

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (ΣΔΟ)
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

Θ Ε Μ Α : Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Α. ΔΑΝΕΛΙΑΝ



ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ

ΚΡΟΥΝΤΣΕΛΗ ΠΕΤΡΟ

Π Α Τ Ρ Α 1 9 9 3

ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

1392

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

	Σελ.
Πρόλογος.....	4
Εισαγωγή.....	6
Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ι	
1.1 Η Ελληνική πραγματικότητα.....	9
1.2 Ο ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα.....	10
1.3 Η βιομηχανία διύλισης και οι εταιρίες καυσίμων στην Ελλάδα.....	11
1.4 Η ψήφιση του νόμου 2008/92 και οι συνθήκες που τον επέβαλλαν.....	14
1.5 Αναζήτηση νέων ισορροπιών στον πετρελαικό τομέα μετά την ψήφιση του νόμου 2008/92 (κρίσεις και επικρίσεις για την απελευθέρωση της τιμής των υγρών καυσίμων.....	16
1.6 Η εικόνα της αγοράς τον πρώτο χρόνο λειτουργίας μετά την ψήφιση του νόμου 2008/92.....	22
1.7 Ο ρόλος του κράτους και η εμπορική δραστηριότητα που έχει αναπτύξει στην αγορά καυσίμων.....	25
1.7.1 Ο ρόλος του κράτους σύμφωνα με την άποψη των υποστηρικτών της ιδιωτικοποίησης.....	26
1.7.2 Ο ρόλος του κράτους στον τομέα καυσίμων σύμφωνα με την άποψη της διατήρησης της πρωταγωνιστικής του θέσης.....	29
1.8 Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης της αγοράς καυσίμων στον τομέα των λιπαντικών.....	31
1.9 Μορφές ανταγωνισμού από τις εταιρίες εμπορίας καυσίμων.....	33

1.10	Έρευνά για την προτίμηση των καταναλωτών.....	36
1.10.1	Συμπεράσματα και εκτιμήσεις που προκύπτουν από την έρευνα αγοράς.....	40
1.10.2	Άλλα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των καταναλωτών.....	41
1.11	Η εικόνα της ΕΡ στην Ελληνική αγορά καυσίμων.....	43

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2

2.1	Επισκόπηση.....	46
2.2	Συμπεράσματα.....	49
2.3	Επίλογος.....	50

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Α

Η εξέλιξη της ανώτατης τιμής του καταναλωτήτην περίοδο (5-3-92 έως 29-7-92.....	53
--	----

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Β

Ο νόμος 2003/92.....	56
----------------------	----

Βιβλιογραφία.....	64
-------------------	----

Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Το θέμα της πτυχιωτικής που ανέλαβα να παρουσιάσω είναι : "Η απελευθέρωση της τιμής των υγρών καυσίμων και επιπτώσεις στην Ελληνική οικονομία".

Αναφέρεται στις νέες συνθήκες όπως αυτές διαμορφώθηκαν στην αγορά υγρών καυσίμων ύστερα από την ψήφιση του νόμου 2008/92, στο νέο ρόλο που καλούντάι να διαδραματίσουν τόσο το κράτος όσο και οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, καθώς επίσης και στις συνέπειες για την Ελληνική οικονομία.

Θα προσπαθήσω να παρουσιάσω το θέμα στις εξής ενότητες : κατ'αρχάς μια σύντομη αναφορά στο ρόλο των υγρών καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και κάποια στοιχεία που αφορούν τις πετρελαϊκές κρίσεις.

Στη συνέχεια προσπαθώ να σκιαγραφήσω την Ελληνική πραγματικότητα όσον αφορά τον τομέα των υγρών καυσίμων και γενικότερα τον ενεργειακό τομέα (βιομηχανίες διύλισης και εμπορίας καυσίμων).

Ακολουθεί μια ανάλυση του νόμου 2008/92 και των συνθηκών που επέβαλαν τη ψήφισή του καθώς επίσης και την αναζήτηση των ισορροπιών στον τομέα πετρελαιοειδών μετά τη ψήφιση του νόμου 2008/92. Επίσης γίνεται η παρουσίαση των κρίσεων και επικρίσεων για την απελευθέρωση της αγοράς, η περιγραφή της αγοράς καυσίμων ένα χρόνο μετά την εφαρμογή του ελεύθερου ανταγωνισμού, ενώ αναλύεται ο ρόλος του κράτους παράλληλα με τις απόψεις που αφορούν α) τους υποστηρικτές της ιδιωτικοποίησης των κρατικών εταιριών & β) των υποστηρικτών της διατήρησης της κρατικής παρουσίας στον τομέα πετρελαιοειδών:

Επειδή υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ καυσίμων και λιπαντικών αναφέρω μερικά στοιχεία που αφορούν την αγορά τους. Ακολουθεί μια έρευνα για την προτίμηση των καταναλωτών και την εικόνα των εται-

ριών υγρών καυσίμων καθώς και τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα (Στο σημείο αυτό έκρινα σκόπιμο να αναφέρω και μία συνέντευξη του γενικού διευθυντή της BP για τη θέση της εταιρίας στην Ελληνική αγορά).

Στην τελευταία ενότητα ακολουθούν η επισκόπηση, τα συμπεράσματα και ο επίλογος.

Στην προσπάθειά μου αντιμετώπισα πολλές δυσκολίες στην συλλογή των στοιχείων αυτών που οφείλεται τόσο στην αδιαφορία που επέδειξαν οι αρμόδιοι των περισσότερων δημοσίων υπηρεσιών που απευθύνθηκα, όσο και στην έλλειψη σχετικής βιβλιογραφίας.

Θέλω να ελπίζω ότι, παρά τα προβλήματα αυτά, κατάφερα να συλλέξω το μέγιστο βαθμό στοιχείων, που ήταν απαραίτητα ώστε με την επεξεργασία και έρευνα που έκανα, να συνθέσουν μια ολοκληρωμένη εργασία στο θέμα αυτό.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον εισηγητή αυτής της εργασίας και καθηγητή μου κ. Δανελιάν για την πολύτιμη βοήθειά του.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η πρόοδος και ευημερία της ανθρωπότητας στην εποχή μας εξαρτάται από την εξασφάλιση των απαραίτητων ενεργειακών πόρων που επηρεάζουν καθοριστικά την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των κρατών. Η παγκόσμια οικονομία εξαρτάται όλο και περισσότερο από το πετρέλαιο, που τα τελευταία 40 χρόνια αποτελεί την κυρίαρχη πηγή ενέργειας και το βασικό μοχλό ανάπτυξης της βιομηχανίας κάθε χώρας.

Ο πρωταγωνιστικός ρόλος του πετρελαίου φαίνεται από την ραγδαία αύξηση που σημειώθηκε στην παραγωγή και στην ζήτησή του. Έτσι ενώ το 1850 η παραγωγή του πετρελαίου δεν ξεπερνούσε τους 1000 τόννους, στις μέρες μας πλησιάζει τον ιλιγγιώδη αριθμό των 3000000000 τόννων το χρόνο. Τα αποθέματα του αργού πετρελαίου, υπολογίζονται σε 90 δισεκατομμύρια τόννους και με βάση τους προβλεπόμενους ρυθμούς κατανάλωσης εκτιμάται ότι επαρκούν για τα επόμενα 45 χρόνια. Τα μεγαλύτερα και γνωστότερα αποθέματα που είναι υπό εκμετάλλευση, βρίσκονται στην περιοχή του περσικού κόλπου. Το πετρέλαιο που αποτελεί την κυρίαρχη πηγή ενέργειας σε όλο τον κόσμο, επηρεάζει και όλες τις προσπάθειες που πραγματοποιούνται από όλες σχεδόν τις χώρες για την έρευνα του εντοπισμού του πετρελαίου και της εγκατάστασης διυλιστηρίων. Εκτός από τις χερσαίες εγκαταστάσεις άντλησης πετρελαίου υπάρχουν και υποθαλάσσιες γεωτρήσεις. Υπολογίζεται ότι σήμερα λειτουργούν 4000 γεωτρύπανα, από τα οποία τα 800 βρίσκονται σε υποθαλάσσιες γεωτρήσεις (OFF SHORE).

Λόγω της τεράστιας σημασίας στην λειτουργία της σύγχρονης οικονομίας των υγρών καυσίμων, πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει ένα έντονο ανταγωνιστικό κλίμα μεταξύ των πολυεθνικών εταιριών (όπως η BP, η SHELL, η MOBIL, η TEXACO και EXXON) και των πετρελαιοπα-

ραγωγικών χωρών που έχουν ιδρύσει τον Ο.Π.Ε.Κ. (Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγικών Κρατών) με κύριο μέλημά τους τον καθορισμό μιας ενιαίας τιμής του πετρελαίου. Ο έντονος ανταγωνισμός έχει ήδη οδηγήσει στις κρίσεις του 1974 καθώς και αυτών του 1981 και 1982. Οι κρίσεις αυτές που κλόνισαν συθέμελλα την οικονομική πραγματικότητα των δεκατιών του 1970 & 1980 δημιουργώντας ένα κλίμα έντασης που αποδεικνύει την καταλυτική επιρροή του πετρελαίου στην παγκόσμια οικονομία και την τεράστια σημασία για μια χώρα να είναι ενεργειακά αυτάρκης.

Η αιτία των πετρελαϊκών κρίσεων τοποθετείται στην δεκαετία του 1950 όπου οι πολυεθνικές εταιρίες πετρελαίου (BP, SHELL, MOBIL, TEXACO, EXXON, ESSO, FINA) προσπάθησαν να απομακρύνουν τους ανταγωνιστές τους στον χώρο της ενέργειας, δηλαδή τις πολυεθνικές εταιρίες άνθρακα, εφαρμόζοντας χαμηλές τιμές στο πετρέλαιο που εξήγαγαν. Η πολιτική αυτή οδήγησε στην στροφή των ισοζυγίων ενέργειας των περισσότερων χωρών και στην αντικατάσταση του άνθρακα από το πετρέλαιο.

Η αυξημένη ζήτηση του πετρελαίου σε συνδιασμό με την εξάντληση των ευκολοπρόσιτων κοιτασμάτων εξανάγκασε τις πολυεθνικές εταιρίες πετρελαίου στο να στραφούν στην εκμετάλλευση των δυσκολοπρόσιτων κοιτασμάτων κυρίως στις ΗΠΑ (Αλάσκα) καθώς και σε άλλες περιοχές. Επίσης έστρεψαν τις προσπάθειές τους στην παραγωγή συνθετικών μορφών καυσίμων όπως από το κάρβουνο, το οινόπνευμα κ.τ.λ. Η πραγματοποίηση αυτών των σχεδίων απαιτούσε την επένδυση τεράστιων ποσών που αυτόματα οδήγησε στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου. Επίσης οι κοινές προσπάθειες των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών, που έχουν συστήσει τον ΟΠΕΚ, για επιβολή και καθορισμό δικών τους τιμών οδήγησαν στην επιπλέον αύξηση της τιμής του πετρελαίου.

Οι πετρελαϊκές κρίσεις είχαν δυσάρεστες επιπτώσεις κυρίως στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και της Ιαπωνίας που δεν διαθέτουν ε-

ναλλακτικές πηγές ενέργειας σε ικανοποιητικές ποσότητες. Η αξία της τιμής των καυσίμων στις χώρες αυτές αυξήθηκε περισσότερο, από ότι στις ΗΠΑ που διέθεταν δικά τους αποθέματα, κάνοντας τα αμερικάνικα προϊόντα ανταγωνιστικότερα γιατί συντέλεσε στην άνοδο του κόστους παραγωγής των ευρωπαϊκών και ιαπωνικών προϊόντων, επιβαρύνοντας την τελική τιμή τους. Έτσι οι ενεργειακές κρίσεις οδήγησαν στην πτώση των ρυθμών ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο και στην αύξηση του πληθωρισμού στις περισσότερες χώρες.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ι

Ι.Ι Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Όπως ήδη έχω επισημάνει, το πετρέλαιο αποτελεί το μοχλό ανάπτυξης της σύγχρονης οικονομίας και γιαυτό το λόγο όλες οι χώρες παγκοσμίως κάνουν προσπάθειες για την ανακάλυψη και εκμετάλλευση νέων κοιτασμάτων. Έτσι και στην Ελλάδα από το 1960 μέχρι σήμερα έχουν γίνει προσπάθειες εντοπισμού κοιτασμάτων¹ πετρελαίου και μάλιστα η εταιρία STANDARD OIL OF NEW JERSEY (θυγατρική της ESSO) είχε αναλάβει έρευνες για τον εντοπισμό κοιτασμάτων (Η σύμβαση που είχε υπογράψει η εταιρία με το Ελληνικό δημόσιο για την έρευνα του Ελληνικού υπεδάφους έληξε το 1988).

Η προσπάθεια αυτή για ανακάλυψη κοιτασμάτων στην χώρα μας δεν είναι τυχαίο γεγονός, αν και πιστεύω ότι στους περισσότερους παραμένει άγνωστο, ότι ο Ελληνικός χώρος εγκλείει σημαντικά κοιτάσματα πετρελαίου. Η παρουσία του ήταν γνωστή από την αρχαιότητα. Η άσφαλτος της Ζακύνθου και της Ηλείου χρησιμοποιούνταν για τις ναυπηγικές κατασκευές. Σήμερα Έλληνες και ξένοι επιστήμονες υποστηρίζουν ότι υπάρχει πρόσφορο γεωλογικό υπόβαθρο πετρελαιοφόρων οριζόντων.

