



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΠΟΠΕΚ)

Αρχιμήδους 29, 71306 ΗΡΑΚΛΕΙΟ Κρήτης, Τηλ. 2810 220885 Fax 2810 220881

☞ <http://www.popek.gr> ☞ popek@popek.gr

Γραφείο Επικοινωνίας - Θεσσαλονίκη Τηλ. 2310526411 (Δαναΐδων 7, ΤΚ 54626)

21/01/2025/ ΑΠ 2701

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΩΣ ΕΠΕΙΓΟΝ

ΠΡΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Υπουργό κ. Χρήστο Σταϊκούρα

Υφυπουργό κ. Βασίλειο Οικονόμου

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ : Πρωθυπουργό κ. Κυριάκο Μητσοτάκη

ΘΕΜΑ «ΑΙΤΗΜΑ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ»

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,
Αξιότιμε Κύριε Υφυπουργέ

Με την ανάλυση της πορείας στην αγορά καυσίμων, πιθανολογούμε ότι η προσπάθεια, ίσως και το στοίχημα της Πολιτείας έγκειται στην επιδίωξη του αποτελεσματικού ελέγχου της διακίνησης καυσίμων, μειώνοντας το εύρος της τεράστιας και αυξανόμενης παραβατικότητας.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), ως παρατηρητής, σχετικά με τον τρόπο, την μέθοδο υλοποίησης, αντιλαμβάνεται ότι η στρατηγική πρέπει να είναι διαφορετική. Για το λόγο αυτό, έχουμε εκφράσει επανειλημμένα την άποψη αλλά και τις ανησυχίες μας, ζητώντας διάλογο με τα συναρμόδια Υπουργεία και την Ανεξάρτητη αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), δυστυχώς χωρίς όμως καμία ανταπόκριση έως σήμερα.

Η γνώμη που έχουμε σχηματίσει είναι ότι υφίσταται εκτεταμένος ατελής, συνδυασμός διατάξεων στον κλάδο μας.

Δυστυχώς, οι νομοθετικές διατάξεις είθισται να προσεγγίζουν το πρόβλημα χωρίς να υπολογίζουν και να λαμβάνουν υπόψη σημαντικούς παράγοντες όπως τα ποικίλα φυσικά φαινόμενα και τις διαφορές θερμοκρασιών, τις ενδεχόμενες αστοχίες των βεργών στις δεξαμενές των οποίων τα φλοτέρ πιθανώς να μην ανταποκρίνονται άμεσα στη κίνηση του «χιλιοστού». Δεν ακολουθείται κάτι αντίστοιχο για τα «εκατοντάδες» βυτία και μεταφορικά μέσα, που μεταφέρουν απροκάλυπτα, ίσως και ανενόχλητά, κυβικά με υποκατάστατα καυσίμων.

Τα προβλήματα πηγάζουν από τα καταδολιευμένα συστήματα ελέγχου εισροών εκροών και όλες εκείνες τις συγκεκριμένες αντλίες που επιτρέπουν και δέχονται παρεμβάσεις, σαφώς με την συνέργεια συγκεκριμένων εμπόρων και εξαπατούν, κλέβουν τους καταναλωτές.

Σημειώνουμε ότι οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της Πολιτείας μέχρι τώρα κόστισαν το έτος 2024, με μέτριους υπολογισμούς, περισσότερο από 40.000.000 ευρώ και δυστυχώς έπεται συνέχεια.

Η πρόβλεψή μας, βάση της έως τώρα πορείας, είναι ότι εξαιτίας αυτής της λανθασμένης στρατηγικής, σε λίγα χρόνια θα ξανά συζητηθεί το θέμα της λήψης νέων μέτρων, που εν τω μεταξύ τα κόστη για τις προσαρμογές και τα πρόστιμα που θα προέλθουν από αστοχίες των συστημάτων και όχι παραβάσεων, θα συντρίψουν ολοκληρωτικά τους πρατηριούχους.

Είναι ανεξήγητο το γεγονός ότι διαχρονικά, στη λήψη των εκάστοτε αποφάσεων, όχι μόνο δεν λαμβάνονται υπόψη οι γνώσεις των πρατηριούχων, αλλά ακόμα περισσότερο ούτε έστω δεοντολογικά ζητείται η άποψη τους με τα γνωστά βέβαια αποτελέσματα των αποτυχιών.

