

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΠΟΠΕΚ)

Αρχιμήδους 29, Ηράκλειο Κρήτης, 71306

Τηλ. : 2810220885

ropék@ropék.gr

Ηράκλειο, 31.01.2023

Αρ. Πρωτ. 2427

Προς την

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού

Ε΄ Δ/ση Ενέργειας και Μεταφορών

Πατησίων 70 και Κότσικα 1^Α, Αθήνα, 10434

Θέμα : Παροχή στοιχείων για τη διεξαγωγή κανονιστικής παρέμβασης στον κλάδο των πετρελαιοειδών

Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 385/13.01.2023 εγγράφου σας για τη συλλογή, με βάση τη διάταξη του άρθρου 38 του ν. 3959/2011, των αιτούμενων πληροφοριών και στοιχείων στο πλαίσιο της διαδικασίας κανονιστικής παρέμβασης που έχει εκκινήσει η ΓΔΑ στον κλάδο πετρελαιοειδών, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα :

(1)

Τα μέλη – πρωτοβάθμιες ενεργές ενώσεις που εκπροσωπεί η Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ) είναι τα εξής:

1. «ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΡΤΗΣ»

Αριθμός μελών : 35

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Πολυξένη Ταπραντζή (Πρόεδρος), τηλ. 6944545096, 2681024748, jennytaprantzi@gmail.com, 2ο χλμ 'Αρτας - Αγρινίου, 47100, 'Αρτα

2. «ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ» (Σ.Α.Π.Ε.Κ.)

Αριθμός μελών : 156

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Νικόλαος Παπαγεωργίου (Πρόεδρος), τηλ. 6944143055, 2130255476, nikos-eko@hotmail.com, Αθηνάς 46, Κορυδαλλός, 18120, Αθήνα

3. «ΕΝΩΣΗ ΠΩΛΗΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ Ν. ΓΡΕΒΕΝΩΝ»

Αριθμός μελών : 28

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Ιωάννης Παπαζήσης (Πρόεδρος), τηλ. 6979442408, 2462022363, papazisis17@yahoo.gr, 13ης Οκτωβρίου 184, 51100, Γρεβενά

4. «ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΠΩΛΗΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ»

Αριθμός μελών : 127

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Λυκούργος Σαμόλης (Πρόεδρος), τηλ. 6944657080, 2810257200, likсамolis@yahoo.gr, Μεσσαράς 2, Ξεροπόταμος 713 04, Ηράκλειο

5. «ΕΝΩΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ & ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤ/ΤΩΝ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΟΧΗΣ "Ο ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ"»

Αριθμός μελών : 228

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Θεμιστοκλής Κιουρτζής (Πρόεδρος),
τηλ. 6942064000, 2392073300, kthemis@otenet.gr, 18ο χλμ
Θεσσαλονίκης - Περαιάς, 57019, Περαιά Θεσσαλονίκης

**6. «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΝΟΜΟΥ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ»**

Αριθμός μελών : 49

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Αναστάσιος Κεφαλλονίτης
(Αντιπρόεδρος), τηλ. 6946902735, 2661042696
kefalloniti@yahoo.gr, Λιβάδι Γαστούρι, Αχίλλειο, 49084,
Κέρκυρα

7. «ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΚΩ – ΚΑΛΥΜΝΟΥ»

Αριθμός μελών : 20

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Βασίλειος Κλαδάς (Γεν. Γραμματέας),
τηλ. 694585924, 2242027523, v.kladas@hotmail.com, 4ο χλμ
Επαρχιακής Οδού Κω - Χωριών, 85300, Κως Δωδεκανήσων

**8. «ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ &
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΩΝ ΠΛΥΝΤΗΡΙΩΝ – ΛΙΠΑΝΤΗΡΙΩΝ Ν. ΛΑΡΙΣΑΣ»**

Αριθμός μελών : 150

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Ελισσάβητ Παπαδοπούλου (Πρόεδρος),
τηλ. 2410610428, elisavet156@yahoo.gr, Καρδίτσης 92, 41334,
Λάρισα

9. «ΕΝΩΣΗ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ»

Αριθμός μελών : 63

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Παντελής Επιτροπάκης (Πρόεδρος),
τηλ. 2841082340, epitropakispantelis@yahoo.gr, 52 χλμ Αγ.
Νικολάου - Κριτζάς, 72100, Άγιος Νικόλαος

10. «ΕΝΩΣΗ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΛΕΣΒΟΥ – ΛΗΜΝΟΥ»

Αριθμός μελών : 45

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Νικόλαος Βελετάκης (Πρόεδρος), τηλ. 6974790282, 2253023411, madpower1@hotmail.com, Αρίσβη, 81107, Καλλονή Λέσβου

**11. «ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ Ν. ΞΑΝΘΗΣ
“ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ”»**

Αριθμός μελών : 37

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Κων/νος Χαραλαμπίδης (Πρόεδρος), τηλ. 6988888886, 2541067933, chkostas@hotmail.gr, 1ο χλμ ΕΟ Ξάνθης - Καβάλας, 67131, Ξάνθη

**12. «ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ Ν. ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ
ΚΑΥΣΙΜΩΝ» (Σ.Π.Π.Ε.Κ.)**

Αριθμός μελών : 31

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Παναγιώτης Μπόμπορης (Πρόεδρος), τηλ. 6971590869, 2683031672, boborispanos19@gmail.com, Τυριά, Κρανέα, 48300, Πρέβεζα

13. «ΕΝΩΣΗ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ Ν. ΡΕΘΥΜΝΟΥ»

Αριθμός μελών : 60

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Ηρακλής Ξυδάκης (Πρόεδρος), τηλ. 6944896646, 2831025385, iraklisg7@gmail.com, 3ο χλμ ΕΟ Ρεθύμνου - Χανίων, 74100, Ρέθυμνο

**14. «ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝ ΝΟΜΩ ΡΟΔΟΠΗΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑΡΧΩΝ
ΠΩΛΗΤΩΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ & ΚΑΤΟΧΩΝ
ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΕΤΑ ΒΕΝΖΙΝΑΝΤΛΙΑΣ»**

Αριθμός μελών : 62

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Γεώργιος Τζαμπαζλής (Αντιπρόσωπος), τηλ. 6932391330, 2531026800, tzabazlis@gmail.com, Τέρμα Σισμανόγλου Ιωάννη, Έναντι Δικαστικών Φυλακών, 69100 Κομοτηνή

15. «ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ & ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Ν.

ΦΛΩΡΙΝΑΣ “Ο ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ”»

Αριθμός μελών : 20

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Θεόδωρος Ουλιάρης (Αντιπρόσωπος),
τηλ. 6978186386, 2385045180, OULIARIS@GMAIL.COM Λεωφόρος
7ης Νοεμβρίου 58, 53100, Φλώρινα

**16. «ΕΝΩΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΒΕΝΖΙΝΗΣ & ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ Ν.
ΧΑΝΙΩΝ»**

Αριθμός μελών : 70

Υπεύθυνος επικοινωνίας : Ιωάννης Δρακακάκης (Πρόεδρος), τηλ.
6974100047, 2821032784, i.drakakakis@gmail.com, Όαση,
73100, Χανιά

(2)

2.1. - Η δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση με την επωνυμία Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (Π.Ο.Π.Ε.Κ.) δημιουργήθηκε το 2010 με έξι (6) ιδρυτικά μέλη – πρωτοβάθμιες ενώσεις και σήμερα τα μέλη της ανέρχονται σε δεκαέξι (16) πρωτοβάθμιες επαγγελματικές οργανώσεις, οι οποίες εκπροσωπούν συνολικά 1.181 πρατηριούχους.

Συνεπώς, στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων υπάρχει αύξηση των ενώσεων – μελών.

2.2. - Στις πρωτοβάθμιες επαγγελματικές οργανώσεις η εικόνα είναι διαφορετική.

Σύμφωνα με τα γενικώς παραδεκτά στατιστικά στοιχεία της αγοράς πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, τα Πρατήρια Υγρών Καυσίμων (ΠΥΚ) πριν την οικονομική κρίση ανερχόταν στα 8.500 περίπου. Σ' αυτά

περιλαμβάνονταν, σχεδόν αποκλειστικά, πρατήρια κυριότητας ή μίσθωσης των πρατηριούχων τα οποία διαχειριζόταν οι ίδιοι [**Dealer Owned Dealer Operated / Managed (DODOs)**], είτε υπό το σήμα κάποιας Εταιρείας Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΕΕΠ) δυνάμει Συμβάσεως Αποκλειστικής Προμήθειας (ΣΑΠ), είτε ως ανεξάρτητα (λευκά ή ελεύθερα), ήτοι χωρίς σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με ΕΕΠ (ΑΠ).

Σήμερα ο αριθμός των ενεργών πρατηρίων πανελλαδικά, ανέρχεται στα 5.500 περίπου (μείωση 35% περίπου).

Σ' αυτά περιλαμβάνονται πλέον και τα ιδιολειτουργούμενα ή ιδιοδιαχειριζόμενα πρατήρια [δηλαδή αυτά που ανήκουν σε μια εταιρεία εμπορίας και τα διαχειρίζεται η ίδια ελέγχοντας και διαμορφώνοντας την τιμή μεταπώλησης - **Company Owned Company Operated / Managed (COCOs)** ή αυτά που ανήκουν σε μια εταιρεία εμπορίας και τα διαχειρίζεται ανεξάρτητος επιχειρηματίας / πρατηριούχος ο οποίος καθορίζει την τιμή μεταπώλησης - **Company Owned Dealer Operated / Managed (CODOs)**], ήτοι νέες μορφές πρατηρίων, που προέκυψαν μετά την καθετοποίηση της αγοράς των πετρελαιοειδών και την επιθετική διεύθυνση των Διυλιστηρίων και των ΕΕΠ στη Λιανική Αγορά μέσω των θυγατρικών εταιρειών τους διαχείρισης πρατηρίων.

Λαμβανομένων δε υπόψη ότι σήμερα τα ιδιολειτουργούμενα πρατήρια αντιστοιχούν στο 13% - 14% περίπου του συνολικού αριθμού των πρατηρίων (5.500) [να σημειωθεί ότι η CORAL AE (Shell) επί συνόλου 770 πρατηρίων στην εγχώρια αγορά, έχει αναπτύξει 355 ιδιολειτουργούμενα !], ότι οι εκμεταλλευτές τους υποκατέστησαν επαγγελματίες πρατηριούχους - μέλη των πρωτοβάθμιων επαγγελματικών ενώσεων των πρατηριούχων, καθώς και ότι οι εκμεταλλευτές αυτών των πρατηρίων δεν επιλέγουν - για προφανείς λόγους, να συμμετέχουν στις επαγγελματικές πρωτοβάθμιες οργανώσεις

των πρατηριούχων, η πραγματική μείωση των μελών των πρωτοβάθμιων επαγγελματικών ενώσεων υπερβαίνει το 40%, όσοι δηλαδή οι επαγγελματίες οικογενειάρχες πρατηριούχοι, που εκτοπίστηκαν βίαια από τη λιανική αγορά των καυσίμων.

Πολλά, επίσης, πρατήρια που «άλλαξαν χέρια», πέρασαν στα χέρια παραβατικών πρατηριούχων οι οποίοι προφανώς δεν επιλέγουν να συμμετέχουν στις επαγγελματικές οργανώσεις του κλάδου των πρατηριούχων.