Αυτό εξηγείται γιατί η Ελλάδα βρίσκεται εντός της πετρελαιοφόρου ζώνης της Μέσης Ανατολής και της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου. Ήδη από έρευνες που έχουν γίνει, διαπιστώθηκε η ύπαρξη πετρελαίου στο θαλάσσιο χώρο μεταξύ Καβάλας - Θάσου σε βάθος 2,2 ΚΜ. με δυναμικότητα παραγωγής 1800 βαρελιών την ημέρα ενώ υπολογί-

¹ τα στοιχεία προέρχονται από το βιβλίο του κ. Ραφαήλιδη : "ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ"

ζεται ότι το κοιτάσμα θα εξαντληθεί έως το 1997. Επίσης εντοπίστηκαν κοιτάσματα πετρελαίου στην Κλεισούρα του Αιτωλικού σε βάθος 4000 μέτρων και φυσικών αερίων στον Θερμαϊκό.

1.2 Ο ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η συνολική κατανάλωση της Ελλάδας σε πρωτογενή ενέργεια είναι περίπου 22 εκατ. ΤΙΠ (Τόνοι Ισοδύναμου Πετρελαίου) και αντιστοιχεί στο 2% της συνολικής κατανάλωσης των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, ενώ οι ενεργειακές ανάγκες της χώρας μας¹ καλύπτονται κυρίως από τις εισαγωγές πετρελαίου. Έτσι το 1973 το 75% της κατανάλωσης σε μορφή πρωτογενούς ενέργειας ήταν εισαγόμενα υγρά καύσιμα ενώ στις μέρες μας έφτασε στο 60,5%. Επίσης ο εγχωριος λιγνίτης που χρησιμοποιείται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, καλύπτει το 30,5% των αναγκών. Ο εισαγόμενος άνθρακας συμμετέχει κατά 3,5%, η υδραυλική ενέργεια από τα μεγάλα φράγματα καλύπτει το 2,5%, ενώ οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (κυρίως βιομάζα, ηλιακή και γεωθερμική) εκτιμάται ότι καλύπτουν το 3% των αναγκών της χώρας μας. Οι υπόλοιπες ενεργειακές ανάγκες καλύπτονται με εισαγωγές ηλεκτρικής ενέργειας (κυρίως από Βουλγαρία).

Η δεδομένη εξάρτηση της χώρας μας, σε ενέργεια από το εξωτερικό κρύβει κινδύνους για την Ελληνική οικονομία, ενώ η ικανότητα επίδρασης σε κρίσιμες καμπές, όπως έχει συμβεί στο παρελθόν, μειώνεται έτσι ώστε η αποδοχή εκβιασμών (οικονομικών και πολιτικών) να είναι αναπότρεπτη. Οι εκβιασμοί που εμφανίζονται άλλοτε με τη μορφή αδυναμίας εφοδιασμού με επιθυμητές ποσότητες ενέργειας και άλλοτε με την επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων, με τις εταιρίες ή των συμφωνιών με άλλα κράτη (συνήθως πετρελαιοπαραγωγικά), έχουν σαν σκοπό τη δημιουργία εμποδίων στην ανεξάρτητη ανάπτυξη της Ελ-

¹ τα στοιχεία προέρχονται από το βιβλίο του κ. Πίππου : "ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ"

ληνικής οικονομίας.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα στον ενεργειακό τομέα είναι η έλλειψη εναλλακτικών πηγών ενέργειας όπως π.χ. χρησιμοποίηση φυσικού αερίου που θα έδινε τη δυνατότητα στη χώρα μας να χρησιμοποιήσει φθηνή ενέργεια (Το 1984 υπογράφησαν μεταξύ Ελλάδας και της τέως ΕΣΣΔ μια σειρά από συμφωνίες, όπου εξασφαλίστηκε η μεταφορά φθηνού φυσικού αερίου μέσω αγωγού στην χώρα μας. Οι εργασίες για την αποπεράτωση του αγωγού δεν έχουν ολοκληρωθεί. Επίσης η ορθολογιστική εκμετάλλευση των κοιτασμάτων λιγνίτη και τύρφης στην Κοζάνη και στη Μεγαλόπολη αποτελούν μια κάποια λύση στο πρόβλημα).

1.3 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η βιομηχανία διύλισης¹ αποτελεί βασικό κλάδο της Ελληνικής οικονομίας γιατί όχι μόνο ικανοποιεί τις εσωτερικές ανάγκες σε καύσιμα αλλά ταυτόχρονα προσφέρει στην χώρα μας πολύτιμο συνάλλαγμα από τις εξαγωγές των προϊόντων της. Η συμμετοχή των προϊόντων πετρελαίου στις συνολικές εξαγωγές που πραγματοποιεί η Ελλάδα φτάνει στο 10,8%.

Η βιομηχανία διύλισης έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία ειδικά στις μέρες μας με τη θεσμοθέτηση της ελεύθερης αγοράς στον τομέα καυσίμων καθώς και με την πιθανότητα ιδιωτικοποίησης των κρατικών διυλιστηρίων ΕΛ.ΔΑ (Διυλιστήριο Ασπροπύργου) καθώς και του διυλιστηρίου Θεσσαλονίκης (την ΕΚΟ Α.Ε.).

Στην χώρα μας λειτουργούν 4 διυλιστήρια από τα οποία τα δύο είναι κρατικά ενώ τα υπόλοιπα δύο ανήκουν σε γνωστές οικογένειες εφοπλιστών. Η διυλιστική τους ικανότητα ανέρχεται σε 18,6 εκατομμ. τόνους ενώ το σύνολο των αποθηκευτικών χώρων είναι 9,3 εκατομμ. κυ-

¹ τα στοιχεία προέρχονται από το άρθρο του κ. Μαυράκη στην εφημερίδα : "ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ"

βικά μέτρα. Η παραγωγή των διυλιστηρίων όσον αφορά τις βενζίνες είναι πλεονασματική κατά 0,9 εκατομ. τόνους, στο μαζούτ κατά 1,2 εκατ. τόνους ενώ παρουσιάζει έλλειμα στην παραγωγή ντήζελ κατά 1,4 εκατ. τόνους.

Αναλυτικότερα τα 4 διυλιστήρια είναι:

1. Τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου ή ΕΛ.ΔΑ Α.Ε. (έτος λειτουργίας 1958) Τα διυλιστήρια Ασπροπύργου έχουν διυλιστική ικανότητα 126 χιλιάδων βαρελιών/μέρα (6,3 εκατομ. τόνων το έτος) ενώ θεωρούνται από τα πιο σύγχρονα διυλιστήρια στην Ευρώπη με μονάδες μετατροπής του αργού πετρελαίου με δυνατότητα παραγωγής όλων των υποπροϊόντων του. Τα ΕΛ.ΔΑ ανήκαν (μέχρι το 1979) κατά τα 2/3 στον εφοπλιστή Νιάρχο και κατά το 1/3 στο Ελληνικό δημόσιο. Σήμερα αποτελούν ιδιοκτησία του δημοσίου και ανήκουν στον όμιλο των εταιριών της ΔΕΠ Α.Ε. (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου).

2. Το διυλιστήριο Θεσσαλονίκης ή ΕΚΟ Α.Ε. (έτος λειτουργίας 1964) Η διυλιστική ικανότητα της ΕΚΟ Α.Ε. φτάνει στα 65 χιλιάδες βαρέλια/μέρα (3,2 εκατ. τόνους/έτος). Η ΕΚΟ Α.Ε. ήταν (μέχρι το 1985) θυγατρική εταιρία της "ESSO PAPAS". Σήμερα αποτελεί ιδιοκτησία του Ελληνικού κράτους και ανήκει στον όμιλο εταιριών της ΔΕΠ Α.Ε.

3. Το Διυλιστήριο Ελευσίνας ή ΠΕΤΡΟΛΑ Α.Ε. (έτος λειτουργίας 1973) ιδιοκτησίας ομίλου Λάτση. Το διυλιστήριο Ελευσίνας έχει διυλιστική ικανότητα 91 χιλιάδων βαρελιών τη μέρα (4,3 εκατομ./έτος). Είναι απλό διυλιστήριο και παράγει περιορισμένο αριθμό τελικών προϊόντων. Επίσης χρησιμοποιείται κυρίως για διακίνηση αργού πετρελαίου.

4. Το Διυλιστήριο ΚΟΡΙΝΘΟΥ - MOTOR OIL (1972) ιδιοκτησίας ομίλου επιχειρήσεων Βαρδινογιάννη. Η MOTOR OIL έχει διυλιστική ικανότητα 100 χιλιάδων βαρελιών /μέρα (5 εκατομ. τόνων/έτος). Η MOTOR OIL είναι σύγχρονο διυλιστήριο με δυνατότητα παραγωγής όλων των υποπροϊόντων του πετρελαίου.

Η παρεμβατική πολιτική του κράτους στον τομέα καυσίμων με τους περιορισμούς που έθετε στην εισαγωγή ποσοτήτων αργού πετρελαίου,

με τον καθορισμό ορίων στη διαμόρφωση της τιμής των καυσίμων και την πολιτική που όριζε την εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών από το κράτος περιόρισε τις εταιρίες πετρελαίου αποκλειστικά στην εμπορία καυσίμων. Η παρεμβατική πολιτική είχε οδηγήσει τις περισσότερες εταιρίες πετρελαίου τα τελευταία χρόνια σε σημαντικές ζημιές, όμως η ανάγκη για ανάκαμψη της αγοράς καυσίμων οδήγησε την κυβέρνηση στη ψήφιση του νόμου 2008/92 (περισσότερα στοιχεία για το νόμο 2008/92 και τις συνθήκες που επέβαλλαν τη ψήφιση του αναφέρω στη συνέχεια).

Η εμπορία καυσίμων στη χώρα μας ασκείται από τις πολυεθνικές : BP, SHELL, MOBIL, TEXACO & TOTAL. Αξιόλογη παρουσία στον χώρο της εμπορίας καυσίμων εμφανίζουν οι Ελληνικές εταιρίες "AVIN Α.Ε." (ιδιοκτησίας ομίλου εταιριών Βαρδινογιάννη), η κρατική ΕΚΟ Α.Ε. (ανήκει στον όμιλο εταιριών της ΔΕΠ), η Μαμιδάκης Α.Ε. και μερικές μικρότερες όπως η Β-OIL και Κ-OIL.

Τα ποσοστά του μεριδίου της αγοράς¹ που κατέχουν (κατά προϊόν) οι παραπάνω εταιρίες καυσίμων είναι τα εξής :

<u>ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ</u>	<u>βενζίνες</u>	<u>ντήζελ</u>	<u>μαζούτ</u>
BP, MOBIL, SHELL, TEXACO, TOTAL	65,0	56,6	31,7
<u>ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</u>			
AVIN, Μαμιδάκης, B-OIL, K-OIL	23,9	30,9	36,5
<u>Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (ΕΚΟ)</u>	11,1	13,5	31,8

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την εφημερίδα "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ" 3/9/93

1.4 Η ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2008/92 ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΤΟΝ ΕΠΕΒΑΛΑΝ

Η ψήφιση του νόμου 2008/92 αποτελεί μια καινοτομία για την Ελληνική οικονομία γιατί καθιερώνει μια καινούργια πολιτική του κράτους στον τομέα των καυσίμων ανατρέποντας το κατεστημένο των προηγούμενων χρόνων. Η πολιτική του Ελληνικού κράτους, όπως ήδη έχω αναφέρει, στον τομέα των πετρελαιοειδών ήταν καθαρά παρεμβατική, αφού καθόριζε τις ανώτατες τιμές των καυσίμων χωρίς να δίνει στις εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών πολλά περιθώρια ελιγμών προκειμένου να αυξήσουν τα ποσοστά πωλήσεών τους και να εφαρμόσουν τις πολιτικές τους. Η παρεμβατική πολιτική του κράτους τερματίζεται με την ψήφιση από τη βουλή του νόμου 2008/92¹.

Ο νόμος 2008/92 τροποποιούσε τις διατάξεις του νόμου 1571/1985, ρυθμίζοντας εκ νέου τα θέματα που αφορούσαν την πετρελαϊκή πολιτική και την εμπορία των πετρελαιοειδών σύμφωνα και με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Αναλυτικότερα οι συντάκτες του νόμου 2008/92, οι υπουργοί Βιομηχανίας & Ενέργειας ο κ. Ανδριανόπουλος και Οικονομικών ο κ. Παλαιοκρασσάς σύμφωνα με τις διακηρύξεις τους, πίστευαν ότι ο νέος νόμος θα έδινε την απαραίτητη ώθηση στην αγορά καυσίμων και θα βοηθούσε στην ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού. Από όλες τελικά τις ρυθμίσεις ουσιαστικά κερδισμένος θα ήταν ο καταναλωτής, αφού οι εταιρίες κατά τον κ. Ανδριανόπουλο θα πωλούσαν σε χαμηλές τιμές, προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες και προϊόντα.

Η βασικότερη ρύθμιση, που θα ευνοούσε την επιθυμητή ανάπτυξη της αγοράς πετρελαιοειδών, βρίσκεται στη 4 παράγραφο, όπου από την 1/8/92 επιτρέπεται η ελεύθερη διαμόρφωση της τιμής των καυσίμων. Ειδικότερα το άρθρο 4 παράγραφος 4 ορίζει: "Μετά την 1/8/92 και εφόσον η εμπορία των βενζινών για τα αυτοκίνητα διενεργείται

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την "εφημερίδα της κυβέρνησης"

υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, είναι δυνατόν με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Βιομηχανίας Τεχνολογίας & Εμπορίου, οι τιμές καταναλωτή όλων ή μερικών προϊόντων να διαμορφώνονται ελεύθερα από τους ασκούντες την εμπορία.