Άλλωστε έτσι τεκμαίρεται το γεγονός ότι εξαιτίας των αποτυχημένων νομοθετημάτων, προκύπτει η ανάγκη λήψης νέων μέτρων. Όμως όλα αυτά έχουν οικονομικό αντίκτυπο και διατάραξη της ομαλής λειτουργίας του πρατηρίου, το οποίο επανειλημμένα αντιμετωπίζεται ως πειραματόζωο σε αποτυχημένα επιχειρήματα.

Στην δική μας οπτική γωνία είναι άκρως παράλογο το γεγονός τα νόμιμα πρατήρια να σηκώνουν όλο το βάρος της πάσης η φύσεως ανομίας.

Πέραν όμως των διάφορων νόμων που ψηφίστηκαν, ακολουθούν και άλλα νομοσχέδια, τα οποία όχι μόνο δεν θα εισφέρουν τίποτα απολύτως, αλλά αντιθέτως θα προσθέσουν επιπλέον κόστος, θα δυσκολέψουν

ή παρεμποδίσουν την διεκπεραίωση της εργασίας των πρατηριούχων και θα μεταφέρουν πελάτες σε χώρους που δεν δικαιούνται να εφοδιάζουν οχήματα.

Συγκεκριμένα, δεν αντιλαμβανόμαστε τη λειτουργία των ιδιωτικής χρήσεως Ι.Χ. πρατηρίων σε οποιαδήποτε επιχείρηση, πέραν των απομακρυσμένων εργοταξίων που εξυπηρετούν ειδικά οχήματα, τα οποία λειτουργούν εντός και μόνο εντός του εργοταξιακού χώρου και των πρατηρίων με συγκεκριμένους όρους (σύστημα εισροών εκροών) που εξυπηρετούν τα οχήματα των Δήμων.

Είναι ακατανόητο και μεροληπτικό το γεγονός, με την κτήση μόλις πέντε οχημάτων, να υπάρχουν και να λειτουργούν επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να διαθέτουν Ι.Χ. πρατήριο.

Εκλείπουν τα Δ.Χ. πρατήρια; Η μήπως δίνετε απλόχερα τη δυνατότητα στις εταιρίες εμπορίας χονδρικής πώλησης να μας υποκλέπτουν έργο; Τι συμφέρον έχει μία τουριστική επιχείρηση με τόσα λίγα οχήματα να έχει εγκαταστάσεις πρατηρίου, όταν μάλιστα ένα τουριστικό λεωφορείο ένεκα των ταξιδιών – μετακινήσεων του ανεφοδιάζεται το καλοκαίρι άλλου; Μήπως ανεφοδιάζεται σε Ι.Χ. πρατήριο άλλου νομού με υποτιθέμενη σχέση συνεργαζόμενου; Μήπως εκεί καταλήγουν τα διάφορου τύπου παρανόμως περισσευούμενα καύσιμα; Έτσι θέλει να ελέγξει η Πολιτεία τη διακίνηση καυσίμων;

Σήμερα παρέχεται η δυνατότητα να διαθέτουν Ι.Χ. πρατήρια επιχειρήσεις που διαθέτουν στόλο άνω των 20 οχημάτων. Αντιδρούμε σε οποιαδήποτε μείωση του αριθμού των οχημάτων, τα οποία πρέπει να είναι ιδιόκτητα ή αποκλειστικά μισθωμένα.

Η τροφοδοσία οχημάτων που ανήκουν στους υπαλλήλους των επιχειρήσεων και των διάφορων συνεργαζόμενων με την επιχείρηση, πρέπει να απαγορεύεται ρητά, διότι είναι σίγουρο ότι πέρα από το γεγονός ότι υποκλέπτουν έργο από τα Δ.Χ. πρατήρια, αποτελούν επίσης και πηγές παραβατικότητας.

