



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Αθήνα, 19-04-2023

Αριθ. Πρωτ. : 36377 - 19-04-2023

Ταχ. Δ/ση : Πλατεία Κάνιγγος
Ταχ. Κώδικας : 10677
Τηλέφωνο : 210-3893572
Email : gen-sec@mindev.gov.gr

ΠΡΟΣ : Υπηρεσία Συντονισμού
Γραφείο Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

ΘΕΜΑ: «Απάντηση στην με αριθμό 2879/27-03-2023 Ερώτηση των βουλευτών της κοινοβουλευτικής ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ με θέμα «Για πόσο ακόμη θα βάζει πλάτη η κυβέρνηση στην αισχροκέρδεια στα καύσιμα, σε βάρος επιχειρήσεων και καταναλωτών;».

Σχετ: Το με αρ. πρωτ. 28081/28-03-2023 υπηρεσιακό σημείωμα της Υπηρεσίας Συντονισμού

Σε απάντηση της με αριθμό 2879/27-03-2023 Ερώτηση των βουλευτών της κοινοβουλευτικής ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ με θέμα «Για πόσο ακόμη θα βάζει πλάτη η κυβέρνηση στην αισχροκέρδεια στα καύσιμα, σε βάρος επιχειρήσεων και καταναλωτών;», σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που προκύπτουν από το παρατηρητήριο τιμών καυσίμων www.fuelprices.gr και για τις περιόδους / ημερομηνίες αναφοράς που περιλαμβάνονται στην Ερώτηση, προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία:

Καύσιμο	Ημερομηνία	Τιμές σε ευρώ				
		Τιμή διωλιστηρίου (με ΕΦΚ)	Τιμή διωλιστηρίου (με ΕΦΚ+ΦΠΑ)	Μέση τιμή πρατηρίου (μετά από φόρους)	Περιθώριο κέρδους εμπορίας	Περιθώριο κέρδους εμπορίας χωρίς ΦΠΑ
Βενζίνη 95	1/10/2018	1,192	1,478	1,643	0,165	0,133
	1/10/2022	1,492	1,850	1,977	0,127	0,102
Diesel	1/10/2018	1,055	1,308	1,431	0,123	0,099
	1/10/2022	1,459	1,809	1,853	0,044	0,035

Από τα ως άνω στοιχεία προκύπτει ότι το μέσο περιθώριο κέρδους της εμπορίας καυσίμων στην ελληνική αγορά ήταν πολύ υψηλότερο την 1^η Οκτωβρίου 2018 από το μέσο περιθώριο κέρδους την 1^η Οκτωβρίου 2022, και συγκεκριμένα κατά περίπου 33% στην αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων και περίπου κατά 300% στο diesel κίνησης. Το γεγονός αυτό οφείλεται, πρωτίστως, στο γεγονός ότι η παρούσα Κυβέρνηση προέβη:

- α) Στην θέσπιση ρυθμίσεων για την καταπολέμηση της αθέμιτης κερδοφορίας σε περιόδους κρίσης ιδίως με το άρθρο 58 του ν. 4818/2021, για πρώτη φορά στην Ελλάδα,
- β) στην ίδρυση της ΔΙΜΕΑ και την αντικατάσταση των παλαιότερων αναποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της αγοράς και
- γ) τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων, αλλά κυρίως αποτελεσματικών ελέγχων, στο σύνολο της αγοράς εμπορίας υγρών καυσίμων, επίσης για πρώτη φορά στην ελληνική ιστορία.

Αντίστοιχα, την 1η Οκτωβρίου 2018, επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, στην ελληνική έννομη τάξη δεν υπήρχαν ρυθμίσεις σχετικά με την καταπολέμηση της αθέμιτης κερδοφορίας (αισχροκέρδειας), δεν διενεργήθηκε κανένας απολύτως έλεγχος για την πάταξη του φαινομένου ενώ και ο ελεγκτικός μηχανισμός δεν ήταν εξοπλισμένος με τα κατάλληλα ρυθμιστικά εργαλεία προκειμένου να μπορεί να διενεργεί αποτελεσματικούς ελέγχους, που να πείθουν την αγορά ότι αυτά που προβλέπονται από το νόμο το κράτος μπορεί να τα επιβάλει και στο πεδίο.