Η ψήφιση του παραπάνω νόμου ήταν επιβεβλημένη και για άλλους 2 λόγους :

α) Μέχρι τον Φεβρουάριο του 1992 η τιμή της βενζίνης είχε 135 δραχ./λίτρο ενώ στην Γαλλία είχε 250 δραχ./λίτρο, Δανία 320 δραχ./λίτρο, Αγγλία 280 δραχ./λίτρο και στις υπόλοιπες χώρες της ΕΟΚ ξεπερνούσε τις 200δραχ. Η Ελλάδα μέχρι τότε είχε την πολυτέλεια της χαμηλότερης τιμής της βενζίνης στην Ευρώπη λόγω χαμηλότερων φόρων και μικρότερων περιθωρίων κέρδους. Έτσι με οδηγίες της ΕΟΚ, που αφορούσαν στη σύγκλιση των οικονομικών των κρατών μελών, η χώρα μας ήταν υποχρεωμένη να εναρμονίσει το επίπεδο των φόρων στα καύσιμα στα επίπεδα που ορίζει η κοινότητα. Το αποτέλεσμα της εναρμόνισης ήταν η σταδιακή αύξηση της τιμής της.

β) Σαν δεύτερος λόγος αναφέρονται και οι προσπάθειες που καταβάλλουν οι χώρες μέλη της ΕΟΚ για κοινή ενεργειακή πολιτική. Ειδικότερα η οδηγία 76/491¹ του συμβουλίου της ΕΟΚ ορίζει τα εξής : "η καθιέρωση κοινής ενεργειακής πολιτικής συγκαταλέγεται στους στόχους της κοινότητας και αναπόκειται στην Επιτροπή να προτείνει μέτρα που πρέπει να ληφθούν γι' αυτόν το σκοπό. Η γνώση των συνθηκών του εφοδιασμού της αγοράς αποτελεί βασική προϋπόθεση για κάθε παρόμοια κοινή ενεργειακή πολιτική. Η διαφάνεια του κόστους και των τιμών των προϊόντων του πετρελαίου αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την καλή λειτουργία της αγοράς και ιδίως για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εντός της κοινότητας.

Η οδηγία (76/491) του συμβουλίου της ΕΟΚ συμπληρώνεται από τις

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την επίσημη εφημερίδα των ευρωπαϊκών κοινοτήτων.

αποφάσεις (77/190), (79/607) και τον κανονισμό (301/82) της επιτροπής της ΕΟΚ, που καθορίζουν τους τρόπους και τις διαδικασίες ενημέρωσης για τις τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του εντός της κοινότητας.

Από τα παραπάνω στοιχεία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η ψήφιση του νόμου 2008/92, ήταν επιβεβλημένη προκειμένου να προσαρμοστεί ο χώρος των πετρελαιοειδών στις απαιτήσεις της ΕΟΚ.

1.5 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΝΕΩΝ ΙΣΟΡΡΟΠΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΟ ΤΟΜΕΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2008/92 (ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ)

Η ψήφιση του νόμου 2008/92, οδήγησε τους άμεσα ενδιαφερόμενους του χώρου των καυσίμων στην αναζήτηση νέων ισορροπιών¹. Έτσι τα στελέχη των διυλιστηρίων και των εταιριών εμπορίας καυσίμων έσπευσαν να εκμεταλευτούν την αλλαγή των συνθηκών στην αγορά των καυσίμων και να διεκδικήσουν ότι μπορούσαν περισσότερα από αυτά που κατείχαν στο προηγούμενο καθεστώς.

Όσον αφορά τους κρατικούς φορείς, ΔΕΠ (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου) και των ΕΛ.ΔΑ (Διυλιστήρια Ασπρούργου), η πολιτική που ακολούθησαν μετά την ψήφιση του νόμου 2008/92, συγκεντρώνει τα πυρά κυρίως των εταιριών εμπορίας καυσίμων. Η πολιτική αυτή σύμφωνα με τις ιδιωτικές εταιρίες πετρελαίου αποσκοπούσε στην απορόφηση του μέγιστου των ποσοτήτων που επεξεργάζονταν τα διυλιστήρια με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κόστος αποθήκευσης. Μάλιστα οι ιδιωτικές εταιρίες υποστηρίζουν ότι πιέζονταν μέσω των νέων συμβάσεων που καλούνταν να υπογράψουν, να προμηθευτούν ποσότητες συγκριτικά μεγαλύτερες από αυτών της προηγούμενης χρονιάς.

1 τα στοιχεία προέρχονται από τον οικονομικό ταχυδρόμο (25/5/93)

Επίσης είναι πολλοί που υποστηρίζουν ότι η περσπάνω πολιτική της ΔΕΠ αποτελεί παράγοντα αποσταθεροποίησης της αγοράς καυσίμων, αφού η παραγωγή των ΕΛ.ΔΑ δεν είχε σαν στόχο τη βελτίωση της παραγωγής αλλά τη μεγιστοποίησή της. Υπάρχει η πρόταση από τις εταιρίες ότι αντί τα ΕΛ.ΔΑ να επιμένουν στην υπερπαραγωγή των προϊόντων τους θα 'ταν καλύτερο να ακολουθηθεί μια εποχικότητα στην παραγωγή των προϊόντων, δηλαδή ανάλογα με τη ζήτησή τους. Το γεγονός της επίτευξης κάποιων στόχων παραγωγής και εσόδων για τα ΕΛ.ΔΑ και ΔΕΠ, σύμφωνα με τους υπεύθυνους των εταιριών αποδίδεται σε ορισμένα οικονομικά κίνητρα του προσωπικού που αποτελούν παράγοντα πίεσης προς τις διοικήσεις των ΕΛ.ΔΑ τους και ΔΕΠ. Επίσης υποστηρίζεται ότι το στελεχιακό δυναμικό που επανδρώνει τις θέσεις του κρατικού φορέα πετρελαίου δεν είναι της ανάλογης στάθμης με το ανάλογο του ιδιωτικού τομέα.

Επειδή με την ψήφιση του νόμου καταργήθηκε η τιμή βάσης για τα προϊόντα που πωλούν τα κρατικά και ιδιωτικά διυλιστήρια, υπάρχει το περιθώριο για "παζάρεμα" στην τιμή αγοράς του προϊόντος. Έτσι οι εταιρίες προσπαθούν από τη μεριά τους να εκμεταλλευτούν αυτήν τη δυνατότητα που έχουν, επιδιώκοντας με τιμολογιακούς ελιγμούς να επωφεληθούν τα παράθυρα του νόμου και να αυξήσουν τις πωλήσεις, που θα επέτρεπαν τη δημιουργία κερδών. Το μεγάλο όπλο των εταιριών είναι τα πρατήρια καυσίμων, που τους δίνουν τη δυνατότητα να "παίζουν" με τις τιμές ανάλογα με τον ανταγωνισμό.

Αναφερόμενος στις συμβάσεις θα ήθελα να προσθέσω ότι οι ιδιωτικές εταιρίες καλούνταν να υπογράψουν συμπληρωματικές συμβάσεις με τα κρατικά διυλιστήρια (διετούς διάρκειας), ώστε να αποκτήσουν τα επιπλέον αποθέματα ασφαλείας που ορίζει ο νόμος 2008/92. Μάλιστα παρέχεται η δυνατότητα στις εταιρίες πετρελαίων να καταγγείλουν τις συμβάσεις που είχαν υπογράψει πριν την ψήφιση του νόμου 2008/92 και να υπογράψουν νέες εφόσον κρίνουν ότι μπορούν να προμηθευτούν τα καύσιμα που εμπορεύονται σε χαμηλότερες τιμές. Συγκεκριμένα

ο νόμος 2008/92 σύμφωνα με την παράγραφο 34 ορίζει τα εξής:

" οι συμβάσεις παύουν να ισχύουν 3 μήνες μετά την επίδοση καταγγελίας από τους συμβαλλόμενους. Επίσης η υπουργική απόφαση 5848/ΦΕΚ, Β140/4-3-92, που ορίζει τις λεπτομέρειες τήρησης των αποθεμάτων για κάθε εταιρία και ομάδα προϊόντων με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του προηγούμενου έτους. Το ύψος των αποθεμάτων που καλείται κάθε εταιρία να διαθέτει, θα κοινοποιείται στους υπόχρεους μέχρι τις 15 Μαρτίου κάθε έτους και θα ισχύει για το χρονικό διάστημα από την 1 Απριλίου του ίδιου έτους. Επίσης κάθε διυλιστήριο (ιδιωτικό και κρατικό) είναι υποχρεωμένο να υποβάλλει με δήλωσή του στη ΔΕΠ μέσα στο πρώτο 15μερο κάθε μήνα την κατάσταση αποθεμάτων ασφαλείας, που υπήρχαν την τελευταία μέρα του προηγούμενου μήνα. Επομένως η ΔΕΠ και φυσικά η Κυβέρνηση γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τη θέση της κάθε εταιρίας σχετικά με την υποχρέωσή της για την τήρηση των αποθεμάτων που ορίζει ο νόμος. Η μη τήρηση αποθεμάτων από οποιαδήποτε εταιρία δίνει τη δυνατότητα στα διυλιστήρια, να καταγγείλουν την σύμβαση.

Εκτός από το ζήτημα των συμβάσεων, που ξεσήκωσε τις αντιδράσεις των εταιριών την περίοδο του Απριλίου του 1992, τα ΕΛ.ΔΑ μείωσαν τις τιμές τους αναγκάζοντας τον όμιλο Δάτση να ακολουθήσει, ενώ η MOTOR OIL του κ Βαρδινογιάννη κρατώντας σταθερές τις τιμές της, παρουσίασε πτώση των πωλήσεών της κατά 60% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του Απριλίου 1991. Η κατάσταση που ακολούθησε, έκανε τους υπεύθυνους των ΕΛ.ΔΑ να συνειδητοποιήσουν ότι ένας πόλεμος των τιμών με τις ιδιωτικές εταιρίες πετρελαίου θα έφερνε σε δύσκολη θέση τον κρατικό τομέα, που δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένος για τις νέες συνθήκες.

Τα στελέχη των εταιριών εμπορίας καυσίμων έθεσαν με αφορμή την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί, το ερώτημα αν χρειάζεται να αναμορφωθεί ο νόμος 2008/92, αφού από την 1-8-92 θα καταργόνταν η ανώτατη τιμή του καταναλωτή και η τιμή θα διαμορφωνόταν ελεύθερα.

Με αφορμή τις εκρεμότητες, που πίστευαν οι υπεύθυνοι των εταιριών ότι είχε ο νόμος 2008/92, πρότειναν την άρση των φραγμών, που υπήρχαν υποστηρίζοντας ότι ο ανταγωνισμός και οι δυνάμεις της αγοράς αποδίδουν καλύτερα χωρίς αυτούς.

Ο κ. Βαρδινογιάννης από την πλευρά της MOTOR OIL πριν την ψήφιση του νόμου 2008/92, είχε στείλει σχετικό μνημόνιο στους υπεύθυνους για την πολιτική των υγρών καυσίμων, που πρότεινε την καθιέρωση από διυλιστήρια (κρατικά και ιδιωτικά) μιας μεγίστης και μιας ελάχιστης τιμής. Η πρόταση αυτή σύμφωνα με τον κ. Βαρδινογιάννη, σε συνδυασμό με την καθιέρωση ανώτατης τιμής καταναλωτού με μηχανισμό ελέγχου των περιθωρίων για υπερβολικό κέρδος, θα αποτελούσε τη σωστότερη λύση για την αγορά των καυσίμων.

Ο τότε Υπουργός Βιομηχανίας και Εμπορίου κ. Ανδριανόπουλος είχε δηλώσει ότι σαν Υπουργός Εμπορίου δεν μπορούσε να επέμβει στη διαδικασία διανομής του πετρελαίου και ότι η Ελληνική αγορά πετρελαίου είναι σχετικά μικρή σε σχέση με τη διεθνή και θα ήταν επικίνδυνο για τον τομέα πετρελαιοειδών η δημιουργία μεγαλύτερης έντασης ρισκάροντας μελλοντικές επιδιώξεις και συνεργασίες. Η ένταση που δημιουργήθηκε έλαβε τέλος με την υπογραφή των συμβάσεων προμήθειας των προϊόντων των διυλιστηρίων μεταξύ των διυλιστηρίων και εταιριών. Έτσι, ενώ η αγορά είχε αρχίσει να βρίσκει τη χαμένη ισορροπία της, ξέσπασε η διαμάχη των Υπουργών κ. Εβερτ και του κ. Ανδριανόπουλου, οι οποίοι θεωρούνταν επίφανη στελέχη της Κυβέρνησης, σχετικά με την πολιτική που έπρεπε να ακολουθεί στον τομέα των καυσίμων. Η διαμάχη αυτή ήταν επόμενο να προκαλέσει κλυδωνισμούς και αμφιβολίες για την εφαρμοζόμενη τακτική στον πολύ νευραλγικό αυτό τομέα της οικονομίας.

Προκειμένου να κατανοήσουμε τους λόγους διαφωνίας μεταξύ του κ. Εβερτ και κ. Ανδριανόπουλου, είναι απαραίτητο να παρουσιάσω τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής αγοράς μέχρι τον Ιούνιο του 1992. Με βάση τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορούμε να προβούμε σε χρή-

σιμα συμπεράσματα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα εξής:

Α. Η Ελλάδα είχε μέχρι τότε την πολυτέλεια της χαμηλότερης τιμής καυσίμων στην Ευρώπη, εξαιτίας των χαμηλότερων φόρων, καθώς επίσης και το μικρότερο περιθώριο κέρδους τόσο για τις εταιρίες όσο και τους πρατηριούχους.