Τα Ι.Χ. πρατήρια πρέπει να λειτουργούν με ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου εισροών εκροών, να έχουν αυτονόητα τις ίδιες νομοθετικές υποχρεώσεις με τα Δ.Χ. πρατήρια, (κόμβο, χρήσεις γης, υπόγειες δεξαμενές και όχι υπέργεια κοντέινερ). Στα νόμιμα εφοδιαζόμενα οχήματα πρέπει να εκδίδεται δελτίο αποστολής με σήμανση όπου θα καταγράφεται ο αριθμός του οχήματος και τα χιλιόμετρα του και θα τηρείται ειδικό βιβλίο για αυτές τις τροφοδοσίες. Χαριστικές ρυθμίσεις με λιγότερα οχήματα δημιουργούν εύλογα διάφορες υπόνοιες.

Επίσης με κανένα τρόπο δεν πρέπει να υπάρχουν άλλες δυνατότητες κατοχής και λειτουργίας δεξαμενών, διότι περιήλθε σε γνώση μας ότι ετοιμάζεται κάτι αντίστοιχο.

Σε ότι αφορά την υποχρεωτική εγκατάσταση GPS στα βυτιοφόρα διανομής πετρελαίου θέρμανσης και την εκ των προτέρων δημιουργία δρομολογίου, σας ενημερώνουμε ότι αυτό είναι λειτουργικά ανέφικτο.

Κατά την εκτέλεση των παραδόσεων πετρελαίου θέρμανσης υπάρχουν καθημερινά συγκεκριμένα γεγονότα, τα οποία καθιστούν ΑΔΥΝΑΤΟ να προδρομολογηθούν οι παραδόσεις, διότι ενδέχεται ο καταναλωτής να απουσιάζει εκτάκτως, να παραληφθεί παραγγελία κοντά την ήδη υπάρχουσα, λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτό γίνεται στην επαρχία και δη στα χωριά.

Οι παραδόσεις δεν γίνονται σε συγκεκριμένες περιοχές και γειτονιές αλλά σε πολλές περιπτώσεις σε οικήματα που απέχουν χιλιόμετρα. Βεβαίως δεν αντιλαμβανόμαστε τι θα προσφέρει στον έλεγχο τέτοια νομοθετική επιταγή, η οποία θα προσθέσει τεράστιο κόστος λειτουργίας το οποίο προφανέστατα θα επιβαρύνει το καταναλωτή. Βέβαια τίθεται το μεγάλο ερώτημα, πόσες διαπιστευμένες εταιρίες υπάρχουν για αυτό το σκοπό; Μία, δύο ή τρεις;

Με τόσες ελάχιστες εταιρίες υπάρχει ανταγωνισμός;

Με την ευκαιρία αυτή, διαμαρτυρόμαστε εντονότατα για τις καταληκτικές ημερομηνίες νομοθετικών διατάξεων, τις οποίες είναι αδύνατον να παρακολουθήσει το σύνολο της αγοράς και ιδιαιτέρως των προμηθευτών μας. Υπό το κράτος προθεσμιών οι οικογενειάρχες πρατηριούχοι δεν έχουν καμία δυνατότητα διαπραγμάτευσης.

Πρόσθετο κόστος επίσης για τα πρατήρια αποτελεί ο **έλεγχος του συστήματος stage II από διαπιστευμένες** εταιρίες, οι οποίες είναι ελάχιστες και άρα χωρίς ανταγωνισμό, μη λαμβάνοντας υπόψη το κόστος μετάβασης στην επαρχία. Πώς όταν ένας μηχανικός ελέγχει το σύστημα ανάκτησης ατμών φάσης II stage 1 που είναι πολύ σοβαρότερη ενέργεια, άραγε δεν μπορεί με διαπιστευμένο τρόπο να ελέγξει το stage II που μάλιστα σε ορισμένες χώρες το κάνει ο ίδιος πρατηριούχος ; Ποιοι λίγοι έχουν συμφέρον;

Σημαντικό κόστος αποτελεί η υποχρέωση ογκομέτρησης των δεξαμενών όταν η τυχόν παραμόρφωση τους (απίθανη περίπτωση) θα καταγραφεί στα ισοζύγια του συστήματος εισροών εκροών.