2.3. - Τα αίτια μείωσης του αριθμού των μελών των πρωτοβάθμιων επαγγελματικών οργανώσεων των πρατηριούχων ταυτίζονται, σαφέστατα, με τα αίτια συρρίκνωσης του αριθμού των πρατηρίων, τα οποία συνοψίζονται στα ακόλουθα :

2.3.1. - Καθετοποίηση της εγχώριας αγοράς των πετρελαιοειδών

(α) η καθετοποίηση της λειτουργίας της αγοράς των καυσίμων επιτεύχθηκε μέσω της διάρθρωσης των Ομίλων των δύο Διυλιστηρίων που μονοπωλούν την εγχώρια αγορά [«Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ» και «Motor Oil (ΕΛΛΑΣ) Διυλιστήρια Κορίνθου ΑΕ»] σε

- i. Διυλιστήρια με δεσπόζουσα θέση
- ii. Θυγατρικές Εταιρείες Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΕΕΠ) των δύο διυλιστηρίων [«ΕΚΟ ΑΒΕΕ», «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕ» (για τα «Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ») και «AVIN OIL ABENEΠ», «CORAL ΑΕ» (για τη «Motor Oil (ΕΛΛΑΣ) Διυλιστήρια Κορίνθου ΑΕ»)]
- iii. Θυγατρικές των ΕΕΠ, εταιρείες των ιδιολειτουργούμενων πρατηρίων [«ΕΚΟ – ΚΑΛΥΨΩ ΜΟΝ ΕΠΕ» (της «ΕΚΟ ΑΒΕΕ»), «ΜΑΚΡΑΙΩΝ ΜΟΝ ΑΕ» (της «AVIN OIL ABENEΠ»), «ΕΡΜΗΣ ΑΕΜΕΕ» και «ΜΥΡΤΕΑ ΑΕ» (της «CORAL ΑΕ»),

«ΕΛΙΝ ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΕ» (της «ΕΛΙΝ ΑΕ»), «ΤΕΜΕΤΕΡΟΝ ΕΠΕ» (της «ΑΕΓΕΑΝ ΟΙΛ ΑΕ»)]

iv. Πρατήρια με τα σήματα των ΕΕΠ, αποκλειστικής προμήθειας

(β) η καθετοποίηση είχε στόχο τον μεγαλύτερο δυνατό έλεγχο και τη συγκέντρωση της λιανικής αγοράς των καυσίμων και της λειτουργίας των πρατηρίων, τον οποίο εκ του αποτελέσματος, μπορούμε να πούμε ότι υλοποίησε μέσω :

- i. Της προσφοράς χρηματοοικονομικών παροχών, σε προεπιλεγμένα από τις ΕΕΠ πρατήρια, βάσει επιχειρηματικών κριτηρίων της αντίστοιχης προμηθεύτριας εταιρείας ως «εργαλείο» εκκαθάρισης του δικτύου των πρατηρίων
- ii. Της επιβολής στις Συμβάσεις Αποκλειστικής Προμήθειας (ΣΑΠ) εμπορικών όρων και συναλλαγών οι οποίες επιτρέπουν ευχερώς στις ΕΕΠ την καταγγελία των συμβάσεων και επιφέρουν τη συρρίκνωση του αριθμού των πρατηρίων, στο ίδιο πνεύμα της εκκαθάρισης του δικτύου
- iii. Της μεθόδευσης βάση της οποίας παρακάμπτονται οι νόμιμοι περιορισμοί και απαγορεύσεις ως προς την διάρκεια των ΣΑΠ, με σκοπό τη χρονική επέκταση της δέσμευσης της αποκλειστικότητας και, εν τέλει, τη νομή του πρατηρίου από την προμηθεύτρια ΕΕΠ
- iv. Της διασφάλισης της αποφυγής καταγγελίας και της τήρησης εκ μέρους του πρατηριούχου της πενταετούς διάρκειας των ΣΑΠ μέσω επιβολής υψηλών αποζημιώσεων και ποινικών ρητρών

(γ) η καθετοποίηση παρείχε και παρέχει μέγιστο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις ΕΕΠ, καθόσον :

- i. Μέσω του συνεχώς αναπτυσσόμενου δικτύου των πρατηρίων τους COCOs και CODOs διασφαλίζεται πλήρως η παραμονή τους, άρα και ο έλεγχος, συγκεκριμένων (κυρίως των πλέον αποδοτικών) σημείων πώλησης λιανικής και ο πλήρης έλεγχος των ανταγωνιστικών πρατηρίων της περιοχής
- ii. Μέσω της δυνατότητας, που τους δίνει η σχέση τους με τις δύο εταιρείες διύλισης, να διαθέτουν από τα ιδιολειτουργούμενα πρατήριά τους καύσιμα σε τιμές χαμηλότερες του κόστους προμήθειας των ανταγωνιστικών πρατηρίων της ίδιας περιοχής, ακόμη και με το δικό τους σήμα !

(δ) η καθετοποίηση επέφερε :

- i. Τη δημιουργία ολιγοπωλιακής αγοράς με σοβαρά ζητήματα κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης των εταιριών διύλισης και των θυγατρικών τους, σε όλη την αλυσίδα παραγωγής και διακίνησης των καυσίμων
- ii. Την εφαρμογή εναρμονισμένων πρακτικών με τις συμφωνίες μεταξύ των εταιριών ΕΕΠ στην τιμολογιακή πολιτική, με τις οποίες ασκούν τον πλήρη έλεγχο της αγοράς και διαμορφώνουν τους κανόνες λειτουργίας της στα συμφέροντά τους. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι ακόμη και στην περίπτωση εισαγωγής από εταιρεία εκτός των εγχώριων ομίλων διύλισης, οι τιμές της διαμορφώνεται πάνω στις τιμές των τελευταίων
- iii. Την πλήρη στρέβλωση του ανταγωνισμού σε όλα τα επίπεδα της παραγωγής και διακίνησης των καυσίμων, ιδίως δε στο επίπεδο της λιανικής αγοράς, όπου οι όροι ενός υγιούς και αποτελεσματικού ανταγωνισμού αλλάζουν εις βάρος του οικογενειάρχη πρατηριούχου και, κυρίως, του τελικού καταναλωτή

2.3.2. - Συμβάσεις Αποκλειστικής Προμήθειας (ΣΑΠ)

(α) οι ΣΑΠ που υπογράφουν οι πρατηριούχοι με τις ΕΕΠ έχουν σαφώς το χαρακτήρα «συμβάσεων προσχώρησης», καθώς ναι μεν ο πρατηριούχος έχει το δικαίωμα να επιλέξει να υπογράψει ή να μην υπογράψει τη σύμβαση, αλλά από τη στιγμή που θα αποφασίσει να συμβληθεί με την ΕΕΠ, προσχωρεί σε, εκ των προτέρων διατυπωμένους και, συνήθως, αδιαπραγμάτευτους και καταχρηστικούς συμβατικούς όρους. Κατ' αυτό τον τρόπο ο πρατηριούχος εξ αρχής καθίσταται το αδύναμο μέρος της συμφωνίας, καθώς δεν έχει καμία ή έχει ελάχιστη και σε κάθε περίπτωση ελεγχόμενη διαπραγματευτική ισχύ, κατά προφανή παραβίαση της ελευθερίας των συμβάσεων

(β) οι ΣΑΠ δεσμεύουν μονομερώς και υπερβολικά τους πρατηριούχους καθώς μ' αυτές συνομολογούνται όροι, με τους οποίους :

- i. Ο πρατηριούχος αναλαμβάνει την υποχρέωση, επί ποινή την καταγγελία της σύμβασης από την ΕΕΠ, να πραγματοποιήσει ετησίως υπερβολικές καταναλώσεις καυσίμων, δηλώνοντας μάλιστα ότι τις καταναλώσεις αυτές τις προτείνει ο ίδιος και ότι αναγνωρίζει ότι μπορεί να τις πραγματοποιήσει
- ii. Δίδονται από την ΕΕΠ στον πρατηριούχο παροχές (εμπορευματικές πιστώσεις, χρηματοδοτικές διευκολύνσεις, εκπτώσεις) τις οποίες ο πρατηριούχος διασφαλίζει με προσημειώσεις ακινήτων του και με αξιόγραφα (επιταγές – συναλλαγματικές) συνήθως λευκά ως προς τα ποσά και τις ημερομηνίες. Οι παροχές αυτές δημιουργούν υψηλές κεφαλαιουχικές υποχρεώσεις του πρατηριούχου προς την ΕΕΠ, η οποία αυξάνοντας σε δεύτερο χρόνο την τιμή της προμήθειας των καυσίμων τον στραγγαλίζει, καθώς δεν μπορεί να είναι πλέον ανταγωνιστικός στην αγορά ιδίως όταν έχει να ανταγωνιστεί δίπλα του είτε άλλο πρατήριο με το σήμα της ίδιας προμηθεύτριας

εταιρείας, είτε ιδιολειτουργούμενο, τα οποία λειτουργούν με ευνοϊκότερους οικονομικούς και άρα ανταγωνιστικούς όρους.

- iii. Επιβάλλεται πλήθος υψηλών ποινικών ρητρών συμμόρφωσης για την παραμικρή παράβαση όρου, στην οποία τυχόν θα υποπέσει ο πρατηριούχος
- iv. Σε περίπτωση προσωρινής οικονομικής αδυναμίας του πρατηριούχου να αποπληρώσει το τίμημα έστω και ενός τιμολογίου, η προμηθεύτρια δεν επιλέγει βεβαίως την καταγγελία της σύμβασης, αφού σκοπός της δεν είναι να αποχωρήσει από το σημείο πώλησης, αλλά παύει εκβιαστικά τον εφοδιασμό του πρατηρίου με καύσιμα
- v. Μετακυλίνουνται από τις ΕΕΠ στον πρατηριούχο οι δαπάνες συντήρησης και ασφάλισης του εξοπλισμού του πρατηρίου, οι δαπάνες διαχείρισης και έκδοσης των τιμολογίων προμήθειας
- vi. Επιβαρύνεται ο πρατηριούχος με υψηλές προμήθειες για τις «κάρτες στόλου» που εξυπηρετούν προωθητικές ενέργειες της προμηθεύτριας εταιρείας, οι οποίες ανέρχονται σε τέτοια ποσοστά (ενδεικτικά αναφέρεται ποσοστό 2%, το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου 4 λεπτά / λίτρο καυσίμου) που επηρεάζουν αρνητικά τα κέρδη του. Ο πρατηριούχος εξαναγκάζεται είτε να απωλέσει τμήμα των κερδών του, είτε να αποφύγει τη χρήση καρτών στόλου από τον καταναλωτή, γεγονός που επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητά του

(γ) με τις ΣΑΠ υπό τα άνω δεδομένα :

- i. Περιορίζεται σοβαρά, αν δεν παρεμποδίζεται πλήρως, η κινητικότητα των πρατηριούχων μεταξύ των ανταγωνιστριών ΕΕΠ
- ii. Επέρχεται πλήρης στρέβλωση του υγιούς κι αποτελεσματικού ανταγωνισμού στο επίπεδο της λιανικής αγοράς,

ελαχιστοποιούνται τα περιθώρια κέρδους του πρατηριούχου ο οποίος τελικά αναγκάζεται είτε να κλείσει την επιχείρησή του (τάση η οποία επικράτησε μετά την οικονομική κρίση) αν, βεβαίως, δεν έχει οικονομικές υποχρεώσεις στην προμηθεύτρια εταιρεία του, είτε να παραχωρήσει τη χρήση του πρατηρίου στην ΕΕΠ ή σε θυγατρική της, μέσω της μορφής συνεργασίας μίσθωσης – υπεκμίσθωσης για να παρακαμφθεί ο περιορισμός της μέγιστης πενταετούς χρονικής διάρκειας της συνεργασίας, είτε, για να κρατηθεί στην αγορά αντιμετωπίζοντας λιανικές τιμές κάτω του κόστους χονδρικής τιμής του καυσίμου, αλλά και πολλές φορές ακόμη και κάτω της τιμής του διυλιστηρίου, να μετακινηθεί από την επιχειρηματική νομιμότητα στην παρανομία, μέσω της κλοπής καυσίμων ή της ένταξής του στο κύκλωμα λαθρεμπορίας και νοθείας. Υπολογίζεται ότι σήμερα στην Αττική, το 30% περίπου των πρατηρίων (πλην των ιδιολειτουργούμενων, όπου σ' αυτά δεν υπάρχει λόγος να γίνει) καταφεύγει σε παραβατικές συμπεριφορές, όπως ηλεκτρονική κλοπή στις αντλίες, νόθευση καυσίμου, λαθρεμπόριο, για την επιβίωση. Θεωρητικά ο πρατηριούχος έχει και την εναλλακτική λύση να γίνει Ανεξάρτητος. Την έχει όμως και στην πράξη ;

2.3.3. – Η στρεβλή λειτουργία των Ανεξάρτητων Πρατηρίων (ΑΠ)

Τα Ανεξάρτητα Πρατήρια, σε μια αγορά που δεν θα εμφάνιζε τις στρεβλώσεις που εμφανίζει σήμερα η αγορά των καυσίμων σε όλα τα επίπεδα, θα μπορούσαν να αποτελούν ένα μοχλό ανάπτυξης, διασφάλισης και διατήρησης της υγιούς και αποτελεσματικής ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στον κλάδο των πετρελαιοειδών.