Β. Η χώρα μας ήταν υποχρεωμένη να εναρμονίσει το επίπεδο των φόρων στα καύσιμα σε επίπεδα που ορίζει η Κοινότητα. Για το λόγο αυτό θα έπρεπε να υπάρξει σταδιακή αύξηση των τιμών καταναλωτή.

Γ. Το σύστημα της ελεύθερης αγοράς όπως αυτή εφαρμόστηκε από το νόμο 2008/92 στη χώρα μας είναι ατελές. Γιατί ενώ διευρύνονται τα περιθώρια του ανταγωνισμού στο κομμάτι της αγοράς που αφορά τις εταιρίες και τα πρατήρια, έχει ειτός "συναγωνισμού" ένα μεγάλο κομμάτι που επιβαρύνει σημαντικά την τελική τιμή των 149 δρχ/λίτρο της βενζίνης (Ιούνιος 1992)¹, (οι 27 δρχ αποτελούσαν τους φόρους, οι 37,4 αφορούσαν την τιμή του διυλιστηρίου και μόνο το κομμάτι των 14,6 δρχ αφορούσε το περιθώριο κέρδους). Οι καταναλωτές στην ουσία δεν μπορούσαν να εκμεταλλευτούν τον ελεύθερο ανταγωνισμό, αφού από την τελική τιμή των 149 δρχ το λίτρο οι 134 ήταν δεσμευμένες.

Δ. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αυξήσεις που επιβλήθηκαν μετά τη 5η Μαρτίου στην τελική τιμή των καυσίμων αφορούσαν, σχεδόν αποκλειστικά την αύξηση των δασμών και των τιμών από τα διυλιστήρια. Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1 της 5. Μαρτίου 1992 πρώτη μέρα της απελευθέρωσης των τιμών οι αυξήσεις στη βενζίνη έφτασαν τις 5,5 δρχ εκ των οποίων οι 2 δρχ αφορούσαν το περιθώριο κέρδους των εταιριών

¹ τα στοιχεία προέρχονται από τον οικονομικό ταχυδρόμο (2-7-92) το άρθρο υπογράφει ο κ. Κλαυδιανός

και 1 δρχ το περιθώριο κέρδους των πρατηρίων. Από τις 5 Μαρτίου έως την 25 Ιουνίου επιβάρυνση της τελικής τιμής της βενζίνης το λίτρο άγγιξε τις 14 δρχ, δηλαδή μία επιπλέον αύξηση 8,5 δρχ. Η αύξηση των 14 δρχ οφειλόταν:

- α) Οι 6,8 δρχ λόγω αύξησης τιμής των διυλιστηρίων
- β) Οι 4,1 δρχ ήταν φόροι και δασμοί
- γ) Οι 2,1 δρχ ήταν το περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων

Από τον πίνακα 1 μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η επιπλέον επιβάρυνση, της τελικής τιμής της βενζίνης (25 Ιουνίου 1992) οφειλόταν: οι 8,4 δρχ σε αύξηση των δασμών και της τιμής των διυλιστηρίων και μόνο 0,1 δρχ σε αύξηση του περιθωρίου κέρδους της εταιρίας (ο πίνακας 1 βρίσκεται στο τέλος του αποσπάσματος)¹.

Ε. Το σύστημα των διαπραγματεύσεων της τιμής των προϊόντων σε μια αυστηρά ελεγχόμενη αγορανομική αγορά είχε οδηγήσει τις περισσότερες εταιρίες εμπορίας πετρελαίου τα έτη 1988, 1989, 1990 να εμφανίζουν ζημιές. Για το λόγο αυτό οι εταιρίες πετρελαίου ασκούσαν πιέσεις στην αύξηση των περιθωρίων κέρδους των εταιριών πράγμα που έγινε ύστερα από αλληπάληλες διαπραγματεύσεις (στις 5 Μαρτίου 1992).

ΣΤ. Η μεγάλη φορολογία, που έχει επιβληθεί, παρόλο την απελευθέρωση της αγοράς καταρρίπτει τους ισχυρισμούς αυτών που υποστηρίζουν ότι τα κέρδη των εταιριών εμπορίας καυσίμων ανέρχονται σε 37 δις δρχ. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η μέση μηνιαία κατανάλωση στην Ελλάδα ανέρχεται σε 300 εκατομ. λίτρα βενζίνης, 460 εκατομ. λίτρα ντήζελ και 80 εκατομ. λίτρα από τα υπόλοιπα προϊόντα για τα οποία το περιθώριο κέρδους πρατηρίων και εταιριών είναι 3 δρχ επιπλέον στις

¹ Τα στοιχεία του πίνακα προέρχονται από τον οικονομικό ταχυδρόμο (2-7-92)

βενζίνες και 1,5 δρχ/λίτρο για το ντήζελ (τον Ιούνιο του 1992). Με βάση τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει μία διαφορά 20 δις, δηλαδή αντί για 37 δις δρχ τα κέρδη των εταιριών κυμένονται στα 17 δις δρχ

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

δρχ/λίτρο	διαφορά στην τιμή αντλίας την 5 Μαρτίου έναντι 4 Μαρτίου	διαφορά στην τιμή αντλίας την 25 Ιουνίου έναντι 4 Μαρτίου	συμμετοχή στην αύξηση μεταξύ 5 Μάρτ και 25 Ιουν.
Λόγω αυξήσεων- τιμή διυλιστηρίου	0,6	6,8	5,2
δασμοί/φόροι	1,9	4,1	2,2
περιθώρ. εταιρίας	2,0	2,1	0,1
περιθώρ. πρατηρ.	1,0	1,0	-
Συνολική αύξηση τιμής αντλίας	5,5	14,0	8,5

1.6 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟ ΧΡΟΝΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2008/92

Σε αυτό το σημείο κρίνω σκόπιμο να δώσω την εικόνα της αγοράς καυσίμων ένα χρόνο μετά από την ψήφιση του νόμου 2008/92 σκιαγραφώντας τη στάση του κράτους και των εταιριών. Στο διάστημα του πρώτου χρόνου απελευθέρωσης των τιμών των καυσίμων, είδαμε ότι οι σχέσεις κράτους και εταιριών δεν ήταν οι καλύτερες, επειδή οι εταιρίες πετρελαίου αρκετές φορές είχαν εκφράσει τις αντιρρήσεις τους για τον τρόπο με τον οποίο το κράτος προσπαθούσε να οργανώσει την αγορά του χώρου αυτού.

Το κράτος από τη μεριά του και ειδικότερα το Υπουργείο Εμπορίου κατέβαλε προσπάθειες ώστε να πείσει τους υπεύθυνους των εταιριών πετρελαίου για αυτοσυγκράτηση των τιμών. Έτσι ενώ το Υπουργείο Εμπορίου προσπαθούσε να επιβάλει μια σταδιακή αύξηση της τιμής των καυσίμων για να αποφευχθεί η αντίδραση του καταναλωτή, στις παραμεθόριες περιοχές και ειδικά στα νησιά παρουσιάστηκε αδικαιολόγητη αύξηση της τιμής της βενζίνης, πράγμα που ανησύχησε τους υπεύθυνους του Υπουργείου Εμπορίου, οι οποίοι με τη σειρά τους κατηγορήσαν τις εταιρίες πετρελαίου για κερδοσκοπία και για μυστική "συμφωνία κυριών".

Οι εταιρίες εμπορίας καυσίμων όμως, παρά τα κέρδη των 12 δις δραχμ που παρουσίασαν το 1992, υποστηρίζουν ότι η απόδοση των κεφαλαίων που έχουν επενδύσει δεν είναι ικανοποιητική. Οι υπεύθυνοι μάλιστα των εταιριών υγρών καυσίμων υποστηρίζουν ότι τα καθαρά κέρδη δεν ξεπερνούν το 1% σε σχέση με τα συνολικά έσοδα.

Όσον αφορά το θέμα της απόδοσης της τιμής της βενζίνης στα νησιά και σε ορισμένες πόλεις της επαρχίας, οι υπεύθυνοι του συνδέσμου εταιριών εμπορίας καυσίμων, υποστηρίζουν ότι οι εξάρσεις που παρουσιάζονται οφείλονται στους πρατηριούχους που αυξάνουν το περιθώριο κέρδους εξαιτίας της εποχιακής ζήτησης. (Όμως στο σημείο αυτό οι υπεύθυνοι του συνδέσμου εταιριών εμπορίας καυσίμων δε σχολίασαν το ότι στα νησιά του Αιγαίου απολαμβάνουν μικρότερο ΦΠΑ και ότι η χονδρική τιμή με την οποία οι πρατηριούχοι προμηθεύονται τα καύσιμα είναι χαμηλότερη από αυτή της περιοχής των Αθηνών, οπότε δεν δικαιολογείται να παρουσιάζεται η διαφορά των τριών δραχμ/λίτρο).

Οι πρατηριούχοι από τη μεριά τους υποστηρίζουν ότι η διαφορά οφείλεται στα μεταφορικά, ενώ το Υπουργείο αφήνει να εννοηθεί ότι οι εταιρίες διαμορφώνουν τις τιμές πράγμα που στην ελεύθερη αγορά που δεσμοθετήθηκε με τον νόμο 2008/92, απαγορεύεται.

Επίσης ξανατέθηκε προς συζήτηση το θέμα των περιθωρίων κέρδους των διαφόρων συντελεστών της αγοράς των καυσίμων. Τον Ιούλιο του 1995 η μέση τιμή τιμή ενός λίτρου βενζίνης ήταν 204 δραχ και σε σχέση με τις 155 δραχ που είχε το Φεβρουάριο του 1992 (παραμονές της απελευθέρωσης), παρατηρείται δηλαδή μια διαφορά 69 δραχ. Η διαφορά αυτή οφείλεται:

- α) Κατά 34% στην αύξηση των φόρων που έγινε τον Αύγουστο του 1992 και καλύπτει δηλαδή τις 57,9 δραχ.
- β) Σε 7,5 δραχ υπολογίζεται η αύξηση που οφείλεται στην υποτίμηση της δραχμής έναντι του δολλαρίου.
- γ) Ενώ οι 3,75 δραχ ήταν το πρόσθετο περιθώριο κέρδους για τις εταιρίες εμπορίας και τους πρατηριούχους. Η αύξηση αυτή σύμφωνα με τις εταιρίες μοιράστηκε έτσι ώστε: 2,1 δραχ να ανήκουν στους πρατηριούχους και μόνο 1,65 σ' αυτές.

Όσον αφορά το περιθώριο κέρδους¹ των εταιριών εμπορίας με βάση τα στοιχεία που αυτές δίνουν είναι 2,25% της λιανικής τιμής από τις 204 δραχ που είχε η βενζίνη τον Ιούλιο του 1995, δηλαδή φτάνει 5,1 δραχ ενώ οι πρατηριούχοι παίρνουν τις 3,4 δραχ. Οι εταιρίες υποστηρίζουν ότι τα περιθώρια κέρδους δεν τους αρκούν γιατί έχουν επιπλέον να καλύψουν τα διάφορα χρηματοοικονομικά, διοικητικά έξοδα και αποθήκευτρα.

Το Υπουργείο Εμπορίου από τη μεριά του μελετά τα στοιχεία της κρατικής εταιρίας εμπορίας καυσίμων ΣΚΟ Α.Ε για να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Υπουργείου Εμπορίου η αύξηση των φόρων και δασμών φτάνει στο 62,12%, η αύξηση της τιμής των διυλιστηρίων ήταν της τάξης του 23,35%, ενώ το περιθώριο κέρδους εταιριών και πρατηριούχων ήταν 14,03%. Σε δραχ τα

1 τα στοιχεία προέρχονται από τον οικονομικό ταχυδρόμο (30-7-93)

αντίστοιχα ποσοστά ήταν 42,8 δρχ επιπλέον αύξηση των φόρων, 16,45 η αύξηση της τιμής των διυλιστηρίων ενώ το περιθώριο κέρδους των εταιριών και πρατηριούχων ήταν 9,8 δρχ.

Οποια όμως και αν είναι η εξέλιξη το σίγουρο είναι ότι οι εταιρίες εμπορίας φαίνονται αποφασισμένες να μπουν δυναμικά στην αγορά και να θέσουν τους όρους του παιχνιδιού, ενώ το κράτος φαίνεται επιφυλακτικό στις κινήσεις του αλλά παραμένει προς το παρόν ο βασικός πρωταγωνιστής στο χώρο των καυσίμων.

1.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ο τομέας πετρελαιοειδών αποτελεί βασικό κλάδο της Ελληνικής βιομηχανίας, όπου το κράτος τα τελευταία χρόνια είναι ο βασικός πρωταγωνιστής που θέτει τους κανόνες του παιχνιδιού στην αγορά πετρελαιοειδών. Ο πρωταγωνιστικός του ρόλος φαινόταν από την έντονη παρέμβαση στην αγορά καυσίμων που καθόριζε μέχρι σήμερα τα ανώτατα και κατώτατα επίπεδα της τιμής της βενζίνης, ενώ παράλληλα απαγόρευε τις ελεύθερες εισαγωγές στη χώρα μας.

Επίσης στο χώρο της αγοράς καυσίμων το κράτος έχει αναπτύξει τα τελευταία χρόνια αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα μέσω της ΔΕΠ (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου). Η ΔΕΠ αποτελείται από έναν όμιλο εταιριών που περιλαμβάνει δύο από τα 4 διυλιστήρια της χώρας μας (α. Τα διυλιστήρια Ασπροπύργου και β. τα διυλιστήρια Θεσσαλονίκης ΕΚΟ Α.Ε), μια εταιρία εμπορίας καυσίμων (ΕΚΟ Α.Ε) και μια εταιρία παραγωγής χημικών προϊόντων (ΕΛΑΠΕΧ Α.Ε που παράγει χημικά προϊόντα με αποκλειστικό σκοπό την εξαγωγή τους).¹

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την εφημερίδα "Καθημερινή" (30-7-93) από το άρθρο του κ. Παπαβασιλείου "Οι νέες συνθήκες για το Ελληνικό κράτος στον τομέα καυσίμων".