Ερωτηματικά και εδώ , πόσες εταιρίες κάνουν ογκομέτρηση στις δεξαμενές; Πόσος θα είναι ο απρόσμενος τζίρος τους;

Σημαντικό γεγονός είναι τα ποσοστά αποκλίσεων στα ισοζύγια. Ένα πρατήριο με ημερήσιες καταναλώσεις 9.500 λίτρων έχει αποδεκτή (φυσιολογική) απόκλιση +1,5% το οποίο όμως σε επιλεκτικό βάθος χρόνου π.χ 5 ημερών αυτή η απόκλιση γίνεται +- 0,5 %. Όταν πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η ανοχή αστοχίας των μετρικών οργάνων είναι +-0,5% και η ανοχή σύμφωνα με έγγραφο της μετρολογίας στο σύστημα εισροών εκροών κατά την παραλαβή η αποδεκτή απόκλιση είναι 0,7%. Επίσης για τον έλεγχο ποσότητας 39.900 λίτρων η αποδεκτή απόκλιση είναι 0,75% ενώ για επί πλέον εκατό λίτρα δηλαδή 40.000 λίτρων η απόκλιση είναι +-0,5% δηλαδή ποσοστιαία διαφορά 33% - 50%.

Συμπερασματικά, συνοψίζοντας, επειδή κρίνουμε σύμφωνα με την σημαντική επαγγελματική εμπειρία μας, ότι ο στόχος της πάταξης της παραβατικότητας δεν είναι ορατός, όπως επίσης δεν είναι ορατή η λειτουργία μίας αγοράς χωρίς αθέμιτες πρακτικές.

Ζητάμε από τη Πολιτεία να σταματήσει να επιβαρύνει το κλάδο με νομοθετικές ρυθμίσεις που ουσιαστικά δεν θα εισφέρουν τίποτα το σημαντικό, να σταματήσει να νομοθετεί χαριστικά στη δημιουργία Ι.Χ πρατηρίων και να μην γίνει ο κλάδος θύμα μίας βιομηχανίας προστίμων για φυσικά φαινόμενα και επουσιώδη ανθρώπινα λάθη του προσωπικού των πρατηρίων.

.....

ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΠΕΚ

STAGE II

Η εγκατάσταση, σε πρατήρια καυσίμων, του συστήματος ανάκτησης ατμών φάσης II (stage II), προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/126/21-10-2009 και αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος, μέσω της ανάκτησης των ατμών βενζίνης που εκτοπίζονται από το ρεζερβουάρ του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού του και τη διοχέτευση των ανακτημένων ατμών στη δεξαμενή του πρατηρίου.

Για κάθε ακροφύσιο (πιστόλι) παροχής καυσίμων θα πρέπει να γίνεται περιοδικός έλεγχος, κάθε χρόνο, με δοκιμή που μετρά την απόδοση της ανάκτησης ατμών.

Σύμφωνα με την κ.υ.α. με αρ. 178623/16 (ΦΕΚ 1565 Β' 02.06.2016), που τροποποίησε την κ.υ.α. με αρ. οικ. 21523/763/Ε-103/12 (ΦΕΚ 1439 Β' 02.05.2012), ορίστηκε ότι ο περιοδικός έλεγχος θα πρέπει να γίνεται **μόνο** από διαπιστευμένους φορείς.

Είναι άδικο και καταχρηστικό να περιορίζεται η δυνατότητα ελέγχου μόνο από διαπιστευμένους φορείς. Πρέπει να δίνεται η δυνατότητα ο έλεγχος να γίνεται και από μηχανικούς κατάλληλης ειδικότητας, διότι :

- Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/126/21-10-2009 δεν αναφέρει ότι ο έλεγχος θα πρέπει να γίνεται αποκλειστικά από διαπιστευμένο φορέα, αλλά απλά καθορίζει ότι ο έλεγχος θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το πρότυπο EN 16321-2:2013.
- Υπάρχουν πολλοί σοβαροί έλεγχοι που γίνονται από μηχανικούς και αφορούν στην ασφάλεια πρατηρίων αλλά και κτιρίων γενικότερα. Καθώς και στην προστασία του περιβάλλοντος, οι οποίοι διενεργούνται βάσει, νομοθετικών διατάξεων, ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής περιπτώσεις:

Ο Μηχανικός πιστοποιεί την καλή λειτουργία των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων **σύμφωνα με το πρότυπο HD 384 και ELOT 60364.**

Ο Μηχανικός πιστοποιεί την στατική επάρκεια ενός κτιρίου βάσει του Κανονισμού Επεμβάσεων (ΚΑΝ.ΕΠΕ) της υ.α. με αριθμ ΥΠ 449(ΦΕΚ Β' 3197/22.06.2022) όπου για παράδειγμα χρησιμοποιείται το πρότυπο ΕΛΟΤ 344 (παρ. 3.7.1.1 του ΚΑΝ.ΕΠΕ).

