

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3907
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/3/2026



ΕΡΩΤΗΣΗ

Θεσσαλονίκη, 16/03/2026

Του: Βελόπουλου Κυριάκου, Προέδρου του Κόμματος, Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

ΘΕΜΑ: « Ασύμμετρη επιβολή πλαφόν στα καύσιμα, χωρίς ανώτατο όριο στα διυλιστήρια, χωρίς παρέμβαση στη φορολογική επιβάρυνση και χωρίς ειδική πρόβλεψη για ακριτικές και νησιωτικές περιοχές »

Κύριε Υπουργέ,

Με την υπ' αριθμ. 21330/12.03.2026 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ Β' 1411/12.03.2026), η Κυβέρνηση προχώρησε σε εξειδίκευση της διαδικασίας ελέγχου και των κυρώσεων για την περιστολή φαινομένων αθέμιτης κερδοφορίας στα καύσιμα και σε βασικά καταναλωτικά αγαθά. Ειδικότερα, στο άρθρο 5 της ανωτέρω απόφασης προβλέπεται ότι οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που προμηθεύουν τα πρατήρια λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων δεν επιτρέπεται να επιβάλλουν επί της τιμής της αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων και του πετρελαίου κίνησης ποσό μεγαλύτερο των 0,05 ευρώ ανά λίτρο, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, σε σχέση με την τιμή προμήθειάς τους από τα διυλιστήρια, ενώ, αντιστοίχως, τα πρατήρια δεν επιτρέπεται να επιβάλλουν ποσό μεγαλύτερο των 0,12 ευρώ ανά λίτρο, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, επί της τιμής προμήθειας από τις εταιρείες εμπορίας.

Ωστόσο, από την ίδια τη διατύπωση της εν λόγω απόφασης προκύπτει σαφώς ότι δεν θεσπίζεται άμεσο ανώτατο όριο στην τιμή εξόδου των διυλιστηρίων, αλλά αυτά χρησιμοποιούνται μόνο ως σημείο αναφοράς για τον υπολογισμό του περιθωρίου των εταιρειών εμπορίας. Παράλληλα, δεν προβλέπεται καμία παρέμβαση ως προς τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, ενώ η αναφορά στον ΦΠΑ γίνεται μόνο ως στοιχείο ενσωματωμένο στα επιτρεπόμενα περιθώρια των ανωτέρω κρίκων της αλυσίδας και όχι ως αντικείμενο ουσιαστικής ελάφρυνσης του τελικού καταναλωτή.

Την ίδια στιγμή, σύμφωνα με τα δημοσιοποιημένα στοιχεία των επαγγελματικών φορέων του κλάδου για τη διαμόρφωση της λιανικής τιμής της αμόλυβδης, όταν η τιμή στην αντλία διαμορφώνεται στα 1,919 €/λίτρο, η τιμή διυλιστηρίου αποτυπώνεται στα 0,706 €, οι φόροι του κράτους στα 1,076 €, το κέρδος των εταιρειών εμπορίας στα 0,040€ και το κέρδος του πρατηρίου στα 0,097 €. Τα ίδια στοιχεία χρησιμοποιούνται από τους εκπροσώπους των πρατηριούχων για να τεκμηριώσουν ότι το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής βαρύνει τον καταναλωτή μέσω της φορολογικής επιβάρυνσης και όχι αποκλειστικά μέσω του περιθωρίου του τελικού λιανεμπορικού σταδίου.

Περαιτέρω, από Συνδέσμους Πωλητών Πετρελαιοειδών, χαρακτηρίζεται ως ανούσια προκλητική και ανήθικη η μη λήψη οριζόντιων μέτρων σε όλα τα στάδια διακίνησης και ο μη επαρκής ελεγκτικός μηχανισμός, η εξαγγελία παραμένει περισσότερο επικοινωνιακού χαρακτήρα παρά ουσιαστικής παρέμβασης στην αγορά, ώστε να ελαφρυνθεί η κοινωνία, σε αυτήν την δύσκολη συγκυρία που διανύουμε.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί επίσης το γεγονός ότι η εφαρμογή ενός οριζόντιου πλαφόν, χωρίς ειδική πρόβλεψη για τις ακριτικές, νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές, ενδέχεται να δημιουργήσει σοβαρές στρεβλώσεις, ακόμη και σε κλείσιμο πρατηρίων, καθώς θα είναι μη βιώσιμη η ύπαρξή τους, γεγονός που απευθείας δημιουργεί προβλήματα διαβίωσης στις τοπικές κοινωνίες.

Ειδικότερα, σε αυτές τις περιοχές, το μεταφορικό κόστος, η μικρότερη κλίμακα κατανάλωσης, οι περιορισμένες δυνατότητες ανεφοδιασμού, οι αυξημένες λειτουργικές δαπάνες και οι συνθήκες νησιωτικότητας, επηρεάζουν αποφασιστικά τη διαμόρφωση της τελικής τιμής. Κατά συνέπεια, η οριζόντια επιβολή πλαφόν χωρίς ειδική πρόβλεψη είτε κινδυνεύει να αποδειχθεί ανεφάρμοστη είτε οδηγεί σε οικονομική ασφυξία τα πρατήρια των περιοχών αυτών είτε εγκυμονεί κινδύνους για την ομαλή τροφοδοσία τους.