Τα κέρδη που παρουσίασε ο όμιλος της ΔΕΠ κατά την διάρκεια του 1992 ήταν αξιόλογα. Συγκεκριμένα:

1. Η ΔΕΠ Α.Ε εμφανίζει κέρδη 4,0 δις δρχ (τα κέρδη αυτά αφορούν εισπράξεις των δικαιωμάτων του Πρίνου).

2. Η ΕΛ.ΔΑ Α.Ε εμφανίζει κέρδη 13,0 δις δρχ

3. Η ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. Α.Ε εμφανίζει κέρδη 3,1 δις δρχ.

ΣΥΝΟΛΟ: 20,1 δις δρχ.

Από τα ανωτέρω στοιχεία φαίνεται ότι η παρουσία των κρατικών εταιριών πετρελαίου στην αγορά καυσίμων είναι σημαντική! Όμως η στάση της Κυβέρνησης για τον όμιλο των εταιριών της ΔΕΠ, δεν ήταν ξεκάθαρη και οφείλονταν στις διαφορετικές απόψεις που είχαν τα κυβερνητικά στελέχη. Για το ρόλο του κράτους στην αγορά καυσίμων μετά τον νόμο 2008/92 παρουσιάστηκαν δύο είδη απόψεων. Η πρώτη άποψη τάσσεται υπέρ της ιδιωτικοποίησης της ΔΕΠ, ενώ η άλλη άποψη τάσσεται υπέρ της συνέχισης της κρατικής παρουσίας στην αγορά καυσίμων.

Στη συνέχεια θα προσπαθήσω να παρουσιάσω αποσπασματικά τις δύο απόψεις.

1.2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΩΝ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Την αλλαγή του τρόπου λειτουργίας της αγοράς, καθιέρωσε ο νόμος 2008/92 μια και που τώρα επιτρέπεται η ελεύθερη διαμόρφωση της τιμής των καυσίμων. Σε αυτή τη νέα πραγματικότητα το κράτος εξακολουθεί να δρα ανταγωνιστικά στο χώρο της αγοράς καυσίμων με αποτέλεσμα να αντιδρούν οι εταιρίες εμπορίας καυσίμων. Για το τι πρέπει να συμβεί και πιο ρόλο πρέπει να παίζει το κράτος έχουν εκφραστεί δύο είδη απόψεων από τον χώρο των πετρελαιοειδών. Στο σημείο αυτό θα παρουσιάσω τα επιχειρήματα των υποστηρικτών της ιδιωτικοποίησης των εταιριών της ΔΕΠ.

Σύμφωνα με τους υποστηρικτές της άποψης για ιδιωτικοποίηση των εταιριών της ΔΕΠ, η απουσία των επαγγελματιών επενδυτών στις έρευνες για υδρογονάνθρακες, στην παραγωγή, προμήθεια του αργού πετρελαίου και ο περιορισμός των εταιριών πετρελαίου αποκλειστικά στην διανομή και εμπορία των υγρών καυσίμων οφείλονται στην παρεμβατική πολιτική του κράτους στον τομέα των καυσίμων. Αυτή η πολιτική που εφάρμοξε το κράτος αποτελεί την ουσιαστική διαφορά του καθεστώτος της χώρας μας από ότι ισχύει στις άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Η απελευθέρωση των τιμών στα καύσιμα, που εφαρμόζεται από τον Αύγουστο του 1992, έγινε λανθασμένα, γιατί συνδιάστηκε με την επιβεβλημένη αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης. Το κυριότερο όμως είναι ότι το κύκλωμα της αγοράς είναι προσανατολισμένο να εξυπηρετεί το κρατικό μονοπωλικό καθεστώς και δε μπορεί να αποδώσει στο καθεστώς της ελεύθερης αγοράς. Η ομαλή εξέλιξη της αγοράς μπορεί να πραγματοποιηθεί με την ιδιωτικοποίηση των εταιριών του ομίλου της ΔΕΠ. Η ιδιωτικοποίηση θα δώσει της εξής δυνατότητες:

1. Θα απελευθερωθούν τα κεφάλαια που θα έχουν δεσμευθεί από το δημόσιο.

2. Θα επιτρέψει την εξυγίανση του τομέα πετρελαιοειδών καθώς και την οικονομική, τεχνολογική αναβάθμιση του τόσο ζωτικού χώρου που για σειρά ετών κηδεμονευόταν από το κράτος.

3. Θα επιτρέψει στους επαγγελματίες του κλάδου των πετρελαίων να επεκταθούν σε δραστηριότητες και πέραν της εμπορίας.

4. Θα αποκατασταθούν οι συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα διύλισης. Στην περίοδο 81 - 89 οι συμφωνίες "κυριών" μεταξύ κρατικών και ιδιωτικών διυλιστηρίων και οι διάφορες διευθετήσεις, που γίνονταν, επέτρεπαν τα κρατικά διυλιστήρια να επιζούν παρόλο που δεν ήταν ανταγωνιστικά.

Η μη ιδιωτικοποίηση των κρατικών εταιριών θα συντελέσει στην επιβάρυνση της οικονομίας με την δέσμευση σημαντικών κεφαλαίων. Η κα-

θυστέρηση της κυβέρνησης να προβεί στην ιδιωτικοποίηση και η διστακτικότητά της οφείλονταν στην έντονη αντίδραση των συνδικαλιστικών οργανώσεων και της κοινής γνώμης.

Θιασώτες της ιδιωτικοποίησης υποστηρίζουν ότι η αντίδραση αυτή στηρίζεται στην λανθασμένη εικόνα, που εμφανίζουν οι ισολογισμοί. Αναλυτικότερα κατά την περίοδο 1992, που καλύπτουν οι ισολογισμοί, της ΔΕΠ Α.Ε, των ΕΛ.ΔΑ Α.Ε και της ΕΚΟ-ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Α.Ε, συνέβησαν κάποιες αλλαγές του τρόπου λειτουργίας των εταιριών αυτών για λογαριασμό του Ελληνικού δημοσίου.

Η ΔΕΠ Α.Ε αντλώντας χρήματα από τον λογαριασμό πετρελαιοειδών του δημοσίου που είχε ανοικτεί στην "Τράπεζα της Ελλάδας" στον λογαριασμό 203, αγόραζε αργό πετρέλαιο και κατέβαλε αμοιβή διύλισης στα δύο διυλιστήριά της για τη μετατροπή του αργού πετρελαίου σε προϊόντα και κάλυπτε με χρήματα κάθε δαπάνη που έκαναν.

Τα παραγόμενα προϊόντα ιδιοκτησίας του Ελληνικού δημοσίου τα διέθεται στην αγορά και οι εισπράξεις κατατίθεντο στο λογαριασμό 203. Ομως τον Ιούλιο του 1992 η διαχείριση των πετρελαιοειδών γίνεται αποκλειστικά από τη ΔΕΠ και με τη δική της χρηματοδότηση. Μετά τη ρύθμιση αυτή ο λογαριασμός 203 έχει κλείσει και έχει ανατεθεί σε ιδιωτική εταιρία η διαδικασία της ενοικίασης.

Επίσης οι αλλαγές που συνέβησαν το 1992 δεν μας επιτρέπουν να οδηγηθούμε σε σωστά συμπεράσματα. Για να κατανοήσουμε καλύτερα τα αποτελέσματα των ισολογισμών των εταιριών του ομίλου της ΔΕΠ που εμφάνιζαν συνολικά κέρδη 20,1 δις δρχ, χρειάζεται να πάρουμε υπόψη μας τους εξής παράγοντες :

1. Τα 4 δις δρχ που κέρδισε η ΔΕΠ Α.Ε προέρχονται από τόκους χρεωγράφων του Ελληνικού δημοσίου ύψους 40 δις δρχ, στα οποία τοποθετήθηκαν οι εισπράξεις από τα δικαιώματα του Πρίνου¹.

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την εφημερίδα "Καθημερινή" (30-7-93) από άρθρο του κ. Παπαβασιλείου : "οι νέες συνθήκες για το Ελληνικό κράτος στον τομέα καυσίμων.

2. Οι λογιστικές εγγραφές που έγιναν στις 16-7-92 και που αφορούσαν υπόλοιπα πελατών και αποθεμάτων, επέτρεψαν στην ΔΕΠ Α.Ε να λειτουργήσει με ελάχιστα κεφάλαια κίνησης. Το μεγαλύτερο μέρος της έλλειψης κεφαλαίου το κάλυψε το δημόσιο. Με αυτό τον τρόπο ο κρατικός προϋπολογισμός έχει επιβαρυνθεί με τόκους 25 δις δρχ, ενώ οι ζημιές που παρουσιάζονται δεν εμφανίζονται στον ισολογισμό της ΔΕΠ Α.Ε .

Ετσι οι υποστηρικτές της ιδιωτικοποίησης επιμένουν ότι η λαθεμένη εντύπωση που έχει δημιουργηθεί στην κοινή γνώμη οφείλεται στην ελλειπή απεικόνιση της πραγματικότητας στους ισολογισμούς της ΔΕΠ Α.Ε .

1.7.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΘΕΣΗΣ

Οι θιασώτες της ιδιωτικοποίησης των εταιριών του ομίλου της ΔΕΠ Α.Ε ,όπως έχω επισημάνει, υποστηρίζουν ότι η παραμονή των εταιριών αυτών θα είναι επιζήμια για το Ελληνικό κράτος και την αγορά καυσίμων. Τονίζουν ότι οι εταιρίες αυτές εξαιτίας της απαρχαιωμένης γραφειοκρατικής δομής τους, της αδυναμίας τους για λήψη γρήγορων αποφάσεων και η έλλειψη κεφαλαίων κίνησης και κεφαλαίων για επενδύσεις, θα οδηγήσουν σύντομα τις εταιρίες αυτές στη δημιουργία σημαντικού χρέους.

Όμως εκτός από την παραπάνω άποψη υπάρχει και η αντίθετη αυτών που υποστηρίζουν, ότι η παρουσία του κράτους είναι επιβεβλημένη και αναγκαία, ότι δηλαδή οι κρατικές εταιρίες μπορούν να συμβάλουν στην πραγματοποίηση του στόχου αυτού με το ρυθμιστικό ρόλο που καλούνται να παίξουν στην αγορά του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τον πρωταγωνιστικό ρόλο στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης του κρατικού τομέα καυσίμων, σύμφωνα με την άποψη των υποστηρικτών της

κρατικής παρουσίας¹ θα παίξει ο όμιλος εταιριών της ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. Α.Ε , οι επιδόσεις της οποίας το 1992 ήταν αξιοπρόσακτες. Η πολιτική της συγκράτησης των τιμών, που ακολούθησε ο όμιλος των εταιριών ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. Α.Ε , οδήγησε μάλιστα στη διεύρυνση των ποσοστών της, ενώ διαφεύστηκαν όσοι υποστήριζαν ότι οι διεθνείς εταιρίες η MOBIL HELLAS Α.Ε , η SHELL HELLAS Α.Ε και η BP HELLAS Α.Ε θα κέρδιζαν απέσως μερίδια αγοράς και θα δημιουργούσαν τις προϋποθέσεις, ώστε να επιβάλλουν τις θέσεις τους στην αγορά καυσίμων.

Με την πολιτική συγκράτησης των τιμών η πολιτική χαμηλών περιθωρίων κέρδους, όπως την αποκαλούν τα στελέχη της ΕΚΟ (η πολιτική αυτή αποτελούσε επιθυμία του μετόχου της ΕΚΟ, δηλαδή επιθυμία του δημοσίου), κατόρθωσε η ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. να διευρύνει το μερίδιό της στην αγορά και κυρίως στο χώρο των πρατηρίων καυσίμων από 10% που ήταν το 1991 σε 11,5% που ήταν το 1992 (εντός από την ΕΚΟ σημαντικά κέρδη παρουσίασαν και οι μικρότερες εταιρίες εμπορίας καυσίμων και κυρίως Κ-ΜΟΒΙΛ & Β-ΟΙΛ). Αντίθετα οι τρεις παραπάνω πολυεθνικές που κατείχαν από 13% του μεριδίου της αγοράς εμφανίζονται να χάνουν μια με δύο ποσοστιαίες μονάδες. Επίσης η πολιτική των χαμηλών περιθωρίων κέρδους οδήγησε σύμφωνα με τους υποστηρικτές της άποψης αυτής στην διατήρηση της τιμής των καυσίμων σε λογικά όρια. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι η πολυεθνική εταιρία καυσίμων ΤΕΧΑΚΟ Α.Ε υιοθέτησε και αυτή την πολιτική των χαμηλών περιθωρίων κέρδους στα πρατήριά της.

