ότι στα νησιά Χίος, Λέσβος, Σάμος, Δωδεκάνησα, Κυκλάδες, Θάσος, Σαμοθράκη, Βόρειες Σποράδες, Σκύρος, ο συντελεστής ΦΠΑ είναι μειωμένος κατά 30%.
8. Μετά από παρότρυνση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εφαρμόζονται πλέον τα αντικειμενικά κριτήρια επί των χορηγούμενων εκπτώσεων από τις ΕΕΠ στα τιμολόγια προς τα πρατήρια, αναγράφοντας το ποσό της έκπτωσης ενώ κοινοποιούνται στην Επιτροπή ο τρόπος τιμολόγησης και τυχόν αλλαγές σε αυτόν. Υπάρχουν βέβαια αμφιβολίες αν μία τέτοια παρέμβαση στην ελεύθερη λήψη αποφάσεων των ΕΕΠ βοηθά στη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού.
9. Οι τιμές της λιανικής στην Ελλάδα ακολουθούν την πορεία των διεθνών τιμών των πετρελαϊκών προϊόντων. Η Ελλάδα μέσα σε ένα έτος – από 1/1/2010 μέχρι 18/4/2011 – εμφανίζεται 1^η σε ακρίβεια στις τιμές λιανικής (μετά φόρων) από την 21^η θέση που κατείχε στις αρχές του 2010. Στην Ελλάδα, η συμμετοχή των φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης υπερβαίνει τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο (53%, 47%), με ποσοστά 59% και 48%, αντίστοιχα.
10. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συγκρίσεις μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών δεν είναι απόλυτα αξιόπιστες καθώς οι τιμές για όλους τους τύπους προϊόντων πετρελαίου σε κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζονται από την ποιότητα των προϊόντων, τις ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς, ενώ και η μεθοδολογία μέτρησης (τιμοληψίας) διαφέρει.
11. Από στατιστικές αναλύσεις προέκυψε τελικά ότι υπάρχει θετική συσχέτιση μεταξύ των τιμών αμόλυβδης και πετρελαίου κίνησης με τις τιμές του αργού πετρελαίου και την συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ έναντι δολαρίου (*ceteris paribus*). Παρόλα αυτά δεν επιβεβαιώθηκε η προσέγγιση που συχνά ακολουθείται ότι οι ποσοστιαίες μεταβολές τους έχουν το ίδιο ύψος.
12. Εξετάζοντας την συνολική αλυσίδα αξίας του κλάδου πετρελαιοειδών, διαπιστώνουμε ότι δεν υπάρχουν γενικά ασυμμετρίες στον προσδιορισμό των τελικών τιμών καυσίμων σε ανοδικές και καθοδικές φάσεις της αγοράς. Παρατηρείται μόνο παροδική ασυμμετρία,

δηλαδή η αύξηση της τιμής διυλιστηρίου φέρνει μεγαλύτερη αύξηση στην τελική τιμή αμόλυβδης και πετρελαίου κίνησης από,τι η πτώση της τιμής διυλιστηρίου στην πρώτη και την επόμενη εβδομάδα. Αντίθετη όμως είναι η σχέση όταν εξετάζουμε την πορεία την τρίτη εβδομάδα μετά την μεταβολή της τιμής. Η προσωρινή ασυμμετρία που διαπιστώθηκε στην προσαρμογή της τελικής τιμής ως προς τις μεταβολές στην τιμή διυλιστηρίου μπορεί να εξηγηθεί με την αποστροφή ως προς τον κίνδυνο των πρατηριούχων και ενδεχομένως των εταιρειών εμπορίας. Η πιο άμεση αντίδραση στην αύξηση και η σχετική αδράνεια στην μείωση προστατεύει από το λάθος να αντιληφθούν την πρόσκαιρη μεταβολή ως μόνιμη. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις καταφέρνουν τελικά να επαναφέρουν τα περιθώρια κέρδους σχετικά γρήγορα.