Επιπλέον, γεννάται ζήτημα ουσιαστικής αποτελεσματικότητας του μέτρου, καθώς το ίδιο το ΦΕΚ μεταθέτει το βάρος της απόδειξης της συμβατότητας της τιμολόγησης στις ελεγχόμενες οντότητες και προβλέπει διοικητικούς και επιτόπιους ελέγχους από την Ανεξάρτητη Αρχή Ελέγχου της Αγοράς και Προστασίας του Καταναλωτή. Εντούτοις, παραμένει ασαφές εάν υπάρχει η απαιτούμενη επιχειρησιακή δυνατότητα για συστηματικό και πραγματικό έλεγχο σε χιλιάδες σημεία της αγοράς.

Ενόψει των ανωτέρω, είναι εύλογο να τίθεται το ερώτημα εάν η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει πράγματι τις αιτίες της ακρίβειας στα καύσιμα ή εάν περιορίζεται σε ένα μέτρο που επιβαρύνει δυσανάλογα τα κατώτερα στάδια της αγοράς, χωρίς να παρεμβαίνει στον φορολογικό πυρήνα και χωρίς ειδική μέριμνα για τις ακριτικές και νησιωτικές περιοχές της χώρας, με μόνο σκοπό να δημιουργεί εντυπώσεις στήριξης της κοινωνίας, χωρίς ουσιαστική παρέμβαση για την υλοποίηση αυτού του μέτρου.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1.** Για ποιο λόγο η Κυβέρνηση επέλεξε να επιβάλει περιορισμούς στις εταιρείες εμπορίας και στα πρατήρια λιανικής, χωρίς να θεσπίσει αντίστοιχο άμεσο ανώτατο όριο στην τιμή διάθεσης των διυλιστηρίων, τα οποία αποτελούν το αρχικό στάδιο της αλυσίδας διαμόρφωσης της τελικής τιμής;
- 2.** Προτίθεται η Κυβέρνηση να εξετάσει μέτρα μείωσης ή αναπροσαρμογής της φορολογικής επιβάρυνσης στα καύσιμα, ιδίως ως προς τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος της τελικής τιμής αποδίδεται στη φορολογία και όχι αποκλειστικά στο περιθώριο λιανικής;
- 3.** Πώς τεκμηριώνει η Κυβέρνηση την αποτελεσματικότητα του μέτρου, όταν το ίδιο το ισχύον πλαίσιο δεν περιλαμβάνει ειδική ουσιαστική παρέμβαση στο πρώτο στάδιο διαμόρφωσης της τιμής και δεν αγγίζει τον φορολογικό πυρήνα της τελικής επιβάρυνσης του καταναλωτή;

4. Ποιος είναι ο ακριβής αριθμός των ελεγκτών και των επιχειρησιακών κλιμακίων που είναι διαθέσιμος για την εφαρμογή της ανωτέρω ρύθμισης σε όλη την επικράτεια, και ιδίως σε νησιωτικές, ορεινές και ακριτικές περιοχές;
5. Υφίσταται ειδικό επιχειρησιακό σχέδιο ελέγχου για τις απομακρυσμένες και ακριτικές περιοχές της χώρας, όπου οι συνθήκες ανεφοδιασμού και λειτουργίας των πρατηρίων είναι αποδεδειγμένα δυσμενέστερες;
6. Προτίθεται η Κυβέρνηση να θεσπίσει ειδικό καθεστώς ή ειδικούς συντελεστές εφαρμογής του πλαφόν για τα πρατήρια που λειτουργούν σε ακριτικά νησιά και γενικότερα σε περιοχές με αυξημένο μεταφορικό και λειτουργικό κόστος, ώστε να μην δημιουργηθούν φαινόμενα οικονομικής ασφυξίας ή προβλήματα επάρκειας καυσίμων;
7. Για ποιο λόγο η ρύθμιση του άρθρου 5 περιορίζεται στην αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων και στο πετρέλαιο κίνησης, χωρίς αντίστοιχη ειδική πρόβλεψη για άλλα καύσιμα που επιβαρύνουν νοικοκυριά και επιχειρήσεις, όπως το πετρέλαιο θέρμανσης και το φυσικό αέριο;
8. Προτίθεται η Κυβέρνηση να καταθέσει στη Βουλή αναλυτικά στοιχεία για τη διαμόρφωση της τελικής τιμής καυσίμων ανά στάδιο της αλυσίδας, ώστε να προκύπτει με σαφήνεια ποιο μέρος της τιμής οφείλεται στα διυλιστήρια, ποιο στις εταιρείες εμπορίας, ποιο στα πρατήρια και ποιο στη φορολογία, ώστε να μην στοχοποιούνται μόνο τα πρατήρια και οι έμποροι;

Ο ερωτών Βουλευτής

ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