Στα επιχειρήματα των υποστηρικτών της διατήρησης του κρατικού ομίλου της ΔΕΗ Α.Ε προστέθηκαν τα κέρδη (προ φόρων) που εμφάνισε η ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. Α.Ε που έφτασαν στα 3,5 δις δραχμές ενώ τα κέρδη του 1991 κυμαίνονταν στο 1,1 δις δραχμές. Τα κέρδη αυτά προέρχονται από τους κλάδους πωλήσεων στη βιομηχανία, στην αεροπορία,

¹ τα στοιχεία προέρχονται από άρθρο του κ. Κορριάτη στην εφημερίδα "Καθημερινή" (3-5-92) με τίτλο : " Οι δυνατότητες των εταιριών ΕΚΟ Α.Ε στην αγορά πετρελαιοειδών"

στην ναυτιλία καθώς και από τις εξαγωγές πετρελαιοειδών και λιπαντικών. Επίσης ο τομέας των πρατηρίων καυσίμων υπολογίζεται ότι πρόσφερε στην εταιρία 500 εκατομ. δρχ. Η ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ. Α.Ε όπως υποστηρίζουν οι θιασώτες της κρατικής παρουσίας στην αγορά καυσίμων, δεν επιχορηγείται πια από το Ελληνικό δημόσιο που θα επέτρεπε τη θεαματική αύξηση του μεριδίου αγοράς που της αντιστοιχεί.

Από τα ανωτέρω προκύπτει, ότι όποια απόφαση και αν πάρει το Ελληνικό κράτος σύμφωνα με τους ανθρώπους του χώρου των πετρελαιοειδών το κύριο κριτήριό του θα πρέπει να είναι η εύρυθμη λειτουργία της αγοράς καυσίμων και οι απαιτήσεις των καταναλωτών, με βασική προτεραιότητα τις ανάγκες της Ελληνικής οικονομίας.

1.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΝ ΑΙΘΙΑΝΤΙΚΩΝ

Μέχρι τώρα αναφέρθηκαν, κυρίως στις επιπτώσεις, που παρατηρήθηκαν ειδικότερα στον τομέα εμπορίας της βενζίνης και του ντήζελ. Θα ήταν μεγάλη παράλειψη αν δεν αναφερόμουν στον κλάδο εμπορίας και παραγωγής λιπαντικών¹, που συνεισφέρει σημαντικά στην εθνική μας οικονομία πραγματοποιώντας τζίρο δεκάδων εκατομμυρίων δρχ.

Το 1992 μπορεί να πρόσφερε ικανοποιητικά κέρδη στον τομέα εμπορίας πετρελαίου και ντήζελ, όμως ο τομέας των λιπαντικών παρουσίασε μια σταθερότητα, δηλαδή, διακινήθηκαν 93 χιλιάδες τόνοι (ίδια με το 1992) και η αξία τους ανήλθε σε 75 δις δρχ. Τα στοιχεία, προέρχονται από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό και είναι περίπου οι ίδιες με αυτές που συναντάμε στο χώρο της βεν-

¹ τα στοιχεία προέρχονται από το περιοδικό HELL NEWS (Ιούνιος 1993)

ζίνης και του ντήζελ. Οι εταιρίες που κατέχουν το σημαντικότερο κομμάτι της αγοράς λιπαντικών (το 66,8%) είναι η BP, η MOBIL, η TEXACO και η ΕΚΟ, ενώ το υπόλοιπο κομμάτι της αγοράς βρίσκεται στα χέρια πολλών μικρών εταιριών.

Ο τομέας των λιπαντικών μέχρι το 1990 παρουσίαζε μία αύξηση της τάξης του 3% ή 4%, όμως το 1991 παρουσίασε σημαντική πτώση, δηλαδή από τους 114 χιλιάδες τόνους του 1990 το 1991 απορροφήθηκαν 93.000 τόνοι.

Όσον αφορά τις προβλέψεις για τα επόμενα χρόνια, σύμφωνα με τις εταιρίες, δεν είναι και τόσο ευοίωνες. Ο χώρος επηρεάζεται από την γενικότερη εικόνα, που επικρατεί στο εμπόριο λόγω της μείωσης του εισοδήματος και του υψηλού πληθωρισμού. Η ανάκτηση του χαμένου εδάφους εξαρτάται από τη στάση του κράτους απέναντι στον τομέα των λιπαντικών.

Ακολουθούν πίνακες που παρουσιάζουν τα μερίδια της αγοράς που κατέχουν οι εταιρίες στην αγορά λιπαντικών και τις ποσότητες κατανάλωσης στα προϊόντα λιπαντικών.

Μερίδια % των εταιριών στην ελεύθερη*αγορά λιπαντικών **

Ετη-Εταιρίες	1988	1989	1990	1991	1992
BP	21,3	21,8	22,8	23,2	22,0
MOBIL	21,0	22,8	22,2	23,0	21,0
SHELL	17,5	17,8	17,2	17,7	17,0
TEXACO	6,5	5,9	5,3	5,6	5,0
ΕΚΟ	5,1	5,2	5,5	5,5	4,5
Λοιποί	26,3	24,5	24,7	23,2	30,5
Σύνολο σε Μ.Τ.	105000	109600	114000	93000	93000

* Δεν περιλαμβάνονται οι ποσότητες που χρησιμοποιεί ο στρατός η αστυνομία, οι υπόλοιπες δημόσιες αρχές και η ναυτιλία.

** Εκτιμήσεις αρμοδίων παραγόντων της αγοράς

Εκτιμώμενα μεγέθη της αγοράς λιπαντικών (1991 σε κ.τ.)

Τύπος κατανάλωσης	Ποσότητες
Αυτοκινήτων Ι.Χ.	30.000
Αυτοκινήτων DIESEL	55.000
Μοτοσυκλετιστών	5.000
Βιομηχανικά λιπαντικά	20.000
Σύνολο εγχώριας αγοράς	110.000
Λιπαντικά MARINE	25.000
Εξαγωγές τελικών προϊόντων	45.000
Γενικό σύνολο τελικών προϊόντων	130.000

1.9 ΜΟΡΦΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η ελεύθερη διαμόρφωση της τιμής των καυσίμων οδήγησε τις εταιρίες εμπορίας καυσίμων σε έναν ανταγωνισμό τιμών, επινοώντας η κάθε μία, διάφορα "τεχνάσματα" προκειμένου να αυξήσουν τις πωλήσεις τους.

Η παροχή δώρων από τα βενζινάδικα αποτελεί το "τέχνασμα" μερικών εταιριών, που εφαρμόστηκε, από τους πρώτους μήνες της καθιέρωσης της ελεύθερης αγοράς. Η αρχή έγινε από την εταιρία MOBIL HELLAS A.E, όπου τα βενζινάδικα που έχουν σύμβαση μαζί της χορηγούν σαν δώρο δύο ποτήρια. Η παροχή του δώρου γίνεται υπό την προϋπόθεση ότι οι οδηγοί αυτοκινήτων μοτοσυκλετών ή άλλων οχημά-

1 Τα στοιχεία και οι πίνακες προέρχονται από το περιοδικό HELL NEWS (Ιούνιος 1993)

των θα βάζαν στο ρεζερβουάρ του οχήματός τους βενζίνη 25 λίτρων ή αξίας 5.000 δραχ. κάθε φορά (δεδομένου ότι η ποσότητα μεταβάλλεται ανάλογα με τη λιανική τιμή της βενζίνης). Το δώρο δε δίνεται σε καταναλωτές πετρελαίου, γιατί αυτό χρησιμοποιείται για την κίνηση επαγγελματικών οχημάτων (ταξί, φορτηγών) καθώς για το πετρέλαιο που προορίζεται στην θέρμανση. Η εταιρία MOBIL έχει αρχίσει διαφημιστική καμπάνια, για να γνωστοποιηθεί η προσφορά της στους καταναλωτές.

Από έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από τις εταιρίες προέκυψε ότι το παράδειγμα της MOBIL πρόκειται να ακολουθήσει και η ΕΡ. Η εταιρία εξετάζει την περίπτωση να χορηγούν τα βενζινάδικα της εταιρίας και αυτά δώρα σε πελάτες, που θα πραγματοποιούν συγκεκριμένες αγορές.

Αρμόδιοι των εταιριών TEXACO και ΕΚΟ διευκρίνισαν ότι δεν πρόκειται να ακολουθήσουν την τακτική της χορήγησης δώρων, αλλά θα εξασφαλίσουν να δίνουν δώρα κάθε Χριστούγεννα στους καλούς πελάτες (βιομηχανίες, βιοτεχνίες κ.τ.λ.).

Πρέπει να συμπληρώσω ότι οι περισσότερες εταιρίες εμπορίας καυσίμων για την διαφημιστική τους προβολή έχουν ξοδέψει σημαντικά ποσά. Έτσι εκτός από τα 468 εκατομμύρια δραχ που ξοδεύτηκαν για τη γενική παρουσίαση των εταιριών πετρελαίου την περίοδο Ιανουαρίου - Αυγούστου 1993. Επίσης έχουν δαπανηθεί για τη διαφημιστική προβολή βενζίνης 245 εκατομμύρια δραχ λαδιών βενζινοκινητήρων 37 δραχ, 300 εκατομμύρια δραχ, αντιψυκτικά 57 δραχ (Ακολουθεί πίνακας που αναφέρεται στη διαφημιστική δαπάνη των εταιριών πετρελαίου αφορά τη γενική τους παρουσία).¹

¹ τα στοιχεία προέρχονται από έρευνα της εταιρίας NIELSEN που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα το βήμα (3 - 10 - 93)

ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
(1993).

Επωνυμία	(σε χιλιάδες δρχ)	
	1992	1993
MOBIL	7364	43286
SHELL	161537	27511
BP	-	105731
EKO	15028	9977
TEXACO	31933	44202
AVIN	-	225433
Ελινοίλ	-	6067
Υπόλοιπες εταιρίες	23097	24234
ΣΥΝΟΛΟ	239005	485441

Ο ανταγωνισμός μεταξύ εταιριών εμπορίας καυσίμων στοχεύει στην αποχώρηση από την αγορά των μικρότερων, πράγμα που θα οδηγήσει στην αύξηση των κερδών των υπόλοιπων εταιριών. Όμως, σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, κατά τη διάρκεια 1993 οι μικρές εταιρίες κατόρθωσαν να αποσπάσουν σημαντικά οφέλη από τις μεγάλες πολυεθνικές. Έτσι την περίοδο Ιανουαρίου - Αυγούστου 1993 απέσπασαν πρόσθετο μερίδιο στην αγορά που ανέρχεται σε αξία 5 δις δρχ¹. Το μεγαλύτερο "όπλο" των μικρών εταιριών είναι η πολιτική των χαμηλών τιμών που εφαρμόζαν και οφείλεται στα χαμηλά χρηματοοικονομικά τους έξοδα, αφού δε διαθέτουν τις εκατοντάδες των υπαλλήλων που έχουν οι μεγάλες πολυεθνικές και ούτε καλούνται να αποσβέσουν

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την εφημερίδα το Βήμα (3-10-93)

τα κεφάλαια που οι μεγάλες εταιρίες διαθέτουν για να πραγματοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις.

Σύμφωνα με τις πολυεθνικές εταιρίες οι απώλειες που παρουσιάζουν στην αγορά, οφείλονται στις αθέμιτες ενέργειες που γίνονται από την πλευρά των μικρότερων εταιριών. Οι εκπρόσωποι των πολυεθνικών επιχειρήσεων ομιλούν και για φαινόμενα πειρατείας, αφού δε μπορούν να εξηγήσουν τη ραγδαία αύξηση των πωλήσεων των μικρών εταιριών που ανέρχεται μέχρι 700%. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εταιρία SILKOIL που το πρώτο εξάμηνο του 1993 αύξησε τις πωλήσεις της κατά 757%. Οι πωλήσεις της SILKOIL (στο λεκανοπέδιο Αττικής) συνέβαλλαν στο να αποκτήσει η εταιρία αυτή το 6% του μεριδίου της αγοράς, ενώ η πολυεθνική TEXACO κατέχει το 7% και η BP το 15%.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η όξυνση του ανταγωνισμού, η στασιμότητα των πωλήσεων και τα φαινόμενα πειρατείας σύμφωνα με προβλέψεις για το 1993 αναμένεται να οδηγήσουν τις μεγάλες εταιρίες καυσίμων στη μείωση των κερδών τους έναντι του 1992 απομακρύνοντας την υλοποίηση φιλόδοξων προγραμμάτων που απαιτούν δισε δρχ. Τα επενδυτικά προγράμματα αφορούν κυρίως την προσπάθεια των εταιριών να ενεργοποιηθούν με τις κοινοτικές οδηγίες, που επιβάλλουν συγκεκριμένες περιβαλλοντολογικές προδιαγραφές, όπως συστήματα συγκράτησης ατμών που θα εφαρμοστούν στα πρατήρια και στα βυτιοφόρα.

1.10 ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

Η απελευθέρωση της αγοράς των καυσίμων και η επακόλουθη αύξηση των περιθωρίων του κέρδους για τις εταιρίες εμπορίας αλλά και τους πρατηριούχους έχουν κυριολεκτικά "απογαώσει" τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες επιχειρούν να βρουν τρόπους και μεθόδους να αυξήσουν τα μερίδιά τους στην αγορά. Κοινός παρανομαστής όλων των παραγόντων του πετρελαϊκού κυκλώμα-

τος, ο τελικός καταναλωτής, ο οποίος στην κυριολεξία έχει τοποθετηθεί στο "μικροσκόπιο" των αρμοδίων υπηρεσιών των εταιριών, με στόχο να εντοπισθούν οι προτιμήσεις του, τα πραγματικά κίνητρα, που τον ωθούν να αγοράσει από τη μία ή την άλλη εταιρία. Η "εικόνα" που οι καταναλωτές έχουν για τις ίδιες τις εταιρίες αλλά και τα πρατήρια που φέρνουν τα σήματά τους, η δύναμη των σημάτων των εταιριών καθώς επίσης και η απήχηση της διαφημιστικής καμπάνιας στους καταναλωτές, φαίνεται να είναι στρατηγικής σημασίας θέματα για τους "μεγάλους" της εμπορίας πετρελαίου, αφού η ακριβής γνώση αφορά τα ίδια αποτελέσματα των εταιριών.

Στο σημείο αυτό αναφέρω τα συμπεράσματα πρόσφατης έρευνας αγοράς που έγινε ¹ για λογαριασμό της εταιρίας "Μαμιδάκης" η οποία δίνει την εικόνα της συνολικής αγοράς κενσίμων κάθε εταιρίας, ενώ καταγράφει τις απόψεις των καταναλωτών για ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στα πρατήρια των διαφόρων εταιριών εμπορίας. Η ίδια έρευνα αποτελεί ένα ακόμα δείγμα του κλίματος που επικρατεί αυτήν την περίοδο στην αγορά κενσίμων. Πιστοποιεί ότι στη μέχη της ανανεωτικής των μεριδίων της αγοράς δεν έχουν επιστρατευτεί απλώς κάποια δώρα ή προσφορές προς το κοινό, αλλά εξειδικευμένα επιτελεία που επιχειρούν να καταγράψουν τα καταναλωτικά κίνητρα και να επηρεάσουν με τους κατάλληλους μηχανισμούς τους καταναλωτές.

Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η BP και η MOBIL είναι οι εταιρίες που συγκεντρώνουν την υψηλότερη πρώτη αυθόρμητη αναφορά ανάμεσα στους ερωτηθέντες, ενώ στη συνέχεια ακολουθούν οι εταιρίες SHELL, ΕΚΟ και TEXACO. Οι αμέσως πιο γνωστές εταιρίες είναι η AVIN και Μαμιδάκης. Στο συμπέρασμα

¹ τα στοιχεία προέρχονται από την εφημερίδα Βήμα (8-8-92) το άρθρο υπογράφει ο κ. Κτενάς

αυτό καταλήγει η έρευνα, η οποία επιχειρεί να καταγράψει τη "δημοτικότητα" των εταιριών υγρών καυσίμων. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας, οι εταιρίες MOBIL, SHELL και AVIN είναι περισσότερο γνωστές στους νέους (ηλικίας 18 - 30) και σε μέσης - ανώτερης τάξης οδηγούς.

Η εταιρία Μαιμιδάκης είναι σημαντικά πιο γνωστή στη Θεσσαλονίκη και σε άτομα μέσης ηλικίας. Στη συνέχεια αναφέρω συμπεράσματα της έρευνας για κάθε μία εταιρία ξεχωριστά, καθώς επίσης και θετικά σημεία που οι καταναλωτές επισημαίνουν για κάθε μία από αυτές.

Η BP δε δείχνει να συγκεντρώνει αρνητικά σχόλια από τους καταναλωτές. Οι τελευταίοι, δεν είναι όμως ικανοποιημένοι από τις υψηλότερες τιμές με τις οποίες πωλεί τα καύσιμα η εταιρία. Την παρατήρηση αυτή κάνουν περισσότερο οι καταναλωτές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αντίθετα, το βασικό θετικό χαρακτηριστικό της BP είναι ο αριθμός και η ποιότητα των πρατηρίων της, ενώ ένας στους πέντε ερωτώμενους σχολίασε θετικά την εξυπηρέτηση της BP. Επίσης χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι τα θετικά σχόλια για την ποιότητα των καυσίμων προέρχονται κυρίως από την Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Η MOBIL επίσης δεν εμφανίζει κάποια αρνητικά, πέραν βεβαίως της υψηλότερης τιμής που πωλεί τα καύσιμα. Το αρνητικό αυτό σχόλιο έγινε κυρίως από Αθηναίους και Θεσσαλονικείς, καθώς επίσης και από τους νέους οδηγούς ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων. Θετική αναφορά γίνεται από τους ερωτηθέντες όσον αφορά την εικόνα και το επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρουν τα πρατήρια της MOBIL. Ανάλογη εκτίμηση έχουν οι καταναλωτές και για την ποιότητα των καυσίμων της εταιρίας. Η ποιότητα μάλιστα των καυσίμων που διαθέτει η MOBIL συγκεντρώνει περισσότερα θετικά σχόλια στις μικρές πόλεις και τα χωριά, ενώ τα αντίστοιχα θετικά σχόλια για την παροχή υπηρεσιών συγκεντρώνονται σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Η SHELL Η εταιρία αυτή δεν συγκεντρώνει αρνητικά σχόλια, εκτός

από την αναφορά μερικών ερωτώμενων για υψηλές τιμές στα καύσιμά της που προέρχονται από την Αθήνα και την επαρχία. Βασικό πλεονέκτημα της εταιρίας αυτής φαίνεται να είναι η πολύ καλή εικόνα των πρατηρίων της και κυρίως η προσεγμένη εμφάνισή τους. Επίσης η ποιότητα των καυσίμων της αξιολογείται θετικά, ενώ η αναφορά στο επίπεδο της εξυπηρέτησης είναι θετική.

Η ΕΚΟ συγκεντρώνει κάποια αρνητικά σχόλια για απεριποίητα πρατήρια, γεγονός που εκδηλώνεται πιο έντονα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Οι αρνητικές ωστόσο αναφορές δε δείχνουν να είναι σημαντικές. Από την άλλη πλευρά, υπέρ της εταιρίας λειτουργούν οι χαμηλές τιμές, καθώς επίσης και η Ελληνικότητα της εταιρίας. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας, η ΕΚΟ φαίνεται να θέλει να προσεγγίσει: α) τους νέους, μέσο ανώτερης τάξης στις μεγάλες πόλεις λόγω των τιμών της, β) την επαρχία λόγω της Ελληνικότητας της εταιρίας και γ) τους μεγάλους σε ηλικία οδηγούς λόγω της ποιότητας των καυσίμων.

Η ΤΡΕΚΑΣΟ συγκεντρώνει κάποιο μικρό ποσοστό αρνητικών σχολίων σε σχέση με τα πρατήρια. Τα σχόλια αυτά δεν έχουν να κάνουν τόσο με την εικόνα των πρατηρίων όσο με το μικρό τους αριθμό. Ορισμένοι ερωτώμενοι κάνουν κάποιες αναφορές στο θέμα της ποιότητας των καυσίμων, γεγονός που δεν επηρεάζει τη θετική εικόνα της εταιρίας στους καταναλωτές. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται από τα θετικά σχόλια που συγκεντρώνει η εταιρία για την εικόνα των πρατηρίων της, τα οποία χαρακτηρίζονται ως περιποιημένα. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας, η εταιρία αυτή δεν εμφανίζει κάποιο ξεχωριστό θετικό σημείο.

Η ΑΥΙΝ το μόνο αρνητικό σχόλιο που συγκεντρώνει αφορά τα πρατήριά της, λόγω του μικρού αριθμού τους. Σε ό,τι αφορά τα θετικά σχόλια υπέρ της επιχείρησης, αυτά είναι η ποιότητα των καυσίμων (τα θετικά σχόλια συναντώνται κυρίως στην επαρχία). Συνολικά ο θετικός σχολιασμός προέρχεται κυρίως από τα ημιαστικά και αγροτικά

κέντρα και την Θεσσαλονίκη.

Η Μαμιάδης Το αποκλειστικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει είναι τα πρατήριά της, τα οποία είναι λίγα και απεριποίητα. Αντιθέτως, η εταιρία φαίνεται να έχει δημιουργήσει σταθερή σχέση με τους πελάτες της, οι οποίοι εμπιστεύονται την ποιότητα των καυσίμων της ενώ ορισμένοι αναφέρονται και στην καλή εξυπηρέτηση από μέρους των πρατηριούχων. Σε γενικές γραμμές, τα περισσότερα θετικά σχόλια προέρχονται από την Αθήνα.

1.10.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΑΓΟΡΑΣ

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω έρευνα είναι πολύ ενδιαφέροντα : Σύμφωνα με αυτά, τις πρώτες θέσεις ανάμεσα στους λόγους που οδηγούν τον απλό καταναλωτή να προτιμά κάποιο συγκεκριμένο πρατήριο κατέχουν : α) η ποιότητα των καυσίμων με (41,7%), β) ο πρατηριούχος (γνωστός, φίλος, εμπιστοσύνη) με (41,4%), γ) η καλή και φιλική εξυπηρέτηση με (25,2%).

Εξαιρετικά ενδιαφέρον στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι λιγότερη σημασία έχουν για τους καταναλωτές λόγοι όπως τοποθεσία (28%) και οι καλές τιμές (13%). Τα ποσοστά αυτά διαφοροποιούνται μεταξύ διαφόρων γεωγραφικών διαμερισμάτων της χώρας. Για παράδειγμα, το θέμα των καλών τιμών και η τοποθεσία είναι βασικός λόγος προτίμησης ενός συγκεκριμένου πρατηρίου στην Αθήνα. Το θέμα των τιμών είναι ιδιαίτερα έντονο μεταξύ των πελατών της ΕΚΟ σε όλη τη χώρα.

Στα επιτελεία των επιχειρήσεων εμπορίας καυσίμων προβληματίζονται ιδιαίτερα για το "πακέτο υπηρεσιών" που πρέπει να προσφέρει ένα πρατήριο καυσίμων. Στη κατεύθυνση αυτή ιδιαίτερη σημασία έχουν οι απαντήσεις των ερωτηθέντων. Σύμφωνα με αυτές, οι υπηρεσίες που θα έπρεπε να προσφέρονται είναι : α) η πώληση βα-

σικών ανταλλακτικών και αξεσουάρ με (29,5%), β) η ύπαρξη μίνι μάρκετ με τηλέφωνο, κρύο νερό και αναψυκτικά με (22,1%), γ) δυνατότητα παροχής τεχνικού ελέγχου του αυτοκινήτου με (15,3%), δ) η καλύτερη εξυπηρέτηση (13,7%) και ε) η ύπαρξη βουλκανιζατέρ.

Οι προτιμήσεις των αυτοκινήτων διαφοροποιούνται ανάμεσα στα μεγάλα αστικά κέντρα και στην επαρχία. Κατά μέσο όρο όμως η "βαθμολογία" των διαφόρων υπηρεσιών των πρατηρίων έχει ως εξής: καλή εμφάνιση του πρατηρίου (4,3%), δυνατότητα αλλαγής λαδιών (4,5%), δυνατότητα σέρβις αυτοκινήτου (4,4%), πλύσιμο αυτοκινήτου (4,2%), πώλησης ειδών αυτοκινήτου (4,1%), ύπαρξη μίνι-μάρκετ (3,7%), πώληση φαγητού καφέ (3,7%), η προσφορά ανταγωνιστικών τιμών (4,6%), ύπαρξη βουλκανιζατέρ (4,3%), πώληση βασικών ανταλλακτικών αυτοκινήτου (4,4%), η αξιοποίηση πιστωτικών καρτών (3,3%), οι δωροπαροχές (3,3%), η ύπαρξη του πρατηρίου σε τοποθεσία που να βρίσκεται κοντά στο σπίτι ή τη δουλειά (4%), η ένωση εξωτερικών χώρων (4,6%) και οι καθαροί χώροι (4,7%).

Αναλύοντας τις απαντήσεις που συγκεντρώθηκαν από την έρευνα καταλήγουμε στα παρακάτω συμπεράσματα. Ο ανταγωνισμός των μεγάλων πολυεθνικών αλλά και των Ελληνικών επιχειρήσεων εμπορίας υγρών καυσίμων εκδηλώνεται σε μεγαλύτερη έκταση στο πεδίο των πρατηρίων. Τήν ίδια όμως, στιγμή κρίσιμο ρόλο φαίνεται να παίζουν και άλλοι παράγοντες, όπως η φιλική εξυπηρέτηση και η ευγένεια (στοιχεία που αφορούν τον πρατηριούχο).

1.10.2. ΑΛΛΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΤΩΝ

Μια διαφορετική, ιδιότυπη όσο και ενδιαφέρουσα "εικόνα" αποκάλυπτεται από την εν λόγω έρευνα η οποία αφορά το προφίλ των πελατών της κάθε εταιρίας, καθώς επίσης τα ενδιαφέροντά τους και τις συνήθειές τους. Ας δούμε, όμως τα συμπεράσματα που δημιούρ-

γησαν μια "εικόνα" με αρκετό χιούμορ.

Οι πελάτες της BP πιστεύουν στην οικονομική ανεξαρτησία της γυναίκας και ενδιαφέρονται για καριέρα και οικογένεια. Ενδιαφέρονται να διατηρήσουν ή να βελτιώσουν την εμφάνισή τους, φωνίζουν συχνά στις μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων και σίγουρα αποφεύγουν τα καταστήματα τύπου Μινιόν και Κλαουδάτου.

Οι πελάτες της MOBIL πιστεύουν και αυτοί στην οικονομική ανεξαρτησία της γυναίκας και ενδιαφέρονται εξίσου για καριέρα και οικογένεια. Είναι άτομα που ενδιαφέρονται αρκετά για την εμφάνισή τους, είναι κοινωνικοί στην συμπεριφορά τους, φωνίζουν συχνά στις μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων, έχουν χόμπι, τους αρέσει να ακούνε μουσική και να βλέπουν τηλεόραση και κυνηγούν τις ευκαιρίες στα φώνια.

Οι πελάτες της ΕΚΟ είναι άτομα με τα περισσότερα χόμπι, πηγαίνουν συχνά εκδρομές, κάνουν σπορ, διαβάζουν, ακούνε μουσική και ξοδεύουν αρκετά χρήματα για την εμφάνισή τους. Δεν αποκλείουν να φωνίσουν από μεγάλα καταστήματα, αν και το πιθανότερο είναι να πάνε σε κάποιο εμπορικό κέντρο. Είναι και αυτοί κοινωνικοί και κυνηγούν τις ευκαιρίες στα φώνια.