13. Ο κλάδος των πετρελαιοειδών υφίσταται και αυτός τις τραγικές συνέπειες της ελληνικής οικονομικής δυσπραγίας μέσα στα πλαίσια της παγκόσμιας ύφεσης (μείωση περιθωρίων κέρδους, ρευστότητας κλπ) με αποτέλεσμα το κλείσιμο σημαντικού αριθμού πρατηρίων, τη δυσκολία βιωσιμότητας άλλων, την παύση λειτουργίας μίας εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών, τη δήλωση αναστολής λειτουργίας εργασιών μίας άλλης και τη μείωση της κερδοφορίας των διυλιστηρίων.
14. Η Λιανική αγορά υγρών καυσίμων χαρακτηρίζεται από τον υπερβολικά μεγάλο αριθμό πρατηρίων και τις μικρές κατά μέσο όρο καταναλώσεις ανά πρατήριο.
15. Επιπλέον, υφίσταται δομικά προβλήματα σε όλο το μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού. Από τη διαδικασία εκτελωνισμού των προϊόντων πετρελαίου μέχρι και την πώληση στον καταναλωτή η λειτουργία των θεσμικών παραγόντων έχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης. Ο εκσυγχρονισμός των τελωνειακών διαδικασιών και η εισαγωγή ηλεκτρονικής παρακολούθησης των ροών και δειγματοληπτικών τελωνειακών ελέγχων αναμένεται να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στον εφοδιασμό και πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία.
16. Η λαθρεμπορία στα πετρελαιοειδή είναι ένα κρίσιμο θέμα καθώς αφενός πλήττει τον ανταγωνισμό βλάπτοντας τις νομοταγείς επιχειρήσεις και αφετέρου δημιουργεί τεράστιο έλλειμμα στα έσοδα του κράτους. Παρόμοιες είναι και οι επιδράσεις της πειρατείας όπου πρατήρια διακινούν ποσότητες πετρελαιοειδών που προέρχονται από τρίτη εταιρεία. Τέτοιες εισπράξεις έχουν μειωμένη πιθανότητα να τοποθετηθούν σε επενδύσεις. Ταυτόχρονα ελαχιστοποιούνται τα κίνητρα των ΕΕΠ να επενδύουν σε βελτιώσεις στα πρατήρια με τα οποία συνεργάζονται. Συνεπώς, μειώνονται οι επενδύσεις, επιβραδύνεται ο ρυθμός ανανέωσης της τεχνολογικής βάσης στην αλυσίδα εφοδιασμού και δεν επιτυγχάνεται το ελάχιστο δυνατό κόστος παροχής προϊόντων πετρελαίου.
17. Ο αποτελεσματικός, ασφαλής και χαμηλού κόστους εφοδιασμός και διάθεσης πετρελαιοειδών όλων των περιοχών της χώρας εμποδίζεται

από την έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού και τις αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών για την εγκατάσταση νέων αποθηκευτικών χώρων για τα προϊόντα πετρελαίου.

- a. Η ελαχιστοποίηση του κόστους εφοδιασμού δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο από τον περιορισμό έκδοσης νέων αδειών κυκλοφορίας ΙΧΒ, από την υποχρέωση των ΕΕΠ να κατέχουν ένα μέγιστο αριθμό βυτιοφόρων χωριστά ανά είδος καυσίμων καθώς και από τον καθορισμό των κομίστρων στα ΔΧΒ από το κράτος.
18. Οι βραχυπρόθεσμες αλλά και μεσοπρόθεσμες προοπτικές δεν είναι ιδιαίτερα θετικές λόγω της στασιμότητας της ζήτησης και των χαμηλών περιθωρίων διυλιστηρίου. Τα επόμενα χρόνια, τα περιθώρια ανάπτυξης της εγχώριας αγοράς είναι περιορισμένα λόγω των τεχνολογικών και λοιπών εξελίξεων (οικονομικότεροι κινητήρες μεταφορικών μέσων, υποκατάσταση από φυσικό αέριο ή ηλεκτρισμό, βελτίωση ενεργειακής αποδοτικότητας κτιρίων, κ.τ.λ.).
 19. Τα διυλιστήρια παρά τη στασιμότητα της ζήτησης υπάρχουν προοπτικές για τη βελτίωση των περιθωρίων κέρδους, ενώ αν επιτραπεί τελικά η κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη θα απαιτηθούν σημαντικές επενδύσεις για την κάλυψη της αυξημένης ζήτησης πετρελαίου.
 20. Στην εμπορία καυσίμων μετά την αποχώρηση των δύο μεγάλων πολυεθνικών (BP και Shell) αναμένονται σημαντικές ανακατατάξεις με όξυνση του ανταγωνισμού, μείωση των περιθωρίων κέρδους, κλείσιμο μικρών εταιριών και συγχωνεύσεις μεσαίων εταιριών.
 21. Στη λιανική πώληση αναμένονται επίσης σημαντικές ανακατατάξεις με μείωση του αριθμού των πρατηρίων των μεγάλων εταιριών (λόγω υπερκαλύψεων που δημιουργήθηκαν από τις πρόσφατες εξαγορές), διεύρυνση του δικτύου των μεσαίων εταιριών και κλείσιμο ή προσχώρηση ανεξάρτητων πρατηρίων σε μεγαλύτερες εταιρίες.
 22. Μεταξύ των άμεσων μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εξυγίανση του κλάδου, μείζονος σημασίας είναι το θέμα της υλοποίησης διαρθρωτικών αλλαγών όπως η απελευθέρωση έκδοσης αδειών κυκλοφορίας των Ι.Χ. βυτιοφόρων μεταφοράς Υγρών Καυσίμων καθώς και κατάργηση αγορανομικών κομίστρων και προσδιορισμού κατώτατων ορίων κομίστρων των βυτιοφόρων αυτοκινήτων.
 23. Επιπλέον, η απλούστευση των χρονοβόρων και δαπανηρών τελωνειακών διαδικασιών, η κατάργηση της βενζίνης LRP (πρώην σούπερ), η πλήρης απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας και η δημοσιοποίηση στοιχείων πωλήσεων ανά νομό, προϊόν και εταιρεία είναι ζητήματα που χρήζουν άμεσης διευθέτησης. Παράλληλα η φορολόγηση των πρατηριούχων με βάση ένα τεκμαρτό εισόδημα και όχι βάση των πραγματικών κερδών κωλυσιεργεί την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Υγιεινή και ασφάλεια εργασίας: Πρατήρια Υγρών Καυσίμων, Τσάκωνας Π., Καλαμάτα 2008
2. Ο ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα : Τάσεις και προοπτικές, Νικηφόρος Ιακ. Μανωλάς , ΚΕΠΕ 2007
3. Οι πολυεθνικές και ο έλεγχος των πετρελαίων, Ιορδάνης Παυλόσογλου και Γιώργος Α. Αδαμίδης, Αθήνα : Αφρική και Αραβική Ανατολή 2007