Παράλληλα, στην Ερώτηση που υποβλήθηκε αναφέρονται στοιχεία σχετικά με τη σχέση μεταξύ της τιμής του αργού πετρελαίου Brent (spot) και της τιμής της βενζίνης στην αντλία των πρατηρίων κάνοντας την υπεραπλουστευτική παραδοχή ότι όταν μειώνεται η τιμή του αργού πετρελαίου Brent (spot) θα πρέπει να μειώνεται, ανάλογα, και η τιμή της βενζίνης στην αντλία. Χρησιμοποιώντας μόνο τα στοιχεία που αναφέρονται στην Ερώτηση παρατηρείται η ακόλουθη εικόνα:

Καύσιμο	Ημερομηνία	Τιμή πετρελαίου Brent (spot) (\$)	Μέση τιμή πρατηρίου (ευρώ)
Βενζίνη 95	1- 8/6/2018	73,68	1,65
	1- 5/10/2018	69,65	1,66
Μεταβολή		-5,5%	0,6%

Από τα ως άνω στοιχεία προκύπτει το συμπέρασμα ότι στο διάστημα από την 8^η Ιουνίου 2018 έως και την 5^η Οκτωβρίου 2018, επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, καίτοι η τιμή του πετρελαίου Brent (spot) μειώθηκε κατά 5,5% η μέση τιμή στην αντλία αυξήθηκε κατά 0,6%.

Η εικόνα αυτή οφείλεται σε διάφορους παράγοντες από τους οποίους αναφέρονται ενδεικτικά οι ακόλουθοι:

α) Κατά τη διάρκεια του 2018 δεν υπήρχαν ρυθμίσεις για την καταπολέμηση της αθέμιτης κερδοφορίας και, όπως είναι λογικό, δεν διενεργήθηκε κανένας σχετικός έλεγχος στην αγορά καυσίμων. Συνεπώς, η αγορά ρύθμιζε την τιμή των καυσίμων χωρίς να υπάρχει κάποιος σχετικός έλεγχος.

β) Η υπόθεση ότι η τιμή του αργού πετρελαίου Brent (spot) και της τιμής της βενζίνης στην αντλία των πρατηρίων είναι μεγέθη ανάλογα αποτελεί υπεραπλουστευτική ανάλυση της αγοράς καυσίμων που οδηγεί σε σοβαρά λογικά σφάλματα, αφού προφανώς η τιμή του αργού πετρελαίου Brent (spot) είναι ένας μόνο από τους παράγοντες που καθορίζουν την τιμή των υγρών καυσίμων στην εσωτερική ελληνική αγορά. Μερικοί ακόμα από τους παράγοντες που καθορίζουν τις τιμές στην αντλία είναι:

αα) Η ισοτιμία ευρώ – δολαρίου, που την 8η Ιουνίου 2018 ήταν περίπου 1,18 ευρώ/δολάριο ενώ την 1^η Μαρτίου 2023 ήταν περίπου 1,06 ευρώ/δολάριο. Συνεπώς το δολάριο το Μάρτιο 2023 είναι 11% ακριβότερο από ότι τον Ιούνιο του 2018 και τα 69,15 δολάρια ανά βαρέλι του Μαρτίου 2023 είναι κατά περίπου 11% ακριβότερα από τα 69,65 δολάρια ανά βαρέλι του Ιουνίου 2018.

ββ) Το μεταφορικό κόστος των καυσίμων από την πηγή (spot) στο διυλιστήριο και μετά στην κατανάλωση. Το μεταφορικό κόστος αναλύεται σε δύο επιμέρους παράγοντες: i) το κόστος καυσίμων για τη μεταφορά (που μπορεί να υποθεθεί ότι δεν αλλάζει πολύ ανά ναυτικό μίλι) και ii) το κόστος των ναύλων των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν το καύσιμο στην Ελλάδα από τις χώρες εισαγωγής. Το δεύτερο αυτό κόστος παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις και επηρεάζεται σημαντικά από γεωπολιτικούς παράγοντες όπως η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, η οικονομική κρίση στην Αίγυπτο. Στον ευμετάβλητο χαρακτήρα αυτού του κόστους, αλλά και στη μεγάλη σημασία του για την τελική τιμή του καυσίμου στην αντλία, οφείλεται το γεγονός ότι η εμπορική ναυτιλία είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα καθώς και το γεγονός ότι πολλές χώρες – παραγωγοί πετρελαίου επενδύουν στην κατασκευή υπόγειων αγωγών για τη μεταφορά υγρών καυσίμων και φυσικού αερίου.

γγ) Η Ελλάδα δεν εισάγει μόνο αργό πετρέλαιο αλλά και διυλισμένα καύσιμα (πετρέλαιο και βενζίνη) με βασικότερη χώρα εισαγωγής, κατά τα προηγούμενα χρόνια, τη Ρωσία. Προφανώς, το εμπόριο που έχει, κατ' ουσίαν, επιβληθεί στο ρωσικό πετρέλαιο (και τα παράγωγά του) δημιουργεί σημαντικές αυξήσεις τιμών στη λεκάνη της Μεσογείου, αυξήσεις που δεν αντιμετωπίζουν πολλές άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

δδ) Η διαμόρφωση των τιμών διυλιστηρίου στην Ελλάδα εξαρτάται από το δείκτη PLATTS (κινούμενος μέσος όρος τεσσάρων ημερών) των τιμών διυλισμένων καυσίμων στη λεκάνη της Μεσογείου. Η μέθοδος τιμολόγησης έχει επιλεγεί από τα διυλιστήρια της χώρας, χωρίς κρατική παρέμβαση, σύμφωνα με τους νόμους της ελεύθερης αγοράς και, κυρίως, του διεθνούς εμπορίου.