Ο Μηχανικός πιστοποιεί εδώ και πολλά χρόνια, την καλή λειτουργία του συστήματος ανάκτησης ατμών βενζίνης φάσης I (stage I) από την δεξαμενή του πρατηρίου, κατά την εκφόρτωση καυσίμων από το βυτιοφόρο, που είναι πολύ μεγαλύτερης σπουδαιότητας από την ανάκτηση φάσης II (stage II) από το ρεζερβουάρ του αυτοκινήτου.

Ο Μηχανικός πιστοποιεί την ενεργειακή απόδοση ενός κτιρίου εκδίδοντας αντίστοιχα το Πιστοποιητικό Ενεργειακής Απόδοσης (ΠΕΑ).

Ο Μηχανικός πιστοποιεί την καλή λειτουργία των ΗΜ εγκαταστάσεων σε ένα πρατήριο σύμφωνα με την υ.α. με αριθμ.οικ. 24841/1144/01 (ΦΕΚ 502 Β' 30.4.2001).

- Σήμερα υπάρχουν πέντε (5) διαπιστευμένοι φορείς, με αποτέλεσμα να μην καλύπτονται εγκαίρως και με λογικό κόστος οι ανάγκες των πρατηρίων ανά την Ελλάδα, ιδίως σε απομακρυσμένες περιοχές.

Στερείται αναλογικότητας και είναι υπερβολικό και άδικο να επιβάλλεται ο έλεγχος του συστήματος ανάκτησης ατμών βενζίνης φάσης II (stage II) με τρόπο που δημιουργεί μονοπωλιακό καθεστώς εις βάρος των πρατηριούχων, καθώς γίνεται εύκολα χειραγώγηση του κόστους ελέγχου, με θύματα τους πρατηριούχους. Το κόστος αυτής της διαδικασίας με έναν γρήγορο υπολογισμό ξεπερνά ετησίως τα 6.000.000€ και το καρπώνονται μετρημένες στα δάχτυλα επιχειρήσεις (φορείς πιστοποίησης).

ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Η ύπαρξη νομοθετικών διατάξεων ίδρυσης ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ) πρατηρίων οι οποίες επιτρέπουν την ίδρυση ΙΧ πρατηρίου καυσίμων με μόνη προϋπόθεση την ύπαρξη πέντε (5) οχημάτων, και μάλιστα όχι κατ' αποκλειστικότητα ιδιοκτησίας της επιχείρησης, καθώς τα

οχήματα μπορεί να ανήκουν σε τρίτους που συμβάλλονται για την παροχή έργου, με τις επιχειρήσεις που διαθέτουν τα ΙΧ πρατήρια, είναι απαράδεκτες.

Τέτοιες νομοθετικές διατάξεις δημιουργούν στρεβλώσεις στην αγορά αφού οδηγούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό καθώς τα ΙΧ πρατήρια ανταγωνίζονται (πουλώντας καύσιμα σε τρίτους), τις νόμιμες επιχειρήσεις των πρατηρίων δημοσίας χρήσης. Επίσης δημιουργούν ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη λαθρεμπορίας, και εγείρονται ζητήματα που έχουν να κάνουν με την δημόσια ασφάλεια.

Τα ιδιωτικά πρατήρια καυσίμων στη χώρα μας έχουν τη δυνατότητα να ιδρύονται με συγκεκριμένες νομοθετικές διατάξεις α) υ.α. Αποφ-128145/20 (ΦΕΚ-5583 Β' 18.12.2020), β) υ.α. Αποφ. 37776/2645/17 (ΦΕΚ 1882 Β' 30.05.2017), με προϋπόθεση την ύπαρξη πέντε (5) οχημάτων. Επίσης μπορούν να ιδρύονται με το άρθρο 22 του π.δ. 1224/1981 (ΦΕΚ 303 Α') ή του β.δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150 Α'), όπως ισχύουν, με προϋπόθεση της ύπαρξης σε αυτή την περίπτωση είκοσι (20) οχημάτων.