Αυτό δε συμβαίνει διότι οι ανεξάρτητοι πρατηριούχοι είναι πρακτικά αδύνατο να έχουν ελεύθερη πρόσβαση απευθείας στο

δυλιστήριο ή να κάνουν εισαγωγές δυλισμένου καυσίμου ακόμη και μέσω κοινοπραξιών ή συνεταιρισμών, στις πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας των εταιρειών δύλισης και εμπορίας, δεδομένης της υποχρέωσής τους να τηρούν αποθέματα ασφαλείας, πράγμα αδύνατο όσο δεν συστήνεται Ελληνικός Κεντρικός Φορέας Διατήρησης Αποθεμάτων, όπως προβλέπει η νομοθεσία.

Πέραν τούτου, ενόψει της αύξησης της παραβατικότητας όπως αυτή εμφανίζεται σήμερα στις τρεις μορφές της (λαθρεμπόριο, νοθεία, κλοπή), ο καταναλωτής εμφανίζει μία επιφυλακτικότητα (ενδεχομένως και δικαιολογημένη) έναντι των Ανεξάρτητων Πρατηρίων, αφού θεωρεί ότι σε υψηλό ποσοστό προσφέρονται για την διάθεση στην κατανάλωση «παραβατικών» καυσίμων και δεν επιλέγει να τροφοδοτείται από αυτά.

Πράγματι, ο πρατηριούχος στον οποίο έχει αποκλειστεί η ελεύθερη πρόσβαση στο δυλιστήριο δεν έχει τη δυνατότητα να επιτύχει ανταγωνιστική τιμή χονδρικής για τα καύσιμα του πρατηρίου του, αφού δεν έχει αποκλειστική προμηθεύτρια ΕΕΠ, οπότε πέφτει στην παγίδα να αναζητήσει φτηνό καύσιμο από διάφορες άλλες πηγές, με μόνο κριτήριο τη χαμηλή τιμή αγοράς, το οποίο κατά τεκμήριο είναι «παραβατικό».

Κατά συνέπεια ο πρατηριούχος που δεν θα γίνει ανεξάρτητος για τους παραπάνω λόγους, θα εξακολουθήσει αναγκαστικά να τελεί υπό την ιδιάζουσα ομηρεία των ΕΕΠ.

2.3.4. - Άλλες αθέμιτες και καταχρηστικές πρακτικές ανταγωνισμού από τις ΕΕΠ εις βάρος των πρατηριούχων :

(α) διάθεση στον τελικό καταναλωτή «premium» / «ενισχυμένων» καυσίμων, τα οποία δεν μπορούν να διαθέσουν οι ανεξάρτητοι πρατηριούχοι.

Τα καύσιμα αυτά, παρ' ότι δημιουργούνται με πρόσθετες χημικές ουσίες μη ελεγχόμενων προδιαγραφών και είναι αμφιβόλου αποτελεσματικότητας και αναγκαιότητας, χρησιμοποιούνται ως εργαλεία

αθέμιτης προσέλκυσης τελικών καταναλωτών κυρίως στα ιδιολειτουργούμενα πρατήρια των ΕΕΠ.

Με προωθητικές ενέργειες τις οποίες επικοινωνούν προς τους καταναλωτές τόσο οι ιστοσελίδες των εταιρειών, όσο και οι υπάλληλοι στην αντλία του πρατηρίου, γίνονται «ειδικές προσφορές» (εκπτώσεις, πόντους στην κάρτα «bonus» του καταναλωτή) για τη διάθεση των «premium» / «ενισχυμένων» καυσίμων ΜΟΝΟ σε επιλεγμένα πρατήρια, τα οποία δεν είναι άλλα από τα ιδιολειτουργούμενα, στα οποία κατευθύνεται τεχνηέντως ο καταναλωτής

(β) επιθετική πολιτική προώθησης των πωλήσεων με τις λεγόμενες «κάρτες στόλου» και τις «κάρτες πόντων (bonus)», με τις οποίες οι ΕΕΠ μετατρέπουν τους καταναλωτές σε σταθερούς πελάτες των σηματοδοτούμενων πρατηρίων τους, ιδίως δε των ιδιολειτουργούμενων πρατηρίων τους. Με τις κάρτες αυτές οι ΕΕΠ επιτυγχάνουν :

- i. Να καθοδηγούν τους καταναλωτές στοχευμένα στα ιδιολειτουργούμενα πρατήριά τους, «κλειδώνοντας» τις κάρτες προκειμένου να ισχύουν μόνο σ' αυτά
- ii. Να αποκτούν πρόσβαση στα στοιχεία επικοινωνίας των καταναλωτών και να τους βομβαρδίζουν με μηνύματα για τις εξελισσόμενες προωθητικές τους ενέργειες
- iii. Να αποκτούν πρόσβαση στα στοιχεία των καταναλωτών / πελατών του πρατηριούχου – συνεργάτη τους, τους οποίους στη συνέχεια προσεγγίζουν απ' ευθείας για να τους αποσπάσουν από αυτόν και να τους οδηγήσουν είτε στα ιδιολειτουργούμενα πρατήριά τους, είτε, ακόμα χειρότερα, να τους οδηγήσουν στην προμήθεια καυσίμων κατ' ευθείαν από το επίπεδο χοντρικής της αλυσίδας διακίνησης. Πράγματι, αφού αποκτήσουν πρόσβαση στα στοιχεία επικοινωνίας, προσεγγίζουν τους αξιόλογους (με βάση

τις καταναλώσεις) πελάτες του πρατηριούχου / συνεργάτη τους, κυρίως μεταφορικές εταιρείες με μεγάλο στόλο οχημάτων, εταιρείες μίσθωσης οχημάτων, τεχνικές εταιρείες, αγρότες κλπ, τους οποίους, με διάφορες παροχές, όπως πωλήσεις με εκπτώσεις όμοιες με εκείνες που χορηγούν στον πρατηριούχο (!), πωλήσεις με πίστωση πολλών ημερών, παραδόσεις των καυσίμων στο χώρο του πελάτη, με χρησιδανεισμό δεξαμενών (παράνομων, βεβαίως) ή ειδικών containers για την αποθήκευση στο χώρο του, με ειδικές προσφορές για τα «premium» / «ενισχυμένα» καύσιμα, αποσπούν από τον πρατηριούχο και τους οδηγούν να αγοράζουν απ' ευθείας από τις ίδιες τις ΕΕΠ (δηλαδή από χονδρέμπορα) παρακάμπτοντας έτσι τον πρατηριούχο που αγωνίζεται να επιβιώσει στον ούτως ή άλλως αθέμιτο ανταγωνισμό της λιανικής ή στην καλύτερη περίπτωση τους οδηγούν και τους «κλειδώνουν» ως σταθερούς πελάτες τους στα ιδιολειτουργούμενα πρατήριά τους. Η ίδια πρακτική ακολουθείται για τους καταναλωτές / πελάτες του πρατηριούχου, προφανώς, και μετά την λύση συνεργασίας του με την ΕΕΠ

- iv. Να πραγματοποιούν κεντρική τιμολόγηση προς τους τελικούς καταναλωτές
- v. Να επιστρέφουν από τα υπερκέρδη τους μέχρι και 10€ / τόνο καυσίμου στον καταναλωτή
- vi. Να ενσωματώνουν στα κέρδη τους πρόσθετη αξία, σε περίπτωση μη εξαργύρωσης των πόντων της κάρτας από τον καταναλωτή, ενώ για το ίδιο ποσό χρεώσει τον πρατηριούχο. Οι μη εξαργυρωθέντες πόντοι εκτιμώνται σε αξία αρκετών εκατομμυρίων ευρώ
- vii. Να πραγματοποιούν τριγωνικές πωλήσεις και τιμολογήσεις μέσω των σηματοδοτούμενων πρατηρίων τους. Με τον τρόπο αυτό οι

ΕΕΠ ελέγχουν ένα μεγαλύτερο ποσοστό πρατηρίων από αυτόν που εμφανίζουν και ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό όγκου πωλήσεων, επιτυγχάνοντας υπερκέρδη εις βάρος των πρατηριούχων.

(3)

Δε διατηρούμε στο αρχείο της Ομοσπονδίας μας στοιχεία για τις ΕΕΠ με τις οποίες συνεργάζονται τα πρατήρια - μέλη που εκπροσωπούμε, για την προμήθεια οποιουδήποτε είδους καυσίμου.

Επ' ευκαιρία, όμως, κρίνουμε σκόπιμο να κάνουμε μία επισήμανση για την αδικαιολόγητη εξαίρεση του υγραερίου από τη σχετική έρευνά σας. Ο τομέας διακίνησης του υγραερίου εμφανίζει ομοειδή προβλήματα με εκείνα του τομέα της διακίνησης υγρών καυσίμων. Ήδη έχουμε καθυστερήσει να ασχοληθούμε όπως πρέπει με το υγραέριο και τη διακίνησή του σε τρεις μορφές, κίνησης, θέρμανσης και βιομηχανικό, από δεκάδες εταιρείες εμπορίας, σ' ένα ασύδοτο και καθόλου ανταγωνιστικό περιβάλλον που ευνοεί την παραβατικότητα, η οποία είναι ήδη πολύ υψηλή (κατ' εκτίμηση, στο 30% της διακινούμενης ποσότητας πανελληνίως).

(4)

Δεν έχουμε στη διάθεσή μας στοιχεία επαρκή και ασφαλή για οποιαδήποτε εκτίμηση σχετική με τα μερίδια αγοράς των ΕΕΠ σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας την τελευταία τριετία.

Σαφέστατα υπάρχουν ΕΕΠ των οποίων η κύρια δραστηριοποίησή τους αφορά συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της χώρας, με προφανή έλεγχο της χονδρικής και λιανικής αγοράς, πλην όμως δεν διαθέτουμε στοιχεία για επαρκή και ασφαλή εκτίμηση των μεριδίων τους σ' αυτές.