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Preparation and treatment of liquid fuels, Reeves , E. D., Wiens, 1956
2. Consumption of solid fuels in the domestic sector : An economic study, New York - United Nations 1967, Nations - Economic Commission for Europe

ΕΡΕΥΝΕΣ - ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

1. «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», **IOBE**, Ιούνιος 2009
2. «Χρηματοοικονομική Ανάλυση της εταιρίας Motor Oil Hellas (Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε.)», Δημητριάδου Κυριακή, **Πανεπιστήμιο Μακεδονίας**, τμήμα Εφαρμοσμένης Πληροφορικής Ιανουάριος 2009
3. «Τιμολόγηση καυσίμων στην ελληνική αγορά και συγκριτική μελέτη με την ευρωπαϊκή», Μακρά Αναστασία, **Ο.Π.Α.**, τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, 2008
4. «Στατιστική ανάλυση τιμών και προβλέψεις κλάδου πετρελαιοειδών», Μπαζίνη Μαρία, **Πανεπιστήμιο Πειραιά**, 2007
5. «Έρευνα για την εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών», **Statbank**, 2007
6. «Διάρθρωση και ανταγωνισμός στον κλάδο διύλισης και εμπορίας υγρών καυσίμων στην Ελλάδα», Θεοφάνης Ιωάννης, **Ο.Π.Α.**, τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, 2006

7. «Μοντέλο τεχνικών πώλησης σε πρατήρια υγρών καυσίμων», Μάλο Εσμεράλντα Μαρία Λ., **Πανεπιστήμιο Πειραιά**, τμήμα Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων, 2006

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

1. Βενζινάδικο: Περιοδικό για πρατήρια υγρών καυσίμων, σύνθεση Ορφανίδης – Μαυρίδης Ο.Ε., Θεσσαλονίκη, τεύχος 22, 2000

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

2. www.hellenicfuels.gr
3. www.petrolprices.com
4. www.mof.gov.cy
5. www.eea.gr
6. www.ypan.gr
7. www.fuelprices.gr
8. www.moh.gr
9. www.elpe.gr
10. www.petrolprices.gr
11. www.iobe.gr
12. www.obe.gr
13. www.ebna.gr
14. www.seepe.gr
15. www.epant.gr
16. www.tvxs.gr
17. www.coralenergy.gr
18. www.real.gr
19. www.tovima.gr

20. www.autotriti.gr
21. www.naftemporiki.gr
22. www.gcs1.gr
23. www.datarc.gr
24. www.autoblog.gr
25. www.bmwclubmakedonia.com
26. www.energypress.gr
27. www.paron.gr
28. www.pratiria.gr
29. www.thessaloniki.gr
30. www.energia.gr
31. www.marex.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