Κατόπιν της ως άνω σύντομης ανάλυσης, και σχετικά με τα ειδικότερα ερωτήματα που τίθενται με την Ερώτηση, σας γνωρίζουμε ότι:

α) Σχετικά με το πρώτο ερώτημα, η Κυβέρνηση έχει ήδη παρέμβει αποφασιστικά στην εσωτερική αγορά της εμπορίας υγρών καυσίμων μέσω ρυθμιστικών παρεμβάσεων για την καταπολέμηση της αθέμιτης κερδοφορίας (άρθρο 58 του ν. 4818/2021), την ίδρυση, στελέχωση και λειτουργία της ΔΙΜΕΑ και την διενέργεια αυστηρών, συστηματικών και αποτελεσματικών ελέγχων στην αγορά υγρών καυσίμων. Αντιστοίχως, την περίοδο 2015-2019 δεν υπήρχαν σχετικές ρυθμίσεις, δεν διενεργήθηκε κανένας έλεγχος και δεν υπήρχε ελεγκτικός μηχανισμός για την πάταξη του φαινομένου της αθέμιτης κερδοφορίας στην αγορά καυσίμων. Η παρέμβαση στις τιμές διυλιστηρίου είναι σαφώς δυσκολότερη υπόθεση αφού αυτές πρωτίστως καθορίζονται από τις διεθνείς τιμές εμπορίου που επικρατούν στη λεκάνη της Μεσογείου. Είναι σαφές ότι δεν μπορεί να υπάρξει εθνική παρέμβαση στις διεθνείς τιμές υγρών καυσίμων από την Ελλάδα λόγω του μεγέθους αγοράς που έχει η χώρα μας. Υπενθυμίζεται ότι η αγορά της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ιταλίας, της Αιγύπτου και της Τουρκίας αθροίζουν 360.000.000 καταναλωτές έναντι μόλις 10.000.000 της Ελλάδας.

β) Σχετικά με το δεύτερο ερώτημα αναφέρεται ότι από την έναρξη ισχύος των ρυθμίσεων για την καταπολέμηση της αθέμιτης κερδοφορίας έχουν πραγματοποιηθεί περίπου 500 στοχευμένοι

έλεγχοι σε πρατήρια υγρών καυσίμων, από τους οποίους έχουν ήδη στοιχειοθετηθεί περίπου 80 παραβάσεις και έχουν επιβληθεί πρόστιμα ύψους περίπου 400.000 ευρώ.

γ) Σχετικά με το τρίτο ερώτημα αναφέρεται ότι η έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι ανεξάρτητη και δεν κατευθύνεται από τις εντολές της Κυβέρνησης. Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3959/2011, «συνιστάται Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία λειτουργεί ως ανεξάρτητη αρχή. Τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους δεσμεύονται μόνο από τον νόμο και τη συνείδησή τους και υποχρεούνται να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας. Τα μέλη της δεν λαμβάνουν, ούτε ζητούν οδηγίες από την Κυβέρνηση ή άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.». Παράλληλα, από την παρ. 9B του άρθρου 15 του ιδίου νόμου προβλέπεται ότι, «οι συνεδριάσεις είναι μυστικές έναντι των επιχειρήσεων ή φυσικών προσώπων που δεν δικαιούνται να παρίστανται σε αυτές, δυνάμει των προβλέψεων του παρόντος ή του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής. Παραβίαση της μυστικότητας επισύρει την επιβολή των κυρώσεων της παραγράφου 7Α του άρθρου 44.».

Στο πλαίσιο αυτό, και προκειμένου η διεξαγωγή των ερευνών της Επιτροπής Ανταγωνισμού να παραμείνει μυστική και στεγανή, το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων αναμένει πάντοτε την επίσημη ενημέρωση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σχετικά με την έκβαση των υποθέσεων που χειρίζεται, καθώς και τα ευρήματα που προέκυψαν κατά τις σχετικές έρευνες, προκειμένου να προχωρήσει σε κατάλληλες ρυθμιστικές προτάσεις προς τη Βουλή των Ελλήνων.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο προϊστάμενος του Τμήματος Εξυπηρέτησης
Κοινού και Πρωτοκόλλου

Κ.Α.Α.
ΜΠΙΛΗ ΕΥΣΤΑΘΙΑ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Εσωτερική Διανομή

1. Γραφείο Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Εμπορίου
3. Γραφείο Διοικητή ΔΙΜΕΑ
4. Γραφείο Προϊσταμένης Γενικής Διεύθυνσης Αγοράς και Προστασίας Καταναλωτή
5. Διεύθυνση Εμπορικής Επιχειρηματικότητας