(5)

5.1. - Για τη σχέση ΕΕΠ – Διυλιστηρίων (διαμόρφωση τιμής αγοράς) :

- i. Οι ΕΕΠ που ανήκουν στους δύο καθετοποιημένους ομίλους της αγοράς και κατέχουν περίπου το 70% της λιανικής, δεν απαιτείται να έχουν διαπραγματευτική ισχύ για την προμήθεια των προϊόντων πετρελαίου, από το διυλιστήριο του ίδιου ομίλου στον οποίο ανήκουν
- ii. Για τις ΕΕΠ εκτός εκείνων που ανήκουν στους δύο καθετοποιημένους ομίλους της αγοράς δεν μπορούμε να γνωρίζουμε αν έχουν διαπραγματευτική ισχύ στις συμφωνίες τους για την προμήθεια των προϊόντων πετρελαίου και πόσο σημαντική είναι αυτή. Δεν (μπορούμε να) έχουμε, επίσης, στοιχεία για το αν εισάγουν προϊόντα πετρελαίου, καύσιμα κλπ και τι διαπραγματευτική ισχύ έχουν, αν έχουν, σ' αυτή την περίπτωση. Εκτιμούμε ότι κάποιες ΕΕΠ που μπορούν, στη διαπραγμάτευση με τα εγχώρια διυλιστήρια να δώσουν κάποια άλλα ανταλλάγματα, πιθανόν να έχουν περισσότερη διαπραγματευτική ισχύ από τις υπόλοιπες, για τις τιμές αγοράς των προϊόντων πετρελαίου [Εντελώς ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση της ειδικής διαδόχου της Jet Oil, η οποία ως ιδιοκτήτρια εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων στη Θεσσαλονίκη, μπορεί να «διευκολύνει» εταιρείες

των καθετοποιημένων ομίλων επιτυγχάνοντας καλύτερες τιμές προμήθειας καυσίμων].

5.2. - Για τη σχέση ΕΕΠ – Πρατηρίων Λιανικής (διαμόρφωση τιμής πώλησης) :

Εδώ, οι ΕΕΠ έχουν απόλυτη διαπραγματευτική ισχύ έναντι των πρατηριούχων και αυτό το βιώνουμε καθημερινά. Ισχύει δε αυτή η διαπίστωση με όλες ανεξαιρέτως τις ΕΕΠ και όχι μόνο των δύο καθετοποιημένων ομίλων (δεν εξετάζεται εν προκειμένω η διαπραγματευτική ισχύς στο μεταξύ τους ανταγωνισμό), οφείλεται δε αυτή η διαπίστωση στο ότι :

- i. Οι ΕΕΠ, μέσω των Συμβάσεων Αποκλειστικής Προμήθειας (ΣΑΠ), που όπως εξηγήθηκε ήδη έχουν το χαρακτήρα συμβάσεων προσχώρησης στις οποίες οι πρατηριούχοι δεν έχουν καμία διαπραγματευτική ισχύ, επιτυγχάνουν να ελέγξουν τα πρατήρια της λιανικής, ιδίως δε τα οικονομικώς «αποδοτικά», με απώτερο σκοπό, εκτός των άλλων, τον πλήρη έλεγχο της αγοράς και την απόκτηση ή διατήρηση του σημείου του «αποδοτικού» πρατηρίου
- ii. Οι ΕΕΠ έχουν την αποκλειστική ευχέρεια να επηρεάσουν την τιμή πώλησης των προϊόντων πετρελαίου στον καταναλωτή, εφαρμόζοντας κατά το δοκούν προς τους συνεργαζόμενους πρατηριούχους τους επιλεκτική πολιτική παροχής διαφορετικών τιμών πώλησης, την οποία διαμορφώνουν είτε από τις εκπτώσεις που χορηγούν στο πρατήριο, είτε με τα κοστολογικά περιθώρια στη χονδρική τιμή συμπιέζοντας ή μη αναλόγως τα μεικτά περιθώρια κέρδους του πρατηριούχου, είτε με την πιστωτική πολιτική προς αυτόν
- iii. Επικρατεί προς όφελος των ΕΕΠ πλήρης αδιαφάνεια ως προς τον καθορισμό της λιανικής τιμής πώλησης των προϊόντων

πετρελαίου, λόγω και της μη δημοσιοποίησης – μόνο σ' αυτό το επίπεδο της αλυσίδας διακίνησης των καυσίμων – των χονδρικών τιμών προς τον πρατηριούχο, γεγονός που ενισχύει την διαπραγματευτική τους ισχύ έναντι αυτού για τον καθορισμό της τελικής τιμής πώλησης στον καταναλωτή.

(6)

Το σύνολο των ΕΕΠ (δεδομένης της απουσίας εισαγωγών στην πράξη) διαθέτουν προς κατανάλωση ομοιογενή προϊόντα πετρελαιοειδών προερχόμενα από τους δύο ομίλους διύλισης της εγχώριας αγοράς, τα οποία δεν (θα μπορούσαν να) εμφανίζουν έντονα στοιχεία διαφοροποίησης, που να δικαιολογούν και τις εμφανιζόμενες αποκλίσεις στις τιμές σε όλα τα στάδια διακίνησης.

Η όποια διαφοροποίηση ίδιων προϊόντων πετρελαιοειδών που διαθέτουν οι ΕΕΠ εμφανίζεται με την πρόσμιξη πρόσθετων χημικών ουσιών και τη δημιουργία προϊόντων «premium» ή «ενισχυμένων», τα οποία τιμολογούνται σε τιμή πολύ υψηλότερη από τα κανονικά προϊόντα.

Για τα «premium» / «ενισχυμένα» προϊόντα πετρελαιοειδών πρέπει να επισημάνουμε τα ακόλουθα ζητήματα που δημιουργούνται στη λιανική αγορά και επηρεάζουν αρνητικά τον υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό :

- i. Οι ουσίες πρόσμιξης, τις οποίες κάθε ΕΕΠ κοστολογεί κατά το δοκούν και χωρίς κανένα έλεγχο, είναι πολύ φτηνές και η ποσότητα / κυβικό κασίμου που απαιτείται πολύ μικρή, ώστε να μην δικαιολογείται η μεγάλη διαφορά τιμής που εμφανίζεται για τον καταναλωτή μεταξύ κανονικού και «premium» / «ενισχυμένου» κασίμου

- ii. Οι ΕΕΠ επικαλούνται για την προώθηση των «premium» / «ενισχυμένων» καυσίμων διάφορες ιδιότητες, ευεργετικές κυρίως για τον κινητήρα του οχήματος. Δεν έχουν πάντως υποπέσει στην αντίληψή μας σοβαρές μελέτες οι οποίες να επιβεβαιώνουν τις ιδιότητες αυτές, την αναβάθμιση της ποιότητας του καυσίμου και την αναγκαιότητα αυτό το διαφοροποιημένο καύσιμο να φτάσει στον κινητήρα του οχήματος του καταναλωτή. Ούτε γνωρίζουμε σε τι διαφέρει το διαφοροποιημένο καύσιμο μίας εταιρείας από εκείνο μίας άλλης
- iii. Παρά ταύτα πάνω σ' αυτή την αποτελεσματικότητα έχουν «επενδύσει» οι ΕΕΠ και με ειδικά προωθητικά προγράμματα (συνήθως εβδομαδιαία) ειδικών προσφορών (παροχή εκπτώσεων και διπλασιασμό των πόντων στις κάρτες «bonus») που εφαρμόζουν για τα καύσιμα αυτά, επιτυγχάνουν αφενός την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού καταναλωτών στα πρατήριά τους και αφετέρου την αύξηση των κερδών τους, καθώς λόγω του μικρού κόστους των ουσιών πρόσμιξης αυξάνεται κατά πολύ το περιθώριο κέρδους τους
- iv. Οι ειδικές προσφορές που γίνονται από τις ΕΕΠ για την προώθηση των διαφοροποιημένων καυσίμων τους εφαρμόζονται όχι σε όλα τα πρατήρια με το σήμα της συγκεκριμένης ΕΕΠ, ως θα ήταν αναμενόμενο, αλλά σε «επιλεγμένα» πρατήριά της και συγκεκριμένα στα ιδιολειτουργούμενα πρατήριά της. Με τον τρόπο αυτό κατευθύνουν τον καταναλωτή στα συγκεκριμένα πρατήρια και αλλοιώνουν ευθέως τον υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό στη λιανική εμπορία των καυσίμων
- v. Την ίδια στιγμή που συμβαίνουν αυτά τα παράδοξα, τα Ανεξάρτητα Πρατήρια δεν έχουν τη δυνατότητα να κάνουν

προωθητικές ενέργειες για όμοια προϊόντα, με αποτέλεσμα να υστερούν έναντι των ΕΕΠ στον ανταγωνισμό

(7)

Δεν έχει περιέλθει σε γνώση μας κάποιο από τα Ανεξάρτητα Πρατήρια μέλη των επαγγελματικών Ενώσεων που εκπροσωπεί η ΠΟΠΕΚ να προμηθεύονται ή να έχουν επιχειρήσει να προμηθευτούν καύσιμα απευθείας από τις εταιρείες διύλισης. Οι λόγοι είναι γνωστοί σε όλους τους εμπλεκόμενους και στην ΕΑ :

- i. Το καθεστώς της καθετοποίησης των δύο εγχώριων διυλιστηρίων σε συνάρτηση με την απαγόρευση στην πράξη εισαγωγών από ΑΠ, Συνεταιρισμούς, Κοινοπραξίες, οδηγούν αναγκαστικά τους πρατηριούχους που επιθυμούν να αγοράσουν απευθείας διυλισμένο καύσιμο στο ολιγοπώλιο των δύο εγχώριων ομίλων διύλισης
- ii. Η ολιγοπωλιακή δεσπόζουσα θέση και η εκμετάλλευση αυτής από τους δύο ομίλους διύλισης τους παρέχει τη δυνατότητα να επιβάλλουν στρεβλωτικές συνθήκες ανάπτυξης του ανταγωνισμού στο επίπεδο της διύλισης (αλλά και στα λοιπά επίπεδα της διακίνησης των προϊόντων πετρελαίου)

(8)

(α) Πριν την καθετοποίηση της εγχώριας αγοράς υπήρχε προσήλωση του καταναλωτή στο σήμα μίας ΕΕΠ και ήταν συνειδητή, όπως συνειδητή ήταν και η εν γένει επιλογή του πρατηρίου, λόγω των διαπροσωπικών σχέσεων καταναλωτή – πρατηριούχου, στοιχεία που δημιουργούσαν πιστή πελατεία σε ένα πρατήριο.

(β) Σήμερα, το εμπορικό σήμα (brand name) ενός πρατηρίου (κατ' ουσίαν το εμπορικό σήμα της συνεργαζόμενης ΕΕΠ) είναι ένα απλό αναγνωρίσιμο σήμα (trademark) της ΕΕΠ και όχι ένα σήμα που παρέχει στον καταναλωτή / πελάτη του πρατηρίου ασφάλεια και εμπιστοσύνη για το προϊόν που αγοράζει

Στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να γίνει δεκτό ότι υπάρχει αναγνωρισιμότητα του σήματος μίας ΕΕΠ σε μία αγορά όπου υπάρχουν πολλά αναγνωρίσιμα και ανταγωνιστικά σήματα, αλλά αυτό το στοιχείο από μόνο του δεν οδηγεί απαραίτητα τον καταναλωτή στο, με αυτό το σήμα, σηματοδοτούμενο πρατήριο και στην αγορά συγκεκριμένων προϊόντων ή υπηρεσιών

(γ) Σήμερα στην εγχώρια αγορά των καυσίμων, λόγω του ολιγοπωλιακού καθεστώτος των δύο καθετοποιημένων ομίλων και της παντελούς έλλειψης εισαγωγών διυλισμένων καυσίμων, διατίθενται στον τελικό καταναλωτή ομοιογενή προϊόντα με πολύ χαμηλό βαθμό διαφοροποίησης («premium» ή «ενισχυμένα» καύσιμα). Αυτό, αργά αλλά σταθερά, το μαθαίνει πλέον ο Έλληνας καταναλωτής. Έτσι, το γεγονός της έλλειψης προσφοράς διαφορετικής ποιότητας καυσίμων έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια, το βασικό κριτήριο επιλογής ενός πρατηρίου διάθεσης καυσίμων από τον καταναλωτή να είναι μόνο η λιανική τιμή τους.

Ο καταναλωτής δηλαδή δεν είναι σήμερα δυνατόν να πειστεί ότι συγκεκριμένο καύσιμο μίας ΕΕΠ διαθέτει ιδιαίτερα και διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά σε σχέση με όμοιο ανταγωνιστικό προϊόν άλλης ΕΕΠ, ώστε να προσηλωθεί (να γίνει πιστός) στο σήμα της ΕΕΠ που ικανοποιεί τα κριτήριά του.

Η όποια προσήλωση εμφανίζει σήμερα ο μέσος καταναλωτής είναι κυρίως ασυνείδητη καθώς για να οδηγηθεί στην επαναλαμβανόμενη αγορά του καυσίμου αξιολογεί σχεδόν αποκλειστικά το οικονομικό του

όφελος, άρα προσανατολίζεται με βάση την τιμολογιακή πολιτική που του προσφέρεται το προϊόν και αδιαφορεί για τα στοιχεία εκείνα που θα τον καθιστούσαν ένα καταναλωτή ο οποίος επιλέγει πιστά το καύσιμο που διαθέτει ένα πρατήριο με το συγκεκριμένο σήμα κάποιας ΕΕΠ επειδή αυτό έχει τα χαρακτηριστικά που τον ικανοποιούν, την ποιότητα που αναζητά και φυσικά την προσιτή τιμή.

(δ) Ακόμη και για τα χαμηλού βαθμού διαφοροποίησης «premium» ή «ενισχυμένα» καύσιμα ο καταναλωτής πείθεται για την αγορά τους μέσω των μεθόδων και μεθοδεύσεων που ακολουθούν οι ΕΕΠ (βλ. σχετική απάντησή μας στην με αριθ. 6 ερώτησή σας) για την υποστήριξη του προϊόντος και όχι επειδή πράγματι το προϊόν ενός σήματος έχει σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι ανταγωνιστικού προϊόντος άλλου σήματος.

Ίσως πλέον και τις ίδιες τις ΕΕΠ να μην τις ενδιαφέρει τόσο η προσήλωση του καταναλωτή στο σήμα, αλλά στο πλαίσιο ενός στρεβλού ανταγωνισμού, όπου μόνο το κέρδος που επιτυγχάνεται με οποιοδήποτε τρόπο έχει αξία, στρέφουν το ενδιαφέρον τους στις αυξημένες και εκτεταμένες πωλήσεις που θα τους αποφέρουν υπερκέρδη, τα οποία έχουν καταστεί αυτοσκοπός.

(ε) Στο πλαίσιο που αναπτύσσουμε παραπάνω, θα πρέπει να προβληματιστούμε και να αναρωτηθούμε όλοι οι εμπλεκόμενοι :

- τι σχέση έχουν σήμερα τα καύσιμα που αγοράζει ο καταναλωτής στην Ελλάδα από σηματοδοτούμενα πρατήρια της Shell ή της BP με τα καύσιμα που διαθέτουν οι εταιρείες αυτές στις χώρες απ' όπου προέρχονται ;
- Ποιος αλήθεια πιστεύει σήμερα ότι ένας καταναλωτής θα εξακολουθούσε να παραμένει αμετανόητα πιστός σε ένα πρατήριο μίας ΕΕΠ για το σήμα της και δεν θα αγόραζε από ένα ΑΠ, όταν

το τελευταίο, έχοντας τη δυνατότητα να προμηθευτεί καύσιμα απ' ευθείας από τα διυλιστήρια, μπορούσε να επιτύχει καλύτερους όρους κόστους αγοράς και χαμηλή τιμή για να προσελκύσει τον καταναλωτή ;

(9)

Η μετακίνηση ενός καταναλωτή από ένα πρατήριο σε ένα άλλο, σε περίπτωση αύξησης από το δεύτερο της τιμής των προϊόντων πετρελαίου είναι σχεδόν απίθανη. Όχι μόνο για αύξηση της τιμής, της τάξεως 5-10% (αν και τέτοια ποσοστά δεν μπορούν να υπάρξουν καθώς το μέσο κέρδος ενός πρατηριούχου είναι πολύ μικρότερο) αλλά ακόμη και για αύξηση της τάξης του 0,1%.

Όπως ειδικότερα προκύπτει και από την προηγούμενη απάντησή μας στην ερώτησή σας με αριθ. 8, η συντριπτική πλειοψηφία των καταναλωτών μετακινείται μεν, αλλά είτε σε πρατήρια που της προσφέρουν χαμηλές έως ύποπτα χαμηλές τιμές (αγνοώντας ή παραβλέποντας τους κινδύνους που υποκρύπτει αυτό για την ποιότητα και την ποσότητα του καυσίμου που αγοράζει) είτε σε πρατήρια που τους ωθούν οι στοχευμένες προωθητικές ενέργειες των ΕΕΠ, ιδίως εκείνων των δύο καθετοποιημένων ομίλων της εγχώριας αγοράς.

(10)

Οι παράγοντες που θα βελτίωναν τις ανταγωνιστικές συνθήκες στη χονδρική και λιανική εμπορία των καυσίμων και θα λειτουργούσαν σχετικά υπέρ της προστασίας του καταναλωτή, είναι κατά την εκτίμησή μας οι ακόλουθοι :

- i. Η εξάλειψη της παραβατικότητας (λαθρεμπόριο, νοθεία, κλοπή)
Είναι από τους πλέον σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν

τον υγιή ανταγωνισμό καθώς τα πρατήρια που διακινούν λαθραία ή νοθευμένα καύσιμα και επηρεάζουν ευθέως την τιμή του καταναλωτή από πρατήριο σε πρατήριο αποτελούν το 7% - 15% του συνολικού αριθμού πρατηρίων στην επικράτεια. Η χαμηλή τιμή των καυσίμων που διακινείται μέσω αυτών των πρατηρίων, η οποία οφείλεται στην ποιότητά τους, στην προέλευσή τους αλλά και στην απαίτηση για άμεση διοχέτευση στην κατανάλωση, είναι θελκτική για τον τελικό καταναλωτή, ο οποίος εγκαταλείπει ανταγωνιστικά πρατήρια λόγω της τιμής, χωρίς ωστόσο να συνειδητοποιεί ότι ακριβώς η χαμηλή τιμή οφείλεται στην υποβαθμισμένη ποιότητα και στην άγνωστη προέλευση των καυσίμων ή στην ελλιπή ποσότητα κατά την παράδοση του καυσίμου. Ο εφοδιασμός της αγοράς με καύσιμα λαθραία ή νοθευμένα δημιουργεί στρεβλώσεις σε όλο το φάσμα της διακίνησης των πετρελαιοειδών (αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ πρατηριούχων, απώλεια φορολογικών εσόδων, άνιση κατανομή φορολογικών βαρών) και οδηγεί μεσοπρόθεσμα τις υγιείς επιχειρήσεις εμπορίας και διανομής καυσίμων σε οικονομικό μαρασμό καθώς δεν είναι ικανές να αντέξουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό που δημιουργείται και συντηρείται από αυτό το καθεστώς

- ii. Το «σπάσιμο» του ολιγοπωλιακού καθεστώτος των δύο καθετοποιημένων ομίλων στη διύλιση με την πρακτικά εφικτή δυνατότητα εισαγωγών σε συνδυασμό με την δημιουργία νέων αποθηκευτικών χώρων για την τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας. Η εφαρμογή ενός γενικού χωροταξικού σχεδιασμού σε επίπεδο χώρας που θα λύσει άπαξ και διά παντός το μείζον πρόβλημα της έλλειψης και χωροθέτησης επαρκών αποθηκευτικών χώρων το οποίο δημιουργεί σοβαρές στρεβλώσεις

στην ομαλή και ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς, με τη στεγανοποίηση της και την πλήρη απουσία ανταγωνιστικών πιέσεων που θα μπορούσε να επιφέρει η δυνατότητα εισαγωγών.

- iii. Η δημιουργία νέου, ανεξάρτητου και μη κερδοσκοπικού κεντρικού φορέα διαχείρισης των αποθεμάτων ασφαλείας, Η ίδρυση ανεξάρτητου κεντρικού φορέα τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας είναι μια θεσμική ρύθμιση που θα εξαλείψει τις στρεβλώσεις σ' αυτό το στάδιο διανομής και θα ενισχύσει σημαντικά το επίπεδο του ανταγωνισμού, θα τονώσει την ομαλή και ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς, καθώς θα πραγματοποιούνται εισαγωγές πετρελαιοειδών και ταυτόχρονα θα παύσει η εξακολούθηση του διαπραγματευτικού πλεονεκτήματος των δύο εγχώριων εταιρειών διύλισης ως μόνων πιστοποιημένων αποθηκευτικών φορέων τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, γεγονός το οποίο οδηγεί σε στρέβλωση των συνθηκών ανταγωνισμού μέσω της άρνησης πώλησης, προνομιακή μεταχείριση κάποιων από τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις, καταχρηστικών πρακτικών προσδιορισμού του κόστους τήρησης των αποθεμάτων για τους τρίτους, όπως υπερβολική ή διακριτική τιμολόγηση, ώστε με αυτό τον τρόπο να παύσει και η συνακόλουθη χειραγώγηση των τιμών και να επηρεαστεί θετικά αυτή από τις εταιρείες διύλισης
- iv. Μέχρι την ίδρυση του ανεξάρτητου φορέα τήρησης των αποτελεσμάτων ασφαλείας να καθιερωθεί ένα σύστημα ρυθμιζόμενης πρόσβασης τρίτων στην εγχώρια ολιγοπωλιακή υποδομή, που θα υποκαταστήσει το ισχύον και να θεσπιστεί υποχρέωση των εταιρειών διύλισης να γνωστοποιούν στοιχεία κόστους σχετικά με την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας και να

μην παρεμποδίζουν, αλλά να διευκολύνουν την απ' ευθείας πρόσβαση σε ανεξάρτητα πρατήρια

- v. Το πλαφόν, όταν κρίνεται ότι πρέπει να επιβάλλεται, να επιβάλλεται σε όλα τα στάδια της διακίνησης και όχι μόνο στη λιανική αγορά
- vi. Η είσοδος νέων επιχειρήσεων στην αγορά της διύλισης και της χονδρικής
- vii. Η πλήρης διαφάνεια στην τιμολόγηση σε όλα τα επίπεδα της αλυσίδας διακίνησης καυσίμων
- viii. Η εφαρμογή ενός ενιαίου, πιστοποιημένου και αδιάβλητου συστήματος εισροών - εκροών (σ.ε.ε.) σε όλα τα επίπεδα της αλυσίδας διακίνησης καυσίμων
- ix. Ο εντοπισμός, η απογραφή, η ογκομέτρηση, η καταγραφή σε ειδικό μητρώο και η ένταξη στο σ.ε.ε. όλων των παράνομων ιδιωτικών δεξαμενών, από τις οποίες, συνήθως, δεν διακινούνται νόμιμα καύσιμα
- x. Η εξάλειψη του φαινομένου, από τα ιδιωτικά πρατήρια και τις δεξαμενές που βρίσκονται σε χώρους μεγάλων τελικών καταναλωτών, να διατίθενται προϊόντα πετρελαίου στους εργαζόμενους των επιχειρήσεων αυτών, με αποτέλεσμα οι ποσότητες αυτές να διαρρέουν από τις αναμενόμενες καταναλώσεις των πρατηρίων της λιανικής αγοράς, αλλά και να εμφανίζεται ΦΠΑ τον οποίο να εκπίπτουν οι επιχειρήσεις
- xi. Ο αυστηρός, συνεχής (έστω και δειγματοληπτικός) έλεγχος των πρατηρίων λιανικής που, σύμφωνα με την πλατφόρμα ekatanalotis διαθέτουν καύσιμα με τιμές χαμηλότερες του κόστους χονδρικής, ή ακόμη και του κόστους διύλισης

Τα αποτελέσματα του αθέμιτου και αναποτελεσματικού ανταγωνισμού είναι απτά και απολύτως συγκεκριμένα, πλην της δραματικής μείωσης των πρατηριούχων : τεράστια αύξηση του κύκλου εργασιών και της πραγματικής κερδοφορίας των επιχειρήσεων διύλισης (υπερδιπλάσια σε σχέση με την προηγούμενη χρήση) και χονδρικής εμπορίας.

Διαπιστώσεις, προτάσεις από ΕΑ αλλά και όλους τους φορείς της αγοράς των καυσίμων έχουν διατυπωθεί πολλές φορές. Το ζήτημα είναι η πολιτική βούληση υλοποίησής τους. Πρέπει με κάθε τρόπο να διασφαλιστεί ο υγιής και αποτελεσματικός ανταγωνισμός, να κλείσουν τα όποια παράθυρα της νομοθεσίας επιτρέπουν τη στρέβλωσή του, να παταχθούν αυστηρά όμοιες πρακτικές από όπου και όποιον και αν εφαρμόζονται και να αποφασίσει κάποια στιγμή το κράτος να αποστεί από το ρόλο του πόντιου πιλάτου και από την απροθυμία του να ασκήσει τον ουσιώδη ελεγκτικό / εποπτικό ρόλο του.

(11)

11.1. - Στην παραγωγή υφίστανται εμπόδια στην είσοδο μίας νέας επιχείρησης τα οποία συνίστανται :

- i. Στην καθεστωτική πρακτική ματαίωσης κάθε δυνατότητας διενέργειας εισαγωγών προϊόντων πετρελαίου από Ανεξάρτητους Πρατηριούχους και Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες, ενόψει των συναφών ζητημάτων που προκύπτουν και δεν αντιμετωπίζονται νομοθετικά και ουσιαστικά από το Κράτος, με την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας, την δημιουργία πιστοποιημένων αποθηκών τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και τη σύσταση Κεντρικού Φορέα Διατήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας

- ii. Στην πρακτικά αδύνατη πρόσβαση νέων εταιρειών στη διύλιση, λόγω του αδιατάρακτου ολιγοπωλιακού εγχώριου καθεστώτος και της κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης των δύο καθετοποιημένων ομίλων
- iii. Στις υψηλότερες επενδύσεις που απαιτούνται τόσο για την εγκατάσταση παραγωγικής μονάδας, όσο και για την προμήθεια συστημάτων διανομής

11.2. - Στην εμπορία υφίστανται εμπόδια στην είσοδο μίας νέας επιχείρησης τα οποία συνίστανται :

- i. Στις αθέμιτες πρακτικές ανταγωνισμού των ΕΕΠ και των θυγατρικών τους, των δύο καθετοποιημένων ομίλων της εγχώριας αγοράς
- ii. Στο αυξημένο κόστος των επενδύσεων το οποίο είναι εντελώς αποτρεπτικό για τη δημιουργία νέου πρατηρίου συνεκτιμώμενων και των λοιπών αρνητικών παραγόντων ήτοι, χρόνοι έκδοσης των απαιτούμενων αδειών, χωροταξικοί περιορισμοί κλπ
- iii. Στην πρακτικά αδύνατη πρόσβαση νέων επιχειρήσεων στη διύλιση και στη διανομή
- iv. Στην αδυναμία πρόσβασης των δυνητικών πρατηριούχων στα κεφάλαια που απαιτούνται για να προβούν στις επενδύσεις που απαιτούνται για το πρατήριο, τις οποίες τελικώς αναλαμβάνουν οι ΕΕΠ, που έχουν πρόσβαση στα κεφάλαια αυτά, με τα γνωστά για τους πρατηριούχους αποτελέσματα

(12)

(α) η εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών σε όλα τα στάδια διακίνησής τους βρίσκεται κατά την άποψή μας στην κορύφωση της ωριμότητάς της, την οποία όσο δεν κεφαλαιοποιεί, υπάρχει ο κίνδυνος να ακολουθήσει

μία αντίστροφη πορεία με άκρως επιζήμια αποτελέσματα για τον καταναλωτή.

(β) η εν λόγω αγορά έχει εμφανίσει ρυθμούς ανάπτυξης ικανοποιητικούς, πλην όμως, ο ρυθμός ανάπτυξης του σταδίου της λιανικής εμπορίας είναι απολύτως ελεγχόμενος κυρίως από τις εταιρείες των δύο καθετοποιημένων ομίλων, αλλά και τις λοιπές ΕΕΠ και τούτο το αποδεικνύει η σώρευση υπερκερδών σ' αυτές, εις βάρος των πρατηριούχων. Η κερδοφορία αυτή δεν προέρχεται από παράγοντες όπως η μείωση του λειτουργικού κόστους των εταιρειών ή της αύξησης των καταναλώσεων (καθώς εμφανίζεται αυξημένη κερδοφορία και σε περιόδους με πολύ μειωμένη κατανάλωση), αλλά από την αύξηση του περιθωρίου του κέρδους τους.

(γ) ο κατά τα ανωτέρω ελεγχόμενος ρυθμός ανάπτυξης της λιανικής εις βάρος των πρατηριούχων, οι στρεβλωτικές συνθήκες ανάπτυξης ενός υγιούς και αποτελεσματικού ανταγωνισμού ο οποίος θα εξασφαλίσει θεμιτούς και ισότιμους όρους επιχειρηματικότητας δεν επιτρέπει να εφαρμοστούν καινοτόμες ιδέες.

Την ίδια στιγμή που από τους πρατηριούχους απαιτείται η ανάληψη υψηλού κόστους για υποχρεωτικές επενδύσεις, όπως είναι τα συστήματα εισροών – εκροών, αποκλείονται από οποιασδήποτε μορφής επιδοτήσεις και επενδυτικά προγράμματα.

Οι πρατηριούχοι είναι αδύνατο να ενταχθούν σε οποιοδήποτε επενδυτικό πρόγραμμα και να λάβουν επιδοτήσεις διότι, μία εκ των βασικών προϋποθέσεων που απαιτούνται, είναι ο τζίρος του ΚΑΔ της επιδοτούμενης επιχείρησης (κύριου ή δευτερεύοντος) να μη σχετίζεται καύσιμα (!)

(13)

13.1. - Οι τιμές των καυσίμων στη λιανική επηρεάζονται έντονα από το μέγεθος του ανταγωνισμού εντός της τοπικής αγοράς. Σε περιοχές με μεγάλο αριθμό ανταγωνιστικών επιχειρήσεων λιανικής πώλησης καυσίμων αναμένεται να εμφανίζονται χαμηλότερες τιμές κατά μέσο όρο από περιοχές με μικρότερο αριθμό επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει γιατί κάθε επιχείρηση παρατηρεί τις τιμές των ανταγωνιστών της και προσπαθεί να διατηρεί τις δικές της σε ανταγωνιστικό επίπεδο, ώστε να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς της και συνεπώς την κερδοφορία της. Αυτή θα ήταν η ευκταία περίπτωση, η οποία θα εμφανιζόταν και στην εγχώρια αγορά των καυσίμων, αν πράγματι επικρατούσαν συνθήκες υγιούς, θεμιτού και αποτελεσματικού ανταγωνισμού, κάτι που ως γνωστόν δε συμβαίνει.

Από την καθετοποίηση της αγοράς και δι' αυτής επιβλήθηκαν στρεβλωτικές συνθήκες ανάπτυξης του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων σε όλα τα επίπεδα, ιδίως δε στο στάδιο της λιανικής αγοράς. Τα πρατήρια έκτοτε δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τα ιδιολειτουργούμενα, ούτε αυτά που διακινούν νοθευμένα ή λαθραία καύσιμα.

13.2. - Οι τιμές καταναλωτή των προϊόντων του πετρελαίου διαμορφώνονται κατά βάση από τις ΕΕΠ, με επιλεκτικά κριτήρια, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να επιτύχουν τον έλεγχο της λιανικής αγοράς.

Οι παράγοντες που καθορίζουν την τιμολόγηση των προϊόντων στη βάση της παραπάνω πολιτικής που ακολουθούν οι ΕΕΠ είναι :

- i. Η πολιτική διείσδυσης του σήματος της ΕΕΠ στην τοπική αγορά λιανικής πώλησης
- ii. Η πολιτική απόκτησης ιδιοδιαχειριζόμενων πρατηρίων

iii. Η επιλεκτική πολιτική παροχής διαφορετικών τιμών πώλησης από μία ΕΕΠ προς τους πρατηριούχους του δικτύου της, η οποία διαμορφώνεται

- από τις εκπτώσεις που παρέχει στο πρατήριο
- από τα κοστολογικά περιθώρια στη χονδρική τιμή προμήθειας του καυσίμου από την ΕΕΠ προς τον πρατηριούχο, συμπιέζοντας ή μη αναλόγως τα μεικτά περιθώρια του κέρδους του
- από την πιστωτική πολιτική της ΕΕΠ προς τον πρατηριούχο

13.3. - Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμολόγηση των καυσίμων που πωλούνται στον τελικό καταναλωτή, σ' ένα σε καθεστώς υγιούς αγοράς είναι :

- i. τα λειτουργικά κόστη κάθε επιχείρησης πρατηρίου
- ii. το επίπεδο του marketing προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος των επαναλαμβανόμενων πωλήσεων

13.4. - Τέλος, παράγοντες που επηρεάζουν την τιμολόγηση των καυσίμων που πωλούνται στον τελικό καταναλωτή, σε ένα περιβάλλον μη υγιούς και αποτελεσματικού ανταγωνισμού, όπως αυτό στο οποίο κινείται σήμερα η εγχώρια αγορά, είναι :

- i. η ποιότητα του καυσίμου σε σχέση με το αν είναι «παραβατικό» ή όχι (δηλαδή προέρχεται από λαθρεμπόριο, νοθεία ή κλοπή)
- ii. ο χρόνος που πρέπει να διοχετευτεί ένα «παραβατικό» καύσιμο στην αγορά για να διαφύγει των ελεγκτικών μηχανισμών

Σε περίπτωση μετακίνησης ενός πρατηριούχου από μία ΕΕΠ σε μία άλλη, το κόστος μεταστροφής είναι υψηλό και ανάλογο με το αν η ΕΕΠ έχει πραγματοποιήσει υψηλές επενδύσεις στο πρατήριο (κατασκευή, τοποθέτηση του συνόλου ή μέρους του εξοπλισμού).

Σε μία τέτοια περίπτωση, κατά την οποία ο πρατηριούχος συναντά τη σφοδρή άρνηση της ΕΕΠ την οποία εγκαταλείπει, να εξαγοράσει τον εξοπλισμό που έχει τοποθετήσει στο πρατήριο στην αναπόσβεστη αξία του, με την τελευταία, στην καλύτερη περίπτωση να απαιτεί την εξαγορά σε όποια τιμή εκείνη καθορίσει με άγνωστα και εξωσυμβατικά κριτήρια και στη χειρότερη να την αρνείται εντελώς προκειμένου να εκβιάσει εμμέσως τον πρατηριούχο να παραμείνει στο δίκτυό της, απαιτείται υψηλό κόστος αποξήλωσης του παλιού εξοπλισμού, επανατοποθέτησης του νέου, τον οποίο στην καλύτερη περίπτωση θα του διαθέσει η νέα ΕΕΠ και στη χειρότερη θα πρέπει να έχει ή να εξεύρει τα κεφάλαια να τον προμηθευτεί, ενώ όλ' αυτά απαιτούν ικανούς χρόνους για να γίνουν (από 10 έως και 30 ημέρες), περίοδο κατά την οποία το πρατήριο παραμένει αναγκαστικά κλειστό, εις βάρος του πρατηριούχου.

Εξάλλου, η επίτευξη όμοιων παροχών που είχε στην προηγούμενη και από την νέα ΕΕΠ προϋποθέτει ειδικές συμφωνίες, αλλά και δυνατότητα της νέας εταιρείας να του τις παράσχει, λόγω του επικρατούντος επίσης στρεβλού ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών της χονδρικής και ειδικότερα των ΕΕΠ των καθετοποιημένων ομίλων και των λοιπών ΕΕΠ (ενδεικτικά : δεν θα μπορέσει να λάβει την ίδια έκπτωση αν η νέα εταιρεία δεν έχει στη γεωγραφική περιφέρεια του πρατηρίου αποθηκευτικούς χώρους).

Επίσης, σε περίπτωση οφειλών από τις κεφαλαιουχικές οφειλές που είχε δημιουργήσει στην ΕΕΠ την οποία επιχειρεί να εγκαταλείψει, θα πρέπει να τις εξεύρει και να τις καταβάλει άμεσα με την αποχώρησή του, είτε με δικά του κεφάλαια, είτε με δανεισμό από τράπεζα με ό,τι αυτό

συνεπάγεται, είτε τέλος με χρηματοδότηση από την νέα ΕΕΠ που επιθυμεί να συνεργαστεί, εφόσον εκείνη έχει τέτοια πρόθεση και δυνατότητα, οπότε στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να αναμένει σοβαρότατη μείωση των παροχών που θα ελάμβανε από τη νέα συνεργάτη του εάν δε ζητούσε χρηματοδότηση (εκπτώσεις, χρηματοδότηση, πίστωση κλπ).

Όλα αυτά βεβαίως, υπό την προϋπόθεση ότι το υπό αποχώρηση πρατήριο δεν έχει ενταχθεί (λόγω της θέσης του, των καταναλώσεών του, της δυναμικής του) στις κρυφές συμφωνίες μεταξύ των ΕΕΠ να μην «απειλούν» η μία κάποια πρατήρια της άλλης.

Κατά συνέπεια το υψηλό κόστος μεταστροφής είναι και ο σοβαρότερος παράγοντας που αποτρέπει τους πρατηριούχους να μετακινηθούν από μία ΕΕΠ σε άλλη, αναζητώντας καλύτερους όρους συνεργασίας και τους κρατά επί μακρόν ομήρους στην ίδια ΕΕΠ.

(15)

Σαφέστατα και ανενδοίαστα δεν μπορούμε να ομιλούμε για διαφάνεια στην τιμολογιακή και πιστωτική πολιτική στη χονδρική εμπορία καυσίμων, για τους ακόλουθους λόγους :

- i. Οι τιμές χονδρικής δεν υποβάλλονται σε δημοσιότητα, μετά και την κατάργηση σχετικής νομοθετικής πρόβλεψης.

Στη συντριπτική πλειοψηφία των πρατηρίων με συμβάσεις αποκλειστικής προμήθειας δεν αναφέρεται με τρόπο ορισμένο η προβλεπόμενη να ελεγχθεί τιμή πώλησης προς τον πρατηριούχο, βάσει πχ της εκάστοτε τιμής ΔΕΠ, αφού προστεθεί σ' αυτήν το

προκαθορισμένο περιθώριο κέρδους της ΕΕΠ, αλλά η γενική και αόριστη «τιμή τιμοκαταλόγου» που συντάσσει η προμηθεύτρια εταιρεία.

Η αόριστη αυτή διατύπωση της εκάστοτε τιμής τιμοκαταλόγου αφενός καθιστά τελικά την τιμή πώλησης της προμηθεύτριας ανέλεγκτη για το σύνολο των παραμέτρων που τη διαμορφώνουν και αφετέρου καθιστά ανέλεγκτες και όλες τις βασιζόμενες σ' αυτήν παραμέτρους για τον υπολογισμό των χορηγούμενων εκπτώσεων.

Η αναγγελία της μεταβολής των τιμών είναι γνωστό ότι συνιστά ένα αποτελεσματικό εργαλείο στα χέρια του κρατικού μηχανισμού για την εποπτεία των τιμών των πετρελαιοειδών και την επίτευξη διαφάνειας στην εμπορία του. Οι πρατηριούχοι έχουν κάθε δικαίωμα να γνωρίζουν τις χονδρικές τιμές των πετρελαιοειδών και του υγραερίου που τους πωλεί ο προμηθευτής τους, στοιχείο που επί των ανεξάρτητων πρατηριούχων αποτελεί το βασικό κριτήριο επιλογής του προμηθευτή τους.

Η σθεναρή αντίσταση και έντονη αντίδραση των εταιρειών σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο πρέπει να προβληματίσει (βλ. δελτίου τύπου ΣΕΕΠΕ 19.01.2016, όπου με αυθαίρετες ερμηνείες αναφέρεται επί λέξει η εξής άποψη : *«Η πρόταση της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ) να δημοσιεύονται οι τιμές που πουλάει κάθε Εταιρεία σε κάθε πρατήριο, οδηγεί στην ισοπέδωση και εξίσωση των τιμών χονδρικής προς τα κάτω, αλλά όχι υποχρεωτικά και των τιμών λιανικής, αφού αυτές θα συνεχίσουν να διαμορφώνονται ελεύθερα από τους πρατηριούχους.»* !!

Γιατί άραγε να δικαιολογείται η δημοσιοποίηση των τιμών στη δύλιση και στη λιανική και όχι στη χονδρική ;

- ii. Υπάρχουν διαφορετικές τιμές χονδρικής σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές / ζώνες, είναι δε άγνωστο με πια κριτήρια διαμορφώνονται τόσο οι τιμές, όσο και οι μεταξύ τους διαφοροποιήσεις
- iii. Οι ΕΕΠ εφαρμόζουν διακριτική μεταχείριση και δε χορηγούν εκπτώσεις με ίσους όρους και συνθήκες. Θα πρέπει να τις χορηγούν στους πρατηριούχους επί τιμολογίου, αναγράφοντας και τη χρονική διάρκεια που δίδονται είτε ανήκουν στο δίκτυο της εταιρείας είτε όχι (ανεξάρτητα πρατήρια)
- iv. Οι ΕΕΠ τροποποιούν μονομερώς όρους των ΣΑΠ με τους πρατηριούχους
- v. Οι ΕΕΠ επιβάλλουν έξοδα διαχείρισης επιλεκτικά και με εντελώς αδιαφανή τρόπο και άγνωστα κριτήρια, τα οποία (έξοδα) μπορούν να επηρεάσουν την τιμή λιανικής
- vi. Οι ΕΕΠ δίδουν επιλεκτικά και με αδιαφανή τρόπο και άγνωστα κριτήρια προμήθειες στους πρατηριούχους από τις κάρτες στόλου ή τις κάρτες πόντων
- vii. Η συγκέντρωση της αγοράς των πρατηρίων από τις ΕΕΠ των δύο διυλιστηρίων τους έχει επιτρέψει να κατέχουν υψηλό αριθμό πρατηρίων στο δίκτυο και να έχουν εμφανή υπεροχή στις υποδομές και στο σήμα και εμφανή διαφορά στο μέγεθος του μεριδίου αγοράς και την τελική αξία του δικτύου σε σχέση με τις μικρότερες ανταγωνιστικές ΕΕΠ, με αποτέλεσμα να διασφαλίζουν την κατοχή των υπέρτερων και αποδοτικότερων σημείων πώλησης στα οδικά δίκτυα και κυρίως, τον έλεγχο των τιμών χονδρικής στους πρατηριούχους και συνακόλουθα τον έλεγχο των τιμών λιανικής στους τελικούς καταναλωτές.

(16)

Την τελευταία δεκαπενταετία πράγματι επήλθαν σημαντικές μεταβολές στον κλάδο των καυσίμων. Συγκεκριμένα :

(α) αρχής γενομένης από το 2009 υπήρξε η αποχώρηση των πολυεθνικών εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών BP και Shell τα πρατήρια των οποίων στην εγχώρια αγορά μετακινήθηκαν δι' εξαγοράς, συνακόλουθα δε και τα μερίδια της αγοράς που κατείχαν, στα «Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ» (ΕΛ.ΠΕ.) και στην «Motor Oil (ΕΛΛΑΣ) Διυλιστήρια Κορίνθου ΑΕ» και μέχρι την τελευταία πενταετία υπήρξε και η εξαγορά της εταιρείας Jet Oil από την ξένων συμφερόντων Cetracore Energy.

Η παραπάνω μεταβολή που επέφεραν οι εξαγορές των εταιρειών BP και Shell από τους δύο ομίλους της εγχώριας αγοράς διύλισης, σηματοδότησε και την έναρξη της καθετοποίησής τους με τη δημιουργία νέων ΕΕΠ και νέων θυγατρικών τους. Να σημειωθεί, βέβαια, ότι είχαν προηγηθεί εξαγορές ή αποχωρήσεις των μεγάλων πολυεθνικών MOBIL, TEXACO, TOTAL, FINA.

(β) κορυφαία μεταβολή αποτελεί η καθετοποίηση της αγοράς από τους δύο επιχειρηματικούς ομίλους, οι οποίοι ξεκίνησαν να υλοποιούν το σχέδιο δημιουργίας ολιγοπωλίου σε όλη την εγχώρια αλυσίδα διακίνησης των καυσίμων και ανάδειξης της θέσης τους ως δεσπόζουσας. Η είσοδος των καθετοποιημένων ομίλων και στη λιανική πώληση των προϊόντων των πετρελαιοειδών χρονολογείται περίπου από το έτος 2007 και εφεξής οπότε παρατηρείται κατακόρυφη αύξηση των ιδιολειτουργούμενων πρατηρίων και μετακίνηση ενός σημαντικού μεριδίου της αγοράς (υπολογίζεται πάνω από το 50%) υπό τον έλεγχο του ολιγοπωλίου.

(γ) Η καθετοποίηση της αγοράς και η είσοδος των δύο ομίλων διύλισης και στη λιανική αγορά δεν θα μπορούσε παρά να σηματοδοτήσει και την έναρξη της εκ μέρους τους μεθόδευσης για την εκκαθάριση της λιανικής εμπορίας κατά τις επιλογές τους, η οποία είχε στόχο την έξοδο από το επάγγελμα οικογενειάρχων πρατηριούχων, τη

συρρίκνωση του αριθμού των πρατηρίων και η οποία τελικώς επιτεύχθηκε με την εφαρμογή μεθόδων και πρακτικών ασφυκτικής οικονομικής πίεσης και μάλιστα στην περίοδο της βαθιάς οικονομικής κρίσης και στρεβλωτικών πρακτικών, με τα γνωστά και αναμενόμενα αποτελέσματα του πλήρη ελέγχου της λιανικής εμπορίας, δηλαδή του επιπέδου της τελικής κατανάλωσης, δηλαδή του ίδιου του καταναλωτή.

(δ) Δυστυχώς, δεν μπορούμε να έχουμε αισιόδοξες εκτιμήσεις για το πως θα διαμορφωθούν οι συνθήκες και τα χαρακτηριστικά στην εγχώρια αγορά των καυσίμων την επόμενη διετία. Ο στόχος των δύο καθετοποιημένων ομίλων να καταλάβουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς για να αυξάνουν συνεχώς τα κέρδη τους δεν θα παύσει να εξυπηρετείται και τούτου δοθέντος θα υπάρξει ακόμη μεγαλύτερη συμπίεση προς τους πρατηριούχους, ο αριθμός των επιχειρήσεων των οποίων θα συρρικνωθεί ακόμη περισσότερο.

(17)

(α) Στο στάδιο της δύλισης και της χονδρικής δε γνωρίζουμε ποιοι παράγοντες διευκολύνουν την είσοδο νέων εταιρειών, ούτε και ποιοι τις οδηγούν σε έξοδο από αυτή.

Στο στάδιο της λιανικής δεν υπάρχουν παράγοντες που διευκολύνουν την είσοδο νέων επιχειρηματιών – πρατηριούχων. Το επιχειρηματικό περιβάλλον της αγοράς των καυσίμων στην Ελλάδα είναι άκρως εχθρικό για τους πρατηριούχους.

(β) Δεν υφίσταται υπερπροσφορά των προϊόντων στην εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών. Διαχρονικά τα προϊόντα του πετρελαίου που διακινούνται είναι σχεδόν τα ίδια.

(γ) Δε γνωρίζουμε το ύψος των απαιτούμενων επενδύσεων για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στο στάδιο της δύλισης και της χονδρικής.

Στο στάδιο της λιανικής το ύψος της επένδυσης για τη δημιουργία ενός πρατηρίου καυσίμων, χωρίς την αξία της γης, ανέρχεται στο ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ (500.000,00 €) περίπου.

(18)

Σαφώς οι εταιρείες και δη των δύο καθετοποιημένων ομίλων έχουν την δυνατότητα να πράξουν το έλασσον, δηλαδή να αναπροσαρμόζουν κατά το δοκούν τις τιμές των προϊόντων τους συχνά στην εγχώρια αγορά των καυσίμων, δεδομένου ότι οι ίδιες είναι εκείνες που πράττουν και το μείζον, δηλαδή που τις καθορίζουν.

Άλλωστε, κυρίως εξ αυτού του λόγου εμφανίζουν τα απίστευτα οικονομικά αποτελέσματα, από τα οποία προκύπτει υπερδιπλασιασμός των κερδών τους.

(19)

Είναι γνωστό στους «παροικούντες την Ιερουσαλήμ» ότι η εγχώρια αγορά των καυσίμων σε όλα της τα στάδια (δύλιση, χονδρική, λιανική) **ΔΕΝ** χαρακτηρίζεται, όπως θα έπρεπε, από υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό και τούτο διότι :

- i. Η ολιγοπωλιακή, δεσπόζουσα στην εν λόγω αγορά, θέση των δύο καθετοποιημένων ομίλων τους παρέχει τη δυνατότητα να διαμορφώνουν συνθήκες και να επιβάλλουν όρους οι οποίοι δημιουργούν στρεβλωτική ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων και στο επίπεδο της δύλισης, δηλαδή της πρωτογενούς διάθεσης των πετρελαιοειδών και στο επίπεδο της χονδρικής, αλλά κυρίως, στο επίπεδο της λιανικής αγοράς.
- ii. Οι ίδιες επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά των καυσίμων έχουν διαμορφώσει την κραταιά και καθεστωτική

αντίληψη ότι πρέπει κατ' αρχήν να διαφυλάξουν τα μερίδια που με οποιονδήποτε τρόπο, θεμιτό ή αθέμιτο, έχουν αποκτήσει στην αγορά και κατά δεύτερο λόγο να τα αυξήσουν με κάθε τρόπο, θεωρώντας ως απειλή γι' αυτό το στόχο, την είσοδο δυνητικών ανταγωνιστών

- iii. Οι ίδιες αυτές επιχειρήσεις προκειμένου να αποτρέψουν την είσοδο στην αγορά δυνητικών ανταγωνιστών, οι οποίοι εν δυνάμει θα μπορούσαν αν όχι να δημιουργήσουν υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού, να εξαλείψουν έστω κάποιες από τις στρεβλώσεις που παρατηρούνται, επιβάλλουν αθέμιτους και καταχρηστικούς περιορισμούς. Ενδεικτικά και μόνον, η νομοθετική πρόβλεψη για ελεύθερη πρόσβαση των ανεξάρτητων πρατηριούχων μέσω κοινοπραξιών ή συνεταιρισμών στη διύλιση έχει καταστεί κενό γράμμα.
- iv. Το ολιγοπώλιο επικρατεί και στο ζήτημα των αποθηκευτικών χώρων. Υπάρχουν γεωγραφικές περιοχές στην εγχώρια αγορά που ελέγχονται πλήρως από μία ΕΕΠ, λόγω του ότι κατέχει τους μοναδικούς, ελλείπει χωροταξικών διατάξεων που θα επέτρεπαν τη δημιουργία νέων από ανταγωνιστές, αποθηκευτικούς χώρους της περιοχής
- v. Το Ελληνικό Κράτος ολιγοφρεί επικίνδυνα να συστήσει τον προβλεπόμενο από το νόμο «Ελληνικό Κεντρικό Φορέα Διατήρησης Αποθεμάτων», ανεξάρτητο, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με αποτέλεσμα η τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας των Ανεξάρτητων Πρατηριούχων, των Συνεταιρισμών ή των Κοινοπραξιών να εξαρτάται από τις αποθήκες των καθετοποιημένων ομίλων στα δύο διυλιστήρια, δηλαδή, από τους ανταγωνιστές τους

- vi. Στην πράξη επικρατεί, για τον αμέσως προαναφερόμενο λόγο (αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας), παράνομη καθεστωτική απαγόρευση των εισαγωγών, γεγονός που θα ενδυνάμωνε τον ανταγωνισμό σε όλα τα στάδια διακίνησης
- vii. Στη διύλιση οι τιμές που ανακοινώνουν τα δύο διυλιστήρια είναι σχεδόν ίδιες, αλλά και στη χονδρική ο ανταγωνισμός μεταξύ των ΕΕΠ στο επίπεδο τιμών είναι ανύπαρκτος,
- viii. Το Ελληνικό Κράτος ανεχόμενο τις πιέσεις του ολιγοπωλίου ολιγορεί να επεκτείνει την εφαρμογή ενός αξιόπιστου, πιστοποιημένου και αδιάβλητου συστήματος εισροών εκροών και στα άλλα δύο (πλην της λιανικής) στάδια της διακίνησης των καυσίμων
- ix. Οι ΣΑΠ που υπογράφουν οι πρατηριούχοι με τις ΕΕΠ είναι λεόντειες, περιέχουν ακόμη όρους αδιαφανείς και καταχρηστικούς, αναδεικνύουν την διαπραγματευτική ισχύ που έχουν οι ΕΕΠ έναντι των αντισυμβαλλομένων τους πρατηριούχων, καθώς οι τελευταίοι δε συμβάλλονται σε καθεστώς συμβατικής ελευθερίας
- x. Οι ΕΕΠ και οι θυγατρικές τους που διαχειρίζονται τα ιδιολειτουργούμενα πρατήρια επιφυλάσσουν διακριτική μεταχείριση στα πρατήρια του δικτύου έναντι των ανεξάρτητων πρατηρίων, ακόμη και των σηματοδοτούμενων με το σήμα τους, αναφορικά με τις εκπτώσεις, τις χρηματοδοτήσεις, τις πιστώσεις και τις εν γένει παροχές, στοιχεία που επηρεάζουν την τιμολόγηση του καυσίμου και συνακόλουθα τον ανταγωνισμό
- xi. Στη λιανική αγορά, ελλείπει ελεγκτικών μηχανισμών και των αναγκαίων ελέγχων, ανθούν το λαθρεμπόριο, η νοθεία και η κλοπή με καταδολίευση των συστημάτων εισροών εκροών, πολλές φορές και με την ανοχή των εταιρειών, γεγονός που επιδρά καταλυτικά στον υγιή και αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Εκτιμάται ότι έως

20% των διακινούμενων καυσίμων στη εγχώρια αγορά είναι «παραβατικό» και διακινείται από το 6% -7% του συνόλου των πρατηρίων της λιανικής

- xii. Υφίσταται η δυνατότητα λιανικής πώλησης καυσίμων κάτω από την τιμή κόστους (!). Τούτο το μέτρο θεσμοθετήθηκε, προκειμένου να βρίσκει την πλήρη εφαρμογή του μέσα από δύο άξονες : (α) την πλατφόρμα *ekatanalotis* μέσω της οποίας ο καταναλωτής καθοδηγείται νόμιμα, ως «πρόβατο επί σφαγή» στην αγορά «φτηνών» καυσίμων, τα οποία συνήθως είναι λαθραία, νοθευμένα ή κλεμμένα καύσιμα, που οι διακινητές βιάζονται να τα διώξουν όσο – όσο [ποιος αλήθεια μπορεί να πιστέψει πως ένας απλός πρατηριούχος, σηματοδοτούμενος ή μη, αντέχει να επιλέγει να πουλά τα προϊόντα που προμηθεύεται σε τιμή κάτω του κόστους; για ποιο λόγο να το κάνει και για πόσο διάστημα ;] και (β) τον αθέμιτο και σκληρό ανταγωνισμό μεταξύ ιδιολειτουργούμενου πρατηρίου και των λοιπών πρατηρίων της στενής τοπικής αγοράς, σηματοδοτούμενων ή μη, προκειμένου να επιτύχουν το κλείσιμο των τελευταίων, στο όνομα της εκκαθάρισης της λιανικής αγοράς και του πλήρους ελέγχου της [ποιος αλήθεια θα εξηγήσει με τη λογική ότι ένα πρατήριο κοινό, σηματοδοτούμενο ή μη, αγοράζει χονδρικός σε τιμή μεγαλύτερη, από τη λιανική τιμή που πουλά το διπλανό του ιδιολειτουργούμενο της ίδιας προμηθεύτριας ΕΕΠ ;] ! Έτσι, αναδεικνύεται η αδιανόητη παραδοξότητα του ισχύοντος καθεστώτος ο πρατηριούχος ο οποίος έχει συνάψει Σύμβαση Αποκλειστικής Προμήθειας με την προμηθεύτριά του ΕΕΠ και δι' αυτής έχει αναλάβει ρητά την υποχρέωση να μην την ανταγωνίζεται, βρίσκεται εν δυνάμει ανταγωνιζόμενος και μάλιστα συνήθως κατ' αθέμιτο τρόπο, από αυτήν την ίδια την προμηθεύτριά του στην ίδια σχετική αγορά της λιανικής, την ίδια

στιγμή που ο ίδιος έχει καταστεί όμηρος εξαιτίας της αδυναμίας απαλλαγής του από τη σύμβαση !

- xiii. Υφίσταται διακριτική μεταχείριση από τις εταιρείες στις οποίες ανήκουν τα ιδιολειτουργούμενα πρατήρια και τα πρατήρια του δικτύου του σήματός τους, έναντι των ανεξάρτητων πρατηρίων, αναφορικά με τις εκπτώσεις, στοιχείο που επηρεάζει την τιμολόγηση του καυσίμου και συνακόλουθα τον ανταγωνισμό
- xiv. Το πλαφόν στις τιμές εφαρμόζεται μόνο στο στάδιο της λιανικής, μόνο στο κέρδος των πρατηριούχων και μάλιστα σε τιμή μονάδας (ευρώ) και όχι σε ποσοστό επί τοις εκατό, στοχοποιώντας ευθέως ως αποκλειστικούς υπαίτιους του στρεβλού ανταγωνισμού, τους πρατηριούχους
- xv. Στη διακίνηση του υγραερίου, υπάρχει πλήρης και επικίνδυνη ασυδοσία και σοβαρά ζητήματα αθέμιτου ανταγωνισμού, τα οποία δεν φαίνεται να απασχολούν σοβαρά τους εμπλεκόμενους φορείς και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς
- xvi. Διαχρονικά, οι νομοθετικές ρυθμίσεις είναι αδικαιολόγητα άτολμες, ελλιπείς και άστοχες. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ρυθμίσεις για την εφαρμογή του συστήματος εισροών – εκροών, το σύστημα ΗΦΑΙΣΤΟΣ κλπ.
- xvii. Τέλος ένα σοβαρό ζήτημα είναι η υποστελέχωση ή στελέχωση των ελεγκτικών μηχανισμών με άτομα αμφιβόλου ηθικής, όπως αποδείχθηκε από τα τελευταία γεγονότα.

Είναι αυτονόητο ότι για όλα τα ανωτέρω, παραμένουμε στη διάθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, προκειμένου να τα αναλύσουμε και διά ζώσης.

Εκ Του Διοικητικού Συμβουλίου
Της Π.Ο.Π.Ε.Κ.

Ο Πρόεδρος
Κιουρτζής Θεμιστοκλής

Ο Γ. Γραμματέας
Μαυράκης Ιωάννης