Οι πελάτες της ΤΕΧΛΑΣΟ είναι άτομα που ενδιαφέρονται εξίσου για οικογένεια και καριέρα και πιστεύουν στην ανεξαρτησία της γυναίκας. Είναι άτομα με χόμπι, που φάχνουν λιγότερο για τιμές ευκαιρίας και φωνίζουν εξίσου από εμπορικά κέντρα και μεγάλα καταστήματα. Ασχολούνται και αυτοί όπως οι πελάτες της ΕΚΟ, με το σπίτι και βλέπουν αρκετά τηλεόραση στις ελεύθερες ώρες τους.

Οι πελάτες της SHELL νοιάζονται εξίσου έντονα με αυτούς της BP για την διατήρηση και βελτίωση της εμφάνισής τους και κυνηγούν ευκαιρίες πολύ πιο έντονα από τους άλλους. Οι πελάτες της SHELL συμφωνούν λιγότερο από όλους ότι οι άντρες πρέπει να είναι αρχηγοί της οικογένειας. Έχουν χόμπι πηγαίνουν εκδρομές, θέατρο, διαβάζουν και ακούν μουσική. Είναι όμως λιγότερο κοινωνικοί και περ-

νούν λίγα βράδια έξω από το σπίτι τους.

Οι πελάτες της AVIN είναι άτομα με το μικρότερο βαθμό συμφωνίας για την οικονομική ανεξαρτησία της γυναίκας, κάτι που οι ιθύνοντες της έρευνας θεωρούν ως σημαντική διαφορά. Οι πελάτες της AVIN νοιάζονται λιγότερο για την διατήρηση ή βελτίωση της εμφανισής τους. Είναι άνθρωποι με τα λιγότερα χόμπι και αυτοί που ψάχνουν λιγότερο από άλλους για τιμές ευκαιρίας. Φωνίζουν λιγότερο συχνά από μεγάλες ελυσίδες και παρακολουθούν λιγότερο συχνά αθλητικές εκδηλώσεις έξω από το σπίτι. Βλέπουν λιγότερο από όλους τηλεόραση και δεν φωνίζουν με κάποια σταθερότητα σε συγκεκριμένα καταστήματα. Όμως είναι οι άνθρωποι που βρίσκονται περισσότερο από όλους τους προηγούμενους ερωτώμενους έξω τα βράδια.

Οι πελάτες της Μομιδάκης συμφωνούν κάπως περισσότερο από τους αντίστοιχους της AVIN για την οικονομική ανεξαρτησία της γυναίκας, λιγότερο από όλους τους άλλους* όμως συμφωνούν όπως όλοι οι ερωτώμενοι (πλην των πελατών της AVIN), για ίση σημασία καριέρας, οικογένειας αλλά νοιάζονται λιγότερο από όλους γι' αυτό. Συμφωνούν και αυτοί ότι οι άντρες πρέπει να είναι οι αρχηγοί της οικογένειας. Έχουν αρκετά χόμπι, δεν φωνίζουν από συγκεκριμένους τύπους καταστημάτων και δε ψάχνουν ιδιαίτερα για τιμές ευκαιρίας.

1.11. Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ BP ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Κρίνω σκόπιμο, μετά από τις αναφορές που έχω κάνει για τα κέρδη των εταιριών εμπορίας καυσίμων και για τις εταιρίες που πρωταγωνιστούν στον χώρο αυτό να προσθέσω μερικά στοιχεία που αφορούν, την πρώτη εταιρία, στον τομέα της εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα που είναι η BP. Τα στοιχεία προέρχονται από την συνέντευξη που έδωσε ο γενικός διευθυντής της BP στην χώρα μας στον δημοσιογράφο Γ. Διβέρη του περιοδικού "AUTO-MOTOR-SPORT" I-

ουλίου 1995.

Ο κ. Λεϊμπραμ ανήκει εδώ και 25 χρόνια στο δυναμικό της εταιρίας, ενώ ειδικότητά του είναι τα μυστικά του παγκόσμιου χρηματιστηρίου και τα "παιγνίδια" που παίζονται πίσω από την τιμή του πετρελαίου. (Ακολουθεί η συνέντευξη που έδωσε ο Κ. Λεϊμπραμ στον Γ. Λιβέρη) :

Γ.Λ. "Η πρώτη μου ερώτηση αφορά την κρίση των καυσίμων και πως σχετίζεται με την γενικότερη οικονομική κρίση. Ποιά είναι επίσης η πρόβλεψη σας για τα επόμενα 5 - 10 χρόνια".

Κ.Λ. "Η παγκόσμια ύφεση έχει επηρεάσει τον χώρο των πετρελαιοειδών αυτό που εμείς λέμε DOWN-STREAM, δηλαδή αυτό που αναφέρεται από την στιγμή που το εργό πετρέλαιο έρχεται στο διυλιστήριο, διυλίζεται και περνά στην αγορά. Ο λόγος για τον οποίο θέλω ιδιαίτερα να επισημάνω το πρόβλημα, που υπάρχει στον χώρο των διυλιστηρίων, είναι ότι αντίθετα από ότι συμβαίνει σε άλλες χώρες, τόσο τα κρατικά όσο και τα ιδιωτικά διυλιστήρια είχαν σε όλη την περίοδο της ύφεσης πολύ καλά αποτελέσματα. Σε όλο τον κόσμο γίνεται προσπάθεια να μειωθεί το κόστος, ώστε να βελτιωθεί η απόδοση των κεφαλαίων".

Γ.Λ. "Ποιά είναι η κατάσταση της BP στην εσωτερική αγορά;"

Κ.Λ. "Η θέση της BP στην Ελληνική αγορά είναι δυνατή γιατί είμαστε πρώτοι στην αγορά και όπως θα έχετε διαπιστώσει σαν καταναλωτής έχουμε βελτιώσει την εμφάνιση του πρατηρίου, θέλω ειδικά να προσθέσω ότι έχουμε και άλλα προγράμματα στην αγορά. Το 1992 ήταν μια καλή χρονιά, ενώ αντίθετα το 1990 και το 1991 είχαμε εμφανίσει ζημιές θα ήθελα ιδιαίτερα να επισημάνω ότι τα τελευταία χρόνια έχουμε επενδύσει 12 δις δρχ στην Ελληνική αγορά".

Γ.Λ. "Να ρωτήσω ποιά είναι το ποσοστό αγοράς της BP".

Κ.Λ. " Στις βενζίνες 20% στο πετρέλαιο 19%. Η διαφορά μας είναι μια ή δύο ποσοστιαίες μονάδες από τον δεύτερο. Εμείς πάντως έχουμε το μεγαλύτερο κομμάτι της αγοράς (MARKET SHARE) από τότε

που έγινε η συγχώνευση με την FIAT το 1986".

Γ.Α. "Πόσα είναι τα πρατήριά σας στην Ελλάδα;"

Χ.Α. "Έχουμε 1100 πρατήρια. Από αυτά τα 750 έχουν μεταχρωματιστεί στα νέα μας χρώματα. Τα πρατήρια που βρίσκονται στην επαρχία, που είναι τα υπόλοιπα δεν έχουν αλλάξει".

Γ.Α. "Αυτός ο αριθμός είναι ο πρώτος στην Ελλάδα;"

Χ.Α. "Το σύνολο των πρατηρίων που υπάρχουν στην Ελλάδα είναι 5500 με ετήσια κατανάλωση 450 m^3 (μέσος όρος ΕΟΚ 1400 m^3) ενώ η αντιστοιχία 225 αυτοκινήτων, ενώ ο μέσος όρος της ΕΟΚ είναι 750 αυτοκίνητα. Πρόβλεψή μου είναι ότι ο αριθμός των πρατηρίων στην Ελλάδα θα μειωθεί".

Γ.Α. "Παρόλο που ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνεται;"

Χ.Α. "Εκείνο που θα συμβεί στο μέλλον είναι ότι τα πρατήρια θα μεγαλώσουν. Θτιάξαμε πρατήρια στην πρώην Ανατολική Γερμανία, που πουλάνε 15 με 20 εκατομμύρια λίτρα τον χρόνο. Ο μέσος όρος στην Ελλάδα των 5500 πρατηρίων είναι 1 εκατομμύριο λίτρα το χρόνο".

Γ. Α. "Αυτό δεν είναι ακραίο παράδειγμα;"

Χ.Α. "Είναι πράγματι. Συμπληρώνω ότι ένα πρατήριο στην Δρέσδη μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα 25 αυτοκίνητα, γεγονός που δίνει την μελλοντική εικόνα των πρατηρίων. Μια αποδοτική χρονιά όπως την περιέγραφα, βασίζεται στον ανταγωνισμό, και ιδιαίτερα στην πίεση του ανταγωνισμού, που καταλήγει τελικά σε όφελος του καταναλωτή. Εκείνο που με απασχολεί είναι ότι πολλοί καταναλωτές πιστεύουν ότι οι 200 δρχ που πληρώνουν για το λίτρο της βενζίνης πηγάει στην τσέπη της εταιρίας. Πρέπει λοιπόν να μάθουν ότι το 80% περίπου της τιμής είναι φόροι που πληρώνουμε στο κράτος. Μάλιστα εμείς λειτουργούμε σαν φοροεισπράκτορες".

Γ.Α. "Δηλαδή από τις 200 δρχ οι 160 δρχ πηγαίνουν στο κράτος;"

Χ.Α. "Αν θέλετε πάνω σ'αυτό να προσθέσουμε και την αξία, που αγοράζουμε, το προϊόν από τα διυλιστήρια, το κέρδος μας φτάνει στα

8% της τιμής".

Γ.Α.: "Πως γίνεται να υπάρχει τότε η διαφορά των 110 δρχ. και περισσότερο σε πρατήρια. Στην αμύλυβδη ξεκινάμε από τη φτηνότερη τιμή των 182,9 δρχ. και φτάνουμε στις 193-194 δρχ.".

Κ.Α.: "Σε μία ελεύθερη αγορά δεν υπάρχει δεδομένη τιμή βενζίνης. Οι τιμές στον καταναλωτή διαμορφώνονται βάσει των καινόνων προσφοράς και ζήτησης. Σε μια πόλη, όπως η Αθήνα, ο καταναλωτής είναι διατεθειμένος να πληρώσει περισσότερο προκειμένου να έχει την εξυπηρέτηση και τις διευκολύνσεις που επιθυμεί".

Κ Ε Θ Α Λ Α Ι Ο 2

2.1. ΕΠΙΣΚΟΠΙΣΗ

Η ανάπτυξη του ενεργειακού τομέα αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της βιομηχανίας και κατεπέκταση της οικονομίας κάθε χώρας. Στην Ελλάδα η ανάπτυξη του ενεργειακού τομέα στηρίζεται στο κράτος, ενώ η παρουσία του ιδιωτικού κεφαλαίου δεν είναι ανάλογη με αυτή που υπάρχει στο εξωτερικό.

Η δυναμική παρουσία του Ελληνικού κράτους είχε επεκταθεί και στον τομέα των υγρών καυσίμων με αποτέλεσμα την απουσία των επαγγελματιών επενδυτών στην έρευνα και προμήθεια του αργού πετρελαίου και είχε περιορίσει τις εταιρίες πετρελαίου στη διανομή και εμπορία των καυσίμων. Συγκεκριμένα στη χώρα μας η εμπορία και διανομή καυσίμων ασκείται από τις πολυεθνικές BP, SHELL, MOBIL, TEXACO, TOTAL που κατέχουν το 55% του μεριδίου της αγοράς (το 1992) ενώ αξιόλογη παρουσία εμφανίζουν η κρατική ΕΚΟ που κατέχει το 11% όπως και οι μικρότερες εταιρίες (ΑΒΙΕ, Β-ΟΙΛ, Κ-ΜΟΙΛ, Χαμιδάκη) που κατέχουν το 24%. Οι παραπάνω εταιρίες έχουν τη δυνατότητα να ικανοποιούν τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς που ανέρχονται σε 3,3 τόνους /έτος βενζίνης, σε 5,5 εκατομμύρια τόνους ντήζελ καθώς και σε 4,5 εκατομμύρια τόνους μαζούτ. Επίσης στην Ελλάδα υπάρχουν 4 διυλιστήρια από τα οποία τα δύο (το διυλιστήριο Ασπροπύργου, το διυλιστήριο Θεσσαλονίκης) είναι κρατικά και ανήκουν

στον όμιλο εταιριών της ΔΕΠ (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου), ενώ τα άλλα δύο (το διυλιστήριο Κορίνθου και το διυλιστήριο Έλευσίνας) είναι ιδιωτικά.

Όμως ο ασφυκτικά τιμολογιακός έλεγχος που εφάρμοζε το κράτος τα τελευταία χρόνια, είχε οδηγήσει τις εταιρίες υγρών καυσίμων στη δημιουργία σημαντικών ζημιών. Για το λόγο αυτό οι Υπουργοί Βιομηχανίας κ. Ανδριανόπουλος και Οικονομικών κ. Παλιουκρασσάς προσπάθησαν μέσω του νόμου 2008/92 να εξυγιάνουν το χώρο της αγοράς επιτρέποντας στις εταιρίες πετρελαίου να καθορίζουν αυτές τις τιμές των προϊόντων που εμπορεύονται.

Ο νόμος 2008/92, πέρα από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις για τις εταιρίες προέβλεπε και αυξήσεις των φόρων και δασμών στα καύσιμα σύμφωνα με τις υποδείξεις που επανειλημμένα είχαν γίνει από την επιτροπή της ΕΟΧ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα), εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα επιπλέον έσοδα στο Ελληνικό κράτος.

Το πρώτο εξάμηνο που ακολούθησε από την εφαρμογή του ελεύθερου ανταