

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΘΗΝΩΝ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
εισ. 79804  
Αρ.  
παξ.

**"ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ  
ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ"**

**ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΦΑΝΗΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

Διατριβή υποβληθείσα προς μερική εκπλήρωση  
των απαραίτητων προϋποθέσεων  
για την απόκτηση του  
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης



Αθήνα

Ιανουάριος 2006

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ



Εγκρίνουμε τη διατριβή του **ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΦΑΝΗ**

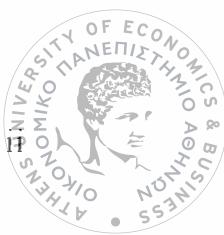
**Ο Υπεύθυνος Καθηγητής  
ΚΑΤΣΟΥΛΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ  
Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών**



**Ο Εξεταστής Καθηγητής  
ΒΕΤΤΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών**



Ιανουάριος 2006



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

### ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ



**ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**.....σελ. 1

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**.....σελ. 2

**ΕΝΟΤΗΤΑ 1η: Η ΔΙΑΡΩΤΩΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**.....σελ. 4

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ  
ΚΑΥΣΙΜΩΝ**.....σελ. 4

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**.....σελ. 8

- 1.2.1. Ορισμοί.....σελ. 9  
1.2.2. Νομοθετικό πλαίσιο αδειοδοτήσεων - Οι τρεις κύκλοι της αγοράς υγρών καυσίμων.....σελ. 10  
1.2.3. Βελτιώσεις του νομοθετικού πλαισίου που επήλθαν με τον νόμο 3335 του 2005 σχετικά με τις αδειοδοτήσεις.....σελ. 13  
1.2.4. Διάφορα θέματα της αγοράς υγρών καυσίμων που ρυθμίζονται νομοθετικά.....σελ. 14

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ  
ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ : ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ  
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ**.....σελ. 16

- 1.3.1. Το μέγεθος της νοθείας και του λαθρεμπορίου πετρελαιοειδών.....σελ. 16  
1.3.2. Η εκτεταμένη νοθεία και το λαθρεμπόριο στο πετρέλαιο θέρμανσης.....σελ. 18  
1.3.3. Συνέπειες από την νοθεία στα υγρά καύσιμα - Παρατηρήσεις.....σελ. 24



|   |         |
|---|---------|
| <b>1.3.4.</b> Τρόποι καταπολέμησης των φαινομένων νοθείας - λαθρεμπορίου στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων και των στρεβλώσεων που δημιουργούν.....                              | σελ. 25 |
| <b>1.3.5.</b> Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για τους μηχανισμούς ελέγχου και εποπτείας της αγοράς υγρών καυσίμων - οι προβλεπόμενες κυρώσεις για τους παραβάτες.....               | σελ. 27 |
| <br><b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....</b>  |         |
| 1.4.1. Προβλέψεις του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου για τις τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων.....  |         |
| 1.4.2. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές των υγρών καυσίμων στην ελληνική αγορά - Συνοπτική ανάλυση του κόστους των καυσίμων για τον Έλληνα καταναλωτή.....                  |         |
| 1.4.3. Παρουσίαση του τρόπου υπολογισμού των τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων και στα τρία στάδια της ελληνικής αγοράς υγρών καυσίμων (διώλιση - εμπορία - λιανική πώληση)..... |         |
| 1.4.4. Σύγκριση της εξέλιξης των τιμών των υγρών καυσίμων στην ελληνική αγορά και των τιμών του πετρελαίου BRENT.....   |         |
| 1.4.5. Σύγκριση των τιμών καταναλωτή υγρών καυσίμων στην ελληνική αγορά και την Ε.Ε.....  |         |
| 1.4.6. Επίδραση των μεταβολών των διεθνών τιμών πετρελαίου στους παράγοντες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων.....  |         |
| <br><b>ΕΝΟΤΗΤΑ 2η: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ.....</b>   |         |
| σελ. 49   |         |

|   |  |
|---|--|
| <br><b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣ.....</b> |  |
| 2.5.1. Δομή της ελληνικής αγοράς.....                                 |  |
| 2.5.2. Ο όμιλος των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. (Ε.Π.Ε.).....           |  |
| 2.5.3. Ο όμιλος της MOTOR OIL HELLAS A.E. (M.O.H.).....               |  |
| σελ. 49   |  |
| σελ. 51   |  |
| σελ. 55   |  |

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο: Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ  
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ  
ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....σελ. 56**

|  |         |
|--|---------|
| <b>2.6.1.</b> Ορισμός της σχετικής αγοράς διύλισης πετρελαίου.....   | σελ. 56 |
| <b>2.6.2.</b> Τα χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς διυλισμένων πετρελαιοειδών προϊόντων (υγρών καυσίμων).....                                | σελ. 59 |
| <b>2.6.3.</b> Εντοπισμός τυχόν αντι-ανταγωνιστικών συμπεριφορών στην ελληνική αγορά διύλισης πετρελαίου ή συνθηκών που τις ευνοούν.....        | σελ. 61 |
| <b>2.6.3.1.</b> Διερεύνηση ύπαρξης τυχόν Δεσπόζουσας Θέσης (Δ.Θ.) και ενδεχόμενης καταχρηστικής εκμετάλλευσής της.....                         | σελ. 62 |
| <b>2.6.3.2.</b> Διερεύνηση πιθανότητας επίτευξης Μη Συνεργασιακής Συμπαγνίας των εταιριών διύλισης στην Ελλάδα (Εναρμονισμένων Πρακτικών)..... | σελ. 67 |
| <b>2.6.3.3.</b> Διερεύνηση της συγχώνευσης των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. με την ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε.....                                     | σελ. 70 |

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ.....σελ. 74**

|  |         |
|--|---------|
| <b>ΕΝΟΤΗΤΑ 3η: ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (Ε.Ε.Π.).....</b> | σελ. 76 |
|--|---------|

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8ο: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ.....σελ. 76**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9ο: ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ (ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ) ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΗ.....σελ. 79**



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10ο: ΕΝΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ  
ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΜΗ  
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ (ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ  
ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ).....σελ. 85**

- 3.10.1. Εξέταση της φύσης, της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των  
Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών και πιθανά αντι-ανταγωνιστικά  
φαινόμενα.....σελ. 85**
- 3.10.2. Διερεύνηση της πιθανότητας επίτευξης Μη Συνεργαστικής Συμπαγγίας  
μεταξύ των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.....σελ. 89**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ  
ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ  
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ.....σελ. 91**

**ΕΝΟΤΗΤΑ 4η: ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - Ο ΚΛΑΔΟΣ  
ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....σελ. 93**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12ο: Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ  
ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....σελ. 93**

- 4.12.1. Χαρακτηριστικά και μεγέθη του κλάδου των πρατηρίων υγρών  
καυσίμων.....σελ. 93**
- 4.12.2. Η άποψη των επιχειρήσεων του κλάδου για την αγορά και τα προβλήματα  
που αντιμετωπίζουν.....σελ. 98**

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13ο: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΥΧΟΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ  
ΠΛΗΤΤΟΥΝ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ Η ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΠΟΥ  
ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΟΥΝ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΑΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ  
ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ.....σελ. 101**

- 4.13.1. Χαρακτηριστικά της αγοράς.....σελ. 101**



|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>4.13.2. Φαινόμενα που πλήγτουν τον ανταγωνισμό στην αγορά λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων.....</b>   | <b>σελ. 102</b> |
| <b>4.13.3. Εξέταση των χαρακτηριστικών της αγοράς και των επιχειρήσεων, καθώς και των θεσμικών παραγόντων που διευκολύνουν την ανάπτυξη φαινομένων Εναρμονισμένων Πρακτικών (Μη Συνεργασιακών Συμπαιγνιών).....</b> | <b>σελ. 109</b> |
| <b>4.13.4. Διαμόρφωση τιμών ανά γεωγραφικές περιφέρειες - Συνθήκες τοπικού ανταγωνισμού.....</b>  | <b>σελ. 112</b> |
| <b>4.13.5. Εκτίμηση των επιπτώσεων από τυχόν είσοδο στην αγορά λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων, μεγάλων αλυσίδων λιανεμπορίου (SUPER MARKETS), για τους καταναλωτές και την κοινωνική ευημερία.....</b>            | <b>σελ. 115</b> |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ .....</b>  | <b>σελ. 118</b> |
| <b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....</b>   | <b>σελ. 121</b> |
| <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>  | <b>σελ. 122</b> |
| <b>ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>   | <b>σελ. 124</b> |
| <b>ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....</b>   | <b>σελ. 127</b> |

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ενέργεια αποτελεί τη σημαντικότερη εισροή για κάθε οικονομία και βέβαια και για την ελληνική. Κεφαλαιώδη ρόλο στον τομέα της ενέργειας κατέχουν (και τουλάχιστον στο ορατό μέλλον θα συνεχίσουν να κατέχουν) τα υγρά καύσιμα που προέρχονται από τη διύλιση του πετρελαίου και τα οποία χρησιμοποιούνται σε όλο το φάσμα των σύγχρονων δραστηριοτήτων. Η Ελλάδα εξαρτάται σημαντικά από το πετρέλαιο και μάλιστα αρκετά περισσότερο από τους Ευρωπαίους εταίρους της. Ακριβώς αυτή η πραγματικότητα κάνει επιτακτική την ανάγκη, η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών να λειτουργεί ομαλά και με ενισχυμένο ανταγωνισμό προς όφελος του καταναλωτή, των εμπλεκομένων επιχειρήσεων, του δημοσίου και συνολικά της κοινωνικής ευημερίας. Η αναγκαιότητα αυτή ενισχύεται σήμερα ακόμη περισσότερο, λόγω της συγκυρίας στις διεθνείς αγορές πετρελαίου στις οποίες επικρατούν αρκετά υψηλές τιμές και των κινδύνων που αυτές συνεπάγονται για τη διεθνή οικονομία.

Η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών διέπεται από συγκεκριμένες νομικές διατάξεις που οριοθετούν τρεις διαδοχικούς κύκλους: 1) **Διύλιση**, 2) **Χονδρική Εμπορία**, 3) **Λιανική Εμπορία**. Η παρούσα διατριβή αναλύει τη διάρθρωσή τους, διερευνά τον ανταγωνισμό μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και τις συνθήκες που τον προσδιορίζουν, ενώ προτείνονται μέτρα για την ενίσχυσή του.

Η Ελλάδα διαθέτει δύο εταιρίες διύλισης (ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. και MOTOR OIL HELLAS A.Ε.) που λειτουργούν συνολικά τέσσερα διυλιστήρια. Η παραγωγική τους δυναμικότητα θεωρητικά καλύπτει τις εγχώριες ανάγκες, ενώ βάσει των δεδομένων της αγοράς και του ισχύοντος νομικού πλαισίου, οι εισαγωγές ετοιμών υγρών καυσίμων είναι πολύ δυσχερείς. Από τη σχετική ανάλυση προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα για τον κλάδο των εταιριών διύλισης: 1) Τα Ε.Π.Ε. κατέχουν πλέον **Δεσπόζουσα Θέση**, 2) Η αγορά και οι επιχειρήσεις παρουσιάζουν πολλά χαρακτηριστικά που ευνοούν ενδεχόμενη **Μη Συνεργασιακή Συμπαγνία** μεταξύ τους, 3) Η συγχώνευση των Ε.Π.Ε. με την ΠΕΤΡΟΛΑ το 2003, πιθανώς θα δημιουργήσει κάποια οφέλη σε όρους αποτελεσματικότητας. Υπάρχει, όμως, σοβαρό ενδεχόμενο να λειτουργήσει εις βάρος του ανταγωνισμού και της κοινωνικής ευημερίας, κάτι που θα φανεί με την πάροδο του χρόνου, και 4) Προτείνονται μέτρα για την προώθηση του ανταγωνισμού.

Η χονδρική εμπορία ασκείται από τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών. Ο κλάδος τους είναι ολιγοπωλιακά διαρθρωμένος και κερδοφόρος. Προμηθευτές τους



είναι τα διυλιστήρια και κύριοι πελάτες τους τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Από τη σχετική μελέτη προέκυψαν τα εξής: 1) Καμία εταιρία δεν διαθέτει μόνη της Δεσπόζουσα Θέση, 2) Ισχυρή η πιθανότητα επίτευξης Μη Συνεργασιακών Συμπαιγνιών μεταξύ των μεγαλύτερων - κυρίως - εταιριών του κλάδου, 3) Προτείνονται μέτρα υπέρ του ανταγωνισμού.

Ο κλάδος της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων περιλαμβάνει κυρίως τα πρατήρια. Προμηθευτές τους είναι οι Ε.Ε.Π. και πελάτες τους οι τελικοί καταναλωτές. Από τη μελέτη του κλάδου προέκυψε ότι αυτός λειτουργεί σχετικά ανταγωνιστικά με στρεβλώσεις και αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα που παρουσιάζονται σε τοπικό κυρίως επίπεδο, ενώ προτείνονται μέτρα για την εξάλειψή τους.

Ακόμα, παρατίθενται τα σημαντικότερα σημεία της ισχύουσας νομοθεσίας για την αγορά των πετρελαιοειδών που επηρεάζουν καθοριστικά τη δομή της, ενώ αναλύεται ο τρόπος διαμόρφωσης των τιμών των υγρών καυσίμων που πληρώνει ο Έλληνας καταναλωτής και συγκρίνονται το ελληνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο τιμών. Από την ανάλυση αυτή προέκυψαν τα εξής: 1) Η ελληνική νομοθεσία κινείται προς την ορθή κατεύθυνση, αλλά χρειάζεται βελτιώσεις και αυστηρή εφαρμογή, 2) Οι τιμές στην Ελλάδα επηρεάζονται σημαντικά από την εξέλιξη των διεθνών τιμών του πετρελαίου, 3) Οι τιμές μετά φόρων στην Ελλάδα υπολείπονται σημαντικά του ευρωπαϊκού μέσου όρου, (η ελληνική φορολογία είναι χαμηλότερη), 4) Οι τιμές προ φόρων στην Ελλάδα είναι λίγο υψηλότερες του ευρωπαϊκού μέσου όρου ή έστω στα ίδια επίπεδα - ένδειξη ανησυχητική για τον ανταγωνισμό, ιδιαίτερα αν συνυπολογιστεί ότι τα ελληνικά διυλιστήρια προμηθεύονται αργό σε τιμές αισθητά χαμηλότερες από τα άλλα ευρωπαϊκά διυλιστήρια.

Επιπλέον, θίγονται η νοθεία και το λαθρεμπόριο καυσίμων, φαινόμενα που μαστίζουν την ελληνική αγορά και δημιουργούν στρεβλώσεις, ενώ προτείνονται και λύσεις για τον περιορισμό τους. Τέλος, διερευνώνται οι συνέπειες από πιθανή είσοδο μεγάλων αλυσίδων λιανεμπορίου στη λιανική πώληση υγρών καυσίμων που πιθανότατα θα αποβιούν αρνητικές για τον ανταγωνισμό.

Στα πλαίσια αυτής της διατριβής αναδείχθηκε η σπουδαιότητα του ρόλου της Επιτροπής Ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων. Η Ε.Α. είναι ανάγκη να ελέγχει τη συμπεριφορά των εταιριών διύλισης, των Ε.Ε.Π. και των λιανοπωλητών, αποτρέποντας τυχόν αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα και τιμωρώντας τους παραβάτες, ενώ θα πρέπει να κάνει προτάσεις για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου της αγοράς που η πολιτεία οφείλει να εισακούσει.



## **ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ**

- **Α.Ε.**: Ανώνυμη Εταιρία
- **Α..Ε.Π.**: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
- **Α.Π.**: Ανεξάρτητο Πρατήριο
- **Γ.Χ.Κ.**: Γενικό Χημείο του Κράτους
- **Δ.Θ.**: Δεσπόζουσα Θέση
- **Δ.Ο.Υ.**: Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες
- **Δ.Σ.**: Διοικητικό Συμβούλιο
- **Δ.Τ.Κ.**: Δείκτης Τιμών Καταναλωτή
- **Ε.Α.**: Επιτροπή Ανταγωνισμού
- **Ε.Ε.**: Ευρωπαϊκή Ένωση
- **Ε.Ε.Π.**: Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών
- **ΕΛ.ΠΕ.**: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.
- **Ε.Μ.Π.**: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- **Ε.Σ.Υ.Ε.**: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
- **Ε.Φ.Κ.**: Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης
- **Ι.Ο.Β.Ε.**: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Μελετών
- **Κ.Ε.Δ.Α.Κ.**: Κλιμάκια Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων
- **Μ.Δ.**: Μονοπωλιακή Δύναμη
- **Μ.Μ.Δ.**: Μακροχρόνια Μονοπωλιακή Δύναμη
- **Μ.Σ.Σ.**: Μη Συνεργασιακή Συμπατιγνία
- **Μ.Ο.**: Μέσος Όρος
- **Μ.Ο.Η.**: MOTOR OIL HELLAS S.A.
- **Μ.Τ.**: Μετρικός Τόνος
- **Ο.Β.Ε.**: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος
- **Ρ.Α.Ε.**: Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας
- **Σ.Δ.Ο.Ε.**: Σώμα Διώξης Οικονομικού Εγκλήματος
- **Υ.Ε.Ε.**: Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (πρώην Σ.Δ.Ο.Ε.)
- **ΥΠ.ΑΝ.**: Υπουργείο Ανάπτυξης
- **Χ.Α.Α.**: Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών



## ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η διπλωματική διατριβή που συνέγραψα καταπιάνεται με ένα από τα σοβαρότερα θέματα που απασχολούν σήμερα την Οικονομική Επιστήμη και τις οικονομίες όλων των χωρών. Συγκεκριμένα, πρόκειται για την πολιτική ανταγωνισμού, εντοπισμένη στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων - έναν από τους σημαντικότερους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας, αφού επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την ανταγωνιστικότητά της και την ευημερία του ελληνικού λαού. Ελπίζω η εργασία μου να συνεισφέρει -έστω λίγο- στον εντοπισμό των υφιστάμενων στρεβλώσεων και την προώθηση του ανταγωνισμού σε αυτή την τόσο σημαντική ενεργειακή αγορά.

Η παρούσα διατριβή θα ήταν αδύνατο να ολοκληρωθεί χωρίς την καθοδήγηση και τις πολύτιμες συμβουλές του Υπεύθυνου Καθηγητή μου, κ<sup>ο</sup> Κατσουλάκου Ιωάννη, αλλά και τη βοήθεια του Εξεταστή Καθηγητή μου κ<sup>ο</sup> Βέττα Νικολάου, τους οποίους και ευχαριστώ θερμά. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον πρόεδρο της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος, Δημήτρη Μακρυβέλιο για τα στοιχεία που μου παρείχε και για τον πολύτιμο χρόνο που μου αφιέρωσε.

Η ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας σηματοδοτεί την ολοκλήρωση του κυρίου μέρους των σπουδών μου. Σε όλη αυτή την επιτυχή πορεία μου, είχα συνέχεια τη βοήθεια του Θεού, την αμέριστη συμπαράσταση της οικογένειάς μου και την καθοδήγηση των καθηγητών μου. Τους ευχαριστώ και πιστεύω πως θα τους δικαιώσω.

Θεοφάνης Ιωάννου



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική διατριβή αποτελεί μια ανάλυση της διάρθρωσης και του ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά διώλισης, χονδρικής και λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων.

Τα υγρά καύσιμα προέρχονται από την επεξεργασία (διώλιση) του αργού πετρελαίου και χρησιμοποιούνται σε κάθε σύγχρονη δραστηριότητα. Αυτή η σπουδαιότητα των υγρών καυσίμων, καθιστά τις τιμές τους προσδιοριστικές παραμέτρους της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας σε κάθε χώρα και βέβαια, στην Ελλάδα. Σήμερα, η αγορά πετρελαίου - σε διεθνές επίπεδο - ισορροπεί σε πολύ υψηλά επίπεδα τιμών και προκαλεί παγκόσμια ανησυχία. Ασφαλώς, η Ελλάδα υφίσταται και αυτή τις συνέπειες της συνεχούς ανόδου των πετρελαιϊκών τιμών. Η κατάσταση αυτή κάνει προφανή την ανάγκη, η εγχωρία αγορά να λειτουργεί όσο το δυνατό πιο αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά, προς όφελος των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, των Ελλήνων καταναλωτών και συνολικά της ελληνικής οικονομίας. Η ενίσχυση του ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών είναι η μοναδική άμυνα έναντι των διεθνών πετρελαιϊκών κρίσεων, αλλά και βασικό εργαλείο στην προσπάθεια για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας.

Αυτή η διατριβή περιλαμβάνει βασικά σημεία της ελληνικής νομοθεσίας που επηρεάζουν τη δομή της εγχώριας αγοράς πετρελαιοειδών και κατ' επέκταση, την ένταση του ανταγωνισμού σε αυτήν. Γίνονται συγκρίσεις με διατάξεις που ίσχυσαν κατά το παρελθόν, ενώ προτείνονται αλλαγές στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τη βελτίωση της διάρθρωσης της αγοράς.

Επιπλέον, θίγονται εκτεταμένα τα προβλήματα νοθείας και λαθρεμπορίου που διαχρονικά μαστίζουν την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων σε μεγάλη έκταση. Απαριθμώνται οι αρνητικές συνέπειες αυτών των φαινομένων για τον υγιή ανταγωνισμό, τους νόμιμους επιχειρηματίες, τους τελικούς καταναλωτές, τον κρατικό προϋπολογισμό, το περιβάλλον και την υγεία των πολιτών. Τέλος, προτείνονται λύσεις για το δραστικό περιορισμό αυτών των σοβαρών στρεβλώσεων της αγοράς πετρελαιοειδών.

Επιπρόσθετα, στην παρούσα διατριβή, γίνεται μελέτη ολόκληρου του κάθετου κυκλώματος παραγωγής και εμπορίας υγρών καυσίμων στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται διαδοχικά οι κλάδοι: 1) Διώλισης, 2) (Χονδρικής) Εμπορίας, 3)

Λιανικής Εμπορίας. Σε κάθε μία επιμέρους αγορά γίνεται αναγνώριση της δομής της, των επιχειρήσεων που την αποτελούν και των βασικών χαρακτηριστικών της. Στη συνέχεια, αναγνωρίζεται η τυχόν ύπαρξη Δεσπόζουσας Θέσης κάποιας επιχείρησης και η καταχρηστική ή συμπαγινιακή συμπεριφορά κάποιων από αυτές (όπου αυτό είναι δυνατό, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία). Παράλληλα, αναγνωρίζονται καταστάσεις/συνθήκες που ευνοούν την επίτευξη Μη Συνεργασιακών Συμπαγινιών μεταξύ των επιχειρήσεων. Τέλος, προτείνονται μέτρα για την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε κάθε μία από τις τρεις επιμέρους αγορές.

Σε όλη την έκταση της διατριβής, αναδεικνύεται ξεκάθαρα ο κρίσιμος ρόλος της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την προώθησή του και την καταπολέμηση των όποιων στρεβλώσεων υφίστανται στην εγχώρια αγορά υγρών καυσίμων. Η Ε.Α. πρέπει να εξετάζει τη συμπεριφορά και την τιμολογιακή πολιτική των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, να διερευνά πιθανές συγχωνεύσεις - εξαγορές τους και να δίνει μεγάλη προσοχή σε τοπικές αγορές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η πολιτεία είναι ανάγκη να στηρίζει αυτή την προσπάθεια και να νομοθετεί με γνώμονα την ενίσχυση του ανταγωνισμού, την προστασία του νόμιμου επαγγελματία και των καταναλωτών.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 1<sup>η</sup>: Η ΔΙΑΡΩΡΩΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Ο τομέας της ενέργειας είναι ο σημαντικότερος τομέας για κάθε οικονομία και αυτό βέβαια ισχύει και για την ελληνική. Κεφαλαιώδη ρόλο στον τομέα της ενέργειας διαδραματίζουν τα υγρά καύσιμα που προέρχονται από το πετρέλαιο μέσω της επεξεργασίας του και χρησιμοποιούνται σε όλο το φάσμα των σύγχρονων δραστηριοτήτων (βιομηχανία, παραγωγή ηλεκτρισμού, μεταφορές - υπηρεσίες, κατοικίες). Για αυτόν ακριβώς το λόγο, οι υπερβολικές αυξήσεις των διεθνών τιμών του πετρελαίου κατά καιρούς, δοκιμάζουν εδώ και δεκαετίες τις αντοχές της παγκόσμιας οικονομίας, όπως και της ελληνικής. Ήδη σήμερα ζούμε μια τέτοια περίοδο αβεβαιότητας, αφού οι διεθνείς τιμές του πετρελαίου κινούνται αρκετά πάνω από τα 50 δολάρια το βαρέλι και έφθασαν μέχρι το ύψος των 65 - 70 δολαρίων, ως αποτέλεσμα μιας αρνητικής διεθνούς συγκυρίας (υψηλή ζήτηση διεθνώς, μη επαρκή προσφορά διυλισμένων προϊόντων, διεθνή κερδοσκοπικά funds). Αυτή ακριβώς η συγκυρία κάνει πιο επιτακτική την ανάγκη, η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών να λειτουργεί ομαλά, με ενισχυμένο ανταγωνισμό και διαφάνεια, προς όφελος του καταναλωτή, των επιχειρήσεων, του δημοσίου και συνολικά της κοινωνικής ευημερίας.

Η Ελλάδα εξαρτάται σημαντικά από το πετρέλαιο. Με βάση τα στοιχεία των διεθνών οργανισμών, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 22η σχετική θέση. Καταναλώνουμε 405.000 βαρέλια πετρελαίου ημερησίως (50.000 τόνοι περίπου ημερησίως ή 20 εκατομμύρια τόνοι το χρόνο - 20 εκατόμ. Μ.Τ.). Σύμφωνα με την Eurostat, οι καθαρές εισαγωγές πετρελαίου αποτελούν στην χώρα μας το 65,2% της ακαθάριστης κατανάλωσης ενέργειας, έναντι 44% στην ευρωζώνη και 32,9% στην Ε.Ε. των 15. Έχουμε δηλαδή διπλάσια εξάρτηση από το εισαγόμενο πετρέλαιο από ό,τι η Ε.Ε. των 15. Σε μελέτη του I.O.B.E. εκφράζεται η άποψη ότι αυτή η κατάσταση θα επιδεινωθεί. Μέχρι το 2010 προβλέπεται για την εγχώρια αγορά σημαντική αύξηση της ζήτησης της αμόλυβδης βενζίνης με ρυθμό 5% το χρόνο, ενώ με 3% - 5,7% το χρόνο θα αυξάνεται η ζήτηση για πετρέλαιο θέρμανσης. Το 57,6% της κατανάλωσης πετρελαίου πηγαίνει στις μεταφορές, το 16,7% στη βιομηχανία, το 16%

στα νοικοκυριά, το 8,5% στον αγροτικό τομέα, και το 1,5% στις υπηρεσίες<sup>1</sup>. Σύμφωνα με την έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για τη νομισματική πολιτική του Φεβρουαρίου του 2005, προκύπτει ότι η ελληνική οικονομία είναι σπάταλα ενεργοβόρος, αφού η κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα πραγματικού Α.Ε.Π. δεν μεταβλήθηκε στην Ελλάδα μεταξύ του 1991 και του 2002, ενώ στην Ε.Ε. των 15 μειώθηκε κατά 12% και στην ευρωζώνη κατά 9%. Η κατανάλωση ενέργειας ανά μονάδα Α.Ε.Π. το 2002 ήταν 35% υψηλότερη στην Ελλάδα από το μέσο όρο στην Ε.Ε. των 15.

Η εξέλιξη των καταναλώσεων πετρελαιοειδών καυσίμων κατά κλάδο στην Ελληνική αγορά έχουν ως εξής:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1

| ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ |     |          |        | ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ  |                    |        | ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΕΣΩΤ. |        | ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ |         |
|-----------|-----|----------|--------|---------------------|--------------------|--------|------------------|--------|-----------|---------|
| ETH       | LPG | ΚΗΡΟΖΙΝΗ | NTIZEΛ | ΑΜΟΛΥΒΔ.<br>ΒΕΝΖΙΝΗ | ΜΟΛΥΒΔ.<br>ΒΕΝΖΙΝΗ | NTIZEΛ | NTIZEΛ           | MAZOYT | JP4       | JA1-JP8 |
| 1998      | 35  | 11       | 2.129  | 1.516               | 1.590              | 1.851  | 352              | 538    | 20        | 1.149   |
| 1999      | 70  | 12       | 2.100  | 1.737               | 1.428              | 1.888  | 289              | 591    | 7         | 1.243   |
| 2000      | 60  | 13       | 2.290  | 2.052               | 1.178              | 1.890  | 263              | 236    | 17        | 1.273   |
| 2001      | 61  | 15       | 2.470  | 2.336               | 1.000              | 1.895  | 345              | 335    | 19        | 1.141   |
| 2002      | 48  | 10       | 2.590  | 3.493               | -                  | 1.925  | 330              | 283    | 18        | 1.106   |
| 2003      | 49  | 13       | 3.082  | 3.650               | -                  | 2.100  | 301              | 306    | 20        | 1.111   |

*LPG: Υγραέριο, Κηροζίνη: Καθαρό πετρέλαιο. (μεγέθη σε χιλ. τόνους).*

*Πηγή: Γ.Δ. Ενέργειας Υπ. Ανάπτυξης.*

Για την περίοδο 2004 - 2010 προβλέπεται ανοδική εξέλιξη της ζήτησης της κατηγορίας βενζινών για την εσωτερική αγορά. Ανοδική επίσης εξέλιξη προβλέπεται και για τα πετρέλαια εσωτερικής καύσεως (ντίζελ κίνησης). Αντίθετα στα πετρέλαια εξωτερικής καύσεως (ντίζελ θέρμανσης) θα συνεχίσει για λόγους περιβαλλοντικούς, η υποκατάστασή τους με πετρέλαιο εσωτερικής καύσεως, υγραέριο ή φυσικό αέριο.

Η παραγωγή αργού πετρελαίου στην Ελλάδα είναι περιορισμένη. Το κοίτασμα του Πρίνου καλύπτει μόλις το 2% της εγχώριας ζήτησης, με αποτέλεσμα το σύνολο σχεδόν των αναγκών της εγχώριας ζήτησης να καλύπτεται από εισαγωγές. Τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. προμηθεύονται αργό πετρέλαιο με βάση μακροχρόνια συμβόλαια, ορισμένα από τα οποία είναι διακρατικά. Τα φορτία προέρχονται κυρίως από Σαουδική Αραβία, Ιράν, Λιβύη, Πρίνο και ορισμένα είναι ρωσικού τύπου URALS μερικά από τα οποία αγοράζονται από την αγορά SPOT. Η MOTOROIL Α.Ε. προμηθεύεται αργό πετρέλαιο κυρίως από τη Σαουδική Αραβία.

<sup>1</sup> "Το ακριβό πετρέλαιο περιορίζει την ανάπτυξη", City Press, Ειδική Έκδοση για την 70η Δ.Ε.Θ., 9-9-2005, σελ. 24.

## ➤ ΤΟ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΚΥΚΛΩΜΑ - Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

### A. ΔΙΥΛΙΣΗ - ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Στην Ελλάδα λειτουργούν σήμερα δύο εταιρίες διυλιστηρίων που διαθέτουν συνολικά τέσσερις παραγωγικές μονάδες. Η μεγαλύτερη εταιρία είναι τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ στην οποία το κράτος διατηρεί το management και ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο. Τα Ε.Π.Ε. διαθέτουν τρία διυλιστήρια (Ασπρόπυργο, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη). Ακολουθεί η MOTOROIL A.E. που ελέγχεται πλέον από την οικογένεια Βαρδινογιάννη, αφού το Φθινόπωρο του 2005 αποχώρησε από το μετοχικό της κεφάλαιο η Saudi Aramco. Η MOTOROIL διαθέτει διυλιστήριο στους Αγ. Θεοδώρους Κορινθίας. Οι δύο εταιρίες είναι εισηγμένες στο X.A.A. Σε ότι αφορά στο επίπεδο των διυλιστηρίων, οι μονάδες των Ε.Π.Ε. στον Ασπρόπυργο και της MOTOROIL στην Κορινθία είναι σύνθετα διυλιστήρια που παράγουν προϊόντα υψηλών, διεθνών προδιαγραφών. Τα διυλιστήρια των Ε.Π.Ε. στη Θεσσαλονίκη και την Ελευσίνα είναι απλά, με το δεύτερο να παράγει μόνο μαζούτ και ντίζελ.

Αυτή τη στιγμή, η παραγωγική δυναμικότητα των 20 εκατομμυρίων τόνων ετησίως που έχουν τα 4 διυλιστήρια της Ελλάδας, θεωρητικά καλύπτουν τις ανάγκες της. Παρ' όλα αυτά, η διάρθρωση της παραγωγής οδηγεί σε υπερπαραγωγή βενζινών από την οποία 1 εκατομμύριο τόνοι ετησίως εξάγονται, ενώ αντίθετα παρατηρείται έλλειμμα στο πετρέλαιο ντίζελ από το οποίο εισάγονται κάθε χρόνο 600.000 - 1.000.000 τόνοι για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

### B. ΕΜΠΟΡΙΑ - ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ

Οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.) αγοράζουν υγρά καύσιμα από τα διυλιστήρια και τα μεταπολούν στους λιανοπωλητές υγρών καυσίμων (κυρίως στα πρατήρια), καθώς και σε ορισμένες κατηγορίες τελικών καταναλωτών. Το σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη χονδρική πώληση είναι περίπου 20 κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Οι εταιρίες αυτές, με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους, διακρίνονται στην εμμέσως ελεγχόμενη από το δημόσιο EKO - ΕΛΔΑ (ως θυγατρική των Ε.Π.Ε.), σε θυγατρικές πολυεθνικών (όπως οι BP και SHELL) και σε εταιρίες ελληνικής ιδιοκτησίας (όπως JETOIL, AEGEAN,



ΕΤΕΚΑ και οι εισηγμένες στο Χ.Α.Α., ΕΛΙΝ και ΡΕΒΟΪΛ). Τέλος, η AVINOIL ανήκει στον όμιλο της M.O.H.

## Γ. ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΠΡΑΤΗΡΙΑ

Τα πρατήρια υγρών καυσίμων διαθέτουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα στον τελικό καταναλωτή. Στην Ελλάδα λειτουργούν περίπου 8.000 πρατήρια. Τα πρατήρια συνάπτουν μακροχρόνιες συμβάσεις με τις Ε.Ε.Π. ή λειτουργούν ως ανεξάρτητα πρατήρια (Α.Π.). Επίσης, δραστηριοποιούνται και οι μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης που πωλούν λιανικώς πετρέλαιο.

## ➤ Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Τα διυλιστήρια πωλούν καύσιμα στις Ε.Ε.Π. και σε μεγάλους καταναλωτές χωρίς τη μεσολάβηση των Ε.Ε.Π. (π.χ. Ένοπλες Δυνάμεις, Δ.Ε.Η., Αλουμίνιο της Ελλάδος). Επίσης, μπορούν να πωλούν υγρά καύσιμα σε Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες Πρατηρίων, αλλά και σε Α.Π., δηλαδή πρατήρια που δεν έχουν σύμβαση με κάποια Ε.Ε.Π. και δε φέρουν το σήμα της. Τέλος, τα διυλιστήρια μπορούν να εισάγουν και να εξάγουν πετρελαιοειδή προϊόντα.

Οι Ε.Ε.Π. πωλούν τα προϊόντα τους σε πρατήρια υγρών καυσίμων, στους μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης και σε κάποιους τελικούς καταναλωτές (π.χ. βιομηχανία). Οι Ε.Ε.Π. μπορούν να κάνουν εισαγωγές και εξαγωγές προϊόντων, αλλά δεν μπορούν να λειτουργούν πρατήρια υγρών καυσίμων.

Τα πρατήρια αγοράζουν καύσιμα από την Ε.Ε.Π. με την οποία έχουν συνάψει σύμβαση. Αν δεν έχουν σύμβαση, τότε λειτουργούν ως Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.) και μπορούν να έχουν πρόσβαση στα διυλιστήρια χωρίς τη μεσολάβηση κάποιας Ε.Ε.Π. Επίσης, τα πρατήρια που δεν έχουν σύμβαση με Ε.Ε.Π. μπορούν να ιδρύουν και Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες για να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο συμπληρώνεται από πληθώρα διατάξεων και ρυθμίσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες θα παρουσιαστούν αναλυτικά.

Η ελληνική αγορά υγρών καυσίμων αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα, όπως π.χ. η νοθεία, το λαθρεμπόριο και η εκτεταμένη φοροδιαφυγή, προβλήματα που πλήττουν τους νόμιμους επαγγελματίες, τους καταναλωτές, το δημόσιο και το



περιβάλλον. Η πολιτεία κάνει προσπάθειες να ελαττώσει αυτά τα προβλήματα και τις συνέπειές τους, δίχως όμως να έχει πετύχει σημαντικά αποτελέσματα έως σήμερα.

Η προσοχή με την οποία η πολιτεία αντιμετωπίζει ή θα έπρεπε να αντιμετωπίζει την αγορά πετρελαιοειδών οφείλεται στη μεγάλη επίδραση των μεταβολών των τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων στον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Μια μείωση της τιμής των καυσίμων κατά 10% προκαλεί μείωση 1,3% στο Δ.Τ.Κ.<sup>2</sup>), καθώς και στο ότι τα υγρά καύσιμα αποτελούν είδος πρώτης ανάγκης (ανελαστική ζήτηση, δηλ. ελαστικότητα ζήτησης μικρότερη της μονάδος). Κατά συνέπεια, η καταπολέμηση των αντι-ανταγωνιστικών φαινομένων, μονοπωλιακών καταστάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών στην αγορά πετρελαιοειδών αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Εξαιτίας του κρίσιμου οικονομικού ρόλου που διαδραματίζει η αγορά πετρελαιοειδών, έχει θεσμοθετηθεί ένα εκτεταμένο σύνολο νομικών διατάξεων που στόχο έχει τη ρύθμισή της όσο το δυνατόν καλύτερα, προς όφελος του κοινωνικού συνόλου και της εθνικής οικονομίας.

Ο νόμος που εισήγαγε σαφείς ορισμούς δραστηριοτήτων, διαδικασιών, προϋποθέσεων και αδειών ήταν ο νόμος 3054 του 2002. Αυτός ο νόμος συστηματοποίησε, οργάνωσε και συγκεκριμενοποίησε διάφορες διατάξεις που αφορούσαν την αγορά πετρελαιοειδών, επιφέροντας βελτιώσεις. Όμως, σε κάθε περίπτωση και αυτός ο νόμος είχε παραλείψεις ή λάθη που δεν επέτρεψαν την πλήρη καταπολέμηση των προβλημάτων και των στρεβλώσεων της αγοράς πετρελαιοειδών.

Αυτές οι παραλείψεις και τα λάθη ελαττώθηκαν ακόμη περισσότερο με το νόμο 3335 του 2005 που ψηφίστηκε πρόσφατα και τροποποίησε κάποιες διατάξεις του 3054/2002, όντας εισήγαγε και νέες. Συνεπώς, τα σημαντικότερα σημεία του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου για την οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών σε όλα της τα στάδια (διύλιση, εμπορία, λιανική πώληση) έχουν διαμορφωθεί ως εξής:

<sup>2</sup> "Στρεβλώσεις στις αγορές αγαθών και υπηρεσιών και επιπτώσεις στο δείκτη τιμών καταναλωτή", Μελέτη του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (Κ.Ε.Π.Ε.), Αθήνα, Ιανουάριος 1997, σελ. 58.

### **1.2.1. ΟΡΙΣΜΟΙ**

**1. Διύλιση:** Η κατεργασία αργού πετρελαίου ή ημικατεργασμένων προϊόντων που πραγματοποιείται σε ειδικές εγκαταστάσεις για την παραγωγή Πετρελαιοειδών Προϊόντων.

**2. Διυλιστήριο:** Οι ειδικές εγκαταστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η διύλιση. Στο διυλιστήριο, πέραν των μονάδων επεξεργασίας, περιλαμβάνονται και οι αναγκαίοι αποθηκευτικοί χώροι και οι διευκολύνσεις εισαγωγής και εξαγωγής αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων.

**3. Διακίνηση:** Η μεταφορά πετρελαιοειδών προϊόντων από ένα διυλιστήριο σε άλλο, από ένα διυλιστήριο προς εγκαταστάσεις εμπορίας, από ένα διυλιστήριο προς εγκαταστάσεις μεγάλου τελικού καταναλωτή, από εγκαταστάσεις εμπορίας σε άλλες, από σημείο εγκατάστασης εισαγωγής προς διυλιστήριο ή εγκαταστάσεις εμπορίας, από εγκαταστάσεις εμπορίας ή διυλιστηρίου προς σημεία εγκατάστασης εξαγωγής, από εγκατάσταση εμπορίας ή διυλιστηρίου σε εγκαταστάσεις κατόχου άδειας λιανικής εμπορίας ή τελικού καταναλωτή που έχει ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και από εγκαταστάσεις κατόχου άδειας λιανικής εμπορίας προς τελικούς καταναλωτές. Η μεταφορά διακρίνεται σε α) μεταφορά μέσω αγωγού, β) μεταφορά με πλωτό μέσο, γ) οδική μεταφορά με βυτιοφόρο και δ) σιδηροδρομική μεταφορά.

**4. Μεταφορέας:** Το πρόσωπο που εκτελεί μεταφορά πετρελαιοειδών προϊόντων χρησιμοποιώντας Δημοσίας Χρήσεως (Δ.Χ.) βυτιοφόρα αυτοκίνητα.

**5. Εμπορία:** Η αποθήκευση και διάθεση, με σκοπό το κέρδος αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων, τα οποία προέρχονται από διυλιστήριο ή σημείο Εισαγωγής και προορίζονται για σημείο εξαγωγής ή άλλο διυλιστήριο, άλλη εγκατάσταση εμπορίας, εγκατάσταση λιανικής εμπορίας ή εγκατάσταση τελικού καταναλωτή με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

**6. Λιανική Εμπορία:** Η διάθεση με σκοπό το κέρδος προϊόντων αποκλειστικά σε τελικούς καταναλωτές.

**7. Τελική κατανάλωση:** Η τελική χρήση των πετρελαιοειδών προϊόντων από καταναλωτές.

**8. Τελικοί καταναλωτές:** Οι τελικοί χρήστες των πετρελαιοειδών οι οποίοι διακρίνονται σε:



**α) Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές**, των οποίων οι καταναλώσεις ανά έτος για ίδια χρήση ανά νομικό πρόσωπο υπερβαίνουν τους 150.000 μετρικούς τόνους και διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

**β) Τελικούς Καταναλωτές**, οι οποίοι διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και οι οποίοι παραλαμβάνουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα στους αποθηκευτικούς χώρους ή τις δεξαμενές τους.

**γ) Τελικούς Καταναλωτές** που δεν διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και οι οποίοι προμηθεύονται τα πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας από τους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας.

## **1.2.2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΔΕΙΟΛΟΤΗΣΕΩΝ - ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΚΥΚΛΟΙ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Η άσκηση των δραστηριοτήτων διύλισης, εμπορίας, λιανικής εμπορίας, μεταφοράς με αγωγό αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων επιτρέπονται μόνο εφόσον έχουν χορηγηθεί οι αντίστοιχες άδειες, οι οποίες χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, εκτός της άδειας λιανικής εμπορίας που χορηγείται από την αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

### **ΑΔΕΙΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ**

Χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή της Α.Ε. Ο κάτοχος άδειας διύλισης μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στην εγχώρια αγορά μόνο σε κατόχους άδειας εμπορίας, σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές, στις ένοπλες δυνάμεις, σε Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες πρατηρίων και σε κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας που λειτουργούν Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.). Ο κάτοχος άδειας διύλισης δεν μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας ή στους Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς-Κοινοπραξίες, οι οποίοι ή τα μέλη των οποίων είτε προμηθεύονται αποκλειστικά, με σχετική σύμβαση, πετρελαιοειδή προϊόντα από έναν κάτοχο άδειας εμπορίας είτε φέρουν το σήμα κατόχου άδειας εμπορίας. Ο κάτοχος άδειας λιανικής εμπορίας που προμηθεύεται πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας από κάτοχο άδειας διύλισης, είτε μεμονωμένα είτε ως μέλος Κοινοπραξίας ή Συνεταιρισμού, υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση ότι δεν έχει συνάψει σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με κάτοχο άδειας εμπορίας, ούτε φέρει το σήμα του κατόχου αυτού. (Ψευδής δήλωση επιφέρει μεταξύ

άλλων και ανάκληση της άδειας λιανικής εμπορίας). Τα διυλιστήρια υποχρεούνται να διαθέτουν κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους, ενώ τα αποθέματα που πρέπει βάσει νόμου να διατηρούν είναι 90 ημερών.

[Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας μπορούν να ιδρύουν Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες, οι οποίοι έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις που παρέχει ο νόμος στους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας. Στους Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή στις Κοινοπραξίες χορηγείται άδεια από τον Υπουργό Ανάπτυξης για την προμήθεια πετρελαιοειδών προϊόντων απευθείας από τα διυλιστήρια της χώρας ή από εισαγωγή, εφόσον τα προϊόντα αυτά προορίζονται αποκλειστικά για την τροφοδοσία των μελών τους και εφόσον κανένα από τα μέλη τους δεν προμηθεύεται, με βάση αποκλειστική σύμβαση, πετρελαιοειδή προϊόντα από κάτοχο άδειας εμπορίας ή δε φέρει το σήμα του κατόχου αυτού. Οι Συνεταιρισμοί και οι Κοινοπραξίες δεν επιτρέπεται να διαθέτουν ή να χρησιμοποιούν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους πέραν αυτών που προβλέπονται από τις άδειες λειτουργίας των πρατηρίων - μελών. Επίσης, δεν μπορούν να διαθέτουν βυτιοφόρα οχήματα πέραν αυτών που διαθέτουν τα πρατήρια - μέλη].

## ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

Άδεια εμπορίας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή Α.Ε. Ο κάτοχος άδειας εμπορίας μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας σε κατόχους άδειας εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές ή σε τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους με απρόσκοπτο τρόπο, εξασφαλίζοντας την ποιότητα του προϊόντος, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και την διαφάνεια των τιμών. Η άδεια εμπορίας ισχύει για όλη την επικράτεια. Συγκεκριμένα για την άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων (κατηγορία Α) δεν περιλαμβάνεται η εμπορία ναυτιλιακών, αεροπορικών καυσίμων, υγραερίων και ασφάλτου (άδειες κατηγοριών Β1, Β2, Γ, Δ αντίστοιχα).

Για τη χορήγηση άδειας εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων απαιτείται ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο 2.000.000 €. Οι αποθηκευτικοί χώροι πρέπει να συνδέονται με σύστημα αγωγών με διυλιστήρια ή με θάλασσα ή με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ μπορούν, να βρίσκονται και εντός χώρου διυλιστηρίου. Οι αποθηκευτικοί

χώροι θεωρούνται και αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, ενώ πρέπει να είναι ιδιόκτητοι, μισθωμένοι ή να έχουν παραχωρηθεί κατ' αποκλειστική χρήση. Ο ελάχιστος όγκος αποθηκευτικών χώρων που υποχρεούνται να διαθέτουν οι κάτοχοι αδείας εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων είναι 13.000 κυβικά μέτρα. Οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών σε όλα τα στάδια καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης. Οι κάτοχοι άδειας εμπορίας πρέπει να έχουν διαθεσιμότητα μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα ή πλωτά μέσα) που να εξασφαλίζουν την ομαλή τροφοδοσία της αγοράς. Τα μεταφορικά μέσα πρέπει να είναι αποκλειστικής χρήσεως και να φέρουν εμφανώς το εμπορικό σήμα του κατόχου της άδειας εμπορίας που τα χρησιμοποιεί κατά αποκλειστικότητα. Για την εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων, οι κάτοχοι της άδειας υποχρεώνονται να τηρούν στους αποθηκευτικούς τους χώρους συνεχώς λειτουργικά αποθέματα ίσα με τα 5/365 των ετησίων πωλήσεων στην εγχώρια αγορά που πραγματοποίησαν κατά το προηγούμενο έτος, καθώς και συνολικά αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών (90/365) για τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν και εγκαταστάσεις διυλιστηρίων, μεγάλων τελικών καταναλωτών, άλλων κατόχων άδειας εμπορίας, έναντι τιμήματος.

Ο κάτοχος άδειας εμπορίας φέρει την ευθύνη για τη διακίνηση των προϊόντων που εμπορεύεται. Ενθύνεται μαζί με τους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας για την ποσότητα και ποιότητα των προϊόντων που διαθέτουν τα πρατήρια, τα οποία τροφοδοτούνται αποκλειστικά από αυτόν και φέρουν το σήμα του (όχι για Α.Π.). Για τον εφοδιασμό των πελατών τους, οι κάτοχοι άδειας εμπορίας μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τρίτων εφόσον δεν μεταβιβάζεται η κυριότητα των προϊόντων σε αυτούς και οι οποίοι επίσης ευθύνονται για την ποιότητα, διακίνηση και παράδοση των προϊόντων στους καταναλωτές.

## ΆΔΕΙΑ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

Άδεια λιανικής εμπορίας χορηγείται σε φυσικά πρόσωπα ή εταιρίες με οποιαδήποτε εταιρική μορφή. Ειδικά για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, η άδεια χορηγείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. 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 δεν προμηθεύονται με βάση αποκλειστική σύμβαση πετρελαιοειδή προϊόντα 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 ποσότητα των προϊόντων που διακινεί και διαθέτει στους τελικούς καταναλωτές. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών που προμηθεύονται οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας 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.

Ο κάτοχος άδειας λιανικής εμπορίας, εφόσον τροφοδοτείται αποκλειστικά από έναν κάτοχο άδειας εμπορίας, υποχρεούται να αναρτά σε εμφανές σημείο το εμπορικό σήμα του κατόχου άδειας εμπορίας. Σε διαφορετική περίπτωση υποχρεούται να αναρτά την ένδειξη Α.Π. (Ανεξάρτητο Πρατήριο). Ο λιανοπωλητής υποχρεούται να προμηθεύει απρόσκοπτα τους τελικούς καταναλωτές, εξασφαλίζοντας την ποιότητα, την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφάνεια των τιμολογήσεων.

Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας μπορούν να πραγματοποιούν εισαγωγές πετρελαιοειδών, εφόσον είναι Α.Π. 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 καυσίμων που διακινούν και πωλούν στους τελικούς καταναλωτές.

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

### **1.2.3. 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 τη σωστή κατεύθυνση συστηματοποιώντας και οργανώνοντας τις διατάξεις για την αγορά πετρελαιοειδών, εισάγοντας νέους θεσμούς (π.χ. Κ.Ε.Δ.Α.Κ. 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 ρύθμισε 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 Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών, όπως επίσης και να πραγματοποιούν εισαγωγές πετρελαιοειδών, εφόσον προορίζονται αποκλειστικά για το ίδιο το 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 πρατηρίων που δεν έχουν σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με εταιρία 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 ΥΠ. ΑΝ. κλπ.

#### **1.2.4. ΔΙΑΦΟΡΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ**

Οι πρόσφατοι νόμοι 3054/2002 και 3335/2005 ρυθμίζουν πλήθος 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. Για την εκπλήρωση της υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων ασφάλειας, οι κάτοχοι άδειας διύλισης, άδειας εμπορίας, άδειας λιανικής εμπορίας, οι προμηθευτικοί συνεταιρισμοί ή οι κοινοπραξίες και οι μεγάλοι τελικοί καταναλωτές μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αποθηκευτικούς χώρους που βρίσκονται σε χώρους

διυλιστηρίων ή κατόχων αδείας εμπορίας ή μεγάλων τελικών καταναλωτών, εφόσον οι χώροι αυτοί θεωρούνται αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται εντός της ελληνικής επικράτειας για κάθε κατηγορία πετρελαιοειδών προϊόντων, σύμφωνα με την Ε.Ε., για να καλύπτεται η εσωτερική αγορά σε πιθανές κρίσεις και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της χώρας προς τη διεθνή κοινότητα. Οι εισαγωγείς πετρελαιοειδών πρέπει να τηρούν απόθεμα ασφαλείας ίσο με τα 90/365 των καθαρών εισαγωγών τους κατά το προηγούμενο έτος. Ομοίως, απόθεμα ασφαλείας 90 ημερών υποχρεούνται να κρατούν τα διυλιστήρια και οι Ε.Ε.Π.

3. Μέτρα Διαχείρισης Πιθανών Κρίσεων Εφοδιασμού σε Υγρά Καύσιμα.
4. Τα θέματα που ρυθμίζει ο κανονισμός αδειών.
5. Το ωράριο πρατηρίων υγρών καυσίμων.
6. Ορίζονται (με το νόμο του 2002) διάφορα θέματα της Εταιρίας Αγωγού Καυσίμου Αεροδρομίου Αθηνών Α.Ε.

7. Τηρείται ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος με την επωνυμία Λογαριασμός Χρηματοδότησης Εταιριών 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 Εταιρίες Εμπορίας, οι Μεγάλοι Τελικοί Καταναλωτές και οι Προμηθευτικοί Συνεταιρισμοί ή Κοινοπραξίες για τις απευθείας αγορές απ' τα διυλιστήρια ή τις εισαγωγές (πλην καύσιμα αεροπορικά, ναυτιλίας, ενόπλων δυνάμεων). Η εισφορά αυτή διατίθεται για επιδότηση κατόχων άδειας 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 εταιριών εμπορίας, χρηματοδότηση της λειτουργίας των Κ.Ε.Δ.Α.Κ., ενίσχυση περιβαλλοντικών προγραμμάτων κλπ.

8. Οι εισαγωγές και εξαγωγές πετρελαίου και προϊόντων του 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.



Τέλος, υπάρχουν και άλλες λιγότερο σημαντικές διατάξεις για την αγορά πετρελαιοειδών που η επίδρασή τους στη διάρθρωση και τον ανταγωνισμό είναι αμελητέα και δεν κρίθηκε σκόπιμο να αναφερθούν στην παρούσα διατριβή.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ**

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 ιδιοτήτων τους είναι εύκολο να αναμιχθούν μεταξύ τους, να αναμιχθούν με άλλες χημικές ενώσεις ή να μεταγγίζονται σε παράνομους αποθηκευτικούς χώρους. Επίσης, η αγορά υγρών καυσίμων είναι μια αγορά που διακινούνται υψηλά χρηματικά ποσά (υψηλή ρευστότητα), μεγάλες ποσότητες προϊόντων που είναι δύσκολο να ελεγχθούν πλήρως, ενώ μεσολαβούν 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 είναι σχετικά απλή: δια 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.

### **1.3.1. ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

Ακριβείς μετρήσεις για το μέγεθος της νοθείας στην ελληνική αγορά δεν μπορούν να γίνουν, αν και οι διάφορες μελέτες, δειγματοληπτικές έρευνες και οι έλεγχοι του Υπουργείου Ανάπτυξης οδηγούν σε προσέγγιση των μεγεθών αυτών.

Με βάση τα στοιχεία των ερευνών που έγιναν με πρωτοβουλίες του Υπουργείου Μεταφορών, του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών και του Ε.Μ.Π., περίπου 1 στα 10 δείγματα βενζίνης βρέθηκαν μη κανονικά (νοθευμένα) και 1 στα 3 έως 1 στα 9 στο πετρέλαιο κίνησης. Συγκεκριμένα, το 2002 στην Αττική, το 15,9% των πρατηρίων που ελέγχηκαν είχε νοθευμένο πετρέλαιο κίνησης και το

8,2% βενζίνη. Το 2003 - 2004, το Ε.Μ.Π. πραγματοποίησε δική του μελέτη ποιότητας καυσίμων στα πρατήρια του εμφανίζονται με τις χαμηλότερες τιμές. Προέκυψε ότι το 7,1% των δειγμάτων βενζίνης ήταν νοθευμένα και το 11,7% του πετρελαίου κίνησης. Επίσης, τη διετία 1998 - 2000 σε πανελλαδική κλίμακα, το 9,7% των δειγμάτων βενζίνης και το 28% των δειγμάτων πετρελαίου κίνησης ήταν αντικανονικά (ενδεχομένως νοθευμένα)<sup>3</sup>. Σύμφωνα με μελέτη των χημικών μηχανικών του Ε.Μ.Π., το ποσοστό νοθείας στην περιοχή της Αττικής είναι 7% για τις βενζίνες και 12% για το πετρέλαιο κίνησης, ενώ στα επαγγελματικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν ντίζελ η νοθεία φθάνει ακόμα και στο 40%.

Στις μεν βενζίνες η νοθεία γίνεται είτε με την προσθήκη της πάμφθηνης (και εξαιρετικά εκρηκτικής και επικίνδυνης) τολουόλης σε παράνομα εργαστήρια και δεξαμενές, είτε με ανάμειξη απλής αμόλυβδης βενζίνης με την ακριβότερη σούπερ αμόλυβδη πολλών οκτανίων. Στο πετρέλαιο, εξίσου απλά με τη νόθευση του φθηνού πετρελαίου θέρμανσης (φόρος 21 € στα 1000 λίτρα) με το πετρέλαιο κίνησης που φορολογείται με 245 € το χιλιόλιτρο, θέμα που θα αναλυθεί διεξοδικά στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού. Νοθεία γίνεται ακόμη και με το αφορολόγητο ναυτιλιακό πετρέλαιο αλλά και με πετρέλαιο που χρησιμοποιεί ο στρατός<sup>4</sup>, αν και η τεκμηρίωση τέτοιων περιστατικών είναι πολύ δύσκολη λόγω της δράσης παράνομων κυκλωμάτων.

Καταγράφοντας τη δράση των κυκλωμάτων λαθρεμπορίας, το Σ.Δ.Ο.Ε. με ανακοίνωσή του (6.8.2004) γνωστοποιούσε στα ΜΜΕ ότι το 15% του πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης, αλλά και το 8 - 12% των βενζινών είναι προϊόντα λαθρεμπορίας και αποδεχόταν ότι 1 στα 3 πρατήρια υγρών καυσίμων παρανομεί με διάφορους τρόπους. Εξάλλου, σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, από τους 7 εκατ. μετρικούς τόνους πετρελαίου που χρειάζονται οι περίπου 1,2 εκατ. καυστήρες της χώρας, οι 3,4 εκατ. είναι προϊόν λαθρεμπορίας, είτε από τράνζιτ πετρέλαιο, είτε από χώρες της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ., όπου όμως η πλειονότητα των καυσίμων διακινείται από λαθρεμπόρους. Τέλος, καθηγητές του ΕΜΠ εκτιμούν πως το 40% του πετρελαίου κίνησης είναι πετρέλαιο θέρμανσης ή είναι προϊόν λαθρεμπορίας<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Καϊταζίδης Μιχάλης, "Βρώμικο ντίζελ φρενάρει πετρελαιοκίνηση", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 22-4-2005

<sup>4</sup> Μέρμηγκας Γιώργης, "Ο νόμος της σιωπής κυριαρχεί", Ελευθεροτυπία, 2-7-2005.

<sup>5</sup> Λαμπρόπουλος Θάνος, "3 δις η ζημιά από το λαθρεμπόριο τράνζιτ", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 21-10-2005.

### **1.3.2. Η ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ**

Από τα μέσα κλάσματα του αργού πετρελαίου (τα βαρύτερα από την βενζίνη, αλλά ελαφρότερα από το μαζούτ) παράγεται ως μείζον τελικό προϊόν το πετρέλαιο ντίζελ. Το υγρό αυτό καύσιμο έχει 2 κύριες χρήσεις: σε κινητήρες εσωτερικής καύσης (πετρελαιοκινητήρες) και σε καυστήρες για παραγωγή θερμότητας (εξωτερική καύση). Αρχικά, το πετρέλαιο ντίζελ ήταν ένα ενιαίο προϊόν, καθώς οι απαιτούμενες προδιαγραφές ήσαν παραπλήσιες τόσο για την εσωτερική, όσο και για την εξωτερική καύση. Βαθμιαία όμως, καθώς οι εξελίξεις στην τεχνολογία των κινητήρων προχωρούσαν, απαιτούνταν καλύτερη ποιότητα ανάφλεξης και το πετρέλαιο ντίζελ διαχωρίστηκε σε 2 προϊόντα ως προς την τελική χρήση: πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης. Ο διαχωρισμός αυτός ως προς τη χρήση (ο οποίος αυξάνει και τη λειτουργικότητα των διυλιστηρίων) οδήγησε σε πολλές χώρες και σε διαφορές στην τελική τιμή των 2 καυσίμων, πέραν της διαφοράς του φόρου. Παρ' όλο το διαχωρισμό, τα 2 καύσιμα εξακολουθούν να έχουν πολύ παρόμοια χαρακτηριστικά και μπορούν να αλληλοϋποκατασταθούν στην τελική χρήση. Οι μόνες διαφορές έγκειται στην ποιότητα ανάφλεξης (αριθμός κετανίου) και τελευταία, για περιβαλλοντικούς λόγους, στην περιεκτικότητα σε θείο.

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 2**

| <b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ</b>           | <b>ΠΕΤΡΕΛ. ΚΙΝΗΣΗΣ</b> | <b>ΠΕΤΡΕΛ. ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ</b> |
|---------------------------------|------------------------|--------------------------|
| Συμπυκν. στους 350 °C, μεγ.     | 85%                    | 85%                      |
| Σημείο αναφλ., °C, ελαχ.        | 55                     | 55                       |
| Ανθρακούχο υπόλειμμα, %, μεγ.   | 0,30                   | 0,30                     |
| Τέφρα %, μεγ.                   | 0,01                   | 0,02                     |
| Ψυχρή ροή, °C, μεγ.             | -5                     | -5                       |
| Περιεκτικότητα σε θείο, %, μεγ. | 0,05                   | 0,20                     |
| Δείκτης κετανίου, ελαχ.         | 46                     | 40                       |

*Χαρακτηριστικά πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης.*

Μετά το διαχωρισμό του πετρελαίου ντίζελ σε κίνησης και θέρμανσης που θεσμοθετήθηκε το 1992, παρουσιάστηκε και στην Ελλάδα έντονο το πρόβλημα της αντιμετώπισης της νοθείας του πετρελαίου κίνησης με πετρέλαιο θέρμανσης, αν και ο διαχωρισμός των 2 τύπων είναι μέτρο ενδεδειγμένο από άποψη ενεργειακή, δημοσιονομική και κοινωνική. Το φαινόμενο της νοθείας των 2 τύπων πετρελαίου παρατηρείται σε αρκετές χώρες του κόσμου. Η μέθοδος που χρησιμοποιείται διεθνώς

για την αντιμετώπιση της νοθείας βασίζεται γενικά στην χρήση ιχνηθετών στο πετρέλαιο θέρμανσης, ώστε να μπορεί να ανιχνευθεί η πρόσμιξή του με πετρέλαιο κίνησης - τρόπος όμως όχι αρκετά αποτελεσματικός, ιδιαίτερα όταν η διαφορά τιμής είναι σχετικά μεγάλη.

## ➤ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΟΘΕΙΑ ΣΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Η νοθεία των 2 τύπων πετρελαίου συνεπάγεται τεράστια δασμοφοροδιαφυγή. Επίσης οι πετρελαιοκινητήρες νέας γενιάς είναι σχεδιασμένοι για ντίζελ υψηλών προδιαγραφών, περιεκτικότητας σε θείο έως 50 μέρη στο 1.000.000 έναντι 2.000 του πετρελαίου θέρμανσης, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η νοθεία των 2 τύπων ντίζελ συνεπάγεται βλάβες στους σύγχρονους κινητήρες, μεγάλη οικονομική ζημιά για τους καταναλωτές και επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

## ➤ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Παλαιότερα στοιχεία για το φαινόμενο της νοθείας είναι εύγλωττα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι έλεγχοι του πετρελαίου κίνησης την περίοδο Ιανουαρίου 1996 - Μαΐου 1997 έδειξαν ότι περίπου το 16% των δειγμάτων ήταν αντικανονικά. Το 2002 στην Αττική, το 15,9% των πρατηρίων που ελέγχθηκαν είχε νοθευμένο πετρέλαιο κίνησης. Δηλαδή, παρά τις προσπάθειες καταπολέμησης του φαινομένου της νοθείας δεν υπήρξε κανένα αποτέλεσμα.

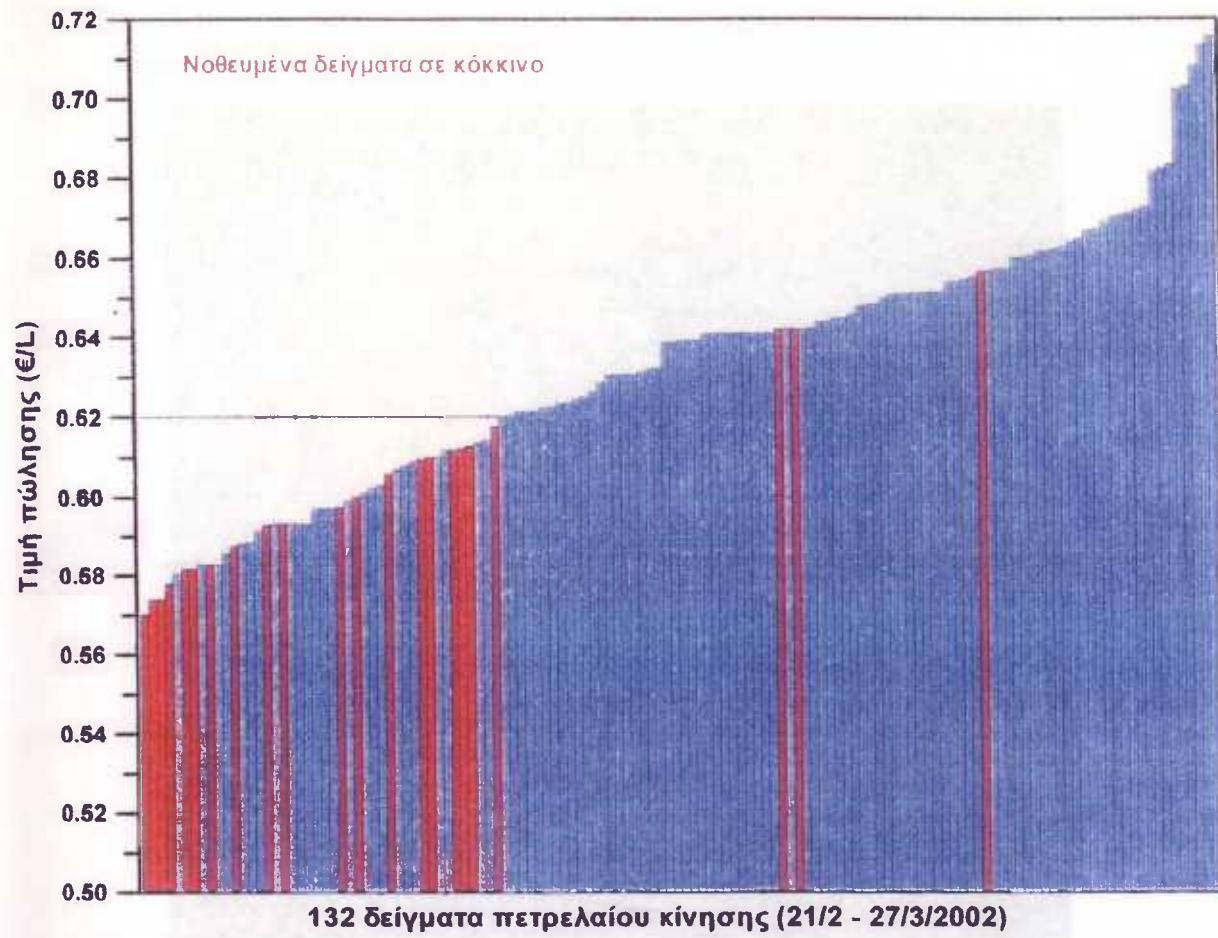
Με βάση κάποιες παραδοχές (χωρισμός της χώρας σε περιφέρειες ανάλογα των κλιματολογικών συνθηκών, αναλογίες κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης - κίνησης κλπ.), η πραγματική κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης σε όλη τη χώρα το 1996 ήταν περίπου 2.070.000 τόνοι και του πετρελαίου κίνησης περίπου 2.810.000 τόνοι, έτσι η εκτιμώμενη νοθεία (πετρέλαιο θέρμανσης που χρησιμοποιήθηκε ως πετρέλαιο κίνησης) ανήλθε σε 660.000 τόνους περίπου ή 780.000 χιλιόλιτρα, ενώ η αντιστοιχούσα δασμοφοροδιαφυγή ήταν περί τα 34 δις δρχ. ή 100 εκατομ. €.

Αν συνυπολογισθεί η νοθεία με ναυτιλιακό καύσιμο, η ολική απώλεια του κράτους από δασμούς θα έπρεπε να υπερβαίνει τα 40 δις δρχ. ή 120 εκατομ. €<sup>6</sup>, δίχως να λαμβάνουμε υπό όψιν μας άλλες φορολογικές παραβάσεις. Η κατάσταση αυτή εξακολουθεί να ταλαιπωρεί την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων μέχρι σήμερα.

Ακολουθούν τα διαγράμματα 1-6 που απεικονίζουν εύγλωττα το πρόβλημα της νοθείας για την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων (Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος - O.B.E.).

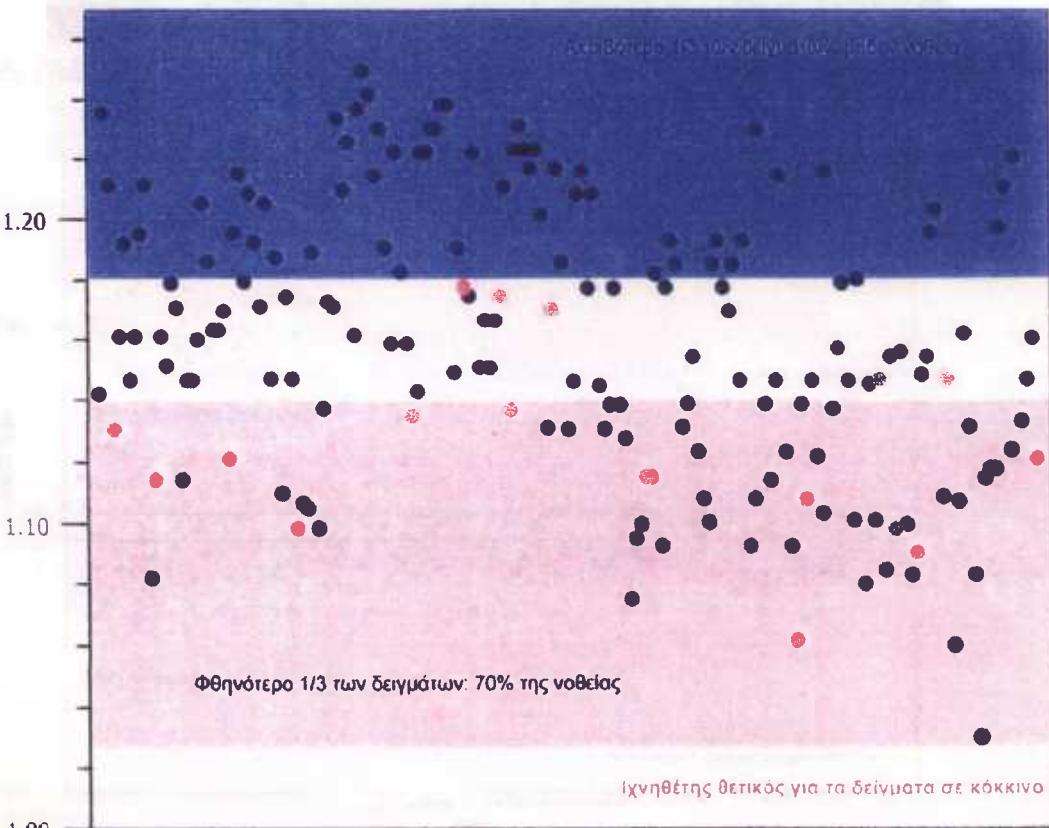
---

<sup>6</sup> "Μελέτη του τρόπου διακίνησης και διάθεσης του πετρελαίου θέρμανσης κατά τη χειμερινή περίοδο", Έκθεση Εργασίας του Υπουργείου Οικονομικών, Αθήνα, Ιούλιος 1997, σελ. 9.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1** Συσχέτιση ποιότητας με την τιμή πώλησης για το πετρέλαιο κίνησης

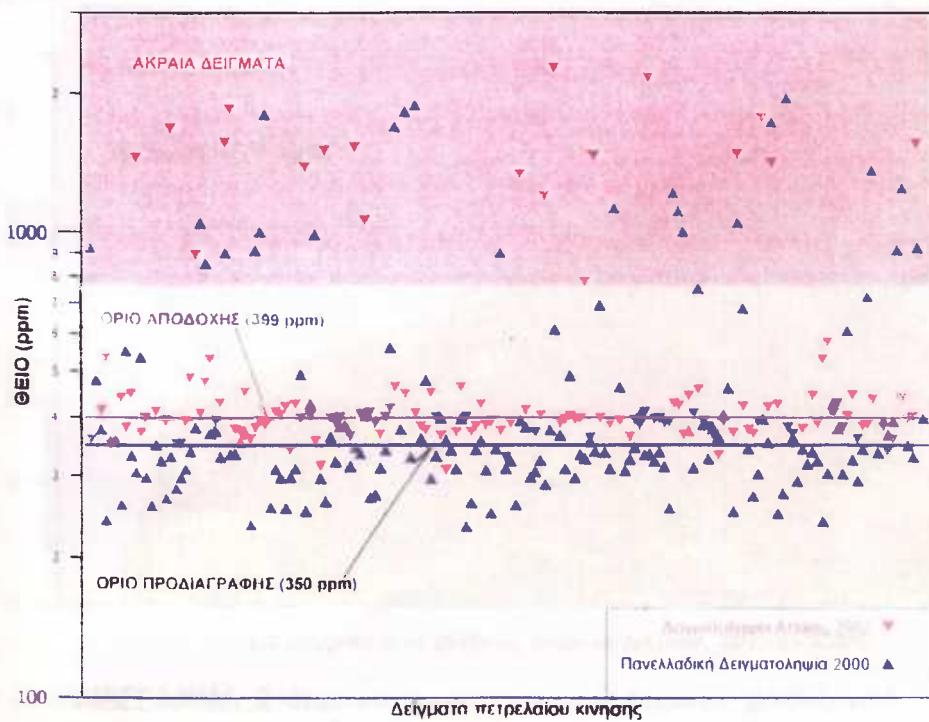
Αδιάστατη Τιμη Πωλησης (ex factory = 1)

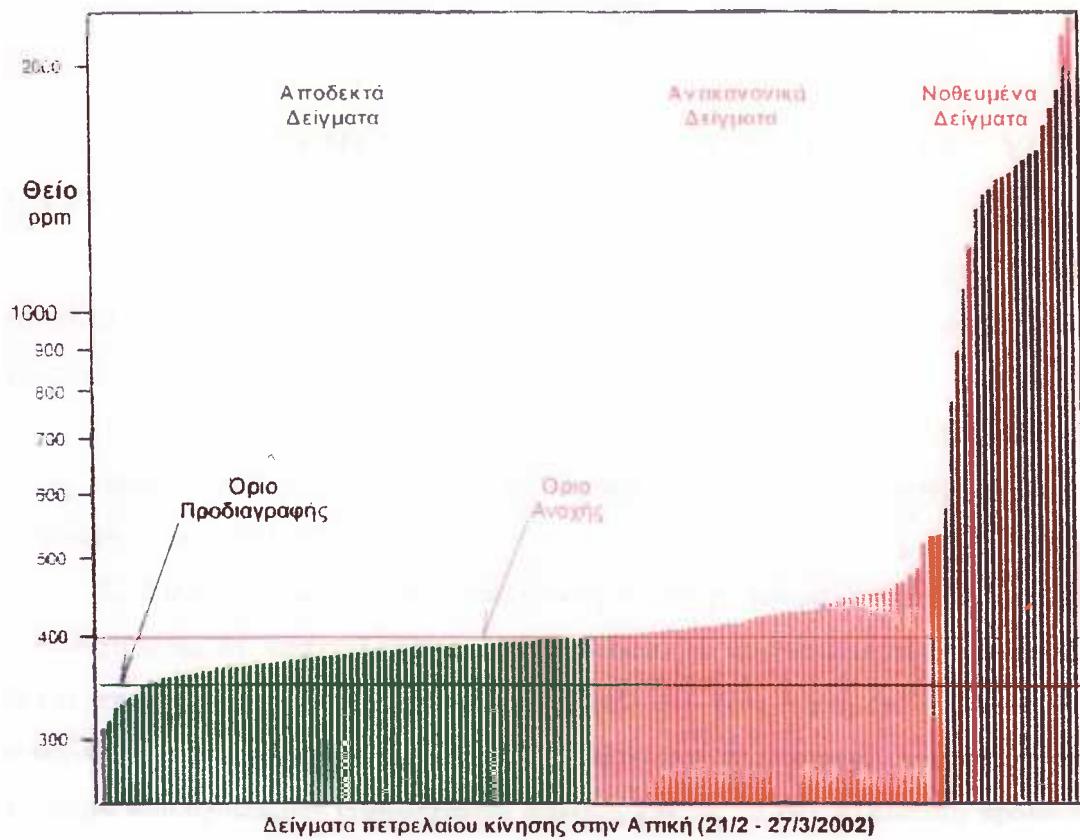


**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2** Συσχέτιση ποιότητας με την τιμή πώλησης για τη νέα βενζίνη LRP

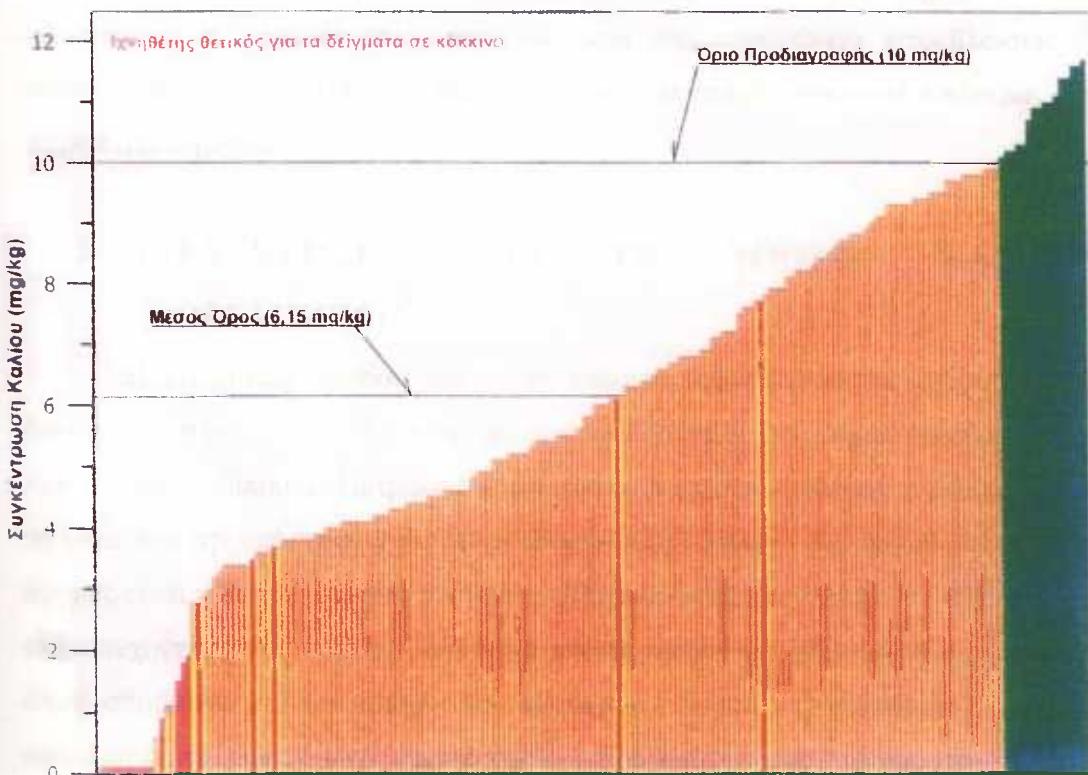


**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3** Αντικανονικά δείγματα πετρελαίου κίνησης ανά περιοχή της χώρας (1998-2000)





**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5** Περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου κίνησης



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6** Περιεκτικότητα σε κάλιο των δειγμάτων βενζίνης LRP.  
Το 90% είναι εκτός προδιαγραφής και δεν προστατεύει τους κινητήρες των οχημάτων.

### **1.3.3. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΟΘΕΙΑ ΣΤΑ ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

1. Η τεράστια νοθεία σε πετρέλαιο και βενζίνες στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων υπολογίζεται σήμερα σε κόστος πολύ πάνω από 2 δις ευρώ ετησίως για την ελληνική οικονομία από την απώλεια φόρων.

2. Φοβερές οι συνέπειες για την υγεία των πολιτών με καρκινογενέσεις και άλλες σοβαρές παθήσεις από την χρήση της απαγορευμένης τολουόλης και άλλων επικίνδυνων υδρογονανθράκων.

3. Νόθευση του υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά υγρών καυσίμων. Συγκεκριμένα, οι επαγγελματίες που νοθεύουν ή φοροδιαφεύγουν έχουν τη δυνατότητα να πωλούν σε χαμηλότερες τιμές από τους νόμιμους συναδέλφους τους. Οι καταναλωτές όμως δεν αντιλαμβάνονται τη διαφορά ποιότητας στα καύσιμα που αγοράζουν (τουλάχιστον άμεσα), επειδή τα πετρελαιοειδή προϊόντα είναι αδιαφοροποίητα προϊόντα για την αντίληψή τους (ως μέσοι καταναλωτές) και προτιμούν να αγοράζουν αδιάκριτα σε φθηνότερες τιμές. Συνεπώς, πλήρειανται οι νόμιμοι επιχειρηματίες και δημιουργούνται στρεβλώσεις. Το φαινόμενο αυτό εντείνεται σε περιόδους υψηλών τιμών στα υγρά καύσιμα, όπως συμβαίνει σήμερα.

### **> ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΟΘΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ**

a) Οι εστίες νοθείας στα υγρά καύσιμα φαίνεται να εντοπίζονται εκτός διυλιστηρίων (αφού είναι αδύνατο να γίνει εκεί νοθεία) και - κατά τεκμήριο - εκτός των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών που δε δείχνουν πρόθυμες να διακυβεύσουν τη φήμη και την υπόστασή τους με το αδίκημα της νοθείας<sup>7</sup>. Πιο ευάλωτα σημεία της αγοράς είναι η διακίνηση των προϊόντων (βυτιοφορείς) και η λιανική πώληση που οι συμμετέχοντες είναι πολλοί - άγνωστο πόσοι ακόμη και στις αρμόδιες υπηρεσίες, όπως συμβαίνει με τον αριθμό των πρατηρίων. Εντούτοις, κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο φορολογικών παραβάσεων από μέρους των εταιριών εμπορίας ή και των διυλιστηρίων που πρέπει να ελέγχονται από τους αρμόδιους φορείς συνεχώς.

<sup>7</sup> Μέρμηγκας Γιώργης, "Ο νόμος της σιωπής κυριαρχεί", Ελευθεροτυπία, 2-7-2005.

**β)** Η δραστηριοποίηση των μεταπωλητών στην αγορά καυσίμων, όπως αυτή γίνεται σήμερα, ενισχύει παράνομα φαινόμενα. Ο ρόλος τους κανονικά περιορίζεται στη διακίνηση πετρελαίου θέρμανσης που διακινούν με τα ιδιόκτητα μικρά βυτιοφόρα τους, ενώ επίσης πρέπει να διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους. Σύμφωνα με καταγγελία της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (17-10-2005), για τους 1500 μεταπωλητές υπάρχουν σε όλη την Ελλάδα μόνο 40 αποθηκευτικοί χώροι, από τους οποίους μόνο οι 17-18 είναι νόμιμοι. Όσον αφορά τα βυτιοφόρα, στην πλειοψηφία τους είναι για την μεταφορά καμένων λαδιών ή νερού. Η Ο.Β.Ε. καταγγέλλει ότι οι περισσότεροι μεταπωλητές δεν αμείβουν τους οδηγούς των βυτιοφόρων, οι οποίοι με τη σειρά τους παραδίδουν μικρότερες ποσότητες στους καταναλωτές. Παράλληλα, ενώ σύμφωνα με το νόμο, οι μεταπωλητές επιτρέπεται να διακινούν μόνο πετρέλαιο θέρμανσης, η πολιτεία σιωπηρά τους επέτρεπε να διαθέτουν και πετρέλαιο κίνησης όλα τα προηγούμενα χρόνια, γεγονός που αποκτά ιδιαίτερη σημασία από τη στιγμή που η ανάμιξη ακριβού πετρελαίου κίνησης με φθηνό πετρέλαιο θέρμανσης είναι συχνό φαινόμενο στην ελληνική αγορά. Ειδικά για φέτος, οι μεταπωλητές δεν πήραν άδεια για διακίνηση ντίζελ κίνησης, αν και σύμφωνα με την Ο.Β.Ε. η πρακτική αυτή συνεχίζεται και σήμερα.

#### **1.3.4. ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΝΟΘΕΙΑΣ - ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΡΕΒΛΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ**

Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την καταπολέμηση τέτοιων φαινομένων από την πλευρά της πολιτείας και το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο κινείται προς την ορθή κατεύθυνση. Παρ' όλα αυτά, η νοθεία και η φοροδιαφυγή εξακολουθούν να υφίστανται και να μεγεθύνονται, παράλληλα με την αύξηση του μεγέθους της ελληνικής αγοράς υγρών καυσίμων, με όλες τις συνέπειες που προαναφέρθηκαν. Από πολλούς φορείς και επιστήμονες διατυπώνονται διάφορες προτάσεις που η εφαρμογή τους θα περιορίσει σημαντικά τέτοιες παραβάσεις:

1. Ενίσχυση των αρμόδιων υπηρεσιών (όπως π.χ. τα Κ.Ε.Δ.Α.Κ., το Γ.Χ.Κ., οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις) θεσμικά και οικονομικά.
2. Συνεργασία των συναρμοδίων υπηρεσιών (π.χ. Σ.Δ.Ο.Ε. ή Υ.Ε.Ε. με τις αστυνομικές ή λιμενικές αρχές και τα Κ.Ε.Δ.Α.Κ.).

**3.** Εντατικοποίηση των ελέγχων σε όλα τα στάδια διακίνησης των πετρελαιοειδών.

**4.** Αυστηρές κυρώσεις στους παραβάτες. Άμεση καταβολή κάποιου μέρους του επιβληθέντος προστίμου και έπειτα να υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής στην δικαιοσύνη. Εφαρμογή του νόμου για αφαίρεση αδειών σε περίπτωση σοβαρών παραβάσεων ή υποτροπών.

**5.** Επικέντρωση στην καταπολέμηση της νοθείας του ακριβότερου (λόγω φόρων) πετρελαίου κίνησης με το φθηνότερο πετρέλαιο θέρμανσης και της συνακόλουθης φοροδιαφυγής. Με τους εξής τρόπους:

**A.** Εξομοίωση των φόρων στο πετρέλαιο κίνησης και στο πετρέλαιο θέρμανσης με επιστροφή (αργότερα) του επιπλέον φόρου στον οικιακό καταναλωτή (π.χ. μέσω της Δ.Ε.Η., των Δ.Ο.Υ. ή άλλου τρόπου). Το μέτρο αυτό θα εξαλείψει πλήρως την νοθεία και είναι το αποτελεσματικότερο, όμως θα δημιουργήσει πληθώρα προβλημάτων: Καθυστερήσεις στην επιστροφή φόρου, αδικίες υπολογισμού, δυσκολία των ασθενέστερων οικονομικά στρωμάτων να πληρώσουν για τα καύσιμα που παραλαμβάνουν λόγω του ότι θα τους επιστραφεί ο φόρος αργότερα. Επίσης, άτομα χωρίς μόνιμη διαμονή ή Α.Φ.Μ. όπως αθίγγανοι, ηλικιωμένοι κλπ. που αγοράζουν μικροποσότητες πετρελαίου θέρμανσης θα το πληρώνουν ως κίνησης και χωρίς έκπτωση. Τυχόν εφαρμογή του μέτρου αυτού θέλει μεγάλη προετοιμασία και ρυθμίσεις που θα περιορίζουν τις αδικίες, τη γραφειοκρατία και τις καθυστερήσεις.

**B.** Διάφορα άλλα μέτρα, ο συνδυασμός των οποίων θα περιορίσει σημαντικά τη νοθεία των 2 τύπων πετρελαίου. Σύμφωνα με παλαιότερη έκθεση ομάδας εργασίας του Υπουργείου Οικονομικών (Ιούλιος 1997) για τον τρόπο διακίνησης και διάθεσης του πετρελαίου θέρμανσης προτείνεται:

**(α)** Επιτόπια μέτρηση της περιεκτικότητας σε θείο ως μορφή προελέγχου.

**(β)** Βελτίωση της χρωστικής ή/και του ιχνηθέτη στο πετρέλαιο θέρμανσης με στόχο τον ευκολότερο προέλεγχο.

**(γ)** Προσθήκη ιδιαίτερης χρωστικής ή ιχνηθέτη στο πετρέλαιο κίνησης.

**(δ)** Προσθήκη ταπεινωτικών του αριθμού κετανίου στο πετρέλαιο θέρμανσης για να μην χρησιμοποιείται σε κινητήρες.

**(ε)** Υιοθέτηση βιβλίου αποθήκης και αποδειξεων λιανικής πώλησης στα πρατήρια.

**(στ)** Χρήση φορολογικών ταμειακών μηχανών συνδεδεμένων με τις αντλίες καινοτίμων.



(ζ) Επίσης, η Ο.Β.Ε. θεωρεί ότι η αυστηρή τήρηση των σχετικών νόμων για τη δραστηριότητα των μεταπωλητών πετρελαίου θέρμανσης θα βοηθήσει σημαντικά στον περιορισμό της νοθείας και του λαθρεμπορίου (τήρηση του νόμου για τους αποθηκευτικούς τους χώρους, τα βυτιοφόρα που χρησιμοποιούν, καθώς και εφαρμογή της απαγόρευσης εμπορίας ντίζελ κίνησης που μέχρι σήμερα σιωπηρά καταστρατηγείται).

### **1.3.5. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΟΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ**

Η πολιτεία κάνει νομοθετικές παρεμβάσεις προκειμένου να καταπολεμήσει φαινόμενα νοθείας, φοροδιαφυγής και παραβιάσεων του ισχύοντος πλαισίου στην αγορά υγρών καυσίμων, καθώς πρόκειται για μια αγορά που διακινούνται μεγάλα ποσά, ενώ και το προϊόν εύκολα νοθεύεται. Το 2002 με το νόμο 3054 έγινε ένα πολύ σημαντικό βήμα για την αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων που σε καμία περίπτωση δεν ήταν επαρκές, ήταν μια αρχή προς τη σωστή κατεύθυνση που σαφέστατα δεν έλυσε το πρόβλημα. Συγκεκριμένα ο νόμος προέβλεπε ότι:

Συνιστώνται στο Υπουργείο Ανάπτυξης κλιμάκια ελέγχου διακίνησης και αποθήκευσης καυσίμων (Κ.Ε.Δ.Α.Κ.). Τα κλιμάκια απαρτίζονται από εξειδικευμένους υπαλλήλους υπουργείων και περιφερειών - νομαρχιών, καθώς και άλλους εξειδικευμένους επιστήμονες. Τηρείται μητρώο ελεγκτών και η θητεία τους δεν μπορεί να υπερβεί τους δεκαοχτώ μήνες, έπειτα διακόπτεται το λιγότερο για δεκαοχτώ μήνες και τότε ο ελεγκτής μπορεί να επανέλθει. Έργο των Κ.Ε.Δ.Α.Κ. είναι η διενέργεια επιτόπιων ελέγχων σε εγκαταστάσεις και άλλα μέσα διώλισης, αποθήκευσης, μεταφοράς, τελικής πώλησης και γενικότερα διακίνησης προϊόντων, καθώς και σε οποιασδήποτε μορφής εγκαταστάσεις πιθανολογείται αποθήκευση ή διακίνηση προϊόντος, ιδίως όσον αφορά:

- (α) Τις άδειες εγκατάστασης, λειτουργίας και των σχετικών πιστοποιητικών
- (β) Την τήρηση των όρων των αδειών
- (γ) Τον τύπο και ποιότητα των διακινούμενων προϊόντων
- (δ) Όλα τα στοιχεία σχετικά με την διακίνηση, μεταφορά προϊόντων και των μέσων μεταφοράς τους

(ε) Τα εμπορικά σήματα που φέρουν τα πρατήρια.

Η μη επίδειξη εγγραφών κατά τον έλεγχο και η παρεμπόδιση των υπαλλήλων των Κ.Ε.Δ.Α.Κ. τιμωρούνται. Αν διαπιστωθεί παράβαση, τα όργανα των κλιμακίων ελέγχου διαβιβάζουν το φάκελο στο όργανο που είναι αρμόδιο για διοικητικές κυρώσεις και στον Εισαγγελέα για τυχόν ποινικές. Ο Υπουργός Ανάπτυξης ρυθμίζει τα θέματα των Κ.Ε.Δ.Α.Κ.

## ➤ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Προβλέπονται ποινικές κυρώσεις: Όποιος διωλίζει, αποθηκεύει, εμπορεύεται, μεταφέρει, διακινεί ή προμηθεύει πετρελαιοειδή προϊόντα χωρίς άδεια, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

Ασφαλώς προβλέπονται και διοικητικές κυρώσεις. Συγκεκριμένα, κάθε παράβαση του νόμου επιφέρει πρόστιμο από 15.000 έως 1.500.000 € ανάλογα της συχνότητας και της βαρύτητας των παραβάσεων. Το 50% των εισπραττόμενων προστίμων αποτελεί πόρο του Ειδικού Λογαριασμού Πετρελαιοειδών. Σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή υποτροπής μπορεί να αφαιρείται προσωρινά ή οριστικά η άδεια και να διακοπεί η λειτουργία των εγκαταστάσεων προσωρινά ή οριστικά. Τα Κ.Ε.Δ.Α.Κ. μπορούν να προβούν σε προσωρινή σφράγιση των εγκαταστάσεων που διαπιστώνονται σοβαρές παραβάσεις.

Τέλος, η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση φυσικών προσώπων που είναι μέλη Δ.Σ. ή εκπρόσωποι εταιριών κατόχων άδειας για έγκλημα σχετιζόμενο με τη δραστηριότητα της εταιρίας (όπως λαθρεμπορία, νοθεία, απάτη, αισχροκέρδεια, πλαστογραφία κλπ.) επιφέρει αφαίρεση της σχετικής άδειας. Η καταδίκη για οικονομικό έγκλημα μη σχετιζόμενο με την εταιρία επιφέρει την έκπτωση του μέλους του Δ.Σ., ενώ αν πρόκειται για τον ιδιοκτήτη αφαιρείται η άδεια της εταιρίας.

Ο νόμος που ψηφίστηκε πρόσφατα 3335 του 2005 βελτίωσε σημαντικά τις πιο πάνω διατάξεις, τις διόρθωσε μερικώς, τις συγκεκριμενοποίησε, τις επέκτεινε και τις έκανε πιο λειτουργικές, αν και πάλι το πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται παρά μόνο σε μικρή έκταση. Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται:

1. Ημερολόγιο Ελέγχων που περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία των ελέγχων που διενεργούνται.
2. Βιβλίο Κυρώσεων που καταχωρούνται αναλυτικά οι κυρώσεις που επιβάλλονται.

**3.** Ορίζεται ότι τα Κ.Ε.Δ.Α.Κ. αποτελούνται από τρία μέλη, συγκροτούνται από τους ελεγκτές και συμμετέχει απαραίτητα υπάλληλος Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης.

**4.** Επικεφαλής των Κ.Ε.Δ.Α.Κ. είναι πάντα υπάλληλος του Υπουργείου Ανάπτυξης.

**5.** Δημιουργείται η Διεύθυνση Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων που υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Ανάπτυξης, η οποία τηρεί το Ημερολόγιο Ελέγχων, το Βιβλίο Κυρώσεων, το Μητρώο Ελεγκτών, ενώ οι υπάλληλοι της διεύθυνσης μπορούν να είναι μέλη των Κ.Ε.Δ.Α.Κ. Η Διεύθυνση επιβάλλει τις διοικητικές κυρώσεις.

**6.** Η Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (Υ.Ε.Ε.), η Αστυνομία, το Λιμενικό πρέπει να παρέχουν κάθε υποστήριξη όταν τους ζητείται.

**7.** Ο φυσικοχημικός έλεγχος της ποιότητας των πετρελαιοειδών προϊόντων θα πραγματοποιείται σε διαπιστευμένα εργαστήρια του Γενικού Χημείου του Κράτους.

Επίσης, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, ο κάτοχος άδειας εμπορίας (Ε.Ε.Π.) φέρει την ευθύνη για την διακίνηση των προϊόντων που εμπορεύεται. Ευθύνεται μαζί με τους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας για την ποσότητα και ποιότητα των προϊόντων που διαθέτουν τα πρατήριά τους, τα οποία τροφοδοτούνται αποκλειστικά από αυτόν και φέρουν το σήμα του (δηλαδή όχι Ανεξάρτητα Πρατήρια). Οι Ε.Ε.Π. μπορούν να χρησιμοποιούν δικά τους μεταφορικά μέσα (π.χ. πλωτά μέσα ή βυτιοφόρα) για να τροφοδοτούν την αγορά ή υπηρεσίες τρίτων (π.χ. βυτιοφόρα Δ.Χ.), χωρίς να μεταβιβάζεται η κυριότητα των προϊόντων σε αυτούς και οι οποίοι ευθύνονται για την ποιότητα και διακίνηση των προϊόντων.

Ο λιανοπωλητής υγρών καυσίμων φέρει και αυτός ευθύνη για την ποιότητα και ποσότητα των προϊόντων που διαθέτει στην αγορά. Οι κάτοχοι άδειας λιανικής εμπορίας Α.Π. έχουν την αποκλειστική ευθύνη για την ποσότητα και ποιότητα των καυσίμων που διακινούν και πωλούν στους τελικούς καταναλωτές.

Γενικά, σύμφωνα με το νόμο, ο εκάστοτε κύριος των προϊόντων πετρελαίου φέρει την ευθύνη για την ποιότητα και ποσότητα των προϊόντων που διακινεί και διαθέτει στην αγορά.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

Οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων αποτελούν σημαντικό παράγοντα για κάθε οικονομία και βέβαια και για την ελληνική, αφού επηρεάζουν αρκετά την ανάπτυξη και σημαντικά τον πληθωρισμό, όπως και την κοινωνική ευημερία.

Τα υγρά καύσιμα είναι είδος πρώτης ανάγκης για τους καταναλωτές και η ζήτησή τους είναι αρκετά ανελαστική. Χρησιμοποιούνται σε κάθε σύγχρονη δραστηριότητα, όπως τη βιομηχανία, την παραγωγή ηλεκτρισμού, τις μεταφορές, τις υπηρεσίες και τη θέρμανση. Οι καταναλωτές δεν αντιδρούν λοιπόν εύκολα στις αυξομειώσεις των τιμών των καυσίμων. Σημειώνεται ότι για το μέσο καταναλωτή, τα υγρά καύσιμα αποτελούν αδιαφοροποίητο προϊόν, καθώς είναι δύσκολο έως αδύνατο να διακρίνει την ποιότητα, τουλάχιστον άμεσα. Οι καταναλωτές δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην τιμή, ιδιαίτερα όταν οι τιμές των καυσίμων βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα (όπως π.χ. την τελευταία διετία).

Όπως θα αναλυθεί παρακάτω, οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων στην ελληνική αγορά διαμορφώνονται ελεύθερα, επηρεάζονται όμως από τις διεθνείς τιμές του πετρελαίου, τη διάρθρωση της εγχώριας αγοράς, τα περιθώρια κέρδους και τα κόστη των συμμετεχόντων και τη φορολογική πολιτική του κράτους.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα αναλυθεί η τιμολογιακή πολιτική των διυλιστηρίων, των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων. Επίσης, θα αναφερθούν οι επιβαλλόμενοι φόροι, θα γίνει σύγκριση των τιμών των καυσίμων στην Ελλάδα και την Ε.Ε., θα γίνει σύγκριση των μεταβολών των λιανικών τιμών στην Ελλάδα και των μεταβολών στην τιμή του Brent, θα γίνει ανάλυση του κόστους των καυσίμων για τον Έλληνα καταναλωτή και θα εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την εγχώρια αγορά.

### **1.4.1. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

Σύμφωνα με τον Νόμο 3054/2002, οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων που διατίθενται στην εγχώρια αγορά διαμορφώνονται σε όλη την επικράτεια της χώρας ελεύθερα από τους ασκούντες την εμπορία των προϊόντων αυτών. Για λόγους προστασίας του ανταγωνισμού, τα διυλιστήρια υποχρεούνται να

γνωστοποιούν στον Υπουργό Ανάπτυξης και στη P.A.E. τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται οι εργοστασιακές (ex factory) τιμές των προϊόντων πετρελαίου. Για τον ίδιο λόγο, οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών υποχρεούνται να γνωστοποιούν στον ΥΠ. ΑΝ. με κοινοποίηση στη P.A.E. τις πραγματικές (συμπεριλαμβανομένων τυχόν εκπτώσεων ή άλλων διακανονισμών) τιμές στις οποίες διαθέτουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα στους πρατηριούχους ανά περιοχή.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης μετά από γνώμη της P.A.E. επιτρέπεται για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων που μπορεί να προκληθούν στην οικονομία της χώρας λόγω των υψηλών διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του ή εξαιτίας της αδικαιολόγητης (κατά τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού και κατά τις ειδικές συνθήκες της διεθνούς και εγχώριας αγοράς πετρελαιοειδών), διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων, να επιβληθούν γενικά ή τοπικά ανώτατες τιμές πώλησης στον καταναλωτή (Α.Τ.Κ.) για όλα ή κάποια προϊόντα. Η ισχύς της απόφασης αυτής μπορεί να φθάνει μέχρι και τους δύο μήνες. Έπειτα επανεξετάζεται η κατάσταση της αγοράς και αποφασίζεται αν είναι αναγκαία η διατήρησή της σε ισχύ. Για τον καθορισμό των ανώτατων τιμών πώλησης λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες της διεθνούς και εγχώριας αγοράς και ιδίως:

α) Η μεσοσταθμική λιανική τιμή πώλησης των προϊόντων αυτών στα πρατήρια του λεκανοπεδίου Αττικής ή και σε άλλες περιοχές της χώρας όπου αναπτύσσεται ικανοποιητικά ο ανταγωνισμός.

β) Τα περιθώρια κέρδους των διυλιστηρίων, των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων.

γ) Το διαφορικό κόστος μεταφοράς στις διαφορές περιοχές της χώρας και το πρόσθετο κόστος τροφοδοσίας ορισμένων περιοχών στις οποίες επικρατούν - για γεωγραφικούς ή συγκοινωνιακούς λόγους - ειδικές συνθήκες.

δ) Η φορολογική επιβάρυνση των πετρελαιοειδών προϊόντων.

ε) Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές στη διεθνή ή εγχώρια αγορά.

Με την απόφαση για τον καθορισμό ανώτατης τιμής καταναλωτή καθορίζονται ειδικότερα:

α) Η εργοστασιακή (ex factory) τιμή των πετρελαιοειδών προϊόντων και τα στοιχεία επί τη βάσει των οποίων αυτή διαμορφώνεται από τα εγχώρια διυλιστήρια. Σε περίπτωση εισαγωγής πετρελαιοειδών προϊόντων σε τιμή μικρότερη από την εργοστασιακή (ex factory), τότε ως τιμή βάσης λαμβάνεται η τιμή εισαγωγής.

**β)** Τα ανώτατα περιθώρια κέρδους των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών και των πρατηριούχων.

**γ)** Το διαφορικό κόστος μεταφοράς στις διάφορες περιοχές της χώρας και το τυχόν πρόσφατο κόστος τροφοδοσίας περιοχών στις οποίες ισχύουν ειδικές γεωγραφικές ή συγκοινωνιακές συνθήκες.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης επιτρέπεται ο καθορισμός ελάχιστης τιμής καταναλωτή προκειμένου να αντιμετωπισθούν ενέργειες ή συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Οι διατάξεις αυτές για την τιμολόγηση των πετρελαιοειδών προϊόντων που περιέχονται στο Ν. 3054/2002 (άρθρο 20) δεν τροποποιήθηκαν από τον πρόσφατο Ν. 3335/2005.

#### **1.4.2. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ - ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ**

Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων στην ελληνική αγορά διαμορφώνονται ελεύθερα, όπως πρέπει να συμβαίνει σε κάθε ώριμη αγορά. Εντούτοις, σύμφωνα με τον ίδιο νόμο δίνεται η δυνατότητα στην πολιτεία να παρεμβαίνει και να ορίζει γενικά ή τοπικά ανώτατες τιμές πώλησης στον καταναλωτή σε περιόδους κρίσεων των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου ή άλλων ιδιαίτερων συνθηκών, λαμβάνοντας υπό όψιν διάφορους παράγοντες (αναφέρονται αναλυτικά στην ενότητα 1.4.1.). Επίσης, ο νόμος προβλέπει ότι σε περίπτωση ενέργειών ή συνθηκών αθέμιτου ανταγωνισμού στην αγορά υγρών καυσίμων μπορεί η πολιτεία να καθορίσει ακόμη και ελάχιστη τιμή καταναλωτή. Είναι προφανές ότι αυτές οι προβλέψεις για ανώτατες ή ελάχιστες τιμές καταναλωτή αντικατοπτρίζουν τη σημασία της αγοράς πετρελαιοειδών για την εθνική οικονομία, την κοινωνική συνοχή, την εσωτερική σταθερότητα και την εθνική ασφάλεια. Σε κάθε περίπτωση όμως, αυτές οι διατάξεις πρέπει να ενεργοποιούνται μετά από αρκετή μελέτη και μόνο όταν επικρατούν ακραίες συνθήκες στην αγορά υγρών καυσίμων, διότι σε κάθε άλλη περίπτωση αποβαίνουν εις βάρος των νομίμων επιχειρηματιών, του υγιούς ανταγωνισμού και των καταναλωτών.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τις τιμές των πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά είναι οι ακόλουθοι:

1. Η ανώτατη τιμή κάθε προϊόντος πετρελαίου, fob Italia, όπως αναγράφεται όλες τις εργάσιμες ημέρες του έτους στο Platt's.

2. Το ποσόν (premium) σε δολάρια Η.Π.Α. ανά M.T. που προσθέτουν στην τιμή αυτή οι εταιρίες διώλισης για να καθορίσουν την τιμή ex refinery.

3. Η κατά την ίδια περίοδο ισοτιμία (πώλησης) του δολαρίου Η.Π.Α. προς το Ευρώ.

4. Το ύψος των φόρων, τελών, εισφορών κ.α. φορολογικού χαρακτήρα επιβαρύνσεων.

5. Τα περιθώρια των εταιριών εμπορίας.

6. Τα περιθώρια των πρατηριούχων.

Η τιμή του αργού πετρελαίου επηρεάζει έμμεσα τις τιμές των πετρελαιοειδών στην εσωτερική αγορά γιατί οι τιμές των προϊόντων fob Ιταλίας προσαρμόζονται άμεσα στις μεταβολές της τιμής του αργού και βέβαια γιατί επηρεάζει το κόστος της πρώτης ύλης που είναι και το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού κόστους διώλισης.

## ➤ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

|                           |             |                |
|---------------------------|-------------|----------------|
| Διωλιστήριο               | 30,97%      | 267,000        |
| Φόροι                     | 50,33%      | 434,406        |
| Κέρδος Χονδρικής (Ε.Ε.Π.) | 13,50%      | 116,131        |
| Τ.Β.                      | 0,40%       | 3,400          |
| Κέρδος Πρατηρίου          | 4,80%       | 41,364         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>             | <b>100%</b> | <b>862,301</b> |

Ανάλυση κόστους της αμόλυβδης (σε €) για τον καταναλωτή (28/2/2005 στα 1000 λίτρα).

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7



Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 4

|  |                |
|--|----------------|
| ΤΙΜΗ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ                      | 267,000        |
| ΕΙΣΦ. ΠΡΟΒ. ΕΠΙΧ. (=1 * 0,5%)          | 1,335          |
| ΛΟΓ. 1%                                | 2,670          |
| ΠΛΕΟΝ ΛΙΜΕΝΙΚΑ                         | 0,044          |
| ΦΟΡΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ                      | 296,000        |
| ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΠΟ ΔΕΤΕ (1+2+3+4+5 * 0,5%)    | 2,820          |
| ΣΥΝΟΛΟ Α (=ΤΙΜΗ ΚΤΗΣΕΩΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ)      | 569,869        |
| ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (=ΣΥΝ. Β-ΣΥΝ. Α)    | 116,131        |
| ΣΥΝΟΛΟ Β (=ΤΙΜΗ ΠΩΛ. ΠΡΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟ)    | 686,000        |
| ΕΠΙΒ. ΤΑΜ. ΒΕΝΖ. (=ΣΥΝ. Β * 0,495%)    | 3,400          |
| ΣΥΝΟΛΟ Γ (ΚΟΣΤΟΣ ΚΤΗΣΕΩΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ)    | 689,400        |
| ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΝ. Γ * 6%        | 41,364         |
| ΠΛΕΟΝ ΦΠΑ 18%                          | 131,537        |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ Ε = ΤΙΜΗ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ</b> | <b>862,301</b> |

Διαμόρφωση τιμής (σε €) αμόλυβδης (28/2/2005 στα 1000 λίτρα).

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 5

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ               | 34,3%       |
| ΦΟΡΟΙ κλπ.                | 50,7%       |
| ΚΕΡΔΟΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ (Ε.Ε.Π.) | 11,2%       |
| ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ          | 3,7%        |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>             | <b>100%</b> |

Ανάλυση κόστους 1 λίτρου αμόλυβδης για τον καταναλωτή (2000).

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

Όπως φαίνεται από τα παρατιθέμενα στοιχεία, το 50,73% της τελικής αξίας 1 λίτρου αμόλυβδης που πληρώνει ο Έλληνας καταναλωτής είναι φόροι και λοιπές επιβαρύνσεις. Το 30,97% είναι κόστος διύλισης, το μεγαλύτερο τμήμα του οποίου είναι το κόστος της πρώτης ύλης. Το κόστος διύλισης το 2000 ήταν 34,4%. Το μεικτό κέρδος των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών είναι το 13,5% της τελικής αξίας ενός λίτρου αμόλυβδης, ενώ το 2000 αντιπροσώπευε το 11,2%. Το μεικτό κέρδος του λιανοπωλητή - πρατηρίου αντιπροσωπεύει (το 2004) το 4,8% της τελικής τιμής της αμόλυβδης, ενώ το 2000 ο πρατηριούχος κέρδιζε 3,7%. Το ποσοστό των φόρων δηλαδή παρέμεινε αμετάβλητο, το κόστος διύλισης συμπιέστηκε λίγο, ενώ αυξήθηκαν το περιθώριο κέρδους των Ε.Ε.Π. (περισσότερο) και το περιθώριο κέρδους του πρατηρίου (λιγότερο) μέσα στην τετραετία 2000 - 2004. [Η αμόλυβδη βενζίνη είναι καύσμιο ευρείας κατανάλωσης και σημείο αναφοράς για ολόκληρη την αγορά πετρελαιοειδών.]

#### **1.4.3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΡΙΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΔΙΥΛΙΣΗ - ΕΜΠΟΡΙΑ - ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ)**

##### **ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ**

Σύμφωνα με στοιχεία της O.B.E. και σχετικής μελέτης του I.O.B.E.<sup>8</sup>, η τιμή πώλησης των διυλισμένων προϊόντων από τα διυλιστήρια στις εταιρίες εμπορίας (ex refinery) εκφράζεται σε €/m<sup>3</sup> για τις βενζίνες, τα καύσιμα των αεροσκαφών και τα πετρέλαια θέρμανσης και κίνησης, ενώ για όλα τα άλλα προϊόντα εκφράζεται σε €/M.T. (μερικός τόνος). Οι Ε.Ε.Π. παραλαμβάνουν τα υγρά καύσιμα με βυτιοφόρα οχήματα (fot) ή μέσω αγωγών ή μέσω δεξαμενόπλοιων (fob). Υπάρχουν 2 ευρωπαϊκές αγορές στις οποίες συναντώνται οι προσφέροντες και οι ζητώντες πετρελαιοειδή. Στη Βόρεια Ευρώπη είναι το Rotterdam και στη Νότια είναι η Ιταλία.

Η τιμή ex refinery βασίζεται στην ανώτατη τιμή κάθε προϊόντος fob Ιταλία που αναφέρεται στο δελτίο Plati's. (Το δελτίο εκδίδεται όλες τις εργάσιμες ημέρες. - Οι τιμές αναγράφονται σε δολάρια H.P.A. ανά M.T. οι τιμές των προϊόντων

<sup>8</sup> Μπίκος Πυθαγόρας, Δελδήμου Αναστασία, "Ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα", μελέτη του I.O.B.E., Αθήνα, 2004.

πετρελαίου, όπως διαμορφώθηκαν από την προσφορά και τη ζήτηση σε αγοραπολησίες fob μεγάλων φορτίων που πραγματοποιήθηκαν στην αγορά της Ιταλίας την προηγούμενη μέρα). Καθημερινά, η ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. λαμβάνει από το δελτίο Platt's το μέσο όρο της ημέρας εκείνης και των 3 προηγούμενων ημερών της ανώτατης τιμής κάθε προϊόντος σε \$/M.T. Έπειτα γίνεται η μετατροπή σε €/m<sup>3</sup>. Ο υπολογισμός της ex refinery τιμής της αμόλυβδη βενζίνης από τα ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. στις 24-5-2004 είχε ως εξής:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 6

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| Μέση ανώτατη τιμή της 19 <sup>ης</sup> , 20 <sup>ης</sup> , 21 <sup>ης</sup> και 24 <sup>ης</sup> Μαΐου    | 453,19 \$/M.T.                |
| Πρόσθετο ποσό διυλιστηρίου (premium)   | + 23,50                       |
| Τιμή ex refinery   | 477,69 \$/M.T.                |
| Μέση ισοτιμία της 19 <sup>ης</sup> , 20 <sup>ης</sup> , 21 <sup>ης</sup> , και 24 <sup>ης</sup> Μαΐου €/\$ | + 0,8475                      |
| Ειδικό βάρος αμόλυβδης   | + 0,7660                      |
| <b>Τιμή ex refinery 477,69 * 0,8475 * 0,7660 στις 24/5/2004</b>  | <b>310,09 €/m<sup>3</sup></b> |

Πηγή: I.O.B.E.

Η δεύτερη ελληνική εταιρία διύλισης, η MOTOR OIL Α.Ε. ακολουθεί τον ίδιο τρόπο υπολογισμού των τιμών με κάποια μικρή διαφορά στο premium ή κάνοντας κάποιες πιστώσεις στους πελάτες της ως ένα είδος μικρού ανταγωνισμού. Επίσης και τα ΕΛ.ΠΕ. διαφοροποιούν το premium που χρεώνουν ανάλογα του μεγέθους των ετήσιων παραγγελιών κάθε Ε.Ε.Π.

### ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (Ε.Ε.Π.)

Οι Ε.Ε.Π. καταβάλουν το άθροισμα της τιμής ex refinery των υγρών καυσίμων στα διυλιστήρια και το σύνολο των φορολογικών επιβαρύνσεων των πετρελαιοειδών προϊόντων πριν διατεθούν στην αγορά. Οι Ε.Ε.Π. εξοφλούν τα διυλιστήρια λίγες ημέρες μετά την παραλαβή των καυσίμων (ανάλογα με την χορηγούμενη πίστωση). Ετσι διαμορφώνεται το Κόστος Κτήσεως των εμπορευμάτων για μια Ε.Ε.Π. Στο κόστος κτήσεως, η εταιρία εμπορίας προσθέτει το περιθώριο μεικτού κέρδους της και επί του αθροίσματος αυτού επιβαρύνεται ο πελάτης της (πρατηριούχος ή τελικός καταναλωτής) με ΦΠΑ 19%. Με το περιθώριο οι Ε.Ε.Π. καλύπτουν τα πάσης φύσεως έξοδα που αφαιρούμενα προσδιορίζονται το Καθαρό Κέρδος τους. Το περιθώριο αυτό διαφέρει από εταιρία σε εταιρία και δεν είναι άμεσα γνωστό. Γνωστός είναι ο μέσος όρος του αθροίσματος του περιθωρίου της Ε.Ε.Π. και του πρατηριούχου. Ο μέσος εβδομαδιαίος όρος του αθροίσματος αυτού για την

αμόλυβδη κατά το πρώτο τετράμηνο του 2003 ήταν 118,2 €/χιλιόλιτρο και κατά το αντίστοιχο του 2004 ήταν 116,8. Τον Απρίλιο του 2004 το μεικτό αυτό περιθώριο εμπορίας μειώθηκε στα 100 περίπου €/χιλιόλιτρο και το Μάιο στα 90 €/χιλιόλιτρο.

## **ΠΡΑΤΗΡΙΑ - ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Ο κάθε λιανοπωλητής υγρών καυσίμων μπορεί να ορίσει ελεύθερα την τιμή πώλησης των προϊόντων του, δηλαδή το περιθώριο μεικτού κέρδους του. Συνήθως, τα πρατήρια που έχουν μεγάλο όγκο πωλήσεων δουλεύουν με μικρότερο περιθώριο κέρδους και χρεώνουν χαμηλότερες λιανικές τιμές. Συνεπώς, η διαφορά τιμών από πρατήριο σε πρατήριο οφείλεται στη διαφορά των περιθωρίων κέρδους των Ε.Ε.Π. και των πρατηρίων.

Είναι προφανές ότι η ποιότητα των πωλούμενων καυσίμων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη διαμόρφωση των τιμών τους. Οι επαγγελματίες που νοθεύουν τα καύσιμά τους ή φοροδιαφεύγουν έχουν την δυνατότητα να χρεώνουν χαμηλότερες τιμές λιανικής (επισήμως μικρότερο περιθώριο κέρδους) σε σχέση με τους νόμιμους συναδέλφους τους. Με αυτόν τον τρόπο χάνουν μεγάλο όγκο πωλήσεων οι νόμιμοι πρατηριούχοι, πραγματοποιούν υπερκέρδη οι παράνομοι, βάλλεται ο υγιής ανταγωνισμός, ζημιώνεται τελικά το καταναλωτικό κοινό και ο δημόσιος προϋπολογισμός.

Κατά συνέπεια, η νοθεία, το λαθρεμπόριο και οι φορολογικές παραβάσεις που εντοπίζονται στα διάφορα στάδια της αγοράς, ζημιώνουν τους νόμιμους επιχειρηματίες, δημιουργούν στρεβλώσεις, συνεπάγονται υπερκέρδη για τους παρανομούντες, ενώ πλήττουν τα δημόσια έσοδα και την κοινωνική ευημερία συνολικά.

Σημειώνεται ότι τα πετρελαιοειδή προϊόντα επιβαρύνονται με τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, το Ειδικό Τέλος ΔΕΤΕ, την εισφορά υπέρ της Ρ.Α.Ε., την Ειδική Εισφορά για την επιδότηση του ανεφοδιασμού προβληματικών περιοχών και ΦΠΑ 19%, συνεισφέροντας τεράστια ποσά στα κρατικά ταμεία.

Η πολιτεία λοιπόν πρέπει να πατάξει τα φαινόμενα νοθείας και λαθρεμπορίου, να άρει τις στρεβλώσεις που δημιουργούν στην αγορά, να ενισχύσει τον υγιή ανταγωνισμό επί των τιμών με παράλληλη διασφάλιση της ποιότητας, να προστατεύσει τον καταναλωτή, τη νόμιμη επιχείρηση και την κοινωνική ευημερία (αναλυτικά στοιχεία στο κεφάλαιο 3).

#### **1.4.4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ BRENT**

Μια πρώτη καλή εικόνα για τις τιμές των υγρών καυσίμων στην ελληνική αγορά δίνεται από την αντιπαραβολή της εξέλιξης των διεθνών τιμών του πετρελαίου (πετρέλαιο brent) και της μεταβολής της μέσης τιμής της αμόλυβδης βενζίνης στην Ελλάδα, όπως την ανακοινώνει σε εβδομαδιαία βάση το Υπουργείο Ανάπτυξης. Από τη σύγκριση αυτή μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την ελληνική αγορά πετρελαιοειδών συνολικά. Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία (για ευκολία αναφέρεται η μέση τιμή αμόλυβδης της τελευταίας εβδομάδας κάθε μήνα):

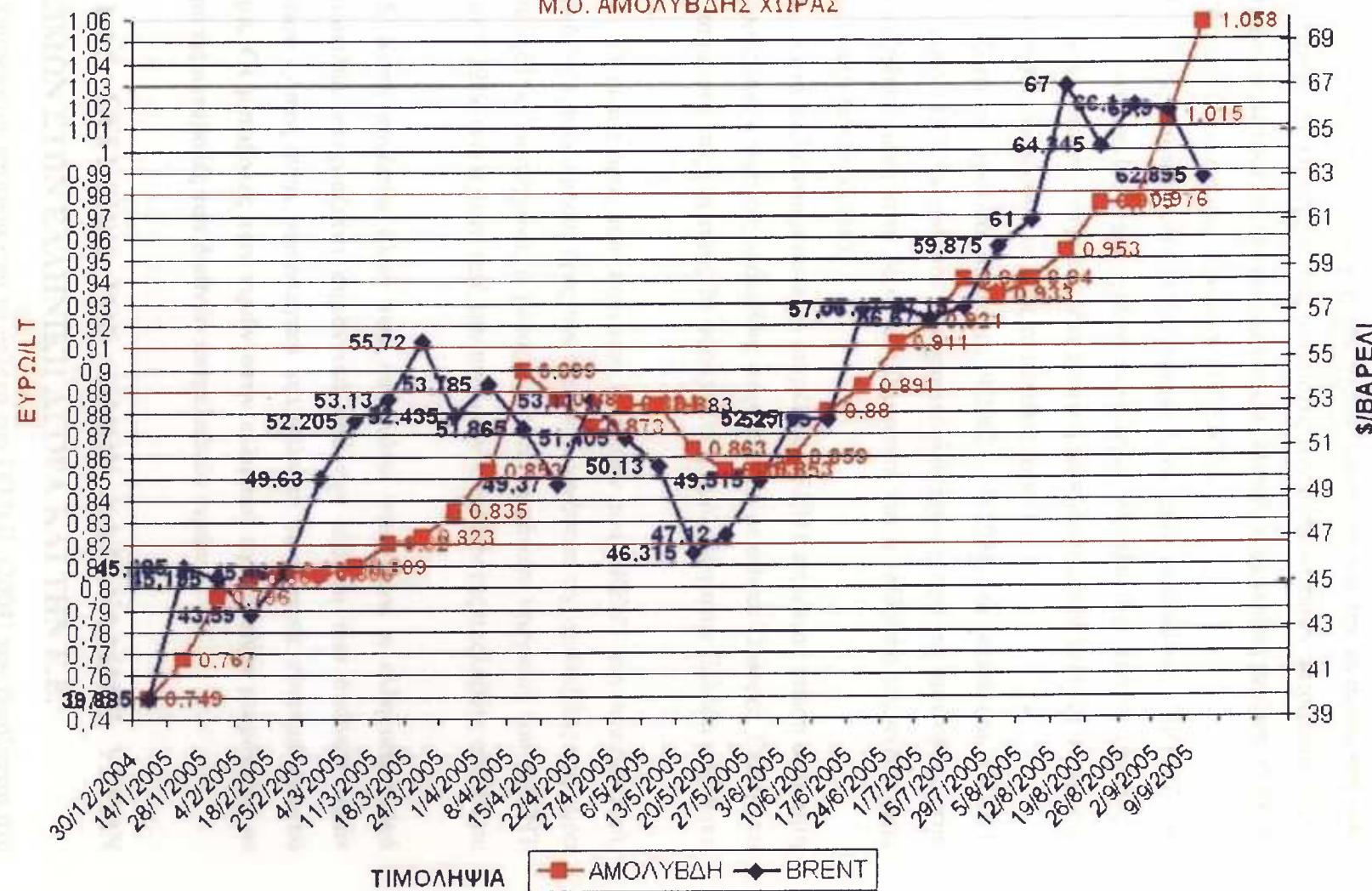


**ΠΙΝΑΚΑΣ 7**

| ΜΗΝΑΣ   | BRENT<br>(\$/βαρέλι) | ΑΜΟΛΥΒΔΗ<br>(€/λίτρο) | ΜΕΤΑΒΟΛΗ<br>BRENT | ΜΕΤΑΒΟΛΗ<br>ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ |
|---------|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 9/2002  | 29,0                 | 0,741                 |                   |                       |
| 10/2002 | 25,7                 | 0,735                 | -11,38%           | -0,81%                |
| 11/2002 | 24,8                 | 0,694                 | -3,50%            | -5,58%                |
| 12/2002 | 30,5                 | 0,737                 | +22,98%           | +6,20%                |
| 1/2003  | 31,0                 | 0,739                 | +1,64%            | +0,27%                |
| 2/2003  | 33,3                 | 0,767                 | +7,42%            | +3,79%                |
| 3/2003  | 28,2                 | 0,731                 | -15,31%           | -4,69%                |
| 4/2003  | 25,2                 | 0,717                 | -10,64%           | -1,92%                |
| 5/2003  | -                    | -                     | -                 | -                     |
| 6/2003  | 27,5                 | 0,706                 | +9,13%            | -1,53%                |
| 7/2003  | 28,2                 | 0,748                 | +2,55%            | +5,95%                |
| 8/2003  | 29,9                 | 0,769                 | +6,03%            | +2,81%                |
| 9/2003  | 27,5                 | 0,726                 | -8,03%            | -5,59%                |
| 10/2003 | 29,3                 | 0,735                 | +6,55%            | +1,24%                |
| 11/2003 | 28,4                 | 0,733                 | -3,07%            | -0,27%                |
| 12/2003 | 29,7                 | 0,730                 | +4,58%            | -0,41%                |
| 1/2004  | 31,8                 | 0,739                 | +7,07%            | +1,23%                |
| 2/2004  | 31,6                 | 0,745                 | -0,63%            | +0,81%                |
| 3/2004  | 34,8                 | 0,770                 | +10,13%           | +3,36%                |
| 4/2004  | 33,5                 | 0,795                 | -3,74%            | +3,25%                |
| 5/2004  | 36,9                 | 0,848                 | +10,15%           | +6,67%                |
| 6/2004  | 34,3                 | 0,797                 | -7,05%            | -6,01%                |
| 7/2004  | 41,7                 | 0,827                 | +21,57%           | +3,76%                |
| 8/2004  | 40,6                 | 0,832                 | -2,64%            | +0,60%                |
| 9/2004  | 46,0                 | 0,834                 | +13,30%           | +0,24%                |
| 10/2004 | 47,8                 | 0,858                 | +3,91%            | +2,88%                |
| 11/2004 | 42,8                 | 0,808                 | -10,46%           | -5,83%                |
| 12/2004 | 39,9                 | 0,749                 | -6,78%            | -7,30%                |
| 1/2005  | 45,1                 | 0,796                 | +13,03%           | +6,28%                |
| 2/2005  | 49,6                 | 0,806                 | +9,98%            | +1,26%                |
| 3/2005  | 52,4                 | 0,835                 | +5,65%            | +3,60%                |
| 4/2005  | 51,4                 | 0,884                 | -1,91%            | +5,87%                |
| 5/2005  | 49,5                 | 0,853                 | -3,70%            | -3,51%                |
| 6/2005  | 57,2                 | 0,911                 | +15,56%           | +6,80%                |
| 7/2005  | 59,9                 | 0,933                 | +4,72%            | +2,41%                |
| 8/2005  | 66,1                 | 0,976                 | +10,35%           | +4,61%                |
| 9/2005  | 62,0                 | 1,011                 | -6,20%            | +3,59%                |

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8**

Μ.Ο. ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ ΧΩΡΑΣ



Από τα παραπάνω παρατιθέμενα στοιχεία, προκύπτουν ορισμένα σημαντικά συμπεράσματα για την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων και την ανταπόκριση των εγχώριων τιμών των καυσίμων στις μεταβολές των διεθνών τιμών πετρελαίου. (Στη συγκεκριμένη περίπτωση ως καύσιμο αναφοράς ελήφθη η αμόλυβδη βενζίνη 95 RON και το αργό πετρέλαιο αγοράς Λονδίνου - BRENT):

1. Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 8, οι τιμές αμόλυβδης - BRENT τον τελευταίο χρόνο εξελίσσονται σχεδόν παράλληλα, δηλαδή ίδια κίνηση (άνοδος - άνοδος, πτώση - πτώση), κατά τον ίδιο χρόνο ή με κάποια μικρή χρονική υστέρηση. Αυτές οι κινήσεις διαφέρουν ως προς το μέγεθός τους.

2. Κατά το χρονικό διάστημα 9/2002 - 9/2005, το πετρέλαιο BRENT αυξήθηκε κατά 113,79%, ενώ στο ίδιο χρονικό διάστημα η τιμή της αμόλυβδης στην Ελλάδα αυξήθηκε μόνο κατά 36,44%. (Σημαντική και η επίδραση της ανατίμησης του ευρώ έναντι του δολαρίου).

3. Κατά το διάστημα αυτό, το πετρέλαιο BRENT σημείωσε πτώση στην τιμή του 15 φορές, ενώ η τιμή της αμόλυβδης στην Ελλάδα μειώθηκε 12 φορές. Επίσης, το BRENT σημείωσε αύξηση τιμής 20 φορές, ενώ η αμόλυβδη στην Ελλάδα αυξήθηκε 23 φορές.

4. Ο μέσος όρος των πτωτικών κινήσεων του BRENT την τριετία αυτή, άγγιξε το 6,34%, ενώ ο μέσος όρος των πτωτικών κινήσεων της αμόλυβδης στη χώρα μας ήταν 3,62%. Ταυτόχρονα, ο μέσος όρος των ανοδικών κινήσεων του BRENT ανήλθε σε 9,32%, ενώ η μέση τιμή των ανοδικών κινήσεων της αμόλυβδης ανήλθε σε 3,37%.

5. Κατά συνέπεια όλων των παραπάνω στοιχείων, η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών επηρεάζεται σημαντικά από την εξέλιξη των διεθνών τιμών πετρελαίου - όπως είναι φυσιολογικό και μάλιστα σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Οι μεταβολές των τιμών στην ελληνική αγορά είναι μικρότερες σε σχέση με τις μεταβολές των διεθνών πετρελαϊκών τιμών.

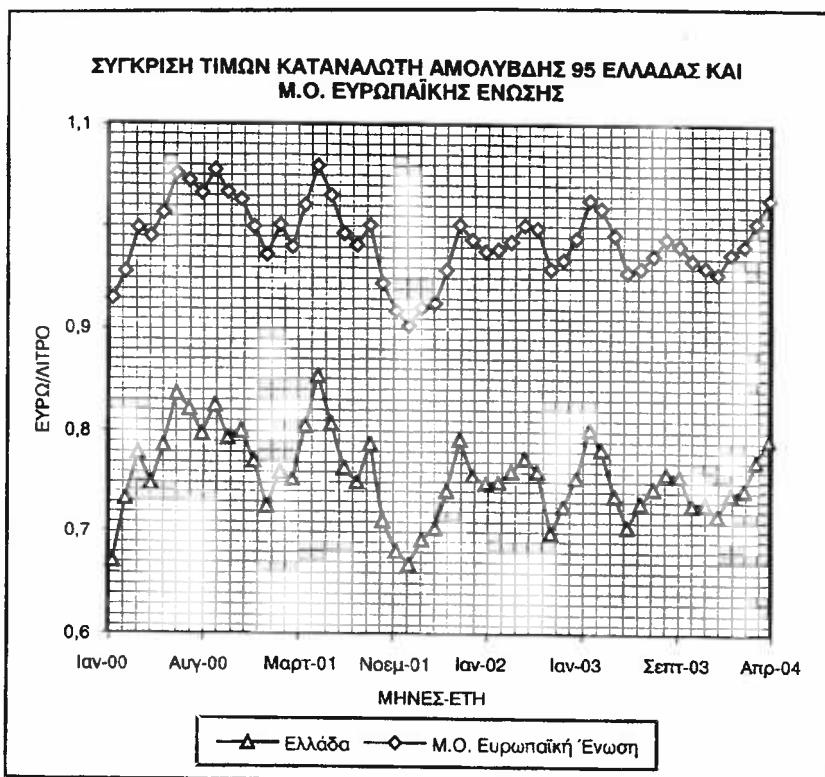
#### **1.4.5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ Ε.Ε.**

Σύμφωνα με στοιχεία από τη μελέτη του I.O.B.E. (2004) που βασίζονται στο OIL BULLETIN της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εκδίδεται ανά δεκαπενθήμερο, γίνεται σύγκριση των τιμών της αμόλυβδης βενζίνης 95 RON και του πετρελαίου

κίνησης στην Ε.Ε. (μέσος όρος των τιμών στα κράτη-μέλη) και των τιμών στην Ελλάδα, καθώς και άλλων στοιχείων (π.χ. φόροι που επιβάλλονται στα καύσιμα), οδηγώντας σε σημαντικά συμπεράσματα για την εγχώρια αγορά.

- Στο παρακάτω διάγραμμα, (διάγραμμα 9) γίνεται παραβολή της εξέλιξης των μέσων μηνιαίων τιμών καταναλωτή της αμόλυβδης βενζίνης στην Ελλάδα και του Μ.Ο. της Ε.Ε. (2000-2004).

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9

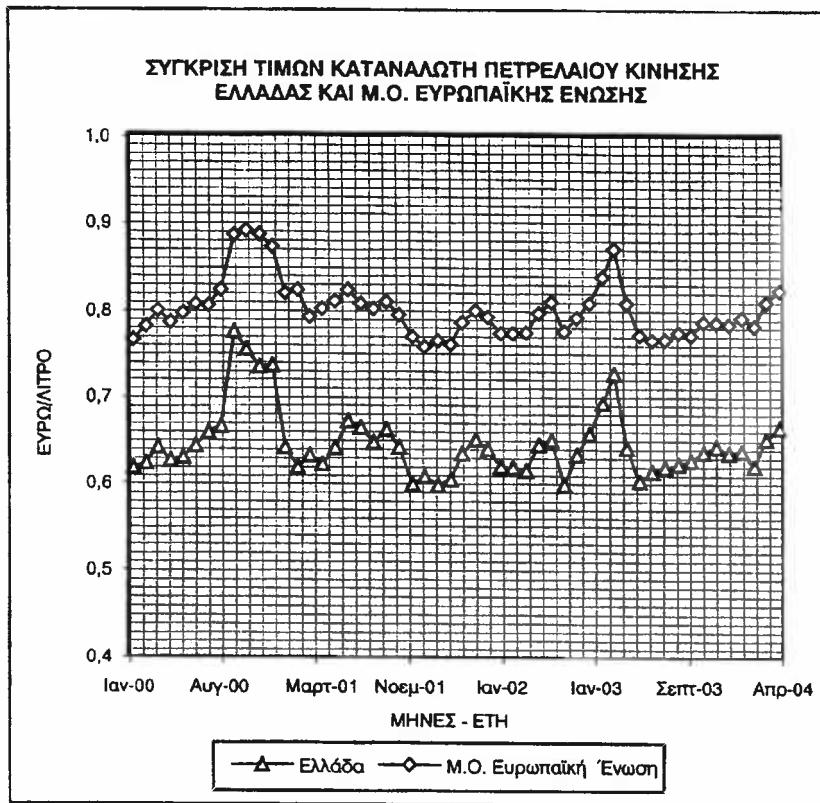


Πηγή: I.O.B.E.

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα, οι τιμές στην Ελλάδα και την Ε.Ε. κινούνται παράλληλα με σταθερή διαφορά, αφού εξαρτώνται από τις διεθνείς τιμές του πετρελαίου. Η Ελλάδα βρίσκεται κάτω από τον ευρωπαϊκό Μ.Ο. (φθάνει στο 75% του Μ.Ο.), δηλαδή ο Έλληνας καταναλωτής πληρώνει για 1 λίτρο αμόλυβδης 25% λιγότερο από το μέσο Ευρωπαίο.

- Παρακάτω (διάγραμμα 10), γίνεται σύγκριση τιμών καταναλωτή στο πετρέλαιο κίνησης (2000-2004).

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10



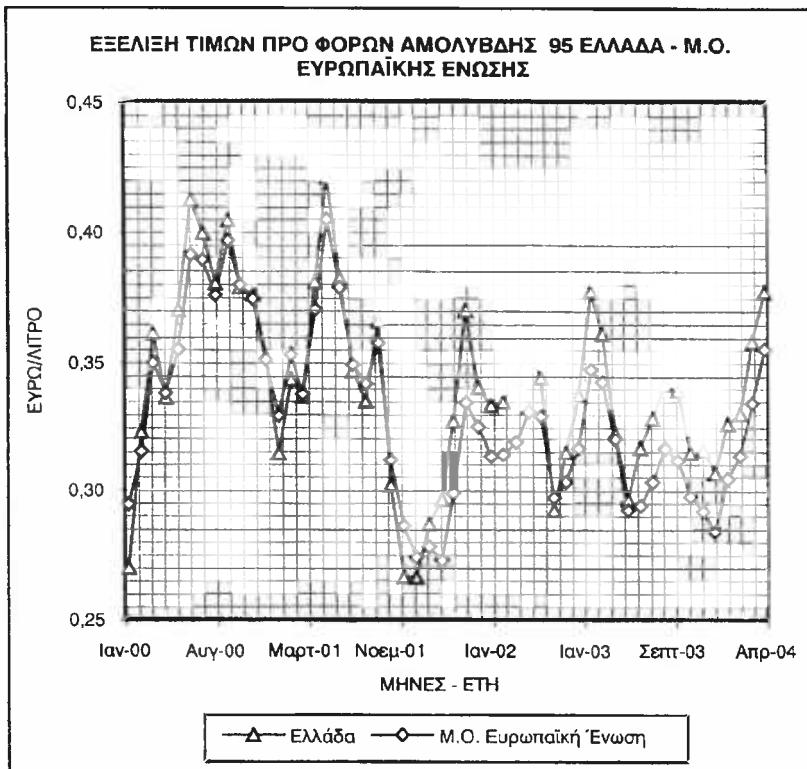
Πηγή: I.O.B.E.

Ομοίως, οι τιμές κινούνται παράλληλα και με σταθερή διαφορά, λόγω της επιρροής των διεθνών τιμών πετρελαίου. Η τιμή 1 λίτρου πετρελαίου κίνησης στην Ελλάδα φθάνει στο 80% του ευρωπαϊκού Μ.Ο. τιμής. Παρόμοια αποτελέσματα ισχύουν και για τα άλλα πετρελαιοειδή προϊόντα.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι το γεγονός ότι στην Ελλάδα ο καταναλωτής αγοράζει πετρελαιοειδή προϊόντα φθηνότερα σε σχέση με το μέσο Ευρωπαϊο οφείλεται στη χαμηλότερη φορολογία. Συγκεκριμένα, οι φορολογικές επιβαρύνσεις για την αμόλυβδη βενζίνη στην Ελλάδα, φθάνουν το 63% του Μ.Ο. της Ε.Ε. Στο πετρέλαιο κίνησης η ελληνική φορολογία φθάνει στο 72% του ευρωπαϊκού Μ.Ο.

- Σύμφωνα με το διάγραμμα 11 που ακολουθεί, οι τιμές προ φόρων στην Ελλάδα είναι λίγο υψηλότερες σε σχέση με τον ευρωπαϊκό Μ.Ο. για την αμόλυβδη βενζίνη.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11

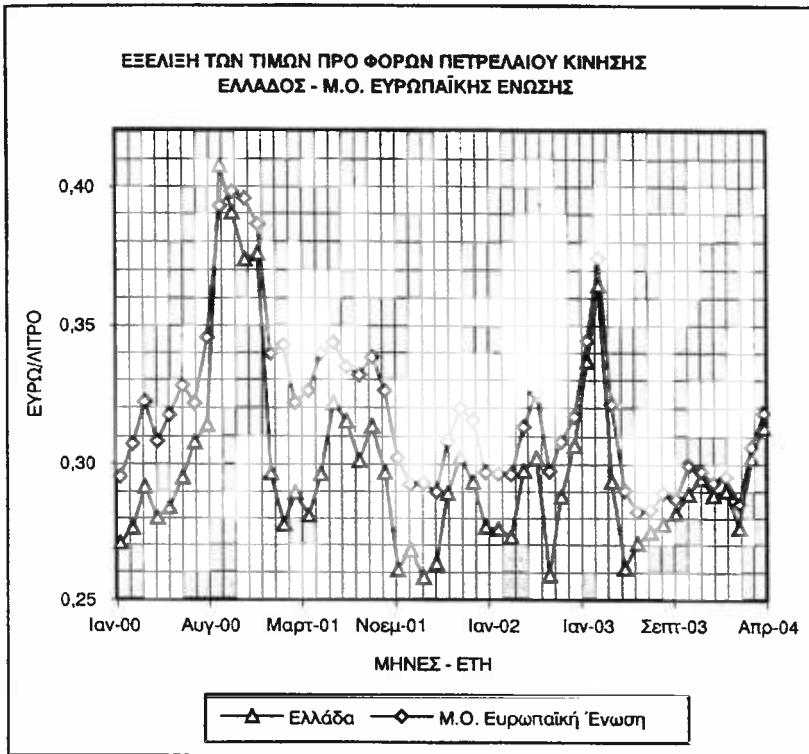


Πηγή: I.O.B.E.

Η μέση απόκλιση είναι 0,011 Ευρώ/λίτρο.

- Τα στοιχεία για το πετρέλαιο κίνησης φαίνονται στο διάγραμμα 12 που ακολουθεί (τιμές προ φόρων).

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12



Πηγή: I.O.B.E.

Η Ελλάδα βρίσκεται χαμηλότερα από το ευρωπαϊκό Μ.Ο., αν και η σύγκριση δεν είναι σωστή, αφού σε πολλές χώρες - μέλη της Ε.Ε. το πετρέλαιο κίνησης έχει χαμηλότερη περιεκτικότητα σε θείο σε σχέση με το πετρέλαιο κίνησης στην Ελλάδα. Η μέση απόκλιση είναι 0,021 Ευρώ/λίτρο.

Το γεγονός ότι ο Έλληνας καταναλωτής αντιμετωπίζει τιμές (προ φόρων) στα υγρά καύσιμα που βρίσκονται στο μέσο ευρωπαϊκό επίπεδο ή έστω λίγο υψηλότερες (π.χ. απόκλιση 0,011 €/λίτρο στην αμόλυβδη) αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αν συνυπολογιστεί ότι τα ελληνικά διυλιστήρια προμηθεύονται αργό σε τιμές αισθητά χαμηλότερες από άλλα ευρωπαϊκά διυλιστήρια (6,5-10%)<sup>9</sup>. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένδειξη πιθανών αντι - ανταγωνιστικών φαινομένων στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων, η τυχόν ύπαρξη των οποίων θα διερευνηθεί στα επόμενα κεφάλαια της παρούσης διατριβής.

<sup>9</sup> Αναλυτικά στοιχεία στην ενότητα 2.6.1.

Σημειώνεται ότι 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 Ε.Ε. προκύπτει ότι υπάρχουν χρονικά διαστήματα κατά τα οποία οι τιμές λιανικής στην Ελλάδα, αποκλίνουν σημαντικά από το μέσο όρο. Τέτοια περίοδος είναι ο Οκτώβριος και ο Νοέμβριος του 2004 για την αμόλυβδη. Για το ίδιο καύσιμο πάντως, καταγράφεται σημαντική απόκλιση - προς τα κάτω - το Δεκέμβριο και τον Ιανουάριο του 2004. Στο πετρέλαιο κίνησης η απόκλιση της ελληνικής τιμής είναι κυρίως προς τα κάτω (11ος 2004 - 1ος 2005). Τέλος, από τη μελέτη της P.A.E. διαπιστώνεται ότι νόμοι 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 φθηνότερα πρατήρια στην αμόλυβδη<sup>10</sup>.

#### **1.4.6. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΤΙΜΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

##### **ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ**

Οποιαδήποτε μεταβολή των διεθνών τιμών του πετρελαίου επηρεάζει άμεσα το κόστος της πρώτης ύλης για τα διυλιστήρια, το οποίο αντιπροσωπεύει το 90 – 95% του συνολικού κόστους τους. Συνεπώς, μεταβολή της τιμής του αργού κατά 10% συνεπάγεται μεταβολή του συνολικού κόστους από 9,0% έως 9,5% σε δολάρια Η.Π.Α. Βέβαια, οι εταιρίες διώλισης για τις αγορές αργού μετατρέπουν ευρώ σε δολάρια, καθιστώντας την συναλλαγματική ισοτιμία βασικό παράγοντα για την διαμόρφωση του κόστους που έχουν τα διυλιστήρια. Το ισχυρό ευρώ έναντι του δολαρίου (όπως συμβαίνει σήμερα) μετριάζει την επίπτωση της αύξησης των διεθνών τιμών πετρελαίου στο κόστος διώλισης. Οι διεθνείς τιμές του αργού επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τις τιμές ex refinery, ενώ το premium σε \$/M.T. που προστίθεται σε αυτές είναι σταθερό ποσό για κάθε προϊόν. Επίσης, η μεταβολή στην ισοτιμία \$/Ευρώ

<sup>10</sup> Καϊταζίδης Μιχάλης, "Ένα ευρώ η αμόλυβδη δείχνουν οι τιμοληψίες", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 3-10-2005.

επηρεάζει τις τιμές και τα έσοδα των εταιριών διώλισης. Συνεπώς, ανάλογα με το ποσοστό του κάθε προϊόντος στις συνολικές πωλήσεις και την αντίστοιχη αύξηση της τιμής ex refinery (λόγω της αύξησης των διεθνών τιμών του αργού), τα συνολικά έσοδα των διυλιστηρίων αυξάνονται και υπερκαλύπτουν συνήθως τα πρόσθετα έξοδα προμήθειας της πρώτης ύλης, σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης του I.O.B.E.

Επιπλέον, οι εταιρίες διώλισης είναι υποχρεωμένες να κρατούν αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών. Αυτά τα αποθέματα - εφόσον υπάρξει αύξηση των διεθνών τιμών πετρελαίου - έχουν χαμηλότερο κόστος από το κόστος των παραλαβών μετά την αύξηση των τιμών. Οι τιμές ex refinery όμως, αυξάνονται αμέσως μετά την αύξηση των διεθνών τιμών και έτσι οι εταιρίες διώλισης παρουσιάζουν αυξημένη κερδοφορία. Εννοείται πως ενδεχόμενη μείωση των διεθνών τιμών μειώνει σχετικά την κερδοφορία τους.

## ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ -

### ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΟΙ

Οι εταιρίες εμπορίας προσθέτουν στο κόστος κτήσεως των καυσίμων από τα διυλιστήρια ένα σταθερό περιθώριο με το οποίο καλύπτουν τα έξοδά τους και αποκομίζουν ένα κέρδος. Το ίδιο συμβαίνει και με τον πρατηριούχο, γεγονός που σημαίνει ότι οι Ε.Ε.Π. και οι πρατηριούχοι επηρεάζονται λιγότερο από τη μεταβολή των διεθνών τιμών του πετρελαίου σε σχέση με τις εταιρίες διώλισης.

## ΤΕΛΙΚΟΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ - ΔΗΜΟΣΙΟ

Όπως προέκυψε στην ενότητα 1.4.4. οι τιμές καταναλωτή στην Ελλάδα μεταβάλλονται λιγότερο από τις μεταβολές των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου.

Ενδεχόμενη αύξηση των διεθνών τιμών πετρελαίου και άρα και των εγχώριων τιμών υγρών καυσίμων αυξάνει τα φορολογικά έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου, αλλά κατά πολύ περιορισμένο ποσοστό. Αυτό συμβαίνει γιατί ο Ε.Φ.Κ. αποτελεί για κάθε πετρελαιοειδές ένα σταθερό ποσόν και τελικά τα δημόσια έσοδα αυξάνονται μόνο από τον Φ.Π.Α. (19%). Ανάλογη, αλλά αντίθετη μεταβολή των δημοσίων εσόδων προκαλεί η μείωση των τιμών των υγρών καυσίμων.

Σημειώνεται τέλος, ότι η ανοδική κίνηση των διεθνών τιμών του πετρελαίου και άρα και των εγχώριων τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων προκαλεί μείωση της κατανάλωσης σε μικρό βαθμό, λόγω του γεγονότος ότι τα πετρελαιοειδή προϊόντα

είναι αγαθά πρώτης ανάγκης και έχουν ανελαστική ζήτηση. Η επίδραση αυτή με την σειρά της μειώνει τις πωλήσεις πετρελαιοειδών προϊόντων από τα διωλιστήρια, τις Ε.Ε.Π. και τα πρατήρια, περιορίζοντας την αύξηση της κερδοφορίας τους και την αύξηση των δημοσίων εσόδων. Αντίθετη επίδραση, δηλαδή περιορισμένη αύξηση της κατανάλωσης πετρελαιοειδών εμφανίζεται σε περιόδους χαμηλών τιμών.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 2η: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ**

### **Γενικά**

Τα διυλιστήρια είναι βιομηχανικές μονάδες υψηλής τεχνολογίας που έχουν ως δραστηριότητα τη διύλιση (επεξεργασία) του αργού πετρελαίου για την παραγωγή καυσίμων, καθώς και άλλων πετρελαιοειδών προϊόντων. Τα σημαντικότερα προϊόντα τους είναι τα καύσιμα (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης, καύσιμα πλοίων και αεροσκαφών), η σημασία των οποίων είναι τεράστια για τους τελικούς καταναλωτές και την οικονομία ως σύνολο. Κατά συνέπεια, ο ρόλος των διυλιστηρίων στο παραγωγικό κύκλωμα του πετρελαίου και γενικότερα την οικονομία είναι κεντρικός, ενώ τα χαρακτηριστικά του κλάδου διώλισης, η διάρθρωσή του και η ένταση του ανταγωνισμού σ' αυτόν επηρεάζουν ολόκληρη την κοινωνική ευημερία.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣΑ**

#### **2.5.1. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, ως διύλιση ορίζεται η κατεργασία αργού πετρελαίου ή ημικατεργασμένων προϊόντων που πραγματοποιείται σε ειδικές εγκαταστάσεις για την παραγωγή πετρελαιοειδών προϊόντων. Με τον όρο διυλιστήριο, ο Έλληνας νομοθέτης ορίζει τις ειδικές εγκαταστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η διύλιση. Στο διυλιστήριο, πέραν των μονάδων επεξεργασίας περιλαμβάνονται οι αναγκαίοι αποθηκευτικοί χώροι και οι διευκολύνσεις εισαγωγής και εξαγωγής αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων.

Η άδεια διύλισης χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή της Α.Ε. Ο κάτοχος άδειας διύλισης μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στην εγχώρια αγορά μόνο σε κατόχους άδειας εμπορίας (Ε.Ε.Π.), σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές (οι οποίοι καταναλώνουν ανά έτος περισσότερους από 150.000 Μ.Τ. και διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους), στις ένοπλες δυνάμεις και σε Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες πρατηρίων (οι οποίοι και τα μέλη των οποίων δεν έχουν σύμβαση προμήθειας με Ε.Ε.Π.). Τέλος,

από το 2005 (νόμος 3335) επετράπη στα διυλιστήρια να διαθέτουν πετρέλαιοειδή προϊόντα απευθείας στους κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας που λειτουργούν Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.), δηλαδή πρατήρια που δεν έχουν σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με Ε.Ε.Π. και δε φέρουν το σήμα της. (Σημειώνεται ότι η υλοποίηση της απευθείας πρόσβασης των Α.Π. στα διυλιστήρια μέχρι σήμερα είναι δυσχερής, λόγω των όρων της σύμβασης μεταξύ διυλιστηρίων - Α.Π., τους οποίους είναι δύσκολο να εκπληρώσει ένα Α.Π.).

Βάσει του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα, οι εταιρίες διύλισης είναι υποχρεωμένες να κρατούν αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών, καθώς και να τηρούν πλήθος κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Σήμερα, στη χώρα μας λειτουργούν δύο εταιρίες που διαθέτουν διυλιστήρια. Η μεγαλύτερη εταιρία είναι τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. με τρία διυλιστήρια στην Ελλάδα (Ασπρόπυργος, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη), η οποία είναι κάθετα ολοκληρωμένη προς τα εμπρός (έχει θυγατρική Ε.Ε.Π., την ΕΚΟ-ΕΛΔΑ) και δραστηριοποιείται σε όλο το φάσμα του ενεργειακού τομέα (ηλεκτροπαραγωγή, φυσικό αέριο κλπ.). Μάλιστα, ενισχύει την ήδη σημαντική διεθνή της παρουσία σε χώρες εκτός Ελλάδος. Τα Ε.Ε.Π. ελέγχονται μέχρι σήμερα από το δημόσιο, ενώ πολύ σημαντική είναι η συμμετοχή του ομίλου Λάτση στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα Ε.Ε.Π. συγχωνεύθηκαν με την ΠΕΤΡΟΛΑ Α.Ε.Β.Ε. (που ανήκε στον Όμιλο Λάτση) το 2003. Η ΠΕΤΡΟΛΑ λειτουργούσε το διυλιστήριο της Ελευσίνας.

Η δεύτερη εταιρία διύλισης είναι η MOTOROIL HELLAS A.E. (Μ.Ο.Η.) που διαθέτει διυλιστήριο στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας και ανήκει στην οικογένεια Βαρδινογιάννη. Η Saudi Aramco που κατείχε μεγάλο μέρος μετοχών της εταιρίας αποχώρησε το Φθινόπωρο του 2005. Οι δύο εταιρίες Ε.Ε.Π. και Μ.Ο.Η. είναι οικονομικά υγιείς, χρηματοοικονομικά ισχυρές και εισηγμένες στο Χ.Α.Α. Τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου και της Κορινθίας είναι σύνθετα και παράγουν προϊόντα υψηλών, διεθνών προδιαγραφών. Οι μονάδες της Θεσσαλονίκης και της Ελευσίνας είναι απλές.

Τα ελληνικά διυλιστήρια εισάγουν αργό πετρέλαιο, αφού η παραγωγή αργού στην Ελλάδα είναι περιορισμένη, με το κοίτασμα του Πρίνου να καλύπτει μόλις το 2% της εγχώριας ζήτησης. Κατά συνέπεια, το σύνολο σχεδόν της εγχώριας ζήτησης καλύπτεται από εισαγωγές.

Τα 4 ελληνικά διυλιστήρια έχουν ετήσια παραγωγική δυναμικότητα 20 εκατομμυρίων τόνων ετησίως και θεωρητικά καλύπτουν τις ανάγκες της εγχώριας αγοράς. Εντούτοις, η διάρθρωση της παραγωγής οδηγεί σε υπερπαραγωγή βενζινών (εκ των οποίων 1 εκατομμύριο τόνοι ετησίως εξάγονται), ενώ αντίθετα παρατηρείται έλλειμμα στο πετρέλαιο ντίζελ από το οποίο εισάγονται κάθε χρόνο 600.000 - 1.000.000 τόνοι για την κάλυψη των αναγκών της ελληνικής αγοράς κατά τη διάρκεια του χειμώνα<sup>11</sup>. Το 50% των εξαγωγών πραγματοποιεί η Μ.Ο.Η.

Σημειώνεται ότι οι Ε.Ε.Π. εκπληρώνουν την νομική τους υποχρέωση για διατήρηση αποθεμάτων ασφαλείας 90 ημερών, χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων.

Τέλος, οι εισαγωγές κατεργασμένων προϊόντων πετρελαίου στην Ελλάδα είναι περιορισμένες, παρά την απουσία άμεσων νομικών εμποδίων. Τα φαινόμενα αυτά θα αναλυθούν στο κεφάλαιο περί ανταγωνισμού στον κλάδο διύλισης, όπου θα εκτιμηθεί η ένταση του ανταγωνισμού και η επίδρασή του στην κοινωνική ευημερία.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 8

| ΕΤΑΙΡΙΑ                            | ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. |                           |                              | MOTOR OIL HELLAS |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------|
| Γεωγραφική Θέση                    | Ασπρόπυργος             | Θεσσαλονίκη               | Ελευσίνα                     | Άγιοι Θεόδωροι   |
| Έτος Κατασκευής                    | 1958                    | 1966                      | 1972                         | 1972             |
| Τύπος Διυλιστηρίου                 | Σύνθετο                 | Απλό με παραγωγή βενζινών | Απλό χωρίς παραγωγή βενζινών | Σύνθετο          |
| Ονομαστική Δυναμικότητα σε kt/έτος | 6.700                   | 3.450                     | 5.000                        | 4.500            |

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης Refinery Capacity Data, ΕΛ.Π.Ε. Α.Ε., 2000.

#### 2.5.2. Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. (ΕΛ.Π.Ε.)

Ο όμιλος των Ε.Π.Ε. ιδρύθηκε το 1971 με την επωνυμία «Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου Α.Ε.». Αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό και βιομηχανικό όμιλο στην Ελλάδα, ενώ το εύρος των δραστηριοτήτων του είναι μεγάλο και περιλαμβάνει: α) Τη διύλιση αργού πετρελαίου (η συμμετοχή της στο λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου το 2003 ήταν 75,2%), β) την εμπορία προϊόντων πετρελαίου (20,2%), γ) την παραγωγή και εμπορία πετροχημικών/χημικών (7,1%), δ) την έρευνα

<sup>11</sup> Καϊταζίδης Μιχάλης, "Μονοπώλια και νοθεία", Ελευθεροτυπία, 2-7-2005.

και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων (-3,2%), **ε)** την εμπορία, παραγωγή και εκμετάλλευση κάθε άλλης μορφής ενέργειας, **στ)** συμμετοχή στην ανάπτυξη της αγοράς φυσικού αερίου, **ζ)** παροχή συμβουλών και υπηρεσιών για τεχνικά έργα συναφή με θέματα υδρογονανθράκων, **η)** συμμετοχή στις μεταφορές αργού πετρελαίου και προϊόντων (αγωγοί, θαλάσσιες μεταφορές). Σημειώνεται ότι στόχος των ΕΛ.ΠΕ. είναι σύντομα να εισέλθουν στην αγορά παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και οι σχετικές επενδύσεις προχωρούν γρήγορα. Ήδη ξεκίνησε τη λειτουργία της η πρώτη μονάδα ηλεκτροπαραγωγής των ΕΛ.ΠΕ. (τέλη 2005 - αρχές 2006).

Ο τομέας της διύλισης αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του ομίλου των ΕΛ.ΠΕ., αφού απορροφά το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργητικού και των επενδύσεών του και είναι ο κατ' εξοχήν κερδοφόρος τομέας του. Στην Ελλάδα, ο όμιλος λειτουργεί τα διυλιστήρια Ασπροπύργου και Θεσσαλονίκης με ετήσια ονομαστική δυναμικότητα διύλισης αργού 6,7 εκατ. και 3,4 εκατ. τόνους αντίστοιχα. Από την 1/10/2003, μετά την ολοκλήρωση της απορρόφησης της ΠΙΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε., ο όμιλος συμπεριέλαβε επίσης και το διυλιστήριο της ΠΙΕΤΡΟΛΑ στην Ελευσίνα με ετήσια ονομαστική δυναμικότητα 5,3 εκατ. τόνων Αργού. Τα τρία διυλιστήρια διαθέτουν μαζί τα 3/4 της συνολικής διυλιστικής ικανότητας της χώρας. (Σημειώνεται ότι από το 1999 η εταιρία διαθέτει και λειτουργεί διυλιστήρια της ΟΚΤΑ στα Σκόπια, με ονομαστική δυναμικότητα 2,5 εκατ. τόνων που καλύπτει το 72% των αναγκών της χώρας αυτής).

Οι πελάτες των ΕΛ.ΠΕ. στα καύσιμα είναι οι Ε.Ε.Π. (μεταξύ των οποίων και η ΕΚΟ - ΕΛΔΑ, θυγατρική του Ομίλου), η Δ.Ε.Η. και οι ελληνικές ένοπλες δυνάμεις. Μικρές ποσότητες επίσης εξάγονται, ενώ παράλληλα εισάγεται και πετρέλαιο θέρμανσης τους χειμερινούς μήνες, αφού οι ανάγκες της χώρας δεν καλύπτονται από την εγχώρια παραγωγή.

Οι προμήθειες αργού πετρελαίου, τόσο των διυλιστηρίων στην Ελλάδα, όσο και του διυλιστηρίου των Σκοπίων συντονίζονται κεντρικά. Για το 2004 περίπου το σύνολο προμηθειών του αργού με εξαίρεση κάποια φορτία URALS έγιναν με βάση term contracts, Σαουδική Αραβία 13,14%, Ιράν 41,63%, Λιβύη 7,30%, Ιράκ 1,71%. Πρίν 0,85% και το υπόλοιπο 35,37% ήταν ρωσικό (URALS). Ορισμένα φορτία URALS αγοράστηκαν με συμφωνίες SPOT.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 9

|                     | %             | ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΙ  |
|---------------------|---------------|-----------------|
| Prinos              | 1,34          | 160,60          |
| Arabian Light       | 11,35         | 1358,40         |
| Arabian Extra Light | 5,46          | 652,90          |
| Iranian Heavy       | 21,10         | 2524,40         |
| Iranian Light       | 15,49         | 1852,90         |
| Ural                | 34,01         | 4069,60         |
| Sarir               | 8,25          | 987,60          |
| Forozan             | 3,00          | 358,70          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>       | <b>100,00</b> | <b>11965,10</b> |

*Εισαγωγές αργού πετρελαίου 2003.*

*Πηγή: [www.hellenic-petroleum.gr](http://www.hellenic-petroleum.gr)*

### ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Το διυλιστήριο Ασπροπύργου είναι σύνθετο (complex) και ένα από τα πλέον σύγχρονα στην Ευρώπη. Βασικό του πλεονέκτημα είναι η μονάδα καταλυτικής πυρόλυσης με ονομαστική δυναμικότητα 45.000 βαρελιών την ημέρα. Το 1998 άρχισε να λειτουργεί η εκσυγχρονισθείσα μονάδα ολικού ισομερισμού νάφθας και το 1999 η μονάδα κορεσμού βενζολίου που συμβάλλουν στην παραγωγή βενζινών, σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές της E.E., auto oil 2000. Για την παραγωγή πετρελαίου κίνησης και βενζινών που υπερκαλύπτουν τις προδιαγραφές auto oil 2000 έγιναν σημαντικές επενδύσεις και αναβάθμιση μονάδων.

### ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Το πρώην διυλιστήριο της ΠΕΤΡΟΛΑ είναι ατμοσφαιρικής διώλισης ετήσιας ονομαστικής δυναμικότητας 5,0 εκατ. μετρικών τόνων αργού που αντιστοιχεί στο 25% περίπου της διυλιστικής ικανότητας της χώρας. Διαθέτει μονάδα υδρογονοαπωθείωσης δυναμικότητας 800 χιλ. τόνων ντίζελ ετησίως. Επίσης, το διυλιστήριο αυτό διαθέτει τεράστιους αποθηκευτικούς χώρους 3,35 εκατ. τόνων αργού και προϊόντων, μεγάλο ιδιωτικό λιμάνι στο οποίο μπορούν ταυτόχρονα να προσεγγίζουν 17 μεγάλα πλοία για φορτοεκφόρτωση πετρελαιοειδών, καθώς επίσης και σύγχρονο σταθμό φόρτωσης βυτιοφόρων με 18 νησίδες φόρτωσης. Το διυλιστήριο συνδέεται με τις εγκαταστάσεις στην Πάχη Μεγάρων, όσο και με το διυλιστήριο Ασπροπύργου.

## **ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Είναι απλού τύπου (hydroskimming) και λειτουργεί σε συνδυασμό με το διυλιστήριο Ασπροπύργου ως μια ενοποιημένη παραγωγική μονάδα. Είναι το μοναδικό διυλιστήριο που λειτουργεί στη Βόρειο Ελλάδα και έχει τη δυνατότητα κάλυψης, τόσο της τοπικής, όσο και της βαλκανικής χερσονήσου λόγω της σύνδεσής του με τις μεγάλες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις του ομίλου στο Καλοχώρι, οι οποίες χρησιμοποιούνται και για μεταφόρτωση προϊόντων παραγωγής του διυλιστηρίου Ασπροπύργου. Επιπλέον, η διασύνδεση των εγκαταστάσεων Καλοχωρίου και του αγκυροβολίου εκφόρτωσης αργού με τις εγκαταστάσεις Δενδροποτάμου της ΕΚΟ - ΕΛΔΑ που ολοκληρώθηκε το 2001, έχει βελτιώσει δραστικά την ευελιξία του διυλιστηρίου στην παραλαβή, αποθήκευση και διακίνηση του αργού και των προϊόντων του.

**Θα πρέπει να τονιστεί ότι ένα πολύ δυνατό σημείο των Ε.Λ.Π.Ε. είναι ότι διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους 6,65 εκατ. τόνων στα 3 διυλιστήρια που διαθέτουν εντός Ελλάδος. Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία και ενισχύει τη θέση του ομίλου στην αγορά, αφού οι Ε.Ε.Π. είναι υποχρεωμένες βάσει νόμου να κρατούν αποθέματα ασφαλείας, για τα οποία όμως, οι περιορισμένες εγκαταστάσεις τους δεν επαρκούν. Συνεπώς, μεταφέρουν την υποχρέωση αυτή στα διυλιστήρια με τα οποία έχουν συνάψει συμβάσεις προμήθειας καυσίμων (όπως ο νόμος επιτρέπει).**

Επιπλέον, σημειώνεται ότι ο ομίλος των Ε.Λ.Π.Ε. έχει καθετοποιηθεί προς τα εμπρός στην αγορά πετρελαιοειδών, αφού κατέχει τη θυγατρική εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών ΕΚΟ - ΕΛΔΑ Α.Β.Ε.Ε., η οποία είναι μία από τις μεγαλύτερες Ε.Ε.Π. στην Ελλάδα.

Τα Ε.Λ.Π.Ε. είναι εισηγμένη εταιρία στο Χ.Α.Α. και υγιής χρηματοοικονομικά. Το μεγαλύτερο μέρος του μετοχικού τους κεφαλαίου και η διοίκησή τους ελέγχονται από το ελληνικό δημόσιο, ενώ μεγάλη είναι η συμμετοχή του ομίλου Λάτση που προέκυψε μετά την απορρόφηση της ΠΕΤΡΟΛΑ από τα Ε.Λ.Π.Ε., η οποία ανήκε πλειοψηφικά σε εταιρίες συμφερόντων Λάτση. Τα Ε.Λ.Π.Ε. σταδιακά ωθούνται προς την αποκρατικοποίηση και ο ομίλος Λάτση έχει τον πρώτο λόγο. Η απορρόφηση της ΠΕΤΡΟΛΑ έγινε το 2003 και θα γίνει εκτεταμένη αναφορά σε επόμενη ενότητα.

Ο όμιλος των ΕΛ.Π.Ε. απασχολεί στην Ελλάδα 2700 εργαζομένους<sup>12</sup>, συμβάλλοντας έτσι σημαντικά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, ενώ διαθέτει δικαιώματα για εξόρυξη σε μεγάλη ελληνική έκταση (ολοκλήρωση προς τα πίσω). Σημειώνεται τέλος ότι τα ΕΛ.Π.Ε. συμμετέχουν στην μετοχική σύνθεση της ΔΕΠΑ, υπεύθυνης για την εισαγωγή και διανομή φυσικού αερίου στην Ελλάδα, κατά 35%<sup>13</sup>.

### 2.5.3. Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΗΣ MOTOR OIL HELLAS A.E. (M.O.H.)

Πρόκειται για τη δεύτερη εταιρία στην Ελλάδα που συμμετέχει στην αγορά διύλισης αργού πετρελαίου. Η εταιρία ιδρύθηκε το 1970 με αρχικούς μετόχους τις εταιρίες του ομίλου Βαρδινογιάννη. Το 1996, η Saudi Arabian Oil Company (Saoudi Aramco) αγόρασε το 50% της εταιρίας, εξασφαλίζοντάς της την απρόσκοπτη προμήθεια πρώτης ύλης. Το Φθινόπωρο του 2005, ο όμιλος Βαρδινογιάννη εξαγόρασε το μεγαλύτερο μέρος του ποσοστού συμμετοχής της σαουδαραβικής εταιρίας στο μετοχικό κεφάλαιο της M.O.H., ενώ το υπόλοιπο διατέθηκε σε θεσμικούς επενδυτές. Ένα μέρος της M.O.H. ελέγχεται από το ευρύ επενδυτικό κοινό, αφού η M.O.H. είναι εισηγμένη στο X.A.A.

Η M.O.H. διαθέτει και λειτουργεί διυλιστήριο στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας. Το διυλιστήριο μαζί με τις βιοηθητικές εγκαταστάσεις του και τις εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων, αποτελεί το μεγαλύτερο αμιγώς ιδιωτικό βιομηχανικό συγκρότημα της Ελλάδος και ένα από τα πιο ευέλικτα διυλιστήρια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Κατεργάζεται αργό πετρέλαιο διαφόρων τύπων, παράγοντας ένα ευρύ φάσμα πετρελαιϊκών προϊόντων που καλύπτουν τις πιο αυστηρές διεθνείς προδιαγραφές, εξυπηρετώντας έτσι μεγάλες εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Επιπλέον, η M.O.H. είναι η μοναδική ελληνική εταιρία παραγωγής και συσκευασίας λιπαντικών. Τα παραγόμενα βασικά και τελικά λιπαντικά είναι εγκεκριμένα από διεθνείς οργανισμούς και από τις ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ. Το σύστημα διαχείρισης ποιότητας της M.O.H. είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με το ISO 9001 : 2000 για την παραγωγή και παράδοση καυσίμων, λιπαντικών, κεριών και λαδιών. Το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι και αυτό πιστοποιημένο σύμφωνα με το ISO 14001 για συστήματα

<sup>12,13</sup> "Όμιλος Ελληνικά Πετρέλαια: Δύναμη σταθερότητας και ανάπτυξης σε περίοδο πετρελαιϊκής αναταραχής", City Press, Ειδική Έκδοση για την 70η Δ.Ε.Θ., 9-9-2005, σελ. 26.

περιβαλλοντικής διαχείρισης. Είναι το μόνο διυλιστήριο στην Ελλάδα και ένα από τα ελάχιστα στην Ευρώπη, το οποίο έχει πιστοποιηθεί και για τα δύο συστήματα.

Μέχρι το 1989 η Μ.Ο.Η. διέθετε όλη της την παραγωγή στην εξωτερική αγορά. Από το 1989 η εταιρία κατάφερε να συγκεντρώσει περίπου το 25% της εσωτερικής αγοράς.

Η Μ.Ο.Η. έχει καθετοποιηθεί προς τα εμπρός στην αγορά πετρελαίου, αφού κατέχει το σύνολο των μετοχών της AVINOIL, μιας από τις μεγαλύτερες ελληνικές Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών. Ακόμη, συμμετέχει σε ποσοστό 16% στην Εταιρία Αγωγού Καυσίμων Αεροδρομίου Αθηνών.

Η Μ.Ο.Η. επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε όλο το ενεργειακό φάσμα και θα εισέλθει και στην ηλεκτροπαραγωγή σύντομα. Παράλληλα, επενδύει στον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του διυλιστηρίου της για την τεχνολογική αναβάθμισή του, την πλήρη αυτοματοποίησή του, τη μείωση του λειτουργικού κόστους του και τη βελτίωση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων.

Η Μ.Ο.Η. είναι μια υγιής χρηματοοικονομικά εταιρία με μεγάλη κερδοφορία, ενώ η υψηλή μερισματική της απόδοση την κατατάσσει μεταξύ των πρώτων εταιριών σε Ελλάδα και Ευρώπη. Θα πρέπει όμως να αναφερθεί ότι η παραγωγική και χρηματοοικονομική της θέση είναι χαμηλότερη από το μοναδικό και μεγαλύτερο ανταγωνιστή της στην Ελλάδα, τα Ε.Λ.Π.Ε. Η MOTOR OIL HELLAS S.A. το 2004 απασχολούσε προσωπικό 1132 ατόμων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο: Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

### 2.6.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η σχετική αγορά προϊόντων περιλαμβάνει το προϊόν ή τα προϊόντα που αφορούν στην υπό εξέταση περίπτωση καθώς και όλα τα προϊόντα που είναι υποκατάστατά τους, είτε από πλευράς ζήτησης ή από πλευράς προσφοράς, των οποίων η διαθεσιμότητα εμποδίζει τις επιχειρήσεις υπό εξέταση να αυξήσουν την τιμή τους κατά ένα μικρό αλλά σημαντικό ποσοστό για αρκετά μεγάλο χρονικό

διάστημα<sup>14</sup>. Κατ' αναλογία, τα όρια της σχετικής γεωγραφικής αγοράς καθορίζονται από την απάντηση στην ερώτηση αν η αύξηση της τιμής ενός προϊόντος ή μιας ομάδας υποκατάστατων προϊόντων σε μια περιοχή X επηρεάζει σημαντικά τη ζήτηση και επομένως την τιμή σε μια άλλη περιοχή Y, και την προσφορά των προϊόντων από την Y στην X. Αν η απάντηση είναι θετική, τότε οι δύο περιοχές είναι στην ίδια αγορά<sup>15</sup>.

Από τους παραπάνω ορισμούς οδηγούμαστε σε κάποια συμπεράσματα για την αγορά διυλισμένων προϊόντων (υγρών καυσίμων) στην Ελλάδα:

1. Τα διυλισμένα πετρελαιοειδή υγρά καύσιμα δεν μπορούν να υποκατασταθούν από άλλες μορφές ενέργειας, σύμφωνα με τα σημερινά τεχνολογικά δεδομένα και αυτά του ορατού μέλλοντος. Αυτό βέβαια ισχύει για όλες τις χώρες και για την Ελλάδα (εξαίρεση αποτελεί το πετρέλαιο θέρμανσης που υποκαθίσταται χωρίς πολύ σημαντικό κόστος εναλλαγής για τους καταναλωτές από το φυσικό αέριο). Η ζήτηση για διυλισμένα προϊόντα είναι πολύ ανελαστική.

2. Η αδυναμία υποκατάστασης των (διυλισμένων) υγρών καυσίμων ισχύει ακόμα και όταν οι τιμές τους είναι πολύ υψηλές (λόγω της αύξησης των διεθνών τιμών του αργού). Το γεγονός αυτό ισχύει και για την Ελλάδα.

3. Εφαρμόζουμε το τεστ του υποθετικού μονοπωλητή (SNIP TEST) για τα διυλισμένα καύσιμα: Στο ερώτημα αν υπήρχε ένας υποθετικός μονοπωλητής που ήλεγχε όλα τα διυλισμένα προϊόντα που παράγονται στην Ελλάδα (Ε.Π.Ε. και Μ.Ο.Η. μαζί), ενδεχομένη αύξηση της τιμής κατά 5 - 10% πάνω από το Μακροχρόνιο Οριακό Κόστος για 1 - 2 χρόνια θα ήταν επικερδής; Η απάντηση είναι θετική λόγω του ότι τα υγρά καύσιμα είναι μη υποκαταστάσιμα.

4. Εφαρμόζουμε το τεστ του υποθετικού μονοπωλητή και με τη γεωγραφική διάστασή του, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τη νομική δυνατότητα που έχουν οι Ε.Ε.Π. να εισάγουν διυλισμένα προϊόντα από το εξωτερικό και βλέπουμε ότι τα ελληνικά διυλιστήρια (Ε.Π.Ε. και Μ.Ο.Η.) - ως υποθετικός μονοπωλητής - μπορούν να αυξήσουν επικερδώς μόνιμα την τιμή των καυσίμων τους κατά 5 - 10%, πάνω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι αυτό έχει ήδη συμβεί. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον αρμόδιο επίτροπο της Ε.Ε. Αντρις Πίλμπαγκς, οι τιμές στις οποίες προμηθεύονται

<sup>14,15</sup> Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυπωθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004, σελ. 276-277-278.

αργό τα ελληνικά διυλιστήρια, με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι χαμηλότερες από 0,10 δολάρια έως 4 δολάρια το βαρέλι σε σχέση με τα γαλλικά διυλιστήρια ή περίπου 10% με βάση το επίπεδο τιμών του 2004<sup>16</sup>, ενώ την ίδια στιγμή οι ελληνικές τιμές προ φόρων για τα υγρά καύσιμα είναι κατά τι υψηλότερες από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (ενότητα 1.4.5., διάγραμμα 11) ή έστω στα ίδια επίπεδα. Αυτό σημαίνει ότι αν θεωρήσουμε τον ευρωπαϊκό μέσο όρο ως το ανταγωνιστικό επίπεδο τιμής (ενέργεια εύλογη - πάντως, ακόμη και αυτές οι τιμές ενσωματώνουν κάποια μονοπωλιακή δύναμη των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων και είναι υψηλότερες από το Μακροχρόνιο Οριακό Κόστος), βλέπουμε ότι τα ελληνικά διυλιστήρια είναι 10% ακριβότερα (ή 6,5% σύμφωνα με τα ΕΛ.ΠΕ.) και έχουν υψηλή κερδοφορία. Το γεγονός αυτό συμβαίνει για δύο λόγους: α) Λόγω του επιπλέον μεταφορικού κόστους των διυλισμένων προϊόντων που θα υποστούν οι Ε.Ε.Π. στην Ελλάδα αν εισάγουν υγρά καύσιμα. (Σημειώνεται ότι η ακριβής διαμόρφωση του επιπλέον ποσού - του premium που χρεώνουν τα ελληνικά διυλιστήρια - σχετίζεται συνήθως με τους ισχύοντες ναύλους και το ύψος του βρίσκεται σε τέτοια όρια ώστε να καθίστανται ασύμφορες οι εισαγωγές ετοίμων προϊόντων από άλλες χώρες<sup>17</sup>.) και β) Λόγω της νομικής υποχρέωσης των Ε.Ε.Π. να τηρούν αποθέματα ασφαλείας για τα οποία δεν επαρκούν οι μικρές εγκαταστάσεις τους, υποχρεώνοντάς τις σε συνεργασία με τις ελληνικές εταιρίες διύλισης που τους παρέχουν αποθηκευτικούς χώρους, βάσει των συμβάσεων προμήθειας καυσίμων που έχουν συνυπογράψει (νομικό εμπόδιο).

**5. Υποκαταστασιμότητα από πλευράς προσφοράς στα διυλισμένα προϊόντα δε νοείται, αφού δεν υπάρχει επιχείρηση σε κάποιο παρεμφερή οικονομικό κλάδο που να κατέχει κατ' ελάχιστο έστω, κάποια από τα σημαντικά περιουσιακά στοιχεία για να εισέλθει στη διύλιση πετρελαίου. Ως εκ τούτου δε νοείται βέβαια και η έννοια της σχεδόν καθολικής υποκαταστασιμότητας (Padilla, 2001) - ούτε στην Ελλάδα, ούτε σε άλλες χώρες.**

**Από τις παρατηρήσεις 1 έως 5 που παρατέθηκαν, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η σχετική αγορά διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα περιλαμβάνει μόνο τα υγρά καύσιμα που παράγουν οι 2 ελληνικές εταιρίες διύλισης, τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. και η MOTOR OIL HELLAS S.A.**

<sup>16,17</sup> Καϊταζίδης Μιχάλης, "Η Ελλάδα το φθηνότερο αργό, τα ακριβότερα καύσιμα στην Ε.Ε.", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 3-11-2005, σελ. 24.

## **2.6.2. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΥΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ)**

**1.** Όπως προέκυψε στην προηγούμενη ενότητα (2.6.1.), η σχετική αγορά διύλισης πετρελαίου, παραγωγής και προσφοράς υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, περιλαμβάνει μόνο τις δύο ελληνικές εταιρίες διυλιστηρίων, τα Ε.Π.Ε. και τη Μ.Ο.Η.

**2.** Στην Ελλάδα σήμερα, ο κλάδος διύλισης είναι ένα δυοπάλιο (σημειώνεται ότι μέχρι το 2003 λειτουργούσε και η ΠΕΤΡΟΛΑ που συγχωνεύθηκε με τα Ε.Π.Ε.). Η στρατηγική αλληλεξάρτηση των δύο εταιριών είναι προφανής και δεδομένη, αφού οι επιλογές - κινήσεις της μίας προσδιορίζουν τις επιλογές - κινήσεις της άλλης.

**3.** Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 1.4.3., οι δύο εταιρίες προσδιορίζουν με τον ίδιο τρόπο τις τιμές των προϊόντων που παράγουν (τιμή ex refinery). Η Μ.Ο.Η. διαφοροποιεί λίγο το premium που χρεώνει ή κάνει κάποιες μικρές πιστώσεις στους πελάτες της, ενώ και τα Ε.Π.Ε. διαφοροποιούν το premium που χρεώνουν ανάλογα του μεγέθους των ετησίων παραγγελιών κάθε Ε.Ε.Π. Αυτό σημαίνει ότι ο ανταγωνισμός επί των τιμών είναι από πολύ μικρός έως αμελητέος. Οι δύο εταιρίες είναι λογικότερο (και έτσι συμβαίνει) να ανταγωνίζονται περισσότερο επί των ποσοτήτων που πωλούν, δηλαδή για την αύξηση των πωλήσεών τους, με μόνους περιορισμούς την παραγωγική τους δυναμικότητα και το επαυξητικό κόστος που συνεπάγεται η ενδεχόμενη μεταβολή των παραγόμενων και προσφερόμενων ποσοτήτων (Ανταγωνισμός Cournot).

**4.** Τα υγρά καύσιμα (προϊόντα των διυλιστηρίων) είναι και θεωρούνται ομοιογενή (αδιαφοροποίητα) προϊόντα με αρκετά ανελαστική ζήτηση από τους τελικούς καταναλωτές.

**5.** Ηγέτιδα επιχείρηση είναι τα Ε.Π.Ε. και έπειται η Μ.Ο.Η.

**6.** Το 2004, ο κύκλος εργασιών των Ε.Π.Ε. (από το φθινόπωρο του 2003 είχαν απορροφήσει την ΠΕΤΡΟΛΑ) ήταν 4.529.800.000 € (ως μητρική εταιρία - δηλαδή διύλιση/διάθεση υγρών καυσίμων και όχι ως όμιλος που περιλαμβάνει τις διεθνείς δραστηριότητες των Ε.Π.Ε. και δραστηριότητες εμπορίας, συμμετοχή σε άλλες αγορές ενέργειας κλπ.). Ο αντίστοιχος κύκλος εργασιών της Μ.Ο.Η. για το 2004 ήταν 1.937.200.000 ευρώ. Το μερίδιο αγοράς των Ε.Π.Ε. ανήλθε σε 70,04%, ενώ της Μ.Ο.Η. ήταν 29,96%.

**7.** Τα ΕΛ.ΠΕ. με τα 3 διυλιστήρια που διαθέτουν και λειτουργούν ελέγχουν το 77,1% της συνολικής διυλιστικής ικανότητας της χώρας (Ονομαστική Δυναμικότητα σε Kt/έτος: 15.150 - Ασπρόπυργος: 6.700, Θεσσαλονίκη 3450, Ελευσίνα 5000). Η Μ.Ο.Η. ελέγχει το 22,9% (4500 Kt/έτος το διυλιστήριο των Αγ. Θεοδώρων).

**8.** Το 2004, η μητρική εταιρία των ΕΛ.ΠΕ. παρουσίασε κέρδη προ φόρων 183,8 εκατ. €, ενώ η Μ.Ο.Η. 155,4 εκατ. €. Η ισχυρή κερδοφορία του κλάδου, αδιαμφισβήτητη και κατά το παρελθόν, προβλέπεται να συνεχιστεί και μελλοντικά.

**9.** Οι ελληνικές εταιρίες διύλισης δραστηριοποιούνται μέσα σε ένα σαφές νομικό περιβάλλον. Μέχρι τις αρχές του 2005 πελάτες τους μπορούσαν να είναι μόνο οι Ε.Ε.Π. με τις οποίες έχουν συμβάσεις, μεγάλοι καταναλωτές, οι ένοπλες δυνάμεις και οι Προμηθευτικοί Συνεταιρισμοί ή Κοινοπραξίες πρατηρίων (οι οποίοι και τα μέλη των οποίων δεν έχουν σύμβαση με κάποια Ε.Ε.Π.). Από το 2005, τα πρατήρια που δεν έχουν σύμβαση με κάποια Ε.Ε.Π. και δε φέρουν το σήμα της (Α.Π.) μπορούν επίσης να προμηθεύονται καύσιμα απευθείας από τα διυλιστήρια. Σημειώνεται ότι μέχρι και σήμερα η απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια είναι δυσχερής, λόγω των όρων των συμβάσεων που πρέπει να υπογράψουν τα Α.Π. με τα διυλιστήρια, σύμφωνα με φορείς των βενζινοπωλών. Ακόμα, σημειώνεται ότι τα διυλιστήρια διευκολύνουν τις Ε.Ε.Π. με τις οποίες έχουν σύμβαση στην εκπλήρωση της νομικής τους υποχρέωσης για διατήρηση ελάχιστων αποθεμάτων ασφαλείας, λόγω των περιορισμένων εγκαταστάσεων που διαθέτουν. Δηλαδή, η υποχρέωσή αυτή των Ε.Ε.Π. περνάει στα διυλιστήρια που αυξάνουν έτσι την διαπραγματευτική τους δύναμη.

**10.** Ο όμιλος των ΕΛ.ΠΕ. διαθέτει τους μεγαλύτερους αποθηκευτικούς χώρους 6,65 εκατ. τόνων, γεγονός που ενισχύει την ηγετική του θέση στην αγορά.

**11.** Τα ΕΛ.ΠΕ. έχουν καθετοποιηθεί προς τα εμπρός, αφού ο όμιλος περιλαμβάνει την εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών EKO - ΕΛΔΑ A.B.E.E., μια από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα. Το ίδιο έπραξε και η Μ.Ο.Η. αφού στον όμιλό της ανήκει η AVINOIL που ασχολείται με την εμπορία πετρελαιοειδών.

**12.** Οι όμιλοι των ΕΛ.ΠΕ. και της Μ.Ο.Η. πέραν της υψηλής κερδοφορίας, έχουν υγιή χρηματοοικονομική θέση, ελεγχόμενη και δικαιολογημένη δανειακή επιβάρυνση, υψηλή ρευστότητα και μεγάλη αξία περιουσιακών στοιχείων. Τα ΕΛ.ΠΕ. βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι της Μ.Ο.Η.

13. Ο κλάδος διύλισης στην Ελλάδα έχει τεράστια εμπόδια εισόδου και εξόδου: Η αρχική επένδυση απαιτεί τεράστια κεφάλαια. Υψηλό το αναπόκτητο κόστος. Οι εγκαταστάσεις ενός διυλιστηρίου δεν μπορούν να αξιοποιηθούν σε καμία άλλη δραστηριότητα (relationship specific assets). Η λειτουργία ενός διυλιστηρίου απαιτεί τεράστια ρευστότητα. Οι ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις έχουν προνομιακή πρόσβαση στους παραγωγούς πετρελαίου και πιθανές εκπτώσεις. Οι Ε.Ε.Π. συνάπτουν συμβάσεις προμήθειας με τα διυλιστήρια και το πρώτο διάστημα λειτουργίας μιας τυχόν νέας επιχείρησης διύλισης θα σημάνει τεράστια αναξιοποίητη παραγωγική δυναμικότητα και τεράστιο κόστος. Απαιτείται πληθώρα αδειών και εκπλήρωση όρων ασφαλείας - υγιεινής - προστασίας του περιβάλλοντος κλπ. Χαρακτηριστικό του μεγέθους των εμποδίων εισόδου στον κλάδο διύλισης είναι το γεγονός ότι τα ελληνικά διυλιστήρια κατασκευάστηκαν πολλά χρόνια πριν (Ασπρόπυργον 1958, Θεσσαλονίκης 1966, Ελευσίνας 1972, Κορινθίας 1972), ενώ δεν υπάρχει ιστορικό εισόδου και εξόδου εταιριών από τον κλάδο. **Κατά συνέπεια**, ο κλάδος διύλισης παρουσιάζει πληθώρα υψηλών Δομικών ή Διαρθρωτικών Εμποδίων (Structural Barriers) και Νομικών ή Ρυθμιστικών/Κανονιστικών Εμποδίων (Legal or Regulatory Barriers) που είναι σχεδόν αδύνατο να ξεπεραστούν.

### **2.6.3. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΤΥΧΩΝ ANTI - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ Ή ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΠΟΥ ΤΙΣ ΕΥΝΟΟΥΝ**

Η σημασία των υγρών καυσίμων για κάθε σύγχρονη οικονομία είναι δεδομένη και κατά συνέπεια, τα διυλιστήρια ως οι βιομηχανικές μονάδες που τα παράγουν από τη διύλιση του αργού πετρελαίου, διαδραματίζουν κεντρικό οικονομικό ρόλο. Η ίδια κατάσταση ισχύει και για την Ελλάδα. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι η αγορά των επιχειρήσεων που διυλίζουν αργό πετρέλαιο και πωλούν υγρά καύσιμα χονδρικώς (δηλαδή ο κλάδος των διυλιστηρίων) είναι κρίσιμη για την εθνική οικονομία συνολικά και για την ευημερία των καταναλωτών.

Οι αρμόδιοι φορείς της πολιτείας και ιδίως η **Επιτροπή Ανταγωνισμού** πρέπει να παρακολουθούν στενά τα διυλιστήρια, να αναγνωρίζουν την ύπαρξη τυχόν Δεσπόζουσας Θέσης (Δ.Θ.) κάποιας επιχείρησης και κυρίως την ενδεχόμενη καταχρηστική εκμετάλλευσή της. Επίσης, πρέπει να εντοπίζονται άμεσα διάφορες

συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου, οι συνθήκες της αγοράς που τις ευνοούν και να εξετάζονται διεξοδικά τυχόν συγχωνεύσεις ή εξαγορές των εταιριών διύλισης. Στα πλαίσια αυτών των καταστάσεων, η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να αντιμετωπίζει δυναμικά τυχόν ενέργειες των διωλιστηρίων που αποσκοπούν στην απόκτηση, εκμετάλλευση, ενίσχυση ή κατάχρηση μονοπωλιακής δύναμης (Μ.Δ.) που μειώνει τον ανταγωνισμό και τη μακροχρόνια κοινωνική ευημερία.

Παρακάτω ακολουθεί μια τέτοια προσέγγιση, ακολουθώντας τη μεθοδολογία που επιτάσσει η σύγχρονη οικονομική επιστήμη και προτείνουν οι καθηγητές Βέττας Νίκος και Κατσουλάκος Γιάννης ("Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004), όσο αυτό είναι δυνατόν βάσει των δημοσιευμένων στοιχείων για την ελληνική αγορά διωλιστηρίων.

#### **2.6.3.1. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΥΧΟΝ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ (Δ.Θ.) ΚΑΙ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΧΡΗΣΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ**

Σύμφωνα με τον ορισμό της Ε.Ε., ως Δ.Θ. ορίζεται μια θέση οικονομικής δύναμης/ισχύος που έχει μια επιχείρηση και της επιτρέπει να περιορίσει τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό, ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές, τους πελάτες της και εν τέλει τους καταναλωτές.

Η εκτίμηση της Δ.Θ. αποτελεί ένα μόνο, το πρώτο βήμα στην εκτίμηση της επίδρασης μιας συγκεκριμένης επιχειρησιακής πρακτικής στην κοινωνική ευημερία. Η Δ.Θ. ορίζεται σύμφωνα με ορισμένα στατικά κριτήρια δομής της αγοράς, αφού προηγουμένως έχει οριστεί η σχετική αγορά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση:

Όπως αναλύθηκε στην ενότητα 2.6.1., η σχετική αγορά διύλισης πετρελαίου, παραγωγής και προσφοράς υγρών καυσίμων στην Ελλάδα, περιλαμβάνει μόνο τις δύο ελληνικές εταιρίες διύλισης, τα Ε.Λ.Π.Ε. και τη Μ.Ο.Η.

Σύμφωνα με την ανάλυση της ενότητας 2.6.2, το 2004, ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρίας των Ε.Λ.Π.Ε. αντιστοιχούσε στο 70,04% της αγοράς, ενώ το μερίδιο αγοράς της Μ.Ο.Η. ήταν 29,96%. Το ποσοστό των Ε.Λ.Π.Ε. είναι ιδιαίτερα υψηλό.

Ο δείκτης Herfindahl ήταν  $(0,7004)^2 + (0,2996)^2 = 0,49056 + 0,0897 = 0,58$  δηλαδή τείνει περισσότερο προς το μονοπώλιο, αφού  $H = 0$  στον τέλειο ανταγωνισμό και  $H = 1$  στο μονοπώλιο. Όσο μεγαλύτερος είναι ο  $H$ , τόσο μεγαλύτερη είναι η Μ.Δ., δηλαδή η διαφορά Τιμή - Οριακό κόστος. Κατά συνέπεια, πρόκειται για κλάδο υψηλής συγκέντρωσης.

Ανάλογη κατάσταση ισχύει και σε επίπεδο παραγωγικής δυναμικότητας (διυλιστικής ικανότητας), αφού τα ΕΛ.ΠΕ. ελέγχουν το 77,1% και η Μ.Ο.Η. το 22,9%. Έτσι ο δείκτης  $H$  σε όρους ποσοτήτων για το 2004 ήταν  $(0,771)^2 + (0,229)^2 = 0,5944 + 0,0524 = 0,6468 = 0,65$ .

Η ίδια διάρθρωση ισχύει στη σχετική αγορά και κατά την προηγούμενη χρονιά. Το 2003 το μερίδιο αγοράς των ΕΛ.ΠΕ. (πλέον του μεριδίου της ΠΕΤΡΟΛΑ, λόγω της συγχώνευσής τους) ανήλθε σε 70,54% και της Μ.Ο.Η. σε 29,46% (σε όρους κύκλου εργασιών).

**Συνεπώς, τα ΕΛ.ΠΕ. είναι πλέον η κυρίαρχη επιχείρηση στην αγορά και έχουν Δ.Θ.** Το γεγονός αυτό δε συνεπάγεται κατ' ανάγκην ότι μια τυχόν συγκεκριμένη ενέργεια της εταιρίας πλήττει την κοινωνική ευημερία. Η εκτίμηση της Δ.Θ. είναι το πρώτο βήμα. Για να διαπιστωθεί αν μια καταχρηστική ενέργεια των ΕΛ.ΠΕ. πλήττει την κοινωνική ευημερία ή πόσο πιθανό είναι να γίνει κάτι τέτοιο, θα πρέπει επίσης να συνυπολογιστούν:

a) Η Βραχυχρόνια (ή στατική) Μ.Δ. της επιχείρησης (στην προκειμένη περίπτωση των ΕΛ.ΠΕ.).

Κατ' αρχήν με τον όρο Μ.Δ. εννοούμε τη δυνατότητα μιας επιχείρησης να τιμολογεί το προϊόν της πάνω από το οριακό κόστος. Στατική Μ.Δ. είναι η Μ.Δ. που έχει μια επιχείρηση σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Η στατική Μ.Δ. εξαρτάται: 1) Από την ύπαρξη Δ.Θ. (τα ΕΛ.ΠΕ. έχουν), 2) Από τη διαφοροποίηση των προϊόντων της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, τα υγρά καύσιμα είναι και θεωρούνται από τους καταναλωτές ομοιογενή (αδιαφοροποίητα) προϊόντα. Το γεγονός αυτό μετριάζει τη δύναμη των ΕΛ.ΠΕ. έναντι της Μ.Ο.Η., 3) Τη διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών. Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών (Ε.Ε.Π. και Ανεξάρτητα Πρατήρια - όταν η πρόσβασή τους στα διυλιστήρια καταστεί ευκολότερη) έναντι των διυλιστηρίων είναι περιορισμένη, αφού η δυνατότητά τους για εισαγωγές διυλισμένων προϊόντων είναι δυσχερής λόγω υψηλού μεταφορικού κόστους και καθίσταται ανύπαρκτη λόγω του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου. Αυτό συμβαίνει επειδή βάσει νόμου, οι Ε.Ε.Π. είναι υποχρεωμένες να διατηρούν μεγάλα

αποθέματα ασφαλείας και οι εγκαταστάσεις τους είναι μικρές. Συνεπώς, μεταφέρουν αυτήν την υποχρέωση στα διυλιστήρια με τα οποία έχουν συνάψει σύμβαση προμήθειας και χρησιμοποιούν τους αποθηκευτικούς χώρους τους. Το γεγονός αυτό ενισχύει τη θέση των διυλιστηρίων και ειδικά των ΕΛ.ΠΕ. που διαθέτουν δεξαμενές αποθήκευσης 6,65 εκατ. τόνων, 4) Τη φύση του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου. Στην αγορά διύλισης της χώρας μας, οι δύο επιχειρήσεις ανταγωνίζονται πολύ ήπια σε τιμές (ανάλυση στην ενότητα 2.6.2.) και στρέφονται περισσότερο στην ποσότητα (ανταγωνισμός Cournot), γεγονός που αυξάνει την πιθανότητα ενδεχόμενης συμπαιγνίας. **Αυτά τα στοιχεία παρέχουν ενδείξεις υψηλής στατικής Μ.Δ.**

**β)** Η δυνατότητα μακροχρόνιας κατάχρησης Μ.Δ. (Μ.Μ.Δ.) με αρνητικές επιπτώσεις για την κοινωνική ευημερία, η οποία εξαρτάται από δύο παράγοντες:

1. Ο τεχνολογικός ανταγωνισμός. Ο κλάδος των διυλιστηρίων δε χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό σε αυτόν τον τομέα, λόγω της φύσης των πετρελαιοειδών και της παραγωγικής διαδικασίας.

2. Ο δυνητικός ανταγωνισμός. Η ύπαρξη δυνητικών ανταγωνιστών μπορεί να εμποδίσει μια υπάρχουσα επιχείρηση να αυξήσει και να διατηρήσει μακροχρόνια υψηλή ΜΔ, αν μπορούν εύκολα και γρήγορα να αυξήσουν την προσφορά στην αγορά, δηλαδή αν είναι εύκολη η είσοδος και έξοδος τους από αυτήν.

Στο συγκεκριμένο κλάδο, ο δυνητικός ανταγωνισμός είναι ανύπαρκτος, λόγω υψηλών έως ανυπέρβλητων εμποδίων εισόδου και εξόδου. Το γεγονός αυτό είναι φανερό λόγω τριών παραγόντων: **α)** Αν και πρόκειται για εξαιρετικά κερδοφόρο κλάδο, νέες επιχειρήσεις δεν εισέρχονται σε αυτόν. Τα τέσσερα ελληνικά διυλιστήρια κατασκευάστηκαν πολλές δεκαετίες πριν (Ασπρόπυργος 1958, Θεσσαλονίκη 1966, Ελευσίνα 1972, Αγ. Θεόδωροι 1972 - μετέπειτα έγιναν επεκτάσεις και εκσυγχρονισμός), **β)** Ο ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς είναι αυξητικός, αν και σχετικά αργός, **γ)** Ο ρυθμός ανάπτυξης της καινοτομίας είναι πολύ χαμηλός<sup>18</sup>.

- Από την ανάλυση που προηγήθηκε προέκυψε ότι τα ΕΛ.ΠΕ. έχουν Δ.Θ. στην ελληνική αγορά διύλισης μετά τη συγχώνευσή τους με την ΠΕΤΡΟΛΑ και ότι οι συνθήκες της αγοράς είναι τέτοιες που μια

<sup>18</sup> Περαιτέρω ανάλυση εμποδίων εισόδου στην ενότητα 2.6.2.



ενδεχόμενη αντί - ανταγωνιστική ενέργειά τους, θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκμετάλλευση της Δ.Θ. τους. Το γεγονός αυτό επιβάλλει η Επιτροπή Ανταγωνισμού να εξετάζει στενά την αγορά αυτή και τις οποίες ενέργειες των ΕΛ.ΠΕ. για να αποφευχθεί ενδεχόμενη καταχρηστική εκμετάλλευση της Δ.Θ. τους, ιδιαίτερα όταν ο έλεγχος της εταιρίας περάσει μελλοντικά σε χέρια ιδιωτών.

Οι βασικοί τύποι καταχρηστικής συμπεριφοράς που δυνητικά μπορούν να οδηγήσουν σε καταχρηστική εκμετάλλευση Δ.Θ. σε κάθε αγορά (και στην ελληνική αγορά διύλισης) και χρήζουν εξέτασης από την Ε.Α. είναι:

**α)** Απαγορευτική συμπεριφορά που αποκλείει υπάρχοντες, δυνητικούς ή νέους ανταγωνιστές, καθώς και επιχειρήσεις σε άλλα στάδια της παραγωγικής αλινσίδας. Επίσης, αυτές οι ενέργειες μπορεί να αποσκοπούν στην επίτευξη συμπαιγνιών μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου (θα εξεταστεί αναλυτικά στην ενότητα 2.6.3.2.). Τέτοιες συμπεριφορές μπορούν να έχουν την μορφή: Επιβολής κάθετων περιορισμών, συνδεδεμένων πωλήσεων, άρνησης πώλησης, συμπίεσης τιμών, επιθετικής συμπεριφοράς, εκπτώσεων πίστης και σταυροειδών επιδοτήσεων.

**β)** Συμπεριφορά που οδηγεί σε μείωση της κοινωνικής ευημερίας μέσω επιβολής υπερβολικά υψηλών τιμών ή διακριτικής τιμολόγησης.

Είναι προφανές ότι στο πλαίσιο αυτής της διατριβής δεν μπορεί να αναγνωριστεί αν τα ΕΛ.ΠΕ. έχουν προβεί σε κάποιες τέτοιες ενέργειες και αν αυτές οι ενέργειες οδήγησαν σε καταχρηστική εκμετάλλευση της Δ.Θ. που κατέχουν στον κλάδο διύλισης. Απλώς, διαπιστώθηκε η Δ.Θ. τους, αλλά και το ότι οι συνθήκες της εν λόγω αγοράς κάνουν πιθανή ενδεχόμενη εκμετάλλευσή της. Ο φορέας της πολιτείας που είναι επιφορτισμένος με αυτή την αρμοδιότητα και μπορεί να έχει πρόσβαση σε τέτοιου είδους στοιχεία είναι μόνο η Ε.Α.

Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν τρία στοιχεία του ομίλου των ΕΛ.ΠΕ. που πιθανόν επηρεάζουν ή μπορούν να επηρεάσουν την συμπεριφορά του, λειτουργώντας εις βάρος του ανταγωνισμού και τα οποία η Ε.Α. πρέπει να ερευνά διεξοδικά συνεχώς:

**1.** Στον όμιλο των ΕΛ.ΠΕ. ανήκει μια από τις μεγαλύτερες Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Η EKO - ΕΛΔΑ κατείχε μερίδιο αγοράς 17,6% στην εμπορία πετρελαιοειδών το 2004 και τη δεύτερη σχετική θέση, ακολουθώντας τη BP με 18,5% στην πρώτη θέση. Τρίτη ήταν SHELL με 15,5% και τέταρτη η AVIN με 8,6%, η οποία ανήκει στη M.O.H. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε



φαινόμενα κάθετου αποκλεισμού. Συγκεκριμένα, ενδεχόμενο **INPUT FORECLOSURE** όπου οι ανεξάρτητες Ε.Ε.Π. (downstream επιχειρήσεις) να αγοράζουν καύσιμα από τα διυλιστήρια των Ε.Λ.Π.Ε. σε τιμές υψηλότερες ή δυσμενέστερους όρους από τη θυγατρική τους ΕΚΟ και να βρεθούν έτσι σε μειονεκτικότερη θέση. Αντίθετα, ενδεχόμενο **CUSTOMER FORECLOSURE** δεν κρίνεται πιθανό, λόγω του ότι το μέγεθος της ΕΚΟ δεν είναι αρκετό για κάτι τέτοιο, όπως επίσης και επειδή η Μ.Ο.Η. διαθέτει και αυτή την τέταρτη σε μέγεθος Ε.Ε.Π. (Α.Β.Ι.Ν.). Συνεπώς, αυτή η περίπτωση αφορά ενδεχομένως μόνο το δυνητικό ανταγωνισμό στην αγορά διύλισης (ακόμη ένα εμπόδιο εισόδου).

2. Τα Ε.Λ.Π.Ε. είναι ένας τεράστιος όμιλος με πληθώρα δραστηριοτήτων και πολύ ισχυρή χρηματοοικονομική θέση. Κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο μελλοντικών **σταυροειδών επιδοτήσεων** για κάποιο περιορισμένο χρονικό διάστημα εις βάρος της Μ.Ο.Η. ή δυνητικών ανταγωνιστών στην αγορά διύλισης. Η πιθανότητα αυτού του ενδεχομένου σήμερα είναι πολύ μικρή γιατί η διύλιση αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του ομίλου, καθώς αποφέρει περίπου το 80% του κύκλου εργασιών και συμβάλλει το 75% του λειτουργικού αποτελέσματος του ομίλου. Μελλοντικά όμως, καθώς τα Ε.Λ.Π.Ε. θα επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και σε άλλους τομείς ενέργειας, αλλά και σε άλλες χώρες, αυτός ο κίνδυνος είναι υπαρκτός. Μάλιστα, αν μελλοντικά η πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου των Ε.Λ.Π.Ε. ελεγχθεί από όμιλο με ισχυρή παρουσία σε άλλους οικονομικούς κλάδους (π.χ. τραπεζικό, ναυτιλιακό, βιομηχανικό κλπ.), το ενδεχόμενο αυτό ενισχύεται ακόμα περισσότερο.

3. Τα Ε.Λ.Π.Ε. διαθέτουν **τεράστιους αποθηκευτικούς χώρους** 6,65 εκατ. τόνων, ενισχύοντας σημαντικά τη διαπραγματευτική τους δύναμη έναντι των Ε.Ε.Π. Οι Ε.Ε.Π. υποχρεούνται στη διατήρηση στρατηγικών αποθεμάτων ασφαλείας για τα οποία οι εγκαταστάσεις τους δεν επαρκούν και περνούν αυτήν την υποχρέωση στα διυλιστήρια με τα οποία έχουν σύμβαση προμήθειας, όπως ο νόμος επιτρέπει. Συνεπώς, ενισχύεται η θέση των Ε.Λ.Π.Ε. έναντι της Μ.Ο.Η., καθώς και των πιθανών δυνητικών ανταγωνιστών τους.



## 2.6.3.2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΜΗ - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΚΗΣ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΑΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ)

Όπως διαπιστώθηκε, η σχετική αγορά για τα διυλισμένα προϊόντα πετρελαίου που έχουν χρήση καυσίμου, περιλαμβάνει τις δύο εταιρίες διύλισης που λειτουργούν στην Ελλάδα. Είναι κρίσιμο θέμα το κατά πόσο είναι πιθανό να υπάρχει Μη Συνεργασιακή Συμπαίγνια μεταξύ των δύο εταιριών, τόσο για την εθνική οικονομία, όσο και για την ευημερία των καταναλωτών. Αυτό συμβαίνει γιατί η Μη Συνεργασιακή Συμπαίγνια (Μ.Σ.Σ.) των επιχειρήσεων σε έναν κλάδο τους επιτρέπει να διατηρούν τιμές υψηλότερες από το ανταγωνιστικό επίπεδο. Είναι αρμοδιότητα της Ε.Α. να αναγνωρίζει τέτοιες πρακτικές και να τις αντιμετωπίζει αυστηρά, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία σε κλάδους, όπως της παραγωγής καυσίμων που επηρεάζουν ολόκληρη την οικονομία.

Στα περιορισμένα πλαίσια μιας διπλωματικής διατριβής και βάσει των δημοσιευμένων πληροφοριών που είναι ευρύτερα γνωστές, δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί αν οι ελληνικές εταιρίες διύλισης πέτυχαν κατά το παρελθόν ή εφαρμόζουν σήμερα Μ.Σ.Σ. Κάτι τέτοιο μπορεί να διερευνήσει μόνο η Ε.Α. που έχει την αρμοδιότητα και τη δυνατότητα αυτή. Θα πρέπει όμως να αναφερθούν δύο στοιχεία που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σχετική έρευνα:

1. Και οι 2 εταιρίες είναι διαχρονικά εξαιρετικά κερδοφόρες. Οι μητρικές εταιρίες παρουσίασαν τα εξής μεγέθη σε εκατ. €:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10**

| ΕΤΑΙΡΙΕΣ        | ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. | MOTOR OIL HELLAS | 2004    | 2003    |
|-----------------|-------------------------|------------------|---------|---------|
| Έτη             | 2004                    | 2003             | 2004    | 2003    |
| Κύκλος Εργασιών | 4.529,8                 | 3.735,0          | 1.937,2 | 1.560,1 |
| Μικτά Κέρδη     | 403,4                   | 371,8            | 173,9   | 110,2   |
| Κέρδη (ΠΦ)      | 183,8                   | 244,9            | 155,4   | 95,1    |

Πηγή: [www.hellenic-petroleum.gr](http://www.hellenic-petroleum.gr) και [www.moh.gr](http://www.moh.gr)

2. Σύμφωνα με τον αρμόδιο επίτροπο της Ε.Ε. Άντρις Πίλμπαγκς, οι τιμές στις οποίες προμηθεύονται αργό τα ελληνικά διυλιστήρια, με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι χαμηλότερες από 0,10 δολάρια έως 4 δολάρια το βαρέλι σε σχέση με τα γαλλικά διυλιστήρια ή περίπου 10% με βάση το επίπεδο τιμών του

2004<sup>19</sup>, ενώ τα υγρά καύσιμα προ φόρων στην Ελλάδα είναι κατά τι ακριβότερα από το μέσο όρο της Ε.Ε. ή έστω στα ίδια επίπεδα (ενότητα 1.4.5.). Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αφήνει να εννοηθεί ότι πίσω από τις υψηλές τιμές προϊόντων που επικρατούν στην Ελλάδα δεν κρύβονται μόνο ιδιομορφίες της αγοράς (γεωγραφική κατανομή των σημείων πώλησης ή τεχνικές προδιαγραφές των διυλιστηρίων), αλλά και τα υψηλά καθαρά περιθώρια κέρδους τα οποία θα μπορούσαν να σχετίζονται με τη διάρθρωση της αγοράς ή και το επίπεδο του ανταγωνισμού στην αγορά<sup>20</sup>.

Παρακάτω ακολουθεί ανάλυση για το πόσο πιθανή καθίσταται μια ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. των δύο ελληνικών εταιριών διύλισης.

Συγκεκριμένα, όπως έχει αναλυθεί στην ενότητα 2.6.2., ο κλάδος διύλισης έχει πολύ υψηλά έως σχεδόν ανυπέρβλητα εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων (τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό). Υπάρχει υψηλή συχνότητα αλληλεπίδρασης μεταξύ των επιχειρήσεων, αφού οι μεταβολές των διεθνών τιμών του πετρελαίου οδηγεί σε συνεχείς αναπροσαρμογές των τιμών που πωλούν τα ελληνικά διυλιστήρια, τιμωρώντας πιο γρήγορα τον τυχόν παρεκκλίνοντα. Ακόμη, οι καινοτομίες παίζουν πολύ μικρό ρόλο σε αυτόν τον κλάδο και δραστικές καινοτομίες δεν υφίστανται. Κατά συνέπεια, υπάρχουν και τα τρία αναγκαία στοιχεία για να επιτευχθεί Μ.Σ.Σ.

Επιπλέον, ο αριθμός των συμμετεχόντων επιχειρήσεων είναι πολύ μικρός (μόλις δύο - δυοπάλιο). Επίσης, οι δύο εταιρίες διύλισης έχουν διαφορά μεγέθους, όμως έχουν παρόμοια δομή κόστους, παράγουν παρόμοια ποικιλία ομοιογενών προϊόντων και επεκτείνονται σε παρόμοιες δραστηριότητες ως όμιλοι (π.χ. εμπορία πετρελαιοειδών, ηλεκτροπαραγωγή κ.τ.λ.), αποκτώντας σχετική συμμετρία. Επιπρόσθετα, δεν υπάρχει κάποια market επιχείρηση, δηλαδή επιχείρηση εντελώς διαφορετικής δομής κόστους, λειτουργίας και συμπεριφοράς. Αυτοί οι τρεις παράγοντες που ισχύουν στην ελληνική αγορά διύλισης, ενισχύουν την πιθανότητα επίτευξης Μ.Σ.Σ. των επιχειρήσεων του κλάδου, αφού πρόκειται για τους τρεις από τους πέντε σημαντικούς παράγοντες που ευνοούν ενδεχόμενες Εναρμονισμένες Πρακτικές. Η σημαντική επιρροή τους μετριάζεται μερικώς μόνο από το γεγονός ότι

<sup>19.20</sup> Καϊταζίδης Μιχάλης, "Η Ελλάδα το φθηνότερο αργό, τα ακριβότερα καύσιμα στην Ε.Ε.", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 3-11-2005, σελ. 24.



δεν υπάρχουν δομικοί δεσμοί μεταξύ των Ε.Λ.Π.Ε. και της Μ.Ο.Η., όπως επίσης και λόγω του ότι δεν έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ τους.

Στην ελληνική αγορά διύλισης παρουσιάζονται και κάποιοι άλλοι σχετικοί παράγοντες που ευνοούν ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. Συγκεκριμένα, στον κλάδο αυτό υπάρχει μεγάλη διαφάνεια τιμών και πωλήσεων. Επίσης, τα υγρά καύσιμα είναι ομοιογενή προϊόντα και η όποια παρέκκλιση είναι εύκολα και άμεσα εντοπίσημη. Ακόμη, η Μ.Σ.Σ. είναι ευκολότερο να διατηρηθεί όταν υπάρχει υψηλός ρυθμός αύξησης της ζήτησης που σημαίνει ότι το κέρδος σήμερα είναι μικρό σε σχέση με το αναμενόμενο μελλοντικά<sup>21</sup>. Επίσης, η ελαστικότητα ζήτησης δεν επηρεάζει τη διατηρησιμότητα της συμπαιγνίας, όμως κάνει τη συμπαιγνία περισσότερο ελκυστική (όταν είναι χαμηλή)<sup>22</sup>. Στην ελληνική αγορά διύλισης και τα δύο ισχύουν, αφού η αγορά υγρών καυσίμων μεγεθύνεται συνεχώς (με ήπιο ρυθμό) και η ελαστικότητα ζήτησης για τα πετρελαιοειδή είναι πολύ μικρή. Παράλληλα, είναι γνωστό ότι η κοινή συμμετοχή σε πολλές αγορές διευκολύνει τη διατηρησιμότητα τη συμπαιγνιακής συμπεριφοράς, αφού αυξάνει η συχνότητα αλληλεπίδρασης και μπορεί να αμβλύνει τυχόν ασυμμετρίες που υπάρχουν μεταξύ των επιχειρήσεων σε συγκεκριμένες αγορές<sup>23</sup>. Οι ελληνικές εταιρίες διύλισης συμμετέχουν και σε άλλες αγορές αμφότερες (π.χ. εμπορία πετρελαιοειδών, μελλοντικά ηλεκτροπαραγωγή κ.τ.λ.), γεγονός που ευνοεί ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. Τέλος, ενισχυτική για ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. είναι η απουσία, επιδράσεων δικτύου (Club). Αντίθετα, ελάχιστα φαίνεται να απομακρύνει την πιθανότητα Μ.Σ.Σ., το γεγονός ότι οι Ε.Ε.Π. μπορούν να συγκεντρώνουν κάποιες παραγγελίες τους, κάνοντας λιγότερο συχνή την αλληλεπίδραση των διυλιστηρίων.

**Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ελληνική αγορά επιχειρήσεων διύλισης πετρελαίου και παραγωγής υγρών καυσίμων παρουσιάζει πληθώρα χαρακτηριστικών που ευνοούν ενδεχόμενη Μη Συνεργασιακή Συμπαιγνία μεταξύ τους (Εναρμονισμένες Πρακτικές) και καθίσταται απαραίτητη η ενεργός δραστηριότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού με διεξοδικούς ελέγχους.**

<sup>21,22,23</sup> Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004, σελ. 448-449-450.

### **2.6.3.3. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε.**

Το 2003 τα ΕΛ.Π.Ε. Α.Ε. απορρόφησαν την ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε. Οι δύο εταιρίες ήταν εισηγμένες στο Χ.Α.Α. Κύριος μέτοχος των ΕΛ.Π.Ε. ήταν (και εξακολουθεί να είναι) το ελληνικό δημόσιο. Η ΠΕΤΡΟΛΑ ανήκε - κατά ένα μεγάλο ποσοστό - σε εταιρίες συμφερόντων Λάτση. Η συγχώνευση πραγματοποιήθηκε με ανταλλαγή μετοχών, βάσει των αποτιμήσεων των δύο εταιριών. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας, ο όμιλος Λάτση κατείχε περίπου το 25% των ΕΛ.Π.Ε. Βάσει της συμφωνίας, τα μέλη του Δ.Σ. των ΕΛ.Π.Ε. αυξήθηκαν από 11 σε 13 και το ελληνικό δημόσιο διατήρησε το δικαίωμα να διορίζει 7 στα 13 μέλη του, ενώ από 2 μέλη, οι μέτοχοι της πρώην ΠΕΤΡΟΛΑ, οι εργαζόμενοι και η μειοψηφία των μετόχων. Η συμφωνία ανέφερε ότι το δικαίωμα αυτό του ελληνικού δημοσίου μπορεί να καταργηθεί μόνο μετά την πάροδο πενταετίας και μόνον εφόσον υπέρ της αλλαγής ψηφίσει το 50% συν 1 μετοχή του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας. Από το 2003 σταδιακά, η συμμετοχή του κράτους μειώνεται, ενώ αυξάνεται η συμμετοχή των εταιριών του ομίλου Λάτση, καθιστώντας μελλοντικά πιθανό τον έλεγχο των ΕΛ.Π.Ε. από αυτόν τον όμιλο. Σημειώνεται ότι ο ένας από τους βασικούς μετόχους της άλλης ελληνικής εταιρίας διύλισης (Μ.Ο.Η.) κ. Βαρδής Βαρδινογιάννης αντέδρασε χαρακτηρίζοντας τη συμφωνία πολιτική και όχι επιχειρηματική, κάνοντας λόγο για κρατικοποίηση της ΠΕΤΡΟΛΑ.

Η συγχώνευση των ΕΛ.Π.Ε. με την ΠΕΤΡΟΛΑ έφερε ριζική ανακατάταξη στην ελληνική αγορά διύλισης πετρελαίου και παραγωγής υγρών καυσίμων, αφού επρόκειτο για μια γιγάντια επιχειρηματική συμφωνία. Είναι βέβαιο πως για τέτοιες συγχωνεύσεις - εξαγορές, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να ελέγχουν προσεκτικά το ενδεχόμενο ενίσχυσης της Μ.Δ. των επιχειρήσεων εις βάρος των καταναλωτών και την πιθανή δημιουργία συνθηκών στην αγορά που ευνοούν καταστάσεις Εναρμονισμένων Πρακτικών. Η προσοχή πρέπει να είναι ιδιαίτερη σε στρατηγικούς κλάδους της οικονομίας, όπως ο ενεργειακός και ιδίως η αγορά πετρελαιοειδών που αποτελούν αγαθά πρώτης ανάγκης για τον πληθυσμό και κινητήριο δύναμη για την οικονομία.

Στα πλαίσια αυτής της διπλωματικής διατριβής δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί το αν αυτή η συγχώνευση βελτίωσε την αγορά διύλισης, αν έπληξε τον

καταναλωτή και τους άλλους συμμετέχοντες στην αγορά πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π. και πρατήρια) ή αν υπήρξε βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Αυτό συμβαίνει για δύο λόγους: Πρώτον, είναι αρκετά νωρίς και δεύτερον γιατί χρειάζονται δεδομένα και στοιχεία που μόνο η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να αποκτήσει και ορθά να αξιολογήσει. Θα παρατεθούν όμως ορισμένα επιχειρήματα και κάποια πρώτα, εύλογα συμπεράσματα:

1. Το διυλιστήριο της ΠΙΕΤΡΟΛΑ στην Ελευσίνα είναι απλό διυλιστήριο χωρίς παραγωγή βενζινών. Διυλιστήριο ετήσιας ονομαστικής δυναμικότητας 5,0 εκατ. μετρικών τόνων αργού πετρελαίου που αντιστοιχεί στο 25,45% της διυλιστικής ικανότητας της χώρας. Διαθέτει μονάδα υδρογονοαπωθείσης δυναμικότητας 800.000 τόνων ντίζελ ετησίως. Ακριβώς επειδή η Ελλάδα είναι ελλειμματική στην παραγωγή πετρελαίου ντίζελ (εισάγονται κάθε χρόνο 600.000 - 1.000.000 τόνοι για την κάλυψη των εγχωρίων αναγκών του χειμώνα), η σημασία του διυλιστηρίου της ΠΙΕΤΡΟΛΑ ήταν σημαντική για την ελληνική αγορά και τον όμιλο των Ε.Π.Ε. Πρόκειται για ένδειξη σημαντικής συνέργειας που μελλοντικά ίσως αυξήσει την αποτελεσματικότητα των Ε.Π.Ε. και την ενεργειακή αυτονομία της χώρας, ιδιαίτερα αν τα Ε.Π.Ε. επενδύσουν στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της παραγωγής ντίζελ από τα διυλιστήριά τους.

2. Η μεγέθυνση του ομίλου των Ε.Π.Ε. ενισχύει τη δυνατότητα και τη δυναμική του για επέκταση της διεθνούς παρουσίας του στην ενεργειακή αγορά της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, κάτι που θα τονώσει την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας και ίσως ωφελήσει μελλοντικά τα Ε.Π.Ε. σε όρους αποτελεσματικότητας.

3. Το διυλιστήριο της πρώην ΠΙΕΤΡΟΛΑ διαθέτει τεράστιους αποθηκευτικούς χώρους 3,35 εκατ. τόνων αργού και προϊόντων, καθώς και μεγάλο ιδιωτικό λιμάνι στο οποίο μπορούν να προσεγγίζουν ταυτόχρονα 17 μεγάλα πλοία για φορτοεκφόρτωση πετρελαιοειδών. Επίσης, το διυλιστήριο της Ελευσίνας είναι κοντά στο διυλιστήριο των Ε.Π.Ε. στον Ασπρόπυργο, γεγονός που διευκόλυνε σημαντικά τη διασύνδεσή τους. Η συγχώνευση είναι πολύ πιθανό να συμβάλλει στην καλύτερη διαχείριση των αποθεμάτων των Ε.Π.Ε., να μειώσει το κόστος διατήρησής τους και να βοηθήσει στον καλύτερο προγραμματισμό των φορτοεκφορτώσεων. Επιπρόσθετα, ίσως οδηγήσει σε συγκέντρωση των παραγγελιών αργού πετρελαίου που κάνει ο όμιλος με επίτευξη παράλληλων εκπτώσεων, διευκολύνσεων κλπ., ωφελώντας δυνητικά τους καταναλωτές.



Οι 3 παραπάνω παράγοντες ήταν ευνοϊκοί για την συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. - ΠΕΤΡΟΛΑ, όμως η πραγματική επίδρασή τους σε όρους θετικών συνεπειών θα φανεί μελλοντικά και μόνο η Ε.Α. θα μπορούσε να εκτιμήσει το μέγεθός τους πριν τη συγχώνευση.

Από την άλλη πλευρά, κάθε τέτοια συγχώνευση - εξαγορά και ιδιαίτερα σε κλάδους στρατηγικής σημασίας για την οικονομία είναι φυσικό να εγείρει ανησυχία για τις επιπτώσεις της στο πλεόνασμα του καταναλωτή από τυχόν ενίσχυση της μονοπωλιακής δύναμης (Μ.Δ.) των επιχειρήσεων. Παρακάτω θα αναφερθούν κάποια επιχειρήματα - ανησυχίες ενάντια σε αυτή τη γιγάντια συμφωνία ΕΛ.ΠΕ. - ΠΕΤΡΟΛΑ.

1. Σύμφωνα με την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία των ΗΠΑ, η διερεύνηση των βασικών στατικών συνθηκών δομής της αγοράς και εξακριβώσης του κατά πόσο οι υπό εξέταση επιχειρήσεις (ή επιχείρηση) έχουν στατική Μ.Δ. γίνεται εξετάζοντας αν ισχύει ότι η τιμή  $H * 10.000 \geq 1800$  μετά την συγχώνευση (H: Herfindahl). Αν αυτό ισχύει, τότε εξετάζεται κατά πόσο ο  $H * 10.000$  αυξάνεται περισσότερο από 50 μονάδες λόγω της συγχώνευσης. Αν ισχύουν αυτά, η συγχώνευση θεωρείται ότι δημιουργεί σημαντική απειλή για τον ανταγωνισμό και την ευημερία των καταναλωτών. Για  $1800 \geq H * 10.000 \geq 1000$  μετά τη συγχώνευση, η συγχώνευση ελέγχεται αν το  $H * 10.000$  αυξάνεται περισσότερο από 100 μονάδες. Τέλος, για  $H * 10.000 \leq 1000$  μετά τη συγχώνευση, η συγχώνευση δεν εξετάζεται<sup>24</sup>. Η αντιμονοπωλιακή νομοθεσία των ΗΠΑ θεωρείται ορθή από επιστημονική άποψη και για αυτό το λόγο θα εξεταστεί υπό το πρίσμα της η συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. - ΠΕΤΡΟΛΑ αναδρομικά, στα πλαίσια αυτής της διατριβής.

Συγκεκριμένα, πριν την συγχώνευση, οι 3 ελληνικές εταιρίες διυλιστηρίων που ήλεγχαν τη σχετική αγορά, ήλεγχαν την εγχώρια διυλιστική δυναμικότητα με την εξής κατανομή: ΕΛ.ΠΕ. 51,65%, ΠΕΤΡΟΛΑ 25,45% και η Μ.Ο.Η. 22,90% (αναλυτικά στοιχεία στον πίνακα 8 της ενότητας 2.5.1.). Με δεδομένο ότι θεωρητικά τα ελληνικά διυλιστήρια καλύπτουν τις εγχώριες ανάγκες, κάτι που πλησιάζει την πραγματικότητα, τα ποσοστά αυτά μπορούν να θεωρηθούν ως μερίδια αγοράς του 2002 σε όρους ποσοτήτων. Πριν τη συγχώνευση ο δείκτης  $H$  ήταν  $H = (0,5165)^2 + (0,2545)^2 + (0,2290)^2 = 0,2668 + 0,0648 + 0,0524 = 0,384$ . Μετά την συγχώνευση ο δείκτης έγινε  $H = (0,771)^2 + (0,2290)^2 = 0,5944 + 0,0524 = 0,6468$ . Άρα  $H * 10.000 =$

<sup>24</sup> Βέττας, Νίκος - Κατσουλάκος, Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004, σελ. 326-327.

$6.468 > 1800$ , οπότε εξετάζεται κατά πόσο ο  $H * 10.000$  αυξήθηκε περισσότερο από 50 μονάδες λόγω της συγχώνευσης: Πράγματι, ο  $H * 10.000$  ήταν 3840 και αυξήθηκε σε 6468, δηλαδή παρουσίασε τεράστια αύξηση. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένδειξη ότι αυτή η συγχώνευση δημιούργησε σημαντική απειλή για τον ανταγωνισμό. Ήδη κατάσταση ίσχυε και σε όρους κύκλου εργασιών, αφού το 2002 τα ΕΛ.ΠΕ. (η μητρική) είχαν κύκλο εργασιών 2779,1 εκατ. € και μερίδιο αγοράς 52,77%. Η Μ.Ο.Η. (μητρική) είχε τζίρο 1361,8 εκατ. € και μερίδιο αγοράς 25,86%. Η ΠΕΤΡΟΛΑ είχε τζίρο 1125,5 εκατ. € και μερίδιο αγοράς 21,37%. Ο  $H$  πριν την συγχώνευση ήταν  $H = (0,5277)^2 + (0,2586)^2 + (0,2137)^2 = 0,2785 + 0,0669 + 0,0457 = 0,391$  και  $H * 10.000 = 3910$ . Μετά την συγχώνευση,  $H = (0,7414)^2 + (0,2586)^2 = 0,5497 + 0,0669 = 0,6166$  και  $H * 10.000 = 6166$ .

2. Ο όμιλος των ΕΛ.ΠΕ. μετά τη συγχώνευση διαθέτει δεξαμενές αποθήκευσης 6,65 εκατ. τόνων. Το στοιχείο αυτό ενίσχυσε την ηγετική θέση του στην ελληνική αγορά, αφού οι Ε.Ε.Π. αδυνατούν να διατηρήσουν στις περιορισμένες εγκαταστάσεις τους τα στρατηγικά αποθέματα ασφαλείας και έτσι μεταφέρουν (κατά νόμο) την υποχρέωση αυτή στα διυλιστήρια με τα οποία έχουν συνάψει συμβάσεις προμήθειας καυσίμων. Το γεγονός αυτό ενίσχυσε τη διαπραγματευτική δύναμη των ΕΛ.ΠΕ. έναντι των πελατών τους - Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.), της ανταγωνίστριας Μ.Ο.Η. και πιθανών δυνητικών ανταγωνιστών.

3. Η μείωση των εταιριών από τρεις σε δύο διεύρυνε την πιθανότητα επίτευξης Μη Συνεργασιακής Συμπαίγνιας μεταξύ τους στον ιδιαίτερα κρίσιμο κλάδο της διύλισης πετρελαίου.

**Κατά συνέπεια, η συγχώνευση των ΕΛ.ΠΕ. με την ΠΕΤΡΟΛΑ πιθανώς θα δημιουργήσει οφέλη αποτελεσματικότητάς που θα περάσουν στους καταναλωτές μελλοντικά. Εντούτοις, είναι εξίσου πιθανό και αρκετά επικίνδυνο να δημιουργηθούν συνθήκες εις βάρος του ανταγωνισμού στην αγορά πετρελαιοειδών και να μειωθεί η κοινωνική ευημερία. Ο ρόλος της Επιτροπής Ανταγωνισμού στην αποτροπή τέτοιων αντι-ανταγωνιστικών φαινομένων πρέπει να είναι ενεργός, ιδιαίτερα μετά το μελλοντικό πέρασμα του management και της πλειοψηφίας του μετοχικού κεφαλαίου των ΕΛ.ΠΕ. από το κράτος σε ιδιώτες. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι η ελληνική νομοθεσία αποτρέπει τις όποιες παρεμβάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε διαδικασίες αποκρατικοποιήσεων, κάτι που θα πρέπει να αλλάξει άμεσα για την προστασία**

των καταναλωτών και της κοινωνικής ευημερίας, καθώς είναι ο μόνος φορέας της πολιτείας που έχει τη δυνατότητα αυτή. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι αναγκαίο να έχει τη δυνατότητα δυναμικών παρεμβάσεων σε κάθε περίπτωση συγχωνεύσεων - εξαγορών που απειλούν τον ανταγωνισμό και να τις αποτρέψει. Η συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. - ΠΕΤΡΟΛΑ ίσως αποδειχθεί ότι ήταν μια τέτοια περίπτωση.

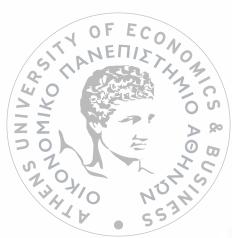
## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

Η σχετική αγορά διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα περιλαμβάνει πλέον μόνο τις δύο ελληνικές εταιρίες διύλισης, ΕΛ.ΠΕ. και Μ.Ο.Η. Η εισαγωγή έτοιμων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα δεν απαγορεύεται, όμως είναι εξαιρετικά δυσχερής, εξαιτίας του μεταφορικού κόστους, αλλά και της νομικής υποχρέωσης των Ε.Ε.Π. να διατηρούν αποθέματα ασφαλείας που τελικά εκπληρώνουν, χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων με τα οποία συνεργάζονται. Οι εταιρίες διύλισης είναι εξαιρετικά κερδοφόρες και οι πωλήσεις τους βαίνουν αυξανόμενες. Το 2003 τα ΕΛ.ΠΕ. απορρόφησαν την ΠΕΤΡΟΛΑ και ενίσχυσαν τη θέση τους σημαντικά στην αγορά. Η ελληνική αγορά διύλισης παρουσιάζει πολύ υψηλά έως τεράστια εμπόδια εισόδου - εξόδου.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, προέκυψε ότι τα ΕΛ.ΠΕ. διαθέτουν σήμερα Δεσπόζουσα Θέση στην ελληνική αγορά διύλισης και ότι οι συνθήκες της αγοράς είναι τέτοιες που μια ενδεχόμενη αντι-ανταγωνιστική ενέργειά τους, θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης τους.

Επιπρόσθετα, η ελληνική αγορά των εταιριών διύλισης πετρελαίου και παραγωγής υγρών καυσίμων παρουσιάζει πολλά χαρακτηριστικά που ευνοούν ενδεχόμενη Μη Συνεργασιακή Συμπαιγνία μεταξύ τους (Εναρμονισμένες Πρακτικές).

Τέλος, διαπιστώθηκε ότι η συγχώνευση των ΕΛ.ΠΕ. με την ΠΕΤΡΟΛΑ του 2003, είναι πιθανό να δημιουργήσει οφέλη αποτελεσματικότητας που μελλοντικά θα περάσουν στους τελικούς καταναλωτές. Όμως, είναι επίσης πιθανό να λειτουργήσει τελικά εις βάρος του ανταγωνισμού στην αγορά πετρελαιοειδών και να πληγεί η κοινωνική ευημερία.



Η προώθηση του ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά διύλισης είναι ζήτημα μεγάλης κρισιμότητας για τους καταναλωτές, τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις στην εμπορία και λιανική εμπορία καυσίμων, αλλά και για την εθνική οικονομία συνολικά. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με τους εξής τρόπους:

**1.** Περιορισμός του μεγέθους των αποθεμάτων ασφαλείας που πρέπει να τηρούν οι Ε.Ε.Π. εντός της ελληνικής επικράτειας. Σήμερα, την υποχρέωση αυτή την καλύπτουν αναγκαστικά με τη χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων με τα οποία έχουν σύμβαση προμήθειας. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, θα μειωθεί η εξάρτηση των Ε.Ε.Π. από τα ελληνικά διυλιστήρια και θα γίνουν εφικτές οι εισαγωγές έτοιμων διυλισμένων προϊόντων (υγρών καυσίμων), εντείνοντας την προσπάθεια των ελληνικών διυλιστηρίων να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά προς όφελος του ανταγωνισμού, των καταναλωτών και της κοινωνικής ευημερίας.

**2.** Ενεργός και συνεχής δραστηριοποίηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού που θα πρέπει να ελέγχει διαρκώς τη διαμόρφωση των τιμών, τις πρακτικές των δύο επιχειρήσεων κλπ. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να αφιερώνει στην πολιτική των Ε.Ε.Π.Ε. που κατέχουν Δεσπόζουσα Θέση στην ελληνική αγορά, εντείνοντάς την ακόμα περισσότερο μετά το πέρασμα του management σε ιδιώτες.

Άλλα μέτρα δεν κρίνεται σκόπιμο να ληφθούν, αφού τα εμπόδια εισόδου - εξόδου είναι κυρίως δομικά στο συγκεκριμένο κλάδο και ιδιαίτερα δύσκολο να ξεπεραστούν από οποιαδήποτε νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα είχε τέτοια πρόθεση.

**ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (Ε.Ε.Π.)**

**Γενικά**

Οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.) αποτελούν το δεύτερο κύκλο στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών καυσίμων. Οι εταιρίες εμπορίας μεσολαβούν μεταξύ των διυλιστηρίων και των πρατηρίων, καθώς και μεταξύ διυλιστηρίων και κάποιων κατηγοριών τελικών καταναλωτών, αφού η δραστηριότητά τους είναι το χονδρικό εμπόριο των πετρελαιοειδών. Ο ρόλος τους είναι πολύ σημαντικός για ολόκληρη την αγορά καυσίμων, τους άλλους συμμετέχοντες σε αυτήν, τους τελικούς καταναλωτές και την εθνική οικονομία συνολικά. Κατά συνέπεια, η διάρθρωση του κλάδου των Ε.Ε.Π. και η ένταση του ανταγωνισμού σε αυτόν, επηρεάζουν σημαντικά την κοινωνική ευημερία.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8ο: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ  
ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

**ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία για την αγορά των πετρελαιοειδών προϊόντων, με τον όρο εμπορία ορίζεται: Η αποθήκευση και διάθεση, με σκοπό το κέρδος αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων, τα οποία προέρχονται από διυλιστήριο ή σημείο εισαγωγής και προορίζονται για σημείο εξαγωγής ή άλλο διυλιστήριο, άλλη εγκατάσταση εμπορίας, εγκατάσταση λιανικής εμπορίας ή εγκατάσταση τελικού καταναλωτή με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

Κατά το νόμο, η άδεια εμπορίας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή Α.Ε. Ο κάτοχος άδειας εμπορίας μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας σε κατόχους άδειας εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές ή σε τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους με απρόσκοπτο τρόπο, εξασφαλίζοντας την ποιότητα του προϊόντος, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφάνεια των τιμών. Αυτή η άδεια ισχύει για όλη την ελληνική επικράτεια.



Μια Ε.Ε.Π. (που εμπορεύεται όλα τα είδη υγρών καυσίμων) πρέπει βάσει του νόμου να έχει ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο 2.000.000 €. Επίσης, πρέπει να έχει ελάχιστο όγκο αποθηκευτικών χώρων 13.000 κυβικών μέτρων, ενώ αυτές οι εγκαταστάσεις της πρέπει να πληρούν προϋποθέσεις ασφαλείας, διασύνδεσης με μεταφορικά μέσα κτλ. Οι κάτοχοι άδειας εμπορίας υποχρεώνονται να τηρούν στις εγκαταστάσεις τους συνεχώς, λειτουργικά αποθέματα ίσα με τα 5/365 των ετησίων πωλήσεων τους που πραγματοποίησαν κατά το προηγούμενο έτος (αποθέματα 5 ημερών). Ακόμη, τα αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών (που περιλαμβάνουν τα λειτουργικά αποθέματα) πρέπει να τηρούνται είτε στους ίδιους αποθηκευτικούς χώρους των Ε.Ε.Π., είτε σε αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των μερών. Οι Ε.Ε.Π. φέρουν την ευθύνη για τη διακίνηση, την ποιότητα και την ποσότητα των προϊόντων που εμπορεύονται. Τέλος, μπορούν να χρησιμοποιούν ιδιόκτητα βυτιοφόρα ή βυτιοφόρα δημοσίας χρήσεως για την μεταφορά των υγρών καυσίμων.

## ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΓΟΡΑΣ/ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια (χονδρικής) εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα είναι οι Ανώνυμες Εταιρίες που συστήνονται γι' αυτόν το σκοπό και έχουν τη σχετική άδεια του Υπουργείου Ανάπτυξης, αφού πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Κατά συνέπεια, αυτές οι επιχειρήσεις αποτελούν τη σχετική αγορά (χονδρικής) εμπορίας πετρελαιοειδών.

Σημειώνεται ότι βάσει των ισχυόντων νόμων, τα πρατήρια που δεν έχουν σύμβαση με Ε.Ε.Π. (Ανεξάρτητα Πρατήρια - Α.Π.) μπορούν να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια, χωρίς τη μεσολάβηση κάποιας Ε.Ε.Π. Ακόμη όμως, η εφαρμογή αυτού του μέτρου δεν έχει προχωρήσει. Επίσης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, μπορούν να συσταθούν Προμηθευτικοί Συνεταιρισμοί ή Κοινοπραξίες πρατηρίων και να προμηθεύονται απευθείας από τα διυλιστήρια καύσιμα, αποκλειστικά για τα πρατήρια - μέλη τους και εφ' όσον κανένα από τα μέλη τους δεν έχει σύμβαση με κάποια Ε.Ε.Π. Μέχρι σήμερα έχει συσταθεί μια μόλις Κοινοπραξία στην Βόρειο Ελλάδα, δίχως να έχει δραστηριοποιηθεί. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι Ε.Ε.Π. είναι οι μόνες συμμετέχουσες επιχειρήσεις στη χονδρική εμπορία καυσίμων μέχρι σήμερα στην Ελλάδα.



Ο αριθμός των εταιριών εμπορίας την τελευταία δεκαετία κυμαίνεται κοντά στις 20. Γενικά, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν κερδοφόρες και υγείες χρηματοοικονομικά. Στον κλάδο αυτό το 2004 λειτουργούσαν οι εξής εταιρίες κατά μέγεθος πωλήσεων (σε όρους ποσοτήτων): 1. BP, 2. EKO - ELDA, 3. SHELL, 4. AVIN, 5. JET OIL, 6. AEGEAN, 7. ELIN, 8. REVOIL, 9. SILK OIL, 10. ETEKA, 11. DRACOIL, 12. EL PETROL, 13. KAOIL, 14. CYCLON, 15. SUN OIL, 16. KMOIL, 17. MED OIL, 18. ARGO, 19. TEXACO, 20. BITOUMINA.

Η εταιρία EKO ΕΛΔΑ A.B.E.E. ανήκει στον όμιλο των ΕΛ.ΠΕ., όπως και η AVINOIL ανήκει στην MOTOR OIL, δηλαδή αυτές οι 2 Ε.Ε.Π. ανήκουν στις δύο ελληνικές εταιρίες διύλισης.

Οι εταιρίες BP και SHELL είναι θυγατρικές των αντίστοιχων πολυεθνικών πετρελαϊκών κολοσσών. Οι ELIN, PEBOIL και CYCLON είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

## ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

Οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα προμηθεύονται υγρά καύσιμα από τις δύο ελληνικές εταιρίες διύλισης (ΕΛ.ΠΕ. και M.O.H.). Βάσει του νόμου μπορούν να κάνουν εισαγωγές έτοιμων υγρών καυσίμων από χώρες του εξωτερικού, αυτό όμως δε συμβαίνει για δύο κυρίως λόγους:

- Το μεταφορικό κόστος (που συνυπολογίζουν τα ελληνικά διυλιστήρια στη διαμόρφωση του premium που χρεώνουν και καθιστούν ασύμφορες τις εισαγωγές).

- Την υποχρέωση των Ε.Ε.Π. να τηρούν αποθέματα ασφάλειας 90 ημερών για τα οποία δεν επαρκούν οι ιδιόκτητες εγκαταστάσεις τους και είναι υποχρεωμένες να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων με τα οποία συνεργάζονται (έχουν σύμβαση προμήθειας). Το γεγονός αυτό ενισχύει τη δύναμη των διυλιστηρίων έναντι των Ε.Ε.Π.

## ΠΕΛΑΤΕΣ

Οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών πωλούν υγρά καύσιμα στα πρατήρια με τα οποία έχουν σύμβαση και φέρουν το σήμα τους. Επίσης, είχαν και έχουν το δικαίωμα να πωλούν καύσιμα στα Ανεξάρτητα Πρατήρια, δηλαδή σε πρατήρια με τα οποία δεν έχουν σύμβαση. (Σημειώνεται ότι τα Α.Π. από το 2005 απέκτησαν τη δυνατότητα της απευθείας πρόσβασής τους στα διυλιστήρια, χωρίς τη μεσολάβηση

των Ε.Ε.Π. Η υλοποίηση αυτής της διάταξης μέχρι σήμερα είναι δυσχερής, λόγω των όρων της σύμβασης που πρέπει να υπογράψει το Α.Π. με το διωλιστήριο).

Οι εταιρίες εμπορίας μπορούν να διαθέτουν υγρά καύσιμα απευθείας σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές, δηλαδή σε τελικούς καταναλωτές των οποίων οι καταναλώσεις ανά έτος για ίδια χρήση ανά νομικό πρόσωπο υπερβαίνουν τους 150.000 Μετρικούς Τόνους και οι οποίοι διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους (π.χ. βιομηχανίες). Τέλος, οι Ε.Ε.Π. μπορούν να διαθέτουν τα προϊόντα τους απευθείας σε τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους (π.χ. οι τελικοί καταναλωτές πετρελαίου θέρμανσης). Οι Ε.Ε.Π. δεν μπορούν να λειτουργούν πρατήρια λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9ο: ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ (ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ) ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΕ ΑΥΤΗ.

Τα παρακάτω στοιχεία αντλήθηκαν από τη μελέτη του Ι.Ο.Β.Ε.: "Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣΣΑ" (2004) που εκπόνησε ο Πυθαγόρας Μπίκος με τη συνεργασία της Αναστασίας Δελδήμου και τα αρχεία της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (Ο.Β.Ε.):

1. Την τελευταία δεκαετία, ο αριθμός των επιχειρήσεων του κλάδου της (χονδρικής) εμπορίας πετρελαιοειδών κυμαίνεται κοντά στις 20.

2. Τα εμπόδια εισόδου - εξόδου στον κλάδο είναι μέτριας έντασης, αφού το ελάχιστο απαιτούμενο κεφάλαιο των 2.000.000 € δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό ποσό. Κάποια δυσκολία συνεπάγονται οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις και μέσα που είναι relationship specific assets και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλη δραστηριότητα, αν η Ε.Ε.Π. αποχωρήσει από την αγορά. Επίσης, στο εμπόριο καυσίμων απαιτείται υψηλή ρευστότητα (υψηλό εμπόδιο), αλλά χαμηλές δαπάνες προβολής - διαφήμισης (επειδή τα καύσιμα θεωρούνται - και είναι - αδιαφοροποίητα προϊόντα). Ακόμη, οι ήδη λειτουργούσες Ε.Ε.Π. έχουν συνάψει συμβάσεις συνεργασίας με πρατήρια που συνήθως είναι μακράς διαρκείας. Αυτό σημαίνει ότι μια νέα Ε.Ε.Π. θα συναντήσει δυσκολία προσέλκυσης πελατών κατά το πρώτο διάστημα λειτουργίας της και δεν θα απολαμβάνει διευκολύνσεων από τα διωλιστήρια, όπως συμβαίνει με τις καθιερωμένες - μεγάλες εταιρίες του κλάδου που



παρουσιάζουν υψηλούς τζίρους. Σημειώνεται ότι υπάρχει ιστορικό εταιριών που εισήλθαν και εξήλθαν του κλάδου.

3. Ο συνολικός κύκλος εργασιών των εταιριών του κλάδου το 2003 ανήλθε σε 7.078.235.000 €. Στην περίοδο 1994 - 2003, ο κύκλος εργασιών αύξανε ετησίως κατά μέσο όρο με 8,41%. Κατά συνέπεια, πρόκειται για μια αναπτυσσόμενη αγορά.

4. Πρόκειται για μια αγορά με κερδοφόρες επιχειρήσεις. Το 2003, το περιθώριο μεικτού κέρδους για τον κλάδο ήταν 9,51% επί του κύκλου εργασιών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 2,39% για τα καθαρά κέρδη. Σημειώνεται ότι στις 28/2/2005 με στοιχεία της Ο.Β.Ε., το περιθώριο χονδρικής για 1 λίτρο αμόλυβδης βενζίνης ήταν 13,50% (μεικτό κέρδος). Η κερδοφορία του κλάδου είναι διαχρονική και συνεχής, παρουσιάζει όμως αυξομειώσεις.

5. Διάφορα χρηματοοικονομικά στοιχεία (τα πιο πρόσφατα που είναι διαθέσιμα αφορούν το 2003) δείχνουν ότι οι ελληνικές Ε.Ε.Π. είναι γενικά υγιείς εταιρίες:

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = 10,14%

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ/ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ = 30,42%

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓ./ΒΡΑΧΥΠΡ. ΥΠΟΧΡ. = 1,11

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = 66,67%

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ = 200,00%

ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΠΑΓΙΩΝ/ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ = 36,02%

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΠΑΓΙΩΝ = 0,93

6. Τα βασικότερα μεγέθη των εταιριών εμπορίας του 2003 σε χιλ. ευρώ (τα πιο πρόσφατα που είναι διαθέσιμα σε όρους αξιών) είχαν ως εξής:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 11**

| A/A | ΕΤΑΙΡΙΕΣ      | ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ  | ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ% | ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ   | ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ   |
|-----|---------------|------------------|-----------------|----------------|----------------|
| 1.  | EKO           | 1.533.588        | 21,67           | 120.894        | 34.009         |
| 2.  | BP            | 1.426.743        | 20,16           | 180.645        | 62.439         |
| 3.  | SHELL         | 1.267.833        | 17,91           | 163.135        | 42.720         |
| 4.  | AVINOIL       | 542.439          | 7,66            | 43.662         | 10.065         |
| 5.  | JETOIL        | 506.079          | 7,15            | 43.650         | 5.625          |
| 6.  | ELINOIL       | 295.255          | 4,17            | 29.276         | 4.049          |
| 7.  | AEGEAN        | 293.632          | 4,15            | 17.518         | 1.402          |
| 8.  | ETEKA         | 208.010          | 2,94            | 9.250          | 590            |
| 9.  | REVOIL        | 194.777          | 2,75            | 11.060         | 2.641          |
| 10. | SILK OIL      | 179.092          | 2,53            | 11.166         | 1.141          |
| 11. | DRACOIL       | 141.657          | 2,00            | 8.683          | 348            |
| 12. | CYCLON        | 119.317          | 1,69            | 12.915         | 347            |
| 13. | KAOIL         | 110.640          | 1,56            | 5.009          | 293            |
| 14. | ELPETROL      | 105.087          | 1,48            | 5.362          | 312            |
| 15. | SUNOIL        | 62.472           | 0,88            | 3.756          | 588            |
| 16. | KMOIL         | 54.990           | 0,78            | 3.641          | 1674           |
| 17. | ARGO          | 26.447           | 0,37            | 2.524          | 663            |
| 18. | BITUMINA      | 10.177           | 0,14            | 1.268          | 29             |
|     | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> | <b>7.078.235</b> | <b>100%</b>     | <b>673.414</b> | <b>168.935</b> |

*Πηγή: I.O.B.E. (μεγέθη σε χιλ. €).*

7. Τα μερίδια αγοράς των Ε.Ε.Π. του 2004 σε όρους ποσοτήτων (τόνοι) διαμορφώθηκαν ως εξής:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 12**

|     | ΕΤΑΙΡΙΑ    | ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (2004)<br>(σε τόνους) | ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ % |
|-----|------------|--|------------------|
| 1.  | BP         | 1.924.276                                    | 18,5             |
| 2.  | EKO - ELDA | 1.835.256                                    | 17,6             |
| 3.  | SHELL      | 1.617.032                                    | 15,5             |
| 4.  | AVIN       | 890.758                                      | 8,6              |
| 5.  | JET OIL    | 776.643                                      | 7,5              |
| 6.  | AEGEAN     | 524.560                                      | 5,0              |
| 7.  | ELIN       | 493.597                                      | 4,7              |
| 8.  | REVOIL     | 390.702                                      | 3,8              |
| 9.  | SILK OIL   | 351.277                                      | 3,4              |
| 10. | ETEKA      | 318.016                                      | 3,1              |
| 11. | DRACOIL    | 273.724                                      | 2,6              |
| 12. | EL PETROL  | 249.614                                      | 2,4              |
| 13. | KAOIL      | 233.988                                      | 2,2              |



|     |           |         |     |
|-----|-----------|---------|-----|
| 14. | CYCLON    | 178.385 | 1,7 |
| 15. | SUN OIL   | 119.225 | 1,1 |
| 16. | KMOIL     | 91.533  | 0,9 |
| 17. | MED OIL   | 64.987  | 0,6 |
| 18. | ARGO      | 51.929  | 0,5 |
| 19. | TEXACO    | 25.614  | 0,2 |
| 20. | BITOUMINA | 1.389   | 0,0 |

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Υπουργείου Ανάπτυξης από STAT BANK.

8. Οι εταιρίες εμπορίας είναι υποχρεωμένες να τηρούν αποθέματα ασφαλείας 90 ημερών εντός της ελληνικής επικράτειας, εκ του νόμου. Τα αποθέματα ασφαλείας, λόγω των περιορισμένων εγκαταστάσεων των Ε.Ε.Π. δεν μπορούν να τηρηθούν σε αυτές και οι Ε.Ε.Π. χρησιμοποιούν τους αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων με τα οποία έχουν σύμβαση προμήθειας, κάτι που επιτρέπει ο νομοθέτης. Σημειώνεται ακόμη ότι οι Ε.Ε.Π. πρέπει να τηρούν λειτουργικό απόθεμα συνεχώς ίσο με τα 5/365 των ετησίων πωλήσεων τους κατά το προηγούμενο έτος στις εγκαταστάσεις τους (τα οποία περιλαμβάνονται στα αποθέματα ασφαλείας των 90 ημερών).

Αυτές οι νομικές ρυθμίσεις αυξάνουν την εξάρτηση των Ε.Ε.Π. από τα ελληνικά διυλιστήρια και εμποδίζουν τη δυνατότητα εισαγωγών υγρών καυσίμων από τις εταιρίες του κλάδου.

9. Η χωρητικότητα των εγκαταστάσεων κάθε εταιρίας επηρεάζει την ευελιξία της, την ανεξαρτησία της από τους προμηθευτές της (διυλιστήρια), το κόστος της και την τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζει, αφού οι εταιρίες διύλισης χορηγούν κάποιες εκπτώσεις στις Ε.Ε.Π. βάσει του όγκου των ετησίων παραγγελιών τους ή τους παρέχουν μεγαλύτερης διάρκειας πιστώσεις κλπ. Η τοποθεσία των εγκαταστάσεων της εταιρίας, επίσης επηρεάζει την τιμολογιακή της πολιτική, αφού προσδιορίζει το κόστος μεταφοράς των υγρών καυσίμων προς τα συνεργαζόμενα πρατήρια (τυχόν μεγάλη χιλιομετρική απόσταση αυξάνει το κόστος μεταφοράς).

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται στοιχεία για τις εγκαταστάσεις των Ε.Ε.Π. (τοποθεσία, χωρητικότητα σε κυβικά μέτρα, τρόπος εφοδιασμού). Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από το Υπουργείο Ανάπτυξης, αφορούν το 2000 και είναι τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα:

## ΠΙΝΑΚΑΣ 13

| <b>ΑΤΤΙΚΗ</b>                           |                | <b>ΑΙΓΑΙΟΝ (Αλεξανδρούπολη) Π</b> | <b>15.000</b>    |
|---|----------------|-----------------------------------|------------------|
| BP (Αστρόπυργος, Πέραμα, Κερατσίνι) Α-Π | 185.100        | SHELL (Αλεξανδρούπολη) Π          | 2.500            |
| DRACOIL (Αστρόπυργος) Α                 | 8.000          | ΕΛΙΝΟΪΛ (Πόρτο Λάγος)             | 5.000            |
| ΕΛΙΝΟΪΛ (Αστρόπυργος) Α                 | 9.600          | ΕΚΟ (Αλεξανδρούπολη) Π            | 11.000           |
| EL PETROL (Πέραμα) Π                    | 18.500         | ΜΠΕΤΟΚΑΤ Φλώρινα, Άδεια Δ)        | 6.750            |
| ΕΤΕΚΑ (Πέραμα) Α-Π                      | 12.100         | ΕΝΑ (Καβάλα)                      | 4.200            |
| ΕΚΟ (Αστρόπυργος) Α-Π                   | 9.500          | ΑΤΛΑΝΤΙΣ (Καβάλα, Άδεια Δ)        | 5.100            |
| ΕΚΟ (Σκαραμαγκάς) Α-Π                   | 33.500         | ΚΑΟΙΛ (Σαμοθράκη) Π               | 2.700            |
| ΕΚΟ (Ελευσίνα) Π                        | 50.000         | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ</b>   | <b>105.750</b>   |
| SHELL (Αστρόπυργος, Πέραμα) Α-Π         | 101.500        |                                   |                  |
| ΑΙΓΑΙΟ (Αστρόπυργος) Α                  | 3.100          | <b>ΚΡΗΤΗ</b>                      |                  |
| FAMM (Αστρόπυργος) Α                    | 5.700          | ΣΕΚΑ (Καλοί Λιμένες) Π            | 33.000           |
| CYCLON (Αστρόπυργος, Πέραμα) Α-Π        | 39.000         | BP (Ηράκλειο) Π                   | 10.100           |
| TOTAL (Πέραμα) Α-Π                      | 22.000         | ΕΚΟ (Ηράκλειο) Π                  | 17.400           |
| Λοιπές (Αστρόπυργος, Άδεια Δ)           | 20.800         | SHELL (Χανιά) Π                   | 4.100            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΤΙΚΗΣ</b>                   | <b>518.400</b> | SILK OIL (Χανιά) Π                | 2.600            |
|   |                | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΡΗΤΗΣ</b>              | <b>67.200</b>    |
| <b>ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ</b>                     |                |                                   |                  |
| AVINOIL (Αγ. Θεόδωροι) Α-Π              | 14.200         | <b>ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ</b>              |                  |
| BP (Καλαμάτα) Π                         | 4.500          | BP (Μυτιλήνη) Π                   | 2.000            |
| KMOIL (Καλαμάτα) Π                      | 11.500         | ΕΚΟ (Μυτιλήνη) Π                  | 3.000            |
| SHELL (Ρίο) Π                           | 21.900         | ΡΕΒΟΪΛ (Χίος) Π                   | 6.100            |
| DIMOIL (Αχαΐα)                          | 10.400         | ΣΕΚΑΒΙΝ (Σύρος) Π                 | 28.300           |
| ΠΑΠΑΓΙΑΝΗΣ (Άδεια Δ. Τρίπολη)           | 2.100          | SILK OIL (Σάμος) Π                | 4.500            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ</b>              | <b>64.600</b>  | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΝΗΣΙΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ</b>      | <b>43.900</b>    |
|   |                |                                   |                  |
| <b>ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ</b>                    |                | <b>ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ</b>                 |                  |
| BP (Ηγουμενίτσα) Π                      | 2.600          | BP (Ρόδος) Π                      | 3.600            |
| ΕΚΟ (Αμφιλοχία) Π                       | 3.100          | SHELL (Ρόδος) Π                   | 2.600            |
| SHELL (Αμφιλοχία) Π                     | 5.100          | JETOIL (Ρόδος, Κάλυμνος, Κως) Π   | 7300             |
| BP (Κέρκυρα) Π                          | 6.700          | ΑΡΓΩ (Κάλυμνος) Π                 | 5.800            |
| ΑΠΕΙΡΩΤΑΝ (Πρέβεζα, Άδεια Δ)            | 3.400          | ΕΚΟ (Ρόδος) Π                     | 6.100            |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>           | <b>20.900</b>  | ΕΚΟΤΑ (Κώς) Π                     | 6.500            |
|   |                | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ</b>         | <b>31.900</b>    |
|   |                |                                   |                  |
| <b>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ</b>                  |                |                                   |                  |
| BP/SHELL (Βόλος) Π                      | 23.100         | <b>ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ</b>                |                  |
| ΕΚΟ (Βόλος) Π                           | 3.400          | ΕΚΟ Π                             | 143.600          |
| KAOIL (Βόλος) Π                         | 9.900          | JETOIL Π                          | 174.050          |
| SUNOIL (Βαθύ Αυλίδος) Π                 | 7.700          | BP Α-Π                            | 29.700           |
| PETROPHOS (Μαντούδι)                    | 17.400         | SHELL Π                           | 26.900           |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>         | <b>61.500</b>  | BITUMINA                          | 7.300            |
|   |                | MEDOIL                            | 13.650           |
| <b>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ-ΘΡΑΚΗ</b>                  |                | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>        | <b>395.200</b>   |
| BP (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα) Π           | 16.200         |                                   |                  |
| ΡΕΒΟΪΛ (Καβάλα) Π                       | 37.300         | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>             | <b>1.309.350</b> |

ΠΗΓΗ: Υπ. Ανάπτυξης

A = Εφοδιασμός μέσω πετρελαιαγωγού

Π = Εφοδιασμός με δεξαμενόπλοια



**10.** Τα υγρά καύσιμα είναι ομοιογενή προϊόντα και αυτό ισχύει και για τα τρία στάδια της κάθετης αλυσίδας (διώλιση, εμπορία, λιανική εμπορία).

**11.** Οι Ε.Ε.Π. ανταγωνίζονται μεταξύ τους και επί των τιμών και επί των ποσοτήτων, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των επιμέρους αγορών στις οποίες δραστηριοποιούνται. Επίσης, ανταγωνισμός μπορεί να υπάρχει σε όρους πιστώσεων προς τους πρατηριούχους, τρόπου πληρωμής κλπ.

Οι Ε.Ε.Π. δεν ανταγωνίζονται πολύ έντονα επί των τιμών στις πωλήσεις που κάνουν στα πρατήρια με τα οποία έχουν συμβάσεις γιατί η τυχόν μείωση του περιθωρίου τους δεν είναι βέβαιο σε ποιο βαθμό θα περάσει στον τελικό καταναλωτή. Ακόμη, οι συμβάσεις των πρατηρίων με τις Ε.Ε.Π. είναι κάποιας σχετικά μεγάλης διάρκειας (μισθωμένα - υπομισθωμένα πρατήρια, πρατήρια με συμβάσεις εμπορικής συνεργασίας με κάποια Ε.Ε.Π.), γεγονός που μειώνει τη διαπραγματευτική δύναμη των πρατηριούχων και περιορίζει την πίεση που δέχονται οι Ε.Ε.Π. για μείωση του περιθωρίου κέρδους τους. Κατά συνέπεια, οι Ε.Ε.Π. ανταγωνίζονται περισσότερο επί των ποσοτήτων που πωλούν στα πρατήρια, προσπαθώντας να αυξήσουν τον αριθμό των πρατηρίων με τα οποία συνεργάζονται βάσει συμβάσεων.

Οι Ε.Ε.Π. ανταγωνίζονται επί των τιμών προκειμένου να αυξήσουν τις πωλήσεις τους προς τα πρατήρια με τα οποία δεν έχουν σύμβαση (Ανεξάρτητα Πρατήρια). Σημειώνεται ότι τα Α.Π. έχουν πλέον νομική δυνατότητα να παρακάμπτουν τις Ε.Ε.Π. και να έχουν άμεση πρόσβαση στα διυλιστήρια (μέχρι στιγμής όμως είναι δυσχερής η υλοποίησή της).

Οι Ε.Ε.Π. ανταγωνίζονται επί των τιμών στις πωλήσεις που αφορούν μεγάλους τελικούς καταναλωτές (π.χ. βιομηχανίες) και στις πωλήσεις πετρελαίου θέρμανσης σε οικιακούς καταναλωτές. Σημειώνεται ότι στο πετρέλαιο θέρμανσης ανταγωνίζονται τους πρατηριούχους και τους μεταπωλητές, πέραν των άλλων εταιριών εμπορίας.

**12.** Δύο Ε.Ε.Π., οι EKO - ΕΛΔΑ και AVIN ανήκουν στα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ και στη MOTOR OIL HELLAS αντίστοιχα, δηλαδή στις δύο εταιρίες διύλισης της χώρα μας. Οι BP και SHELL ανήκουν σε διεθνείς, πλήρως καθετοποιημένους και πανίσχυρους χρηματοοικονομικά πετρελαϊκούς κολοσσούς. Οι EAIN, PEBOΪL και CYCLON είναι εισηγμένες στο X.A.A.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10ο: ΕΝΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ  
ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ  
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΜΗ  
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΩΝ (ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ  
ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ)**

**3.10.1. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ, ΤΗΣ ΕΝΤΑΣΗΣ ΤΟΥ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ  
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΠΙΘΑΝΑ ANTI-ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ  
ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ**

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο κλάδος των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία αποτελείται από περίπου 20 εταιρίες (με μικρές διακυμάνσεις γύρω από αυτόν τον αριθμό). Βασιζόμενοι στα στοιχεία του πίνακα 12 (κεφάλαιο 9) που απεικονίζει τις ποσότητες καυσίμων που πούλησαν οι Ε.Ε.Π. το 2004, δηλαδή τα μερίδια αγοράς σε όρους ποσοτήτων, διαπιστώνουμε τα εξής:

1. Η μεγαλύτερη εταιρία του κλάδου BP είχε μερίδιο αγοράς 18,5%, με τη δεύτερη EKO - ΕΛΔΑ να ακολουθεί με 17,6%. Τρίτη ήταν η SHELL με 15,5%, τέταρτη η AVIN με 8,6%, πέμπτη η JETOIL με 7,5%, έκτη η AEGEAN με 5,0% και οι υπόλοιπες 14 εταιρίες είχαν μικρότερα μερίδια αγοράς.

2. Η συγκεντρωτικότητα της αγοράς σύμφωνα με το δείκτη HERFINDAHL είναι πολύ χαμηλή, αφού ο Η υπολογισμένος σε όρους ποσοτήτων του 2004 ήταν 0,112 περίπου (η ελάχιστη τιμή του δείκτη είναι Ο στον τέλειο ανταγωνισμό και 1 στο μονοπάλιο). Στη συγκεκριμένη αγορά όμως, ο Η δεν είναι πλήρως αντιπροσωπευτικός δείκτης για τη συγκέντρωση. Πρέπει να εξετάσουμε και το Λόγο Συγκέντρωσης των μεγαλύτερων εταιριών του κλάδου. Συγκεκριμένα, ο Λόγος Συγκέντρωσης των 6 εταιριών του κλάδου είναι σχετικά υψηλός, αφού αγγίζει το 72,7% ( $CR_6 = 0,727$ ). Κατά συνέπεια, πρόκειται για μια ολιγοπωλιακή αγορά με μέσο βαθμό συγκέντρωσης. Ανάλογη κατάσταση ισχύει και σε όρους κύκλου εργασιών, αφού σύμφωνα με τα στοιχεία του 2003, ο  $CR_6$  ήταν 78,72% (πίνακας 11, κεφάλαιο 9ο).



**3.** Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι είναι απίθανο κάποια από τις μεγάλες εταιρίες εμπορίας να έχει Δεσπόζουσα Θέση (Δ.Θ.), καθώς σύμφωνα με την Ε.Ε. και την οικονομική επιστήμη, με μερίδιο μικρότερο του 25% δε θεωρείται πιθανό η επιχείρηση να κατέχει από μόνη της Δ.Θ.<sup>25</sup>.

**4.** Η απουσία μιας εταιρίας που να έχει μόνη της Δεσπόζουσα Θέση στον κλάδο της εμπορίας πετρελαιοειδών δεν αποκλείει το ενδεχόμενο κάποιες από τις εταιρίες να κατορθώνουν να λειτουργούν ως μια επιχείρηση, ενισχύοντας τη μονοπωλιακή τους δύναμη εις βάρος των καταναλωτών και της κοινωνικής ευημερίας (συλλογική δεσπόζουσα θέση - collective/joint dominance), κυρίως οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου. Η περίπτωση αυτή θα εξεταστεί στην επόμενη ενότητα (3.10.2) αναλυτικά και θα διαπιστωθεί πόσο εφικτή είναι η Μη Συνεργασιακή Συμπαιγνία των Ε.Ε.Π. (δηλαδή, η επίτευξη Εναρμονισμένων Πρακτικών).

**5.** Όπως αναλύθηκε στο 9ο κεφάλαιο, οι Ε.Ε.Π. ανταγωνίζονται και επί των τιμών και επί των ποσοτήτων, ανάλογα με την αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται.

**6.** Βάσει του νόμου 3335 του 2005, τα Ανεξάρτητα Πρατήρια (δηλαδή αυτά που δεν έχουν σύμβαση με κάποια Ε.Ε.Π. και δε φέρουν το σήμα της) μπορούν να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια και να μην αγοράζουν καύσιμα από τις εταιρίες εμπορίας, παρακάμπτοντάς τις. Μέχρι στιγμής, η υλοποίηση αυτής της διάταξης είναι δυσχερής, λόγω των - δύσκολων να εκπληρωθούν - όρων που περιλαμβάνει η σύμβαση του διυλιστηρίου με το Α.Π. για το δεύτερο. Οι Ε.Ε.Π., ως οι μεγάλοι πελάτες των διυλιστηρίων είναι πιθανό να ασκούν πιέσεις για τη δυσχερή συνεργασία διυλιστηρίων - Α.Π. Ασφαλώς, η Επιτροπή Ανταγωνισμού και το Υπουργείο Ανάπτυξης έχουν την ευθύνη για την αποτροπή τυχόν τέτοιων φαινομένων. (Η μέχρι στιγμής δυσχέρεια μπορεί επίσης να οφείλεται στην απροθυμία των διυλιστηρίων να συνεργαστούν με τα Α.Π. για να μην αυξηθεί ο φόρτος εργασίας και το λειτουργικό τους κόστους ή στην ασάφεια των διατάξεων ή στο μεταβατικό στάδιο προσαρμογής όλων των πλευρών στα νέα δεδομένα κ.τ.λ.). Αυτή η δυνατότητα των Ανεξάρτητων Πρατηρίων είναι μέτρο ορθό για την ενίσχυση του ανταγωνισμού, αποτελεί όμως μία εν δυνάμει απειλή για τις Ε.Ε.Π. που θα αναγκαστούν να λειτουργήσουν πιο αποτελεσματικά.

<sup>25</sup> Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004, σελ. 350.

## ➤ ΠΙΘΑΝΑ ANTI - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ

**Α)** Το γεγονός ότι δύο από τις μεγάλες Ε.Ε.Π. ανήκουν στις δύο ελληνικές εταιρίες διώλισης, θα μπορούσε δυνητικά να οδηγήσει σε κάποιες αντι-ανταγωνιστικές συμπεριφορές. Η EKO - ΕΛΔΑ που ανήκει στα Ε.Ε.ΠΕ. και η AVIN που ανήκει στη Μ.Ο.Η. βρίσκονται εκ των πραγμάτων σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι των άλλων ανταγωνιστών τους και κυρίως των μικρότερων σε μέγεθος. Η πραγματικότητα αυτή εγκυμονεί πιθανούς κινδύνους για τον ανταγωνισμό και η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να παρακολουθεί συστηματικά την αγορά. Οι κίνδυνοι αυτοί (οι οποίοι μέχρι στιγμής δε φαίνεται να έχουν παρουσιαστεί στην ελληνική αγορά) είναι:

α) Ενδεχόμενο **INPUT FORECLOSURE**, δηλαδή οι άλλες Ε.Ε.Π. να αγοράζουν υγρά καύσιμα από τα διωλιστήρια σε τιμές υψηλότερες ή με δυσμενέστερους όρους από ό,τι οι EKO και AVIN από τις μητρικές τους εταιρίες (π.χ. 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 διωλιστήρια και της δυσκολίας εισαγωγών πετρελαιοειδών από το εξωτερικό, όπως έχει αναλυθεί σε προηγούμενες ενότητες της παρούσης διατριβής.

β) Ενδεχόμενο **CUSTOMER FORECLOSURE**, δηλαδή οι EKO και AVIN να μην προμηθεύονται από άλλη εταιρία (πλην της μητρικής τους) υγρά καύσιμα, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα. Το ενδεχόμενο αυτό μπορεί να πλήξει μόνο τον ούτως ή άλλως ανύπαρκτο δυνητικό ανταγωνισμό στον κλάδο διώλισης και αυτό πολύ περιορισμένα, αφού το μερίδιο αγοράς της EKO είναι μόνο 17,6% και το μερίδιο της AVIN μόλις 8,6%. Μεταξύ των δύο ήδη υπαρχόντων εταιριών διώλισης 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 στην αγορά διώλισης.

γ) Οι EKO και AVIN ως μέλη ισχυρών ομίλων, θα μπορούσαν να προβούν σε αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες, όπως π.χ. επιθετική τιμολόγηση με τη μορφή σταυροειδών επιδοτήσεων, δηλαδή να λειτουργούν για κάποιο χρονικό διάστημα με μηδενικά περιθώρια κέρδους ή ζημιές σε 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.

Σημειώνεται ότι η προς τα εμπρός ολοκλήρωση των δύο ελληνικών εταιριών διύλισης στην εμπορία υγρών καυσίμων δημιουργεί και οφέλη σε όρους αποτελεσματικότητας που σταδιακά αποβαίνουν προς όφελος των καταναλωτών, κάτι που η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να συνυπολογίζει σε κάθε περίπτωση.

B) Οι BP και SHELL είναι θυγατρικές διεθνών πετρελαιϊκών κολοσσών, πλήρως καθετοποιημένων (από την άντληση πετρελαίου μέχρι τη λιανική πώληση υγρών καυσίμων), με πολυσχιδή διεθνή δραστηριότητα και πανίσχυρη χρηματοοικονομική θέση (τεράστια κερδοφορία, δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από τις διεθνείς χρηματαγορές κλπ.). Οι δύο θυγατρικές τους που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα θα μπορούσαν - ακόμη πιο εύκολα από τις EKO και AVIN - να έχουν επιθετική συμπεριφορά έναντι των άλλων Ε.Ε.Π. (σταυροειδείς επιδοτήσεις, πόλεμοι τιμών) για να μονοπωλήσουν την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων.

Σημειώνεται ότι ενδεχομένως θα μπορούσαν να πλήξουν και τα ελληνικά διυλιστήρια, εισάγοντας έτοιμα υγρά καύσιμα από διυλιστήρια των ομίλων στους οποίους ανήκουν, υλοποιώντας αντι-ανταγωνιστικό κάθετο αποκλεισμό με την μορφή **CUSTOMER FORECLOSURE**, αφού ελέγχουν μαζί το 34% της εγχώριας αγοράς που αντιστοιχεί σε 3,5 εκατομμύρια τόνους υγρών καυσίμων. (Σημειώνεται ότι οι EKO και AVIN αποτελούν μόλις το 26,2% της αγοράς ή 2,7 εκατομμύρια τόνου). Η νομοθεσία για τα στρατηγικά αποθέματα που ισχύει σήμερα απομακρύνει αρκετά αυτό το ενδεχόμενο, όμως μελλοντικά δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα οι BP και SHELL να επενδύσουν στη δημιουργία μεγαλύτερων εγκαταστάσεων αποθήκευσης στην Ελλάδα, να κυριαρχήσουν στην αγορά των εταιριών εμπορίας και να αποσπάσουν μερίδιο από τα ελληνικά διυλιστήρια για λογαριασμό των ομίλων στους οποίους ανήκουν, λειτουργώντας εις βάρος του υγιούς ανταγωνισμού.

### **3.10.2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΜΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΚΗΣ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΑΣ (Μ.Σ.Σ.) ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

Η αγορά των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών είναι ο δεύτερος κύκλος του ελληνικού παραγωγικού κυκλώματος διύλισης - εμπορίας - λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων. Κατά συνέπεια, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εν λόγω αλυσίδα, αλλά και στην εθνική οικονομία συνολικά, λόγω της στρατηγικής σημασίας των πετρελαιοειδών. Ενδεχόμενη επίτευξη Μη Συνεργασιακής Συμπαίγνιας Εναρμονισμένων Πρακτικών) μεταξύ ορισμένων Ε.Ε.Π. - κυρίως των μεγαλύτερων από αυτές - και ενδυνάμωση της μονοπωλιακής τους δύναμης (Μ.Δ.), είναι βέβαιο πως θα μειώσει σημαντικά την κοινωνική ευημερία, πλήγγοντας τους καταναλωτές.

Στα πλαίσια αυτής της διατριβής και βάσει των περιορισμένων πληροφοριών που είναι δημοσιευμένες για τις Ε.Ε.Π., δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί αν επετεύχθη κατά το παρελθόν Μ.Σ.Σ. μεταξύ κάποιων Ε.Ε.Π. ή αν ισχύει κάτι ανάλογο σήμερα. Αυτό μπορεί να εξεταστεί μόνο από την **Επιτροπή Ανταγωνισμού** που έχει την αρμοδιότητα και τη δυνατότητα αυτή. Παρακάτω ακολουθεί μια ανάλυση για το πόσο πιθανή είναι μια ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. στον κλάδο χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων στην Ελλάδα.

Ο συγκεκριμένος κλάδος έχει εμπόδια εισόδου μέτριας έντασης (Κεφάλαιο 9ο). Υπάρχει υψηλή συχνότητα αλληλεπίδρασης μεταξύ των Ε.Ε.Π., αφού οι μεταβολές των διεθνών τιμών του πετρελαίου, οδηγούν σε συνεχείς αναπτροσαρμογές των τιμών στις οποίες αγοράζουν οι Ε.Ε.Π. από τα διυλιστήρια και πωλούν στους πρατηριούχους ή τους τελικούς καταναλωτές, τιμωρώντας αρκετά γρήγορα τον τυχόν παρεκκλίνοντα. Ακόμη, οι καινοτομίες δε διαδραματίζουν κάποιο ρόλο στο συγκεκριμένο κλάδο. Κατά συνέπεια, υφίστανται και τα τρία αναγκαία στοιχεία για την επίτευξη Μ.Σ.Σ.

Ο αριθμός των Ε.Ε.Π. διαχρονικά κυμαίνεται κοντά στις 20. Είναι σχετικά μεγάλος αριθμός για ολιγοπωλιακό κλάδο, όμως οι 6 μεγαλύτερες εταιρίες ελέγχουν το 72,7% της αγοράς. Κατά συνέπεια, ο αριθμός όλων των Ε.Ε.Π. δυσκολεύει τη Μ.Σ.Σ. όλων ή των περισσότερων εταιριών, όμως η σχετικά υψηλή συγκέντρωση του κλάδου ευνοεί τυχόν Εναρμονισμένες Πρακτικές μεταξύ των μεγαλύτερων εταιριών του. Επιπρόσθετα, οι Ε.Ε.Π. αν και διαφέρουν σε μέγεθος, γενικά έχουν παρόμοια δομή κόστους, παρόμοια ποικιλία προϊόντων (τα υγρά καύσιμα είναι ομοιογενή

προϊόντα) και ανάλογο αριθμό εργαζομένων (τουλάχιστον για τις ίδιου μεγέθους εταιρίες), παράγοντες που τους προσδίδουν σχετική συμμετρία και ευνοούν ενδεχόμενες Μ.Σ.Σ. Επιπλέον, ευνοϊκή για επίτευξη Μ.Σ.Σ. είναι και η απουσία Maverick επιχειρήσεων, δηλαδή Ε.Ε.Π. που να έχουν εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά και να δυσκολεύουν έτσι την επίτευξη Εναρμονισμένων Πρακτικών.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μεταξύ των Ε.Ε.Π. δεν υφίστανται δομικοί δεσμοί ή διάφορες συμφωνίες συνεργασίας, γεγονός που δυσκολεύει τυχόν Μ.Σ.Σ. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι στο συγκεκριμένο κλάδο υπάρχουν οι τρεις από τους πέντε σημαντικούς παράγοντες που απαιτούνται για την επίτευξη Εναρμονισμένων Πρακτικών.

Εξετάζοντας τους άλλους σχετικούς παράγοντες που επιδρούν στην δυνατότητα επίτευξης Μ.Σ.Σ. για τον κλάδο των Ε.Ε.Π. διαπιστώνονται τα εξής: Η αγορά είναι διαφανής, αφού κάθε Ε.Ε.Π. μπορεί να παρατηρεί τις τιμές των ανταγωνιστών της (π.χ. τιμές των πρατηρίων με τα οποία συνεργάζονται, ανακοίνωση τιμών για το πετρέλαιο θέρμανσης κλπ.). Επιπλέον, τα υγρά καύσιμα είναι ομοιογενή προϊόντα και οι τυχόν παρεκκλίνουσες εταιρίες εντοπίζονται εύκολα. Επιπρόσθετα, η χονδρική εμπορία καυσίμων αυξάνει κάθε χρόνο τις πωλήσεις της και αυτό σημαίνει ότι ο όποιος παρεκκλίνων θα κερδίσει περισσότερα αν συνεργαστεί σε μια ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. Τέλος, η ελαστικότητα ζήτησης για τα υγρά καύσιμα είναι πολύ χαμηλή, η αγοραστική δύναμη των πρατηριούχων - πελατών των Ε.Ε.Π. είναι πολύ μικρή και δεν υπάρχουν επιδράσεις δικτύου (Club), παράγοντες που ευνοούν την επίτευξη Μ.Σ.Σ. Αυτοί οι παράγοντες μετριάζονται λίγο από το γεγονός ότι οι Ε.Ε.Π. δε συμμετέχουν σε άλλες αγορές (πλην αυτής των λιπαντικών που δεν είναι τόσο σημαντική).

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η ελληνική αγορά χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων παρουσιάζει πάρα πολλά χαρακτηριστικά που ευνοούν ενδεχόμενη Μ.Σ.Σ. μεταξύ τουλάχιστον ορισμένων, κυρίως των μεγάλων Ε.Ε.Π. Κατά συνέπεια, κρίνεται απαραίτητη η ιδιαίτερη προσοχή της **Επιτροπής Ανταγωνισμού** σε αυτή την αγορά.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

Ο κλάδος των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών είναι ολιγοπωλιακά διαρθρωμένος με σχετικά υψηλή συγκέντρωση, αφού οι έξι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου ελέγχουν σχεδόν τα 3/4 της αγοράς.

Καμία εταιρία δε διαθέτει μόνη της Δεσπόζουσα Θέση, λόγω χαμηλών επιμέρους μεριδίων αγοράς, κάτι όμως που δεν αποκλείει την επίτευξη Μη Συνεργασιακών Συμπαιγνιών μεταξύ των μεγαλύτερων - κυρίως - εταιριών του κλάδου. Μάλιστα, μετά από εκτεταμένη ανάλυση των χαρακτηριστικών της εν λόγω αγοράς προέκυψε ότι είναι ισχυρή αυτή η πιθανότητα.

Η βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού και της δομής του κλάδου μπορεί να επιτευχθεί με τα εξής μέτρα:

**1. Διευκόλυνση των Ανεξάρτητων Πρατηρίων στην απευθείας πρόσβασή τους στα διυλιστήρια, παρακάμπτοντας τις Ε.Ε.Π. (Σημειώνεται ότι παρά την πρόβλεψη του νόμου 3335 του 2005, μέχρι σήμερα είναι δυσχερής η πρόσβασή τους, λόγω της αδυναμίας να εκπληρώσουν τους όρους της σύμβασης που πρέπει να υπογράψουν με τα διυλιστήρια). Το γεγονός αυτό θα αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των Ε.Ε.Π. και θα τις οδηγήσει να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά, προς όφελος της αγοράς και του καταναλωτή.**

**2. Μείωση των αποθεμάτων ασφαλείας που πρέπει να τηρούν οι Ε.Ε.Π. (90 ημερών) βάσει νόμου. Έτσι θα μειωθεί η εξάρτησή τους από τα διυλιστήρια, αφού δε θα υποχρεώνονται να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων, όπως συμβαίνει σήμερα, λόγω των ανεπαρκών δικών τους αποθηκευτικών χώρων. Έτσι, θα καταστεί εφικτή η εισαγωγή καυσίμων από διυλιστήρια του εξωτερικού, θα ενισχυθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά διύλισης και θα επωφεληθούν οι καταναλωτές μέσω των χαμηλότερων τιμών.**

**3. Συνεχής, παρακολούθηση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού των ΕΚΟ και ΑΒΙΝ, λόγω του ότι είναι θυγατρικές των δύο ελληνικών εταιριών διύλισης (Ε.Λ.Π.Ε. και Μ.Ο.Η. αντίστοιχα), καθώς ενδεχόμενες αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες τους μπορούν να πλήξουν τις άλλες Ε.Ε.Π. και την κοινωνική ευημερία.**



**4.** Συνεχής παρακολούθηση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού των BP και SHELL, λόγω του ότι είναι θυγατρικές διεθνών πετρελαϊκών - πλήρως καθετοποιημένων - ομίλων με πανίσχυρη χρηματοοικονομική θέση. Αυτές οι εταιρίες ενδέχεται μελλοντικά να προβούν σε αντι-ανταγωνιστικές ενέργειες εις βάρος των άλλων Ε.Ε.Π. ή των ελληνικών εταιριών διύλισης, αλλά και των Ελλήνων καταναλωτών.

**5.** Οι συμβάσεις που συνάπτουν οι Ε.Ε.Π. με τα πρατήρια δεν πρέπει να είναι μεγάλης διάρκειας, αφού έτσι μειώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών και αποβαίνει εις βάρος των πρατηριούχων και των καταναλωτών. Για αυτό το λόγο, οι όροι των συμβάσεων πρέπει να είναι εύλογοι, σαφείς, διαφανείς και νόμιμοι.

**6.** Ομοίως, ανάλογοι όροι πρέπει να διέπουν τις συμβάσεις διυλιστηρίων - Ε.Ε.Π.

Ο κλάδος των Ε.Ε.Π. είναι κρίσιμος για ολόκληρη την ελληνική αγορά υγρών καυσίμων, την εθνική οικονομία και την ευημερία των καταναλωτών. Ο ρόλος της **Επιτροπής Ανταγωνισμού** στην προσπάθεια προώθησης του ανταγωνισμού μεταξύ των Ε.Ε.Π. είναι κρίσιμος, όπως σημαντικός είναι και ο ρόλος της πολιτείας που έχει την ευθύνη για την βελτίωση της ισχύουνσας νομοθεσίας.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 4η: ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

### **Γενικά**

Το τελευταίο στάδιο (ο τρίτος κύκλος) της ελληνικής αγοράς υγρών καυσίμων είναι η λιανική πώλησή τους στους τελικούς καταναλωτές, δραστηριότητα που κυρίως επιτελούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Εκτός από τα πρατήρια, οι Ε.Ε.Π. μπορούν σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο να διαθέτουν πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές (με καταναλώσεις που υπερβαίνουν ετησίως ανά νομικό πρόσωπο τους 150.000 Μετρικούς Τόνους) και σε τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους (π.χ. πετρέλαιο θέρμανσης για οικιακή χρήση). Τέλος, λιανική εμπορία ασκούν και οι μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, οι οποίοι μέχρι σήμερα σιωπηρά επιτρέπεται να διακινούν και πετρέλαιο κίνησης.

Παρά την παράλληλη (και υπό περιορισμούς) λιανική εμπορία που ασκούν οι Ε.Ε.Π. και οι μεταπωλητές πετρελαίου, τα πρατήρια ελέγχουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μερίδιο της λιανικής πώλησης πετρελαιοειδών προϊόντων. Στη συνέχεια ακολουθεί πολυδιάστατη ανάλυση για τον κλάδο των πρατηρίων υγρών καυσίμων και τη λειτουργία του ανταγωνισμού σε αυτόν.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12ο: Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

#### **4.12.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

##### **Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ**

Παρακάτω δίνεται μια εικόνα της ελληνικής αγοράς πρατηρίων υγρών καυσίμων που βασίζεται κυρίως σε στοιχεία της Ο.Β.Ε. και στην κλαδική μελέτη της Πλέγμα Α.Ε. - Σύμβουλοι Επιχειρήσεων για λογαριασμό του Επαγγελματικού

Επιμελητηρίου Αθηνών του 2001<sup>26</sup>. Στοιχεία για το συγκεκριμένο κλάδο δεν είναι εύκολο να συλλεγούν, καθώς καμία υπηρεσία δε γνωρίζει επαρκώς ούτε τον ακριβή αριθμό των πρατηρίων που λειτουργούν στην Ελλάδα. Πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ το συγκεκριμένο κλάδο εποπτεύει το Υπουργείο Ανάπτυξης, το Υπουργείο Μεταφορών είναι αυτό που εποπτεύει την αδειοδότηση των πρατηρίων μέσω των Νομαρχιακών Υπηρεσιών. Το Υπουργείο Ανάπτυξης αναγκάστηκε να ζεκινήσει απογραφή των πρατηρίων, τουλάχιστον αυτών που έχουν σχήμα εταιρίας, προκειμένου να αποκτήσει έστω και μια κατά προσέγγιση εικόνα<sup>27</sup>. Με βάση λοιπόν τα διαθέσιμα στοιχεία γίνεται επισκόπηση του κλάδου των πρατηρίων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του Συνεταιρισμού Ευρωπαίων Βενζινοπωλών (EPRASS) για το έτος 1999 που αφορούν τον αριθμό των πρατηρίων υγρών καυσίμων στις χώρες της Ε.Ε., η Ελλάδα είχε 7205 ή 6,8 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους. Η κατάσταση του κλάδου στην Ε.Ε. των 15 είχε ως εξής:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 14**

| ΧΩΡΕΣ-ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε. | ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ | ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΑΝΑ 100.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ |
|---------------------|------------------|--------------------------------|
| <b>ΣΟΥΗΔΙΑ</b>      | 4.129            | 4,9                            |
| <b>ΑΓΓΛΙΑ</b>       | 13.758           | 2,3                            |
| <b>ΔΑΝΙΑ</b>        | 2.501            | 4,8                            |
| <b>ΟΛΛΑΝΔΙΑ</b>     | 4.001            | 2,6                            |
| <b>ΒΕΛΓΙΟ</b>       | 5.257            | 5,2                            |
| <b>ΙΤΑΛΙΑ</b>       | 27.103           | 4,7                            |
| <b>ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ</b>   | 2.456            | 2,4                            |
| <b>ΕΛΛΑΣ</b>        | 7.205            | 6,8                            |
| <b>ΓΕΡΜΑΝΙΑ</b>     | 17.058           | 2,1                            |
| <b>ΓΑΛΛΙΑ</b>       | 17.509           | 3,1                            |
| <b>ΑΥΣΤΡΙΑ</b>      | 3.251            | 4,0                            |
| <b>ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ</b> | 260              | 6,8                            |
| <b>ΙΡΛΑΝΔΙΑ</b>     | 2.706            | 7,7                            |
| <b>ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ</b>    | 1.815            | 3,7                            |
| <b>ΙΣΠΑΝΙΑ</b>      | 7.307            | 1,8                            |
| <b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>   | -                | 4,19                           |

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

<sup>26</sup> Τυχαίο, αντιπροσωπευτικό δείγμα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα, Ηράκλειο).

<sup>27</sup> "Εκδίδουν άδειες βενζινάδικων κατά παράβαση", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 27-9-2005, σελ. 18.

Η Ελλάδα με βάση τα στοιχεία αυτά κινείται αρκετά πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο με 6,8 πρατήρια ανά 10.000 κατοίκους έναντι 4,19 του Μ.Ο. της Ε.Ε. Οι χώρες με το μεγαλύτερο αριθμό πρατηρίων αναλογικά με τον πληθυσμό τους αναδεικνύονται η Ιρλανδία, η Ελλάδα και το Λουξεμβούργο, ενώ τα λιγότερα πρατήρια σε σχέση με τον πληθυσμό τους διαθέτουν η Ισπανία, η Γερμανία και η Αγγλία.

Σήμερα, εκτιμάται ότι ο αριθμός πρατηρίων που λειτουργούν στην ελληνική επικράτεια πλησιάζει τα 8.500 - αριθμός αρκετά υψηλός, δίχως όμως να υπάρχουν απολύτως έγκυρα και καταγεγραμμένα επίσημα στοιχεία.

## ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ

Σύμφωνα με 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, το Ν. Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά.

## ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα επίσημα στοιχεία που ανάγονται στο 1995, ο συνολικός κύκλος εργασιών των ελληνικών πρατηρίων ανερχόταν σε 1.145.487.000.000 δρχ., δηλαδή ο μέσος τζίρος ενός πρατηρίου ήταν 160.000.000 δρχ. ή περίπου 475.000 €. (Ο μέσος τζίρος σήμερα υπολογίζεται αρκετά πάνω από 500.000 €). Το ήμισυ του συνολικού τζίρου πραγματοποιείται από επιχειρήσεις που βρίσκονται στην Αττική (49,7%). Ο μέσος κύκλος εργασιών των πρατηρίων της Αττικής ανερχόταν σε 392.099.000 δρχ. ή 1.150.694 €, δηλαδή ήταν υπερδιπλάσιος από το μέσο όρο της χώρας. Τα ποσά και τα ποσοστά των άλλων περιφερειών της χώρας ποικύλλουν. (Τα σημερινά ποσά σε απόλυτες αξίες εκτιμάται ότι είναι σαφώς αυξημένα, τα ποσοστά όμως των περιφερειών εκτιμάται πως δεν έχουν διαφοροποιηθεί σημαντικά).

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ - ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

Σύμφωνα με την κλαδική μελέτη, το 88,9% των πρατηριούχων αυτοχρηματοδοτούν την επιχείρησή τους. Το 62,1% των πρατηρίων λειτουργούν ως

ατομική επιχείρηση, το 33,9% ως Ομόρρυθμη Εταιρία, το 1,2% ως Ετερόρρυθμη Εταιρία, το 1,7% ως Εταιρία Περιορισμένη Ευθύνης και το 1% ως Ανώνυμη Εταιρία.

## ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ - ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ

Η κλαδική μελέτη ανέδειξε ως μέσο όσο ίδρυσης των πρατηρίων που λειτουργούν στην Ελλάδα, το 1982. Η αρχική επένδυση για τη λειτουργία ενός πρατηρίου ήταν στο 48% των περιπτώσεων μεταξύ 15 και 25 εκατομμυρίων δρχ. Το 22,5% των πρατηρίων έχουν αρχικό κόστος ίδρυσης 25 - 40 εκατομμύρια δρχ. Μεγαλύτερη επένδυση από 40 εκατομμύρια χρειάστηκε το 21,9% των πρατηριούχων, ενώ χαμηλότερο ποσό των 15 εκατομμυρίων χρειάστηκε το 7,6%. Κατά μέσο όρο, η αρχική επένδυση για την ίδρυση και λειτουργία ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων ανέρχεται περίπου στα 30.000.000 δρχ. ή 90.000 €. Η πόλη στην οποία παρατηρείται υψηλό κόστος ίδρυσης για τις περισσότερες επιχειρήσεις είναι η Πάτρα, ενώ η πόλη με το χαμηλότερο κόστος ίδρυσης είναι η Θεσσαλονίκη, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία της κλαδικής μελέτης.

## ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΜΕ ΤΙΣ Ε.Ε.Π.

Από το σύνολο των πρατηρίων του δείγματος της κλαδικής μελέτης, ποσοστό 8,7% ήταν Ανεξάρτητα Πρατήρια και τα μη Ανεξάρτητα Πρατήρια (δηλαδή πρατήρια με σύμβαση αποκλειστικής συνεργασίας με κάποια Ε.Ε.Π.) ανερχόταν σε 91,3%. Το ποσοστό των Ανεξάρτητων Πρατηρίων στις πόλεις που διεξήχθη η έρευνα κυμαινόταν γύρω στο 8%, με εξαίρεση την πόλη της Πάτρας όπου ήταν αυξημένο και ανερχόταν στο 14%.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Ανάπτυξης (απογραφή 1999), ο αριθμός των πρατηρίων που είχαν σύμβαση αποκλειστικής συνεργασίας με κάποια Ε.Ε.Π. ανά εταιρία ήταν:

ΠΙΝΑΚΑΣ 15

| Ε.Ε.Π.        | ΠΡΑΤΗΡΙΑ | Ε.Ε.Π. | ΠΡΑΤΗΡΙΑ |
|---------------|----------|--------|----------|
| BP            | 1.720    | EBROIL | 165      |
| EKO-MAMIDAKΗΣ | 1.649    | KMOIL  | 153      |
| SHELL-TEXACO  | 1.143    | TOTAL  | 137      |

|                |     |                  |       |
|----------------|-----|------------------|-------|
| <b>JETOIL</b>  | 545 | <b>PEBOIL</b>    | 136   |
| <b>AVIN</b>    | 487 | <b>SUNOIL</b>    | 91    |
| <b>ΕΑΙΝΟΙΑ</b> | 327 | <b>ΕΤΕΚΑ</b>     | 55    |
| <b>SILKOIL</b> | 268 | <b>ΑΡΓΩ</b>      | 18    |
| <b>DRACOIL</b> | 222 | <b>EL RETROL</b> | 6     |
| <b>KAOIL</b>   | 189 | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>    | 7.311 |

*Πηγή: Υπ. Ανάπτυξης.*

Ο αριθμός των πρατηρίων ανά Ε.Ε.Π. σήμερα, έχει σαφέστατα διαφοροποιηθεί, νέες εταιρίες έχουν δραστηριοποιηθεί, εταιρίες έχουν συγχωνευθεί, μικρότερες εταιρίες γιγαντώνονται και άλλες έχουν σταματήσει τη λειτουργία τους. Η ακριβής εικόνα για τη σημερινή κατάσταση δεν είναι διαθέσιμη στις αρμόδιες υπηρεσίες που δεν γνωρίζουν ούτε τον ακριβή αριθμό των εν λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων.

### **ΜΟΡΦΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ - Ε.Ε.Π.**

Η πλειοψηφία (80%) των επιχειρήσεων του δείγματος της κλαδικής μελέτης διατηρούν συμβάσεις αποκλειστικά εμπορικής συνεργασίας με κάποια Ε.Ε.Π. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν ως μισθωμένα πρατήρια φθάνουν το 14,4% και τα λειτουργούντα ως υπομισθωμένα αγγίζουν το 5,5%. Μόνο στην Πάτρα παρατηρείται ένα υψηλό ποσοστό (43%) μισθωμένων πρατηρίων και ένα ποσοστό 11% υπομισθωμένων πρατηρίων που υπερβαίνουν σημαντικά το μέσο όρο της επικράτειας.

### **ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Σύμφωνα με την κλαδική μελέτη, 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 στη Λάρισα αγγίζει μόλις το 32%.

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

### **ΤΡΟΠΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ (Ε.Ε.Π.)**

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

### **ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ**

Το 88,6% των πρατηρίων προσφέρουν επίσης υπηρεσίες πλυντηρίου και λίπανσης. Ακόμη, βρέθηκε ότι το 88,3% των επιχειρήσεων διαθέτουν μικρή αγορά, 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.

### **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με τα ευρήματα της κλαδικής μελέτης, κατά μέσο όρο, το 52,17% του συνολικού κέρδους ενός πρατηρίου προέρχεται από την πώληση καυσίμων. Το ποσοστό κέρδους από το πλυντήριο είναι κατά μέσο όρο 19,35%, ενώ από τη λίπανση φθάνει το 16,14%.

**Το ποσοστό μικτού κέρδους επί των πωλήσεων καυσίμων κατά μέσο όρο φθάνει το 4,04%.**

### **4.12.2. Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ**

Η κλαδική μελέτη που διεξήχθη για λογαριασμό του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών ανέδειξε τις απόψεις των πρατηριούχων - επιχειρηματιών για

την αγορά της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων και προσέγγισε τις επιχειρηματικές προσδοκίες και τα προβλήματα του κλάδου.

Συγκεκριμένα, σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου των πρατηρίων υγρών καυσίμων αναδείχθηκαν ιεραρχικά τα ακόλουθα: Το ωράριο λειτουργίας (ποσοστό 42,3% των πρατηρίων), τα χαμηλά ποσοστά κέρδους (37,2%), ο ελεύθερος ανταγωνισμός (22%), η λαθρεμπορία (21,5%), ο υψηλός αριθμός των υπαρχόντων πρατηρίων (20,5%), η φορολογία (20,3%), οι κακές νομικές ρυθμίσεις για τον κλάδο (10,6%), ο αθέμιτος ανταγωνισμός (10,1%), η επικινδυνότητα του επαγγέλματος (5,1%), η νοθεία των καυσίμων (4,6%) και οι δύσκολες συνθήκες εργασίας (αναφέρθηκε από ποσοστό 3,5% των πρατηριούχων).

Τα χαμηλά ποσοστά κέρδους αποτελούν το σημαντικότερο πρόβλημα για τους πρατηριούχους του Ηρακλείου (61,2%), της Πάτρας (51,9%) και της Αθήνας (48,6%), ενώ πολύ χαμηλότερα ποσοστά παρουσιάστηκαν στην Λάρισα και τη Θεσσαλονίκη. Ο ελεύθερος ανταγωνισμός απασχολεί περισσότερο από το μέσο όρο τους πρατηριούχους της Αθήνας (32%) και του Ηρακλείου (30,6%). Την πληθώρα των πρατηρίων αναφέρουν ως σημαντικό πρόβλημα το 55% των πρατηρίων της Θεσσαλονίκης και το 40,7% των πρατηρίων της Πάτρας. Η λαθρεμπορία απασχολεί εντονότερα τα πρατήρια του Ηρακλείου (39%), της Θεσσαλονίκης (29,6%) και της Αθήνας (28%).

**Το 83,2% των πρατηριούχων θεωρεί τον αριθμό των πρατηρίων υγρών καυσίμων υπερβολικά υψηλό. Το 38,4% των επιχειρήσεων θεωρεί τον ανταγωνισμό που αντιμετωπίζει έντονο, το 31,4% πολύ έντονο και το 23,2% αθέμιτο.**

Τα μεγαλύτερα ποσοστά πρατηρίων που θεωρούν αθέμιτο τον ανταγωνισμό που υφίστανται είναι στην Λάρισα (70%) και στην Πάτρα (46,4%).

Η ύπαρξη λαθρεμπορίας στα καύσιμα έχει τέσσερις τουλάχιστον σημαντικές συνέπειες για τα πρατήρια υγρών καυσίμων: αθέμιτο ανταγωνισμό (αναφέρθηκε από το 39,2%), μείωση του πελατειακού κοινού (37,3%), μείωση της αξιοπιστίας του συνόλου των πρατηρίων (13,1%), συνεχείς έλεγχοι από το Σ.Δ.Ο.Ε. (1,9%). Το 7,7% των επιχειρηματιών δήλωσαν ότι η ύπαρξη κυκλωμάτων λαθρεμπορίας δεν επηρεάζει τις επιχειρήσεις τους. Το 100% των πρατηρίων του Ηρακλείου θεωρούν ως άμεση συνέπεια του λαθρεμπορίου τη δημιουργία αθέμιτου ανταγωνισμού.

Τα μέτρα ελέγχου της ποιότητας των καυσίμων κρίνονται ικανοποιητικά μόνο από το 34,8% των πρατηριούχων. Επίσης, το 95% θεωρούσε (το 2001) πως η

νομοθεσία που ίσχυε για τον κλάδο έπρεπε να εκσυγχρονιστεί. Το 83,2% θεωρεί απαραίτητη την ύπαρξη υποχρεωτικής ειδικής επαγγελματικής κατάρτισης. Μεγάλη συμφωνία υπάρχει μεταξύ των πρατηριούχων στην αναγκαιότητα να θεσπιστούν όρια επιτρεπόμενης απόστασης μεταξύ των πρατηρίων (96%).

Ιδιαίτερα σημαντική για τα πρατήρια είναι η δυνατότητα άμεσης πρόσβασης τους στα διυλιστήρια για την αγορά καυσίμων, χωρίς τη μεσολάβηση των Ε.Ε.Π. (ποσοστό 91,5%). Σημειώνεται ότι η δυνατότητα αυτή δόθηκε νομοθετικά στα Α.Π. το 2005, ενώ η κλαδική μελέτη έγινε το 2001. Ωστόσο υπήρξε και ποσοστό 4,5% των πρατηριούχων με αντίθετη άποψη. Το σύνολο των πρατηριούχων θεωρούσε αναγκαία τη λήψη μέτρων για την καταπολέμηση φαινομένων λαθρεμπορίας (97,5%). Το 12,9% των επιχειρήσεων επιθυμεί νομοθετικό έλεγχο στις αυξήσεις που προβαίνουν οι Ε.Ε.Π., με τα υψηλότερα ποσοστά σε Ήράκλειο και Αθήνα.

Το 57,4% των πρατηριούχων δηλώνει πολύ ικανοποιημένο από τη συνεργασία τους με τις Ε.Ε.Π. Το 38,3% δηλώνει λίγο ικανοποιημένο και το 4,3% καθόλου ικανοποιημένο. Το 26,6% ζητάει από τις Ε.Ε.Π. μεγαλύτερο διάστημα πίστωσης, ενώ το 28,4% μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους για το πρατήριο. Το 18,3% των πρατηρίων θέλει βελτίωση των όρων παραλαβής καυσίμων από τις Ε.Ε.Π., το 10,1% ζητά διάλογο με την Ε.Ε.Π. που συνεργάζεται και το 8,3% ζητά ανταγωνιστικότερες τιμές. Στην Λάρισα το 31% των πρατηριούχων και στην Πάτρα το 29%, δηλαδή πολύ πάνω από το μέσο όρο, επιθυμούν την αλλαγή των τιμών πώλησης από τις Ε.Ε.Π. ώστε να είναι ανταγωνιστικότερες.

Πολύ ικανοποιημένο από την κερδοφορία του πρατηρίου του εμφανίζεται το 4,8% των επιχειρηματιών, μέτρια ικανοποιημένο το 58%, λίγο ικανοποιημένο το 26% και καθόλου ικανοποιημένο το 11,2%.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13ο: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΥΧΟΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΠΛΗΤΤΟΥΝ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ Ή ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΠΟΥ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΟΥΝ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΑΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΤΗ ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### **4.13.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

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

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα πρατήρια προμηθεύονται καύσιμα κατά κανόνα από τις Ε.Ε.Π., με μόνη εξαίρεση τα Α.Π. που μπορούν να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια. Τέλος, λιανική εμπορία ασκούν και οι μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, οι οποίοι έως σήμερα εμπορεύονται και πετρέλαιο κίνησης.

Τα πετρελαιοειδή προϊόντα για τον τελικό καταναλωτή αποτελούν είδος πρώτης ανάγκης, αφού του παρέχουν μετακίνηση και θέρμανση. Συνεπώς, η ελαστικότητα ζήτησης για υγρά καύσιμα είναι σαφώς μικρότερη της μονάδας. Υποκατάστata προϊόντα με την υπάρχουσα τεχνολογική υποδομή δεν υπάρχουν, πλην του φυσικού αερίου που υποκαθιστά σταδιακά το πετρέλαιο θέρμανσης.

Τα υγρά καύσιμα στο μυαλό του τελικού καταναλωτή θεωρούνται ομοιογενή προϊόντα. Η ποιότητα των καυσίμων είναι σημαντική για τον καταναλωτή, αλλά πολύ δύσκολο έως αδύνατο να τη διαπιστώσει ο ίδιος και να ενεργοποιήσει το κριτήριο αυτό κατά τις αγορές του - τουλάχιστον στο βραχυπρόθεσμο διάστημα, διότι μακροπρόθεσμα η χαμηλή ποιότητα καυσίμων προκαλεί μηχανολογικά προβλήματα. Ο τελικός καταναλωτής έχει ως βασικό κριτήριο επιλογής την τιμή και αυτό είναι το πεδίο ανταγωνισμού των εμπλεκόμενων στην αγορά και βέβαια και στη λιανική εμπορία. Σήμερα, γίνονται προσπάθειες (κυρίως από τις Ε.Ε.Π.) δημιουργίας ισχυρών brand-names και ποιοτικών standards στη συνείδηση του τελικού καταναλωτή, προσπάθεια που βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο.

## **4.13.2. ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΛΗΤΤΟΥΝ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

### **A. ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ Η ΝΟΘΕΙΑ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Όπως αναλύθηκε εκτεταμένα στο 3ο κεφάλαιο και βάσει των παρατιθέμενων στοιχείων, η ελληνική αγορά υγρών καυσίμων μαστίζεται από το λαθρεμπόριο και τη νοθεία. Το πιο ευάλωτο κομμάτι του παραγωγικού κυκλώματος διακίνησης πετρελαιοειδών είναι σαφέστατα οι βυτιοφορείς - μεταφορείς και οι πρατηριούχοι, καθώς στα μεν διυλιστήρια τέτοια φαινόμενα είναι αδύνατα, οι δε Ε.Ε.Π. διαφυλάσσουν την εταιρική τους εικόνα με κάθε τρόπο, δίχως αυτό να σημαίνει ότι φορολογικές παραβάσεις είναι σπάνιες και σε αυτά τα στάδια. Συνεπώς, οι σχετικοί έλεγχοι είναι εξίσου αναγκαίοι και οι ποιοτικοί εξίσου σημαντικοί για την πρόληψη - αποτροπή τυχόν παρανομιών και σε αυτά τα στάδια.

Η διασφάλιση της ποιότητας των πάσης φύσεως προϊόντων ή υπηρεσιών είναι κρίσιμη για την κοινωνική ευημερία. Το ίδιο - και με μεγαλύτερη ένταση - είναι ζητούμενο και για τα υγρά καύσιμα που προμηθεύεται ο καταναλωτής. Τα ποιοτικά υποβαθμισμένα καύσιμα λόγω νοθείας, πλήττουν πολλαπλά την κοινωνική ευημερία (οικονομική ζημιά καταναλωτών, μειωμένα έσοδα για τον κρατικό προϋπολογισμό, περιβαλλοντικά προβλήματα και προβλήματα δημόσιας υγείας λόγω βλαβερών ρύπων). Μια ακόμη πολύ σημαντική συνέπεια είναι η νόθευση του υγιούς ανταγωνισμού.

Συγκεκριμένα, οι πρατηριούχοι που φοροδιαφεύγουν ή νοθεύουν έχουν τη δυνατότητα να πωλούν σε χαμηλότερες τιμές από τους νόμιμους συναδέλφους τους. Οι καταναλωτές όμως, μη αντιλαμβανόμενοι τη διαφορά ποιότητας στα καύσιμα που αγοράζουν (τουλάχιστον άμεσα) και επειδή τα πετρελαιοειδή προϊόντα είναι ομοιογενή για την καταναλωτική αντίληψη, προτιμούν τα πρατήρια με τις φθηνότερες τιμές. Συνεπώς, πλήττονται οι νόμιμοι λιανέμποροι - επιχειρηματίες και δημιουργούνται στρεβλώσεις, ιδιαίτερα σε περιόδους υψηλών τιμών στη διεθνή και εγχώρια αγορά.

Χαρακτηριστικό του μεγέθους του προβλήματος για τον κλάδο των πρατηρίων υγρών καυσίμων είναι ότι σύμφωνα με την κλαδική μελέτη του 2001, το

21,5% των πρατηριούχων θεωρεί ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου τη λαθρεμπορία καυσίμων και το 4,6% τη νοθεία.

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, η ύπαρξη λαθρεμπορίας στα καύσιμα έχει τέσσερις τουλάχιστον σημαντικές συνέπειες για τα πρατήρια υγρών καυσίμων: αθέμιτο ανταγωνισμό (σύμφωνα με το 39,2% των επιχειρηματιών), μείωση του πελατειακού κοινού (37,3%), μείωση της αξιοπιστίας του συνόλου των πρατηρίων (13,1%), συνεχείς έλεγχοι - αδικαιολόγητοι (1,9%). Μόλις το 7,7% των πρατηριούχων θεωρεί ότι η ύπαρξη κυκλωμάτων λαθρεμπορίας δεν επηρεάζει τις επιχειρήσεις τους. Το σύνολο των πρατηριούχων θεωρεί αναγκαία τη λήψη μέτρων για την καταπολέμηση φαινομένων λαθρεμπορίας (97,5%). Τα μέτρα ελέγχου της ποιότητας των καυσίμων κρίνονται ικανοποιητικά μόνο από το 34,8% των πρατηριούχων.

**Είναι λοιπόν ανάγκη η πολιτεία να λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των φαινομένων λαθρεμπορίας και νοθείας στα καύσιμα (αναλυτική απαρίθμησή τους στην ενότητα 1.3.4.), προκειμένου να προωθηθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά προς όφελος του καταναλωτή και οι σημαντικές αρνητικές συνέπειες τους, να πάψουν να υφίστανται. Οι νόμιμες επιχειρήσεις του κλάδου που πωλούν ποιοτικά καύσιμα και ανταγωνίζονται υγιώς επί των τιμών πρέπει να προστατεύονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες.**

## **B. Η ΔΙΑΡΩΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

Το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για την αγορά πετρελαιοειδών δημιουργεί στρεβλώσεις, πολλές από τις οποίες εμφανίζονται και στη λιανική πώληση των υγρών καυσίμων και την επηρεάζουν σημαντικά.

Τα πρατήρια με βάση την ελληνική νομοθεσία που ισχύει σήμερα μπορούν να προμηθεύονται καύσιμα με 3 τρόπους:

**α)** Από την Ε.Ε.Π. με την οποία έχουν σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας και της οποίας το σήμα φέρουν αναρτημένο. Επίσης, από οποιαδήποτε Ε.Ε.Π., εφ' όσον το πρατήριο λειτουργεί ως Α.Π.

**β)** Ιδρύοντας Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες που μπορούν να έχουν απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια ή να κάνουν εισαγωγές υγρών καυσίμων, εφ' όσον τα πρατήρια - μέλη δεν έχουν συμβάσεις με Ε.Ε.Π.

γ) Να προμηθεύονται καύσιμα απευθείας από τα διυλιστήρια, εφ' όσον είναι Ανεξάρτητα Πρατήρια (Α.Π.), δηλαδή δεν έχουν σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με κάποια Ε.Ε.Π.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια εισήχθη στη νομοθεσία μόλις το 2005. Επίσης, με τον ίδιο νόμο 3335, έγινε σαφέστερη και λειτουργικότερη η διάταξη για την ίδρυση των Κοινοπραξιών, ενώ καταργήθηκε ως προϋπόθεση ο απαραίτητος αριθμός των 5 πρατηρίων - μελών. Επρόκειτο για πάγια αιτήματα του κλάδου των πρατηριούχων και στην κλαδική μελέτη του 2001, το 91,5% των πρατηριούχων δήλωσε ότι επιθυμούσε την απευθείας πρόσβαση στα διυλιστήρια, χωρίς τη μεσολάβηση των Ε.Ε.Π. Ο νέος νόμος σαφώς και είναι προς τη θετική κατεύθυνση, αφού η υποχώρηση της παρουσίας μεσαζόντων (στη συγκεκριμένη περίπτωση των Ε.Ε.Π.) μειώνει την επιβάρυνση για τον τελικό καταναλωτή. Τα πρατήρια με άμεση πρόσβαση στα διυλιστήρια θα μπορούν να χρεώνουν χαμηλότερες τιμές στους τελικούς καταναλωτές, εντείνοντας τον ανταγωνισμό με τους συναδέλφους τους και ωθώντας στη συμπίεση των περιθωρίων κέρδους των Ε.Ε.Π. συνολικά. Με άλλα λόγια, οι Ε.Ε.Π. χάνοντας σημαντικό μερίδιο αγοράς θα υποχρεωθούν να γίνουν αποτελεσματικότερες και ανταγωνιστικότερες, μειώνοντας το κόστος τους και τα περιθώρια κέρδους τους. Βέβαια, τέτοιου είδους μεταρρυθμίσεις στην αγορά τελικά θα αποβούν προς όφελος του καταναλωτή και της εθνικής οικονομίας συνολικά, αφού τα καύσιμα αποτελούν τη βασικότερη πρώτη ύλη για κάθε δραστηριότητα και η μείωση των τιμών καταναλωτή ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Παρά την ύπαρξη του σχετικού νομοθετικού πλαισίου είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι η εφαρμογή του δεν προχωρά, σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Ο.Β.Ε. Δημήτρη Μακρυβέλιο. Συγκεκριμένα, μόνο μια Κοινοπραξία έχει συσταθεί στη Βόρειο Ελλάδα και μάλιστα δεν έχει δραστηριοποιηθεί. Παράλληλα, τα διυλιστήρια - οι κύριοι πελάτες των οποίων είναι οι Ε.Ε.Π. - ζητούν από τα Α.Π. να υπογράψουν σύμβαση μαζί τους που περιλαμβάνει πολλούς, περιοριστικούς και δύσκολους να εφαρμοστούν όρους. Η στρέβλωση λοιπόν της αγοράς που συνίσταται στην αδυναμία των λιανεμπόρων να ολοκληρωθούν προς τα πίσω δεν υφίσταται πλέον νομικά, υφίσταται όμως στην πράξη και είναι απαραίτητο η πολιτεία να εξαλείψει τα όποια θεσμικά κενά υπάρχουν για να υλοποιηθούν οι επιταγές του νόμου και η προώθηση του ανταγωνισμού. Ήα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι θεσμικά απαγορεύεται στις Ε.Ε.Π. να λειτουργούν πρατήρια υγρών καυσίμων, όμως βάσει των ισχυόντων νόμων

οι Ε.Ε.Π. δικαιούνται να προμηθεύουν τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές και τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους. Δηλαδή, επιτρέπεται η μερική κάθετη ολοκλήρωση προς τα εμπρός των Ε.Ε.Π., ενώ εμποδίζεται η μερική προς τα πίσω ολοκλήρωση των πρατηρίων, εγείροντας θέμα άνισης αντιμετώπισης των επιχειρήσεων και νόθευσης του υγιούς ανταγωνισμού, γεγονός που πρέπει να αντιμετωπίσει η πολιτεία άμεσα.

Εδώ θα πρέπει να τονιστεί ότι ο αποκλεισμός των Ε.Ε.Π. από τη λειτουργία πρατηρίων είναι απόλυτα ορθός και θα πρέπει να τηρείται. Μάλιστα, η πολιτεία θα πρέπει να καλύψει κάθε νομικό κενό και να απαγορεύει ακόμα και κάθε μορφή έμμεσης παραβίασης της απαγόρευσης (π.χ. μέσω θυγατρικών εταιριών κλπ.), ακριβώς επειδή τότε κινδυνεύει ο υγιής ανταγωνισμός. Συγκεκριμένα, αν οι Ε.Ε.Π. λειτουργούν οι ίδιες πρατήρια ελλοχεύει ο κίνδυνος να κάνουν αθέμιτο ανταγωνισμό προς τους πρατηριούχους με τους οποίους έχουν υπογράψει μακροχρόνιες συμβάσεις αποκλειστικής προμήθειας. Δηλαδή, οι Ε.Ε.Π. να προβούν σε συμπίεση λιανικών τιμών στα πρατήρια που οι ίδιες λειτουργούν για να μονοπωλήσουν τη λιανική αγορά. Όταν μια κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση είναι ηγέτιδα σε μια πάνω αγορά και παρέχει μια βασική εισροή στις επιχειρήσεις με τις οποίες ανταγωνίζονται με αυτήν σε μια κάτω αγορά (περίπτωση Ε.Ε.Π. που λειτουργεί η ίδια πρατήρια), θα μπορούσε να υποβάλει τους ανταγωνιστές της στην κάτω αγορά σε συμπίεση τιμής ή περιθωρίου κέρδους (price or margin squeeze), αυξάνοντας το κόστος της βασικής εισροής και ίσως μειώνοντας και τις τιμές της στην κάτω αγορά. Η τακτική αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει στα συνολικά έσοδα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης να παραμείνουν αμετάβλητα (δηλαδή της Ε.Ε.Π.), ενώ υπάρχει μείωση του καθαρού περιθωρίου κέρδους των ανταγωνιστών της (πρατηριούχοι), καθιστώντας ίσως τη λειτουργία τους μη επικερδή<sup>28</sup>, εκτοπίζοντάς τους και μονοπωλώντας τελικά την αγορά λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων εις βάρος (μελλοντικά) του τελικού καταναλωτή και της κοινωνικής ευημερίας.

<sup>28</sup> Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004, σελ. 392.

## Γ. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΜΕ ΤΙΣ Ε.Ε.Π.

Είναι γεγονός ότι οι συμβάσεις μεταξύ των Ε.Ε.Π. και των πρατηριούχων μπορούν - λόγω των όρων που περιλαμβάνουν ορισμένες φορές - να δημιουργήσουν υπερβολική εξάρτηση των πρατηρίων και γενικά στρεβλώσεις στην αγορά.

Σύμφωνα με την κλαδική μελέτη του 2001, το 80% των πρατηρίων διατηρούσαν συμβάσεις αποκλειστικά εμπορικής συνεργασίας με κάποια εταιρία. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούσαν ως μισθωμένα πρατήρια έφθαναν το 14,4% και τα λειτουργούντα ως υπομισθωμένα άγγιζαν το 5,5% (για πρατήρια που δεν ήταν ανεξάρτητα). Τα μισθωμένα - υπομισθωμένα πρατήρια ανήκουν στην εταιρία, η οποία το μισθώνει στον πρατηριούχο και εκείνος το λειτουργεί, αφού η ίδια η Ε.Ε.Π. δεν μπορεί να λειτουργεί πρατήρια λιανικής πώλησης καυσίμων. Αυτά τα πρατήρια εξαρτώνται σημαντικά από την Ε.Ε.Π. λόγω και της σχετικής σύμβασης.

Ο πρόεδρος της Ο.Β.Ε. Δημήτρης Μακρυβέλιος επισημαίνει ότι στις συμβάσεις που συνάπτουν οι πρατηριούχοι με τις Ε.Ε.Π. υπάρχει πληθώρα όρων που λειτουργούν εις βάρος της διαφάνειας και των ίδιων των πρατηριούχων. Αναφέρει συγκεκριμένα ότι: Δεν προβλέπεται σαφής τρόπος διαμόρφωσης της τιμής (τιμή διυλιστηρίου συν κέρδος εταιρίας). Οι παρεχόμενες εκπτώσεις δεν φαίνονται πουθενά, ώστε να μην μπορεί να τις απαιτήσει ο πρατηριούχος, αν μειωθούν. Στα μισθωμένα πρατήρια, το ενοίκιο δεν εμφανίζεται ως εμπορικό μίσθιμα, με αποτέλεσμα η εταιρία στην οποία ανήκει το πρατήριο να μπορεί να κάνει έξωση στον πρατηριούχο όποτε θέλει<sup>29</sup>. (Σύμφωνα με τις Ε.Ε.Π. που απορρίπτουν τις σχετικές καταγγελίες: Οι εκπτώσεις προσφέρονται στον πρατηριούχο ανάλογα με τις συνθήκες του τοπικού ανταγωνισμού. Επίσης, αναφέρουν ότι οι μισθωτές των πρατηρίων είναι πλήρως καλυμμένοι από το νόμο για τις εμπορικές μισθώσεις και η έξωσή τους είναι δυνατή, μόνο εφ' όσον δεν καταβάλλουν το μίσθιμα ή τελεσδικήσουν εις βάρος τους ποινές για νοθεία ή λαθρεμπόριο).

**Από όλα τα παραπάνω είναι εμφανές ότι οι Ε.Ε.Π. μπορούν σε σημαντικό βαθμό να επηρεάσουν τα πρατήρια και γενικά τη λιανική πώληση υγρών καυσίμων στην Ελλάδα. Οι συμβάσεις που συνάπτουν με τους πρατηριούχους, οι όροι που αυτές περιλαμβάνουν, η τιμολογιακή πολιτική των Ε.Ε.Π. (περιθώριο**

<sup>29</sup> "Στην Επιτροπή Ανταγωνισμού οι συμβάσεις με τα βενζινάδικα", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 22-4-2005, σελ. 41.

μεικτού κέρδους σχεδόν τριπλάσιο από αυτό των πρατηριούχων - 13,5% έναντι 4,80%), οι εκπτώσεις - πιστώσεις που χορηγούν οι Ε.Ε.Π. στους πρατηριούχους και η γεωγραφική τους κατανομή, σύμφωνα με την κρίση και τη βούληση των εταιριών, δείχνουν ότι τα πρατήρια που δεν είναι ανεξάρτητα, εξαρτώνται απολύτως από τις Ε.Ε.Π.

Ως επιστέγασμα του συμπεράσματος αυτού ήρθε η κλαδική μελέτη για τα πρατήρια του 2001, σύμφωνα με την οποία, το 42,6% των πρατηριούχων δεν ήταν ικανοποιημένο από τις Ε.Ε.Π. Το 26,6% επιθυμούσε μεγαλύτερο διάστημα πίστωσης και το 28,4% μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους για το πρατήριο. Το 18,3% ζητούσε βελτίωση των όρων παραλαβής καυσίμων από τις εταιρίες. Τέλος, χαρακτηριστικό είναι ότι το 10,1% των πρατηρίων επιθυμεί διάλογο με την Ε.Ε.Π. που συνεργάζεται και το 8,3% ζητά ανταγωνιστικότερες τιμές.

Όπως επισημαίνει ο Πρόεδρος της Ο.Β.Ε., για την κατάσταση που επικρατεί ευθύνεται η αδιαφάνεια που καλλιεργεί το θεσμικό πλαίσιο, αλλά και η λειτουργία των διυλιστηρίων, αφού δε δημοσιοποιούν σε καθημερινή βάση τις ενδεικτικές τιμές πώλησης στις εταιρίες, ώστε να μπορούν να υπολογιστούν τα περιθώρια με τα οποία λειτουργούν οι εταιρίες<sup>30</sup>. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού εξετάζει τις συμβάσεις των βενζινοπωλών με τις εταιρίες πετρελαιοειδών για να δραστηριοποιηθεί ανάλογα.

## Δ. ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ

Το ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων είναι σημαντικός παράγοντας για τον ανταγωνισμό στον κλάδο. Συγκεκριμένα, σήμερα το χειμερινό ωράριο τους είναι 06:00 - 21:00 και το θερινό 06:00 - 22:30 (με διανυκτερεύοντα ή εναλλάξ ανοικτά Κυριακές κ.τ.λ.). Η Ο.Β.Ε. ζητά τη διατήρηση του ωραρίου και ει δυνατόν τη μείωσή του κατά 1 - 1:30 ώρα.

Πραγματικά, το ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων είναι πολύ διευρυμένο. Τα πρατήρια με μειωμένους όγκους πωλήσεων είναι πολύ δύσκολο να ανταποκριθούν και η απασχόληση περισσότερων ατόμων καθίσταται απαραίτητη. Αυτή η μικρή αύξηση της απασχόλησης όμως στα πρατήρια δεν έχει τελικά θετικά αποτελέσματα, αφού επιβαρύνει το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων και αυτή η επιβάρυνση

<sup>30</sup> "Στην Επιτροπή Ανταγωνισμού οι συμβάσεις με βενζινάδικα", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 22-4-2005, σελ. 41.

περνάει στις λιανικές τιμές που πωλούνται τα καύσιμα στους καταναλωτές, δηλαδή η οικονομία επιβαρύνεται ως σύνολο και μάλιστα πολλαπλασιαστικά.

Ενδεχόμενη πλήρης απελευθέρωση του ωραρίου είναι πιθανό ότι θα οδηγήσει στο κλείσιμο πολλών - μικρών κυρίως - πρατηρίων υγρών καυσίμων. Το γεγονός αυτό θα ενισχύσει σταδιακά τη δυνατότητα των πρατηριούχων που θα παραμείνουν στον κλάδο να προβαίνουν σε συμπαγνιακές συμπεριφορές, τουλάχιστον σε τοπικό επίπεδο, με αυξήσεις τιμών εις βάρος του καταναλωτή, της κοινωνικής ευημερίας και της εθνικής οικονομίας συνολικά.

## **Ε. Ο ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΠΩΛΗΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ**

Τα πρατήρια υγρών καυσίμων εμπορεύονται και πετρέλαιο θέρμανσης κατά τους χειμερινούς μήνες (εκτός αυτών κατά μήκος των εθνικών οδών για αποφυγή έντονων φαινομένων νοθείας με πετρέλαιο κίνησης - μέτρο ορθό). Η πώληση του πετρελαίου θέρμανσης ενισχύει τον κύκλο εργασιών των πρατηρίων, συμβάλλει στην κερδοφορία τους και ίσως στην πτώση των περιθωρίων μεικτού κέρδους που επιβαρύνουν τους τελικούς καταναλωτές. Οι ανταγωνιστές των πρατηρίων στην αγορά του πετρελαίου θέρμανσης είναι οι Ε.Ε.Π. και οι μεταπωλητές. Ο ανταγωνισμός σε αυτή την αγορά είναι έντονος, όμως πολλές φορές έχει και στοιχεία που τον καθιστούν αθέμιτο.

Συγκεκριμένα, βάσει των καταγγελιών της Ο.Β.Ε. (17 - 10 - 2005), όπως αναφέρθηκε εκτεταμένα στην ενότητα 1.3.3., για τους 1500 μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν μόνο 40 αποθηκευτικοί χώροι, εκ των οποίων μόνο οι 17 - 18 είναι νόμιμοι. Τα βυτιοφόρα τους δεν πληρούν στην πλειοψηφία τους τις προϋποθέσεις της νομοθεσίας, ενώ και οι οδηγοί τους δεν αμείβονται επαρκώς και πολλοί κάνουν ελλειμματικές παραδόσεις καύσιμου. Τέλος, οι μεταπωλητές αν και επιτρέπεται να διακινούν μόνο πετρέλαιο θέρμανσης, σιωπηρώς τους δινόταν η δυνατότητα εμπορίας και πετρελαίου κίνησης.

Η παρουσία των μεταπωλητών πετρελαίου θέρμανσης είναι θετική, ενισχυτική για τον ανταγωνισμό και επ' ωφελεία των καταναλωτών μόνο αν τηρείται απαρέγκλιτα η σχετική νομοθεσία. Αυτό είναι ευθύνη της πολιτείας να το εγγυηθεί, προκειμένου να εξυγιανθεί η αγορά, να ενισχυθεί ο υγιής ανταγωνισμός, να προμηθεύεται ο καταναλωτής φθηνότερα και ποιοτικότερα καύσιμα.



## **ΣΤ. Ο ΤΡΟΠΟΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ**

Η αδειοδότηση της λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων γίνεται από τις νομαρχιακές υπηρεσίες μεταφορών, ενώ το συγκεκριμένο κλάδο εποπτεύει το Υπουργείο Ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ο.Β.Ε., Δ. Μακρυβέλιο, αυτή τη στιγμή λειτουργούν πρατήρια με παράκαμψη των διατάξεων του νόμου και παραβίαση της απαγόρευσης έκδοσης νέων αδειών, καθώς μετονομάζονται σε σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινήτων και πάρκινγκ. Το χάος που επικρατεί έχει αποτέλεσμα το 10% των πρατηρίων να λειτουργεί χωρίς να καλύπτεται από άδεια, ενώ καμία υπηρεσία δεν γνωρίζει επακριβώς τον αριθμό τους<sup>31</sup>. Με αυτόν τον τρόπο, νοθεύεται ο υγιής ανταγωνισμός, πλήττονται οι νόμιμοι πρατηριούχοι και οι καταναλωτές, αφού ο ανεξέλεγκτος υπερεπαγγελματισμός (σήμερα λειτουργούν περίπου 8.500 πρατήρια καυσίμων ανά την επικράτεια) οδηγεί σε μειωμένους τίμους, φαινόμενα νοθείας και χαμηλής ποιότητας καυσίμων, καθώς και υψηλότερες τιμές για τους τελικούς καταναλωτές.

### **4.13.3. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΦΑΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ (ΜΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΩΝ)**

#### **ΜΟΡΦΗ ΑΓΟΡΑΣ**

Ο κλάδος των πρατηρίων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα παρουσιάζει κάποια γενικά ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά: Κάθε επιχείρηση είναι πολύ μικρή σε σχέση με τη 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 στον κλάδο είναι εύκολη. Ήα 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

<sup>31</sup> "Εκδίδουν άδειες βενζινάδικων κατά παράβαση", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 27-9-2005, σελ. 18.

παραπάνω χαρακτηριστικά φαίνεται ότι η αγορά φέρει κάποια χαρακτηριστικά του τέλειου ανταγωνισμού, όμως απέχει σημαντικά από αυτή τη μορφή αγοράς. Σταδιακά, το σήμα της Ε.Ε.Π. που φέρει ένα πρατήριο, η φήμη για την ποιότητα και την τιμολόγηση των καυσίμων που πουλάει, δημιουργεί τάση διαφοροποίησης στη συνείδηση του καταναλωτή, όπως επίσης και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών που δίνει έναν τόνο μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Και πάλι όμως, το γεγονός ότι τα πρατήρια λαμβάνουν σημαντικά υπ' όψιν τους τις αντιδράσεις των άλλων κοντινότερων - ανταγωνιστικών πρατηρίων στις αποφάσεις τους, μετριάζει το χαρακτήρα του μονοπωλιακού ανταγωνισμού.

Γενικά, η ελληνική αγορά των 8500 περίπου πρατηρίων υγρών καυσίμων κινείται μεταξύ τέλειου και μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Σε τοπικό επίπεδο είναι δυνατόν να παίρνει ακόμη και τη μορφή ολιγοπωλίου ή μονοπωλίου με αρνητικές συνέπειες για τον καταναλωτή και την κοινωνική ευημερία.

## **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΠΑΙΓΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Γενικά, αναγκαία στοιχεία για την επίτευξη και διατήρηση συμπαιγνιακής συμπεριφοράς σε ένα 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 σήμερα σε περίπου 100.000 € (στην κλαδική μελέτη του 2001 προσέγγιζε τα 90.000 €, κατά μέσο όρο). Επίσης, οι άδειες εκδίδονται με κάποιους όρους (π.χ. ελάχιστη απόσταση 200 μέτρων από χώρους συνάθροισης) που όμως συχνά καταστρατηγούνται, εκδίδονται νέες άδειες πρατηρίων 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 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: Ο αριθμός των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, η συμμετρία τους, η ύπαρξη Maverick επιχειρήσεων (δηλαδή επιχειρήσεις με σημαντικά διαφορετική δομή κόστους και άλλες σημαντικές διαφορές), 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 (προσδιορίζεται από τις τιμές του πετρελαίου, τις τιμές των διυλιστηρίων και τα περιθώρια κέρδους των Ε.Ε.Π. που δε διαφέρουν σημαντικά), παρόμοιο παραγωγικό δυναμικό (το 46,5% των πρατηρίων απασχολούν τέσσερα έως πέντε άτομα σύμφωνα με την κλαδική μελέτη του 2001), παρόμοια ποικιλία προϊόντων (καύσιμα, λιπαντικά κλπ.) και υπηρεσιών (π.χ. πλυντήριο). Συνεπώς, είναι σχετικά συμμετρικές επιχειρήσεις και το γεγονός αυτό διευκολύνει την επίτευξη Μη Συνεργασιακών Συμπαιγνίων. Επίσης, στο συγκεκριμένο κλάδο απουσιάζουν Maverick επιχειρήσεις, κάτι που ενισχύει αυτό το ενδεχόμενο. Από την άλλη πλευρά, δομικοί δεσμοί μεταξύ των πρατηρίων και συμφωνίες συνεργασίας δεν μπορούν να υπάρξουν, απομακρύνοντας την πιθανότητα Εναρμονισμένων Πρακτικών. Ακόμη, ο αριθμός των πρατηρίων στην Ελλάδα κρίνεται υπερβολικός (περίπου 8.500) και σαφώς πάνω από τον κοινοτικό μέσο όρο. Το γεγονός αυτό καθιστά πολύ δύσκολο το 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 μια 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 πώληση υγρών καυσίμων οι επιχειρήσεις δεν έχουν κοινή συμμετοχή σε πολλές αγορές, γεγονός που θα διευκόλυνε μια ενδεχόμενη συμπαιγνία. Από την άλλη πλευρά όμως, πρόκειται για μια 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 συμπατιγνιών σε τοπικό βέβαια επίπεδο. Παράλληλα, η έλλειψη διαφοροποίησης στα καύσιμα (ομοιογενή προϊόντα) εντείνει τη διαφάνεια. Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για πετρελαιοειδή προϊόντα επίσης δείχνουν να ευνοούν τη δυνατότητα συμπατιγνιών σε επίπεδο λιανικής εμπορίας γιατί είναι μια αγορά με σχετικά αυξανόμενη ζήτηση (αργός ρυθμός), ενώ και η ελαστικότητα ζήτησης είναι σαφώς μικρότερη της μονάδας. Τέλος, απουσιάζουν οποιεσδήποτε επιδράσεις δικτύου (club). Αυτοί οι παράγοντες ευνοούν μια ενδεχόμενη Μη Συνεργασιακή Συμπατιγνία 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 συμπατιγνιακή συμπεριφορά από μέρους των πρατηριούχων σε τοπικό κυρίως επίπεδο και βέβαια, 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.

#### **4.13.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ - ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Η τιμή των καυσίμων στην Ελλάδα καθορίζεται από τέσσερις παράγοντες: Τις τιμές διυλιστηρίου (στις οποίες επιδρούν σημαντικά οι μεταβολές των διεθνών τιμών του πετρελαίου και του δολαρίου), τη φορολογία, τα περιθώρια κέρδους των εταιριών εμπορίας και τα περιθώρια κέρδους των πρατηρίων. Οι τιμές που πληρώνουν οι Έλληνες καταναλωτές σε διάφορες περιοχές της χώρας ποικίλουν γύρω από το μέσο όρο της επικράτειας και σε ορισμένες περιπτώσεις ίσως παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις, οι οποίες χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης για τυχόν αντι-ανταγωνιστική πολιτική (σε τοπικό επίπεδο) των Ε.Ε.Π. ή/και των πρατηριούχων εις βάρος των καταναλωτών.

Στην παρούσα ενότητα θα γίνει μια προσπάθεια αναγνώρισης νομών της Ελλάδος που παρουσιάζουν σημαντικές - προς τα πάνω - αποκλίσεις λιανικών τιμών

στα υγρά καύσιμα, καθώς και των πιθανών αιτιών τους, αναλύοντας στοιχεία για την διάρθρωση και τον ανταγωνισμό στην τοπική αγορά πρατηρίων υγρών καυσίμων, αλλά και το ρόλο των Ε.Ε.Π. Για αυτήν την ανάλυση θα χρησιμοποιηθούν οι τιμές της αμόλυβδης βενζίνης 95 RON ως αντιπροσωπευτικό καύσιμο ευρείας κατανάλωσης.

Συγκεκριμένα, από τις τιμοληψίες του Υπουργείου Ανάπτυξης στις 26-8-2005, στις 9-9-2005 και στις 30-9-2005 (τρεις, τυχαίες, πρόσφατες ημερομηνίες) προκύπτει ότι 8 νομοί της Ελλάδος παρουσίαζαν υψηλότερη μέση τιμή από τη μέση τιμή επικρατείας πάνω από 0,03 €. Οι υπόλοιποι νομοί κυμαίνοντο μέσα στο εύρος του +/- 0,03 € ή δεν το ξεπέρασαν σε κάποια από τις τρεις τιμοληψίες. Το όριο των 0,03 € (10 δρχ.)/λίτρο κρίνεται επαρκές για μια ελεύθερη αγορά, η υπέρβασή του όμως χρίζει περαιτέρω διερεύνησης για τις συνθήκες του τοπικού ανταγωνισμού. Οι νομοί αυτοί ήσαν: Ευρυτανίας, Ζακύνθου, Ηρακλείου, Θεσπρωτίας, Κεφαλληνίας, Λευκάδος, Ρεθύμνου και Χανίων.

Κατ' αρχήν, πρέπει να τονιστεί ότι οι 6 περιοχές από αυτές είναι νησιωτικές (η Λευκάδα μόνο έχει άμεση οδική πρόσβαση). Οι υπόλοιπες 2 είναι περιοχές της ορεινής, ηπειρωτικής Ελλάδος. Το γεγονός αυτό της τοποθεσίας - απόστασης συνεπάγεται σαφώς αυξημένο μεταφορικό κόστος των υγρών καυσίμων που όμως δε δικαιολογεί πλήρως τη σταθερή απόκλιση που υπερβαίνει τα 0,03 €.

Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για την γεωγραφική κατανομή των πρατηρίων υγρών καυσίμων στην Ελλάδα που ανάγονται πίσω στο 1995 (τα οποία ως ποσά - απόλυτα μεγέθη/αριθμοί έχουν σαφώς διαφοροποιηθεί, όμως ως ποσοστά - σχετικά μεγέθη φαίνονται να μην έχουν αλλάξει σημαντικά), προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, οι νομοί αυτοί διαθέτουν μικρό αριθμό λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων. Στη Θεσπρωτία βρίσκεται το 0,54% των πρατηρίων όλης της χώρας, στη Ζάκυνθο το 0,48% και στην Κεφαλονιά το 0,34%. Επίσης, στο νομό Λευκάδος λειτουργεί το 0,20% των ελληνικών πρατηρίων και στο νομό Ευρυτανίας το 0,13%. Τέλος, στην Κρήτη, ο νομός Ηρακλείου διαθέτει το 2,25% των ελληνικών επιχειρήσεων λιανικής πώλησης πετρελαιοειδών, ο νομός Χανίων διαθέτει το 1,30% και ο νομός Ρεθύμνης το 0,78%. Από αυτά τα ποσοστά, συμπεραίνει κανείς ότι αυτοί οι νομοί της χώρας διαθέτουν μικρό αριθμό πρατηρίων υγρών καυσίμων και μάλιστα ως σχετικά απομονωμένοι και δύσκολα προσβάσιμοι, παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες εμφάνισης αντι-ανταγωνιστικών φαινομένων.

Βάσει των στοιχείων της Ε.Σ.Υ.Ε., ο συνολικός τζίρος των πρατηρίων στην Ελλάδα ήταν 1.145.487.000.000 δρχ. ή 3.361.663.900 €, ενώ τα ο μέσος κύκλος εργασιών για ένα ελληνικό πρατήριο ήταν 475.000 € περίπου. Στους συγκεκριμένους νομούς, ο μέσος κύκλος εργασιών ενός πρατηρίου ήταν: Θεσπρωτία 453.332 €, Ζάκυνθος 218.894 €, Κεφαλονιά 293.957 €, Λευκάδα 247.771 €, Ευρυτανία 519.768 €, Ηράκλειο 421.194 €, Ρέθυμνο 286.585 €, Χανιά 337.775 €. Από αυτούς τους 8 νομούς, οι 7 είχαν πρατήρια με μέσο κύκλο εργασιών που υπολειπόταν του μέσου όρου της επικράτειας (εξαίρεση αποτελούσε μόνο ο νομός Ευρυτανίας που βρισκόταν πάνω από το μέσο όρο της χώρας, αλλά είχε τα λιγότερα πρατήρια από όλους τους άλλους). Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι αυτά τα μικρά ως προς τις πωλήσεις πρατήρια, εξαρτούν την επιβίωση και κερδοφορία τους από υψηλότερα περιθώρια μεικτού κέρδους επί των πωλήσεών τους.

Ακόμη, βάσει των ίδιων στοιχείων της Ε.Σ.Υ.Ε. για τη μισθωτή απασχόληση στα πρατήρια ανά περιφέρεια, προέκυψε ότι η μέση ετήσια μισθωτή απασχόληση σε ένα ελληνικό πρατήριο ήταν 1,25 υπάλληλοι. Η μέση ετήσια απασχόληση στα πρατήρια της Θεσπρωτίας ήταν 0,79 υπάλληλοι, στη Ζάκυνθο 0,62 και στην Κεφαλονιά 0,83 άτομα. Στο νομό Λευκάδας η μέση ετήσια απασχόληση για ένα πρατήριο υγρών καυσίμων ήταν 0,64 υπάλληλοι, στο νομό Ευρυτανίας ήταν 1,44 υπάλληλοι, στο Ηράκλειο 1,02, στο Ρέθυμνο 1,05 και στα Χανιά 0,93 άτομα. Από τους 9 νομούς, οι 8 έχουν πρατήρια καυσίμων που απασχολούν λιγότερο προσωπικό σε σχέση με το μέσο όρο της χώρας (εξαιρείται η Ευρυτανία), γεγονός που οφείλεται στο μικρό όγκο πωλήσεών τους (δηλαδή στην περιορισμένη αγορά που δραστηριοποιούνται). Παρ' όλα αυτά, η μέση απασχόληση στα πρατήρια των 8 νομών είναι σχεδόν 1 μισθωτός (0,92), γεγονός που σημαίνει ότι η διαφορά από το μέσο όρο της χώρας δεν είναι μεγάλη και άρα το λειτουργικό κόστος αυτών των πρατηρίων δεν είναι σημαντικά διαφορετικό από αυτό των πρατηρίων των άλλων περιοχών της χώρας.

Κατά συνέπεια, οι νομοί που παρουσιάζουν υψηλότερες αποκλίσεις – προς τα πάνω - στις τιμές καταναλωτή των υγρών καυσίμων, διαθέτουν λίγα πρατήρια, με μικρό κύκλο εργασιών, έχουν παρόμοια κοστολογικά δεδομένα (με τα πρατήρια των άλλων περιοχών της χώρας) και είναι περιοχές με σχετικά δύσκολη προσβασιμότητα - ιδιαίτερη μορφολογία (η οποία περιορίζει τις επιλογές των καταναλωτών). Αυτές οι συνθήκες καθιστούν την αύξηση του περιθωρίου κέρδους τους πολύ πιθανή προκειμένου να εξασφαλίσουν βιωσιμότητα - κερδοφορία, εξασκώντας την εκ των

πραγμάτων μονοπωλιακή τους δύναμη (Μ.Δ.). Οι άλλοι νομοί της χώρας δεν παρουσιάζουν συνεχώς μεγάλες αποκλίσεις στις τιμές καταναλωτή σε σχέση με το μέσο όρο της επικράτειας, ένδειξη ότι ο ανταγωνισμός στις τοπικές αγορές αναπτύσσεται ικανοποιητικά (ίσως όμως υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης). Σε κάθε περίπτωση η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να εξετάζει τα δεδομένα κάθε τοπικής αγοράς και να παρεμβαίνει για την καταπολέμηση τυχόν αντί - ανταγωνιστικών φαινομένων ή συνθηκών που διευκολύνουν την ανάπτυξή τους.

Τέλος, είναι ανάγκη να τονιστεί ότι η ύπαρξη υψηλών τιμών καταναλωτή σε ορισμένες περιοχές είναι ίσως αποτέλεσμα της τιμολογιακής πολιτικής των Ε.Ε.Π. ή οφείλεται εν μέρει σε αυτές (π.χ. στις εκπτώσεις που χορηγούν, τις πιστώσεις προς τα πρατήρια κλπ.). Οι 8 νομοί με τις υψηλότερες τιμές έχουν μεν συνθήκες στην αγορά λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων που ευνοούν αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα, όμως η πολιτική των Ε.Ε.Π. μπορεί εξίσου να ευνοεί αυτά τα φαινόμενα στις περιοχές αυτές. Η τυχόν χρέωση υψηλών τιμών χονδρικής από τις Ε.Ε.Π. στα πρατήρια είναι ίσως αυτή που περνάει στους τελικούς καταναλωτές αυτών των περιοχών, αφού έχουν περιορισμένες επιλογές, γεγονός που σημαίνει ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού πρέπει να εξετάζει και την τιμολογιακή πολιτική των Ε.Ε.Π. σε ευαίσθητες περιοχές με τέτοια χαρακτηριστικά.

Σημειώνεται ότι στην αγορά πετρελαίου θέρμανσης, τα πρατήρια ανταγωνίζονται τις Ε.Ε.Π. που φθάνουν ως τον τελικό καταναλωτή και τους μεταπωλητές. Πρόκειται για μια σαφώς πιο ανταγωνιστική αγορά σε σχέση με τα άλλα πετρελαιοειδή προϊόντα.

#### **4.13.5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΥΧΟΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΛΥΣΙΔΩΝ ΛΙΑΝΕΜΠΟΡΙΟΥ (SUPER MARKETS) ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ**

Σήμερα, 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, εφ' όσον η πολιτεία ευνοήσει μια 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 λιανεμπορίου στην αγορά υγρών καυσίμων, μέσω της λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, θα προκαλέσει θεμελιώδεις αλλαγές στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών.

Συγκεκριμένα, αρχικά αναμένεται ότι θα προκύψει μείωση των λιανικών τιμών στα καύσιμα. Αυτό θα συμβεί προκειμένου τα super markets να αποσπάσουν ικανοποιητικό μερίδιο αγοράς, όπως επίσης και επειδή το οικονομικό τους μέγεθος θα τους επιτρέπει να λειτουργούν με μικρότερο περιθώριο κέρδους σε σχέση με τα μικρά, αυτοδύναμα πρατήρια. Το γεγονός αυτό πρόσκαιρα θα αποκλιμακώσει τις λιανικές τιμές των καυσίμων και προσωρινά θα επωφεληθούν οι Έλληνες καταναλωτές. Η πρώτη επίπτωση φαίνεται ότι θα είναι ενισχυτική του ανταγωνισμού (προσωρινά).

Η ενίσχυση αυτή του ανταγωνισμού που θα σημειωθεί είναι αυτονόητο πως θα οδηγήσει στην έξοδο από την αγορά πολλών πρατηριούχων (σήμερα λειτουργούν περίπου 8.500 πρατήρια), κυρίως σε αστικά κέντρα που επικεντρώνεται η δραστηριότητα των super markets και η κατανάλωση καυσίμων. Και μόνη αυτή η επίδραση θα σημάνει κάποια σταδιακή μείωση των ανταγωνιστικών πιέσεων σε αυτήν την αγορά.

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος από ενδεχόμενη είσοδο των super markets στη λιανική αγορά καυσίμων ελλοχεύει στη δυνατότητα που έχει μια 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 τα υγρά καύσιμα και να υφίστανται ζημιές, κερδίζοντας μεγάλο μερίδιο αγοράς εις βάρος των αυτόνομων πρατηρίων και οδηγώντας έτσι πολλά από αυτά σε έξοδο από την αγορά. **Κατά συνέπεια, είναι πολύ πιθανό 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 super markets, δηλαδή οι ζημιές που θα υφίστανται αρχικά από τα πετρελαιοειδή, θα καλύπτονται από τα έσοδα στις άλλες αγορές που ήδη κυριαρχούν (π.χ. 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. Έπειτα ότι ο ανταγωνισμός θα υποχωρήσει σημαντικά και η κοινωνική ευημερία θα υποστεί πλήγμα.

Κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο η τυχόν είσοδος των super markets στην αγορά πετρελαιοειδών να οδηγήσει σε τέτοια αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα, έστω και αν είναι ιδιαίτερα ενεργός και αυστηρή η Επιτροπή Ανταγωνισμού (π.χ. δυσκολία εξακρίβωσης παράνομης συμπεριφοράς, καθυστερήσεις διαδικασιών μέσω προσφυγών κλπ.). Σημειώνεται ότι περίπου 5000 σταθμοί βενζίνης έκλεισαν στην Αγγλία στην περίοδο 1990 - 1998 ενώ συγχρόνως οι τιμές σημείωσαν σημαντική μείωση<sup>32</sup>. Αυτό ήταν αποτέλεσμα έντονου ανταγωνισμού μεταξύ ορισμένων από τις μεγάλες αλυσίδες super markets (που αύξησαν το μερίδιο τους αυτήν την περίοδο από 5% σε 23%) και των μεγάλων εταιριών πετρελαίου (Shell και Esso).

Επιπρόσθετα, η ενδεχόμενη μονοπώληση της αγοράς από τις αλυσίδες λιανεμπορίου σημαίνει ότι οι πελάτες των Ε.Ε.Π. θα έχουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη. Οι ενδεχόμενες εκπτώσεις που θα εξασφαλίζουν δεν είναι βέβαιο πως θα περνούν στον τελικό καταναλωτή. Επίσης, η τεράστια οικονομική τους δύναμη μπορεί να οδηγήσει τις επιχειρήσεις λιανεμπορίου στην ίδρυση ακόμη και θυγατρικών Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.), δηλαδή να ολοκληρωθούν προς τα πίσω και να έχουν την δυνατότητα να επιβάλλουν κάθετους περιορισμούς σε όλη την ελληνική αγορά πετρελαιοειδών, προκαλώντας ντόμινο μονοπωλιακών επιπτώσεων. Σε μια 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 στα πρατήρια (downstream τμήματα των super markets) - κάθετος αποκλεισμός τύπου **customer foreclosure**. 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.

<sup>32</sup> Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα, 2004, σελ. 396-397.

και τα Α.Π. 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 στη 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 λιανεμπορίου από το να εισέλθουν στην αγορά πετρελαιοειδών για να μη δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις μονοπώλησης της εμπορίας καυσίμων, να μην κινδυνεύσει η κοινωνική ευημερία και να μην πληγεί η εθνική οικονομία ανεπανόρθωτα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι εμφανές ότι η αγορά λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων στην Ελλάδα λειτουργεί σχετικά ανταγωνιστικά. Το σημαντικότερο κομμάτι της αγοράς ανήκει στον κλάδο των πρατηρίων υγρών καυσίμων, στον οποίο ο ανταγωνισμός γενικά δείχνει να λειτουργεί σε ικανοποιητικό βαθμό, αν και οι στρεβλώσεις - σε τοπικό κυρίως επίπεδο - δεν εκλείπουν. Επίσης, σε ορισμένες αγορές, όπως π.χ. του πετρελαίου θέρμανσης, ανταγωνιστές των πρατηρίων είναι τόσο οι Ε.Ε.Π., όσο και οι μεταπωλητές πετρελαίου, καθιστώντας τον ανταγωνισμό στη λιανική πώληση υγρών καυσίμων ακόμη εντονότερο.

Όπως διαπιστώθηκε, υπάρχουν περιοχές της Ελλάδας στις οποίες τα χαρακτηριστικά των τοπικών αγορών ευνοούν Εναρμονισμένες Πρακτικές μεταξύ των πρατηρίων και στις οποίες οι τιμές καταναλωτή υπερβαίνουν τη μέση τιμή επικράτειας για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Οι καταναλωτές έχουν μικρή

δυνατότητα αντίδρασης, λόγω των ιδιοτήτων των πετρελαιοειδών προϊόντων και του γεγονότος ότι είναι αγαθά πρώτης ανάγκης.

Ο αριθμός των σταθμών βενζίνης στην Ελλάδα εκτιμάται σήμερα σε 8.500 περίπου και είναι ένας από τους υψηλότερους στην Ε.Ε. Υψηλός είναι και ο αριθμός των απασχολούμενων στα πρατήρια (περίπου 30.000 εργαζόμενοι - πρατηριούχοι και υπάλληλοι).

Η βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού στη λιανική πώληση υγρών καυσίμων στην Ελλάδα είναι ζήτημα κρίσιμης σημασίας για τη βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας και της εθνικής οικονομίας. Τα προβλήματα της αγοράς που προκαλούν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα από την πολιτεία και να ληφθούν τα ακόλουθα μέτρα (έχουν αναλυθεί στα πλαίσια των κεφαλαίων 12 και 13 της ενότητας αυτής):

- Πάταξη της νοθείας και του λαθρεμπορίου - φαινομένων που νοθεύουν τον υγιή ανταγωνισμό.

- Είναι ανάγκη να διευκολυνθούν τα Α.Π. στη δυνατότητά τους να προμηθεύονται καυσίμα απευθείας από τα διυλιστήρια και να ιδρύουν Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες που επίσης έχουν τη δυνατότητα αυτή. Ακόμα, πρέπει να διατηρηθεί η απαγόρευση των Ε.Ε.Π. να λειτουργούν πρατήρια υγρών καυσίμων και να ενταθούν οι σχετικοί έλεγχοι (π.χ. θυγατρικές εταιρίες κλπ.).

- Η πολιτεία πρέπει να εμποδίσει την ύπαρξη αντι - ανταγωνιστικών όρων στις συμβάσεις των Ε.Ε.Π. με τα πρατήρια.

- Είναι ορθό να διατηρηθεί ένα πλαίσιο ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων στην Ελλάδα και να αποφευχθεί η απελευθέρωσή του, η οποία ενδεχομένως θα οδηγήσει σε αντι-ανταγωνιστικά φαινόμενα (σχετική ανάλυση στην ενότητα 4.13.2.)

- Οι μεταπωλητές του πετρελαίου πρέπει να περιοριστούν μόνο στην εμπορία πετρελαίου θέρμανσης και όχι κίνησης, όπως ο νόμος ορίζει, για να μειωθούν τα φαινόμενα νοθείας των δύο τύπων πετρελαίου. Επίσης, θα πρέπει να τηρούν πλήρως όλο το θεσμικό πλαίσιο που αφορά τη δραστηριότητά τους, κάτι που μόνο οι έλεγχοι των αρμοδίων υπηρεσιών μπορούν να εξασφαλίσουν.

- Η αδειοδότηση των πρατηρίων πρέπει να γίνεται με πλήρη εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας και μάλιστα αυτή η ευθύνη να περάσει στο Υπουργείο Ανάπτυξης.

- Η πολιτεία είναι προτιμότερο να αποθαρρύνει την πιθανή μελλοντική είσοδο μεγάλων αλυσίδων λιανεμπορίου (super markets) στη λιανική εμπορία υγρών καυσίμων. Η είσοδος αυτών των επιχειρήσεων στην αγορά ενδέχεται να δημιουργήσει σημαντική απειλή για τον ανταγωνισμό, λόγω της οικονομικής τους ισχύος και της πολυσχιδούς δραστηριότητάς τους (σχετική ανάλυση στην ενότητα 4.13.5.).

- Ένταση των προσπαθειών της **Επιτροπής Ανταγωνισμού** για την ενίσχυση του ανταγωνισμού στη λιανική αγορά καυσίμων, ιδιαίτερα σε προβληματικές περιοχές της χώρας (τοπικές αγορές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά).

Τέλος, η προσοχή της πολιτείας και η δραστηριοποίησή της κρίνεται επιβεβλημένη για την ομαλή λειτουργία και εξυγίανση της αγοράς λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων στη χώρα μας.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στη διατριβή αυτή παρουσιάστηκε αναλυτικά η διάρθρωση και η δομή της ελληνικής αγοράς υγρών καυσίμων σε κάθε ένα από τα τρία διαδοχικά της στάδια (διώλιση, χονδρική και λιανική εμπορία), βάσει των δημοσιευμένων και άλλων, λιγότερο γνωστών παραμέτρων της. Επίσης, παρατέθηκε το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της αγοράς, καθώς και τα σημαντικότερα προβλήματα που την ταλανίζουν (νοθεία - λαθρεμπόριο).

Μεγάλο μέρος της διατριβής αφιερώθηκε στη διερεύνηση της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε κάθε στάδιο. Επίσης, αναγνωρίστηκαν οι παράγοντες της αγοράς που ευνοούν την επίτευξη συμπαγνιακών συμπεριφορών. Επιπλέον, διατυπώθηκαν προτάσεις για την ενίσχυση του ανταγωνισμού και την καταπολέμηση πιθανών αντι-ανταγωνιστικών φαινομένων. Τέλος, αναδείχθηκε ο σπουδαίος ρόλος που η Επιτροπή Ανταγωνισμού καλείται να διαδραματίσει στην ελληνική αγορά υγρών καυσίμων για την προώθησή του.

**Η πολιτεία (σε θεσμικό επίπεδο) και η Επιτροπή Ανταγωνισμού (σε επίπεδο εφαρμογής των νόμων) πρέπει να δραστηριοποιηθούν άμεσα για την αντιμετώπιση σημαντικών στρεβλώσεων που υφίστανται στην εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών και υπονομεύουν την κοινωνική ευημερία, αλλά και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.**

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγαπητός Γεώργιος, "Εγχειρίδιο των Βασικών Οικονομικών εννοιών", Εκδόσεις Αγαπητός Γεώργιος, Αθήνα 2004.
- Βεντούρα - Νεοκοσμίδη Ζωή, "Σημειώσεις Βιομηχανικής Οργάνωσης και Πολιτικής", Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα 2001 - 2002.
- Βέττας Νίκος - Κατσουλάκος Γιάννης, "Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2004.
- Κατσουλάκος Γιάννης, "Θεωρία Βιομηχανικής Οργάνωσης", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 1998.
- Κατσουλάκος Γιάννης, "Μικρο-οικονομική πολιτική: Μέτρα και εφαρμογές", Τυποθήτω - Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 1998.
- Κώττης Χ. Γεώργιος - Πετράκη-Κώττη Αθηνά, "Μικροοικονομική: Θεωρία και εφαρμογές στη λήψη αποφάσεων", Εκδόσεις Ε. Μπένου, Αθήνα 2001.
- Νινή Βασιλεία, "Τεχνολογικά Θέματα Βιομηχανίας I", Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα 2002 - 2003.
- Παπαδάκης Βασίλης, "Στρατηγική των Επιχειρήσεων: ελληνική και διεθνής εμπειρία", Εκδόσεις Ε. Μπένου, Αθήνα 2002.
- Baye M., "Managerial economics and business strategy", Mc Graw Hill, 2003.
- Besanko David, Dranove David, Shanley Mark, "Economics of strategy", second edition, John Wiley & Sons, New York, 2000.

- Cabral L, "Introduction to industrial organization", The MIT Press, London, 2000.
- Carlton D.W. and Perloff J. M., "Modern Industrial Organization", Addison Wesley, 2002.
- Cook C.J. and Kerse C.S., E.C. Merger Control, "Competition law in practice", Sweet & Maxwell, 1996.
- Martin S., "Industrial organization: A European perspective", Oxford University Press, 2001.
- Tirole J., "The theory of industrial organization", The MIT Press, 1989.
- Varian H., "Intermediate microeconomics", Norton, 2000.
- Kwoka J. Jr., White J., "The antitrust revolution", Oxford University Press, 2004.

## ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Μπίκος Πυθαγόρας, Δελδήμου Αναστασία, "Ο Κλάδος της Εμπορίας Πετρελαιοειδών στην Ελλάδα", Μελέτη Ι.O.B.E., Αθήνα 2004.
- "Μελέτη του Τρόπου Διακίνησης και Διάθεσης του Πετρελαίου Θέρμανσης κατά τη Χειμερινή Περίοδο", Έκθεση Ομάδας Εργασίας του Υπουργείου Οικονομικών, Αθήνα, Ιούλιος 1997.
- "Ο Επαγγελματικός Κλάδος των Πρατηρίων Υγρών Καυσίμων", Κλαδική Μελέτη της Πλέγμα Α.Ε. - Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, (για το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών), Φεβρουάριος 2001.
- "Στρεβλώσεις στις αγορές αγαθών και υπηρεσιών και επιπτώσεις στο δείκτη τιμών καταναλωτή", Μελέτη του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (Κ.Ε.Π.Ε.), Αθήνα, Ιανουάριος 1997.
- Καϊταζίδης Μιχάλης, "Βρώμικο ντίζελ φρενάρει πετρελαιοκίνηση", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 22-4-2005.
- Καϊταζίδης Μιχάλης, "Ενα ευρώ η αμόλυβδη δείχνουν οι τιμοληψίες", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 3-10-2005.
- Καϊταζίδης Μιχάλης, "Η Ελλάδα το φθηνότερο αργό, τα ακριβότερα καύσιμα στην Ε.Ε.", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 3-11-2005.
- Καϊταζίδης Μιχάλης, "Μονοπώλια και νοθεία", Ελευθεροτυπία, 2-7-2005.
- Λαμπρόπουλος Θάνος, "3 δις η ζημιά από το λαθρεμπόριο τράνζιτ", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 21-10-2005.
- Μέρμηγκας Γιώργης, "Ο νόμος της σιωπής κυριαρχεί", Ελευθεροτυπία, 2-7-2005.

- "Εκδίδουν άδειες βενζινάδικων κατά παράβαση", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 27-9-2005.
- "Ομίλος Ελληνικά Πετρέλαια: Δύναμη Σταθερότητας και Ανάπτυξης σε Περίοδο Πετρελαιϊκής Αναταραχής", City Press, Ειδική Έκδοση για την 70η Δ.Ε.Θ., 9-9-2005.
- "Οι κρίσεις, οι πόλεμοι, το πόκερ με τις τιμές", Αφιέρωμα στο πετρέλαιο, Ελευθεροτυπία, Τεύχος 81, Οκτώβριος 2000.
- "Στην Επιτροπή Ανταγωνισμού οι συμβάσεις με τα βενζινάδικα", Οικονομική Ελευθεροτυπία, 22-4-2005.
- "Το ακριβό πετρέλαιο περιορίζει την ανάπτυξη", City Press, Ειδική Έκδοση για την 70η Δ.Ε.Θ., 9-9-2005.
- "Χορεύοντας με το πετρέλαιο", THE ECONOMIST, ειδική έκδοση για την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, τεύχος 20, Σεπτέμβριος 2005.
- Ιστορικό Λεύκωμα: "Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος: 25 χρόνια δράσης, 1978 - 2003", Έκδοση Ο.Β.Ε., Νοέμβριος 2003.
- Τα νέα της Ένωσης Βενζινοπωλών Ν. Αττικής, τεύχος 57, Δεκέμβριος 2003.
- Baumol W., (1996), "Predation and the logic of the average variable cost test", The Journal of Law and Economics 36, 49-62.
- Bolton P., Brodley J., Riordan H., (2000), "Predatory pricing: strategic theory and legal policy", The Georgetown Law Journal 88, 2239-2320.
- Burns M., (1986), "Predatory pricing and the acquisition cost of competitors", The Journal of political economy 94, 268-296.

- Dufwenberg M. and Cneedy U., (2000), "Price competition and market concentration: an experimental study", International Journal of Industrial Organization, 18.
- Eldin A., (2002), "Stopping above - cost predatory pricing", Yale Law Journal 111, 941-981.
- Klette T.J., (1999), "Market power, scale economics and productivity: estimates from a panel of establishment data", Journal of Industrial Economics, 47 (4), pp 451-76.
- Levy D., (1989), "Predation, Firm Specific Assets and Diversification", The Journal of Industrial Economics 38, 227-233.
- MacDonald J.M., (1994), "Does import competition force efficient production?", Review of Economics and Statistics", 76 (4), pp 721-26.
- Nielsen M., (2002), "Competition and irreversible investments", International Journal of Industrial Organization, 20: 735-740.
- Nitche R., (2000), "Incentives to grow: Multimarket firms and predation" (discussion paper).
- Rees R., (1993), "Tacit collusion", Oxford Review of Economic Policy", 9 (2): 29-39.
- Symeonidis G., (2002), "Cartel stability with multiproduct firms", International Journal of Industrial Organization 20: 339-342.
- Waterson N., (2003), "The role of consumers in competition and competition policy", International Journal of Industrial Organization", 21: 129-140.
- Willig R.D., (1991), "Merger analysis, industrial organization theory and merger guidelines", Brookings Papers: Microeconomics, 289-332.

## ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

www.aegeanoil.gr

www.avinoil.gr

www.bp.com

www.cyclon.gr

www.dracoil.gr

www.eko.gr

www.elin.gr

www.epant.gr

www.hellenic-petroleum.gr

www.jetoil.gr ✓

www.moh.gr

www.obe.gr

www.rae.gr

www.revoil.gr

www.shell.gr

www.ypan.gr

Δωρεά