Με δεδομένο ότι επιτρέπεται ο αριθμός των οχημάτων να συμπληρώνεται είτε με οχήματα επιχειρήσεων που συνεργάζονται με τις επιχειρήσεις που διαθέτουν τα ΙΧ πρατήρια είτε με οχήματα που ανήκουν στους υπαλλήλους των επιχειρήσεων που διαθέτουν τα ΙΧ πρατήρια, είναι πολύ εύκολο να δημιουργούνται τέτοια πρατήρια. Το αποτέλεσμα είναι η ύπαρξη διάσπαρτων δεξαμενών υγρών καυσίμων στην Ελλάδα που δεν μπορούν να ελεγχθούν, με έντονα ζητήματα ασφάλειας, ενώ ο χώρος των ΙΧ πρατηρίων εξελίσσεται σε «ελ ντοράντο», για να μπορούν κάποιιοι να πλουτίσουν σε βάρος των νόμιμων πρατηριούχων, οι οποίοι ελέγχονται, φορολογούνται και τηρούν τις διατάξεις των νόμων.

Ζητούμε την κατάργηση της δυνατότητας ίδρυσης των ΙΧ πρατηρίων. Σε άλλη περίπτωση να οριστεί κατ' ελάχιστο ότι απαιτείται η ύπαρξη τουλάχιστον 20 οχημάτων ιδιοκτησίας της επιχείρησης που διαθέτει το ΙΧ πρατήριο και προφανώς να απαγορεύεται ρητώς και επί ποινή οριστικής αφαίρεσης της αδειάς, η παροχή καυσίμων σε οχήματα που δεν ανήκουν στην ίδια την επιχείρηση που διαθέτει το ΙΧ πρατήριο.

ΟΓΚΟΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Οι διαστάσεις μιας μεταλλικής δεξαμενής υγρών καυσίμων που βρίσκεται εντός φρεατίου εκ σκυροδέματος κάτω από το έδαφος, υπό κανονικές συνθήκες, δεν μεταβάλλονται με το πέρασμα του χρόνου, και άρα δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια τακτικής ογκομέτρησης. Η ανάγκη νέας ογκομέτρησης δικαιολογείται μόνο σε ιδιαίτερες περιπτώσεις, κάτι το οποίο ήδη προβλέπεται σύμφωνα με το σημείο ii) της παραγράφου 7 του άρθρου 5 της κ.υ.α. Φ.2-1617/2010(ΦΕΚ 1980 Β'), όπως ισχύει, και αναφέρει ότι: *«Στην περίπτωση που υπάρξουν ενδείξεις μεταβολών ή διαπιστωθεί ευθύνη της ογκομέτρησης για απόκλιση του ισοζυγίου πέραν του ορίου που προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 5 της παρούσας, απαιτείται νέα ογκομέτρηση»*.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η διάρκεια ισχύος του ογκομετρικού πίνακα κάθε δεξαμενής θα έπρεπε να είναι αορίστου χρόνου, ή τουλάχιστον να ισχύει για εικοσιπέντε (25) έτη αντί των δέκα (10) που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, κ.υ.α. Φ.2-1617/2010(Β' 1980)

Παραδόξως έχει εκδοθεί προσφάτως η κ.υ.α με αριθμ. Α.1176 (ΦΕΚ 6827 Β' 12.12.2024) στην οποία προβλέπεται ότι προκειμένου να γίνεται η ογκομέτρηση της δεξαμενής ανά 15ετία (και όχι ανά 10ετία που προέβλεπε η κ.υ.α. Φ.2-1617/2010(ΦΕΚ 1980 Β')) , πρέπει παράλληλα να γίνεται ανά 5ετία, ογκομετρικός έλεγχος του 20% των σταθμών ογκομέτρησης της δεξαμενής, το οποίο καθιστά την διάταξη «κενό» γράμμα. Αυτό διότι ο οποιοσδήποτε ογκομετρικός έλεγχος της δεξαμενής (ακόμη και του 20% των σημείων της αρχικής ογκομέτρησης) επιβάλλει την κένωση αυτής και την πλήρωση της με νερό, πράγμα που ισοδυναμεί με κανονική πλήρη ογκομέτρηση τόσο από πλευράς κόστους όσο και από πλευράς ταλαιπωρίας (κλείσιμο πρατηρίου και γέμισμα και άδειασμα της δεξαμενής με νερό). Έτσι η νέα κ.υ.α με αριθμ. Α.1176 (ΦΕΚ 6827 Β' 12.12.2024) προέβλεψε ουσιαστικά,

ότι εναλλακτικά αντί να γίνεται ογκομέτρηση των δεξαμενών κάθε 10 χρόνια, να γίνεται ογκομέτρηση κάθε 5 χρόνια. Ωστόσο σύμφωνα με τη λογική και τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης η ογκομέτρηση πρέπει να γίνεται μόνον εφόσον υπάρχουν αποκλίσεις ισοζυγίου εξαιτίας της.

ΜΕΓΙΣΤΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ ΕΚΡΟΩΝ

Αναφορικά με τις αποκλίσεις που αναφέρονται στην νέα κ.υ.α. με αριθμ. Α.1176 (ΦΕΚ 6827 Β' 12.12.2024) καταθέτουμε τα εξής :

Είναι αδύνατη η εφαρμογή των αποκλίσεων που αναφέρονται στον πίνακα 1 της παραγράφου 2ii) του άρθρου 7 για τους εξής σημαντικούς λόγους :

1. Δεν υπάρχει χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να γίνεται η διακίνηση του καυσίμου

Χωρίς την ύπαρξη χρονικής περιόδου εφαρμογής των αποκλίσεων του πίνακα, εντός της οποίας θα επιτυγχάνονται οι αποκλίσεις ανάλογα και με τον όγκο καυσίμων που διαχειρίστηκε το πρατήριο, όλα τα πρατήρια θα βρίσκονται εκτός ορίων του πίνακα. Για να γίνει πιο κατανοητό αρκεί να φανταστούμε ότι κάποιο πρατήριο που έχει καταναλώσει ημερησίως 9.000lt και δικαιολογείται μια απόκλιση 1,5% εάν κάθε επόμενη της προηγούμενης ημέρα είχε παρόμοια κατανάλωση και απόκλιση γύρω στο 1,2%, αυτό το πρατήριο δεν είναι δυνατόν να έχει μετά από 5 μέρες, που θα έχει ξεπεράσει συνολικά τα 40.000lt απόκλιση κάτω του 0,5%.

Συνεπώς πρέπει άμεσα να προταθούν νέες παράμετροι και να υλοποιηθεί νέος πίνακας αποκλίσεων ρεαλιστικά σε συνεργασία με τους πρατηριούχους και με τους εγκαταστάτες, ώστε να προταθούν νέες αποκλίσεις όχι μικρότερες από 1,5%.

2. Επίσης κατά τον υπολογισμό του ισοζυγίου λαμβάνουμε υπόψη τους παρακάτω παράγοντες:
 - Πυκνότητα
 - Θερμοκρασία
 - Βλάβες

οι οποίοι ενώ επηρεάζουν τις αποκλίσεις στη διαμόρφωσή τους, δεν λαμβάνονται υπόψη. Συνεπώς τίθενται τα παρακάτω ερωτήματα:

Για μεγάλα χρονικά διαστήματα τί θερμοκρασία θα βάλουμε στον τύπο;

Για μεγάλα χρονικά διαστήματα τί πυκνότητα θα βάλουμε στον τύπο;

Θα πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι δεν υπάρχει ΚΑΜΙΑ βλάβη (πράγμα αδύνατο) στο σύστημα που να επηρεάζει το ισοζύγιο. (καθώς μετά από κάθε βλάβη το σύστημα κάνει reset)

3. Τέλος να αναφέρουμε ότι μόνον το σφάλμα της πιστοποιημένης ηλεκτρονικής βέργας που συμμετέχει στο εισροών εκροών είναι 0,5%. άρα είναι λάθος να θέτουμε ακριβώς το ίδιο όριο στις αποκλίσεις.

Είναι αναγκαία η πραγματοποίηση σχετικής συνάντησης το συντομότερο δυνατόν. Παρακαλούμε όπως λάβετε σοβαρά υπόψη το αδιέξοδο αλλά και την αγανάκτηση του κλάδου μας!

Με εκτίμηση
Για το Διοικητικό Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Ο Γ. Γραμματέας

Κιουρτζής Θεμιστοκλής

Μαυράκης Ιωάννης

τηλ. 6942064000

τηλ. 6945414999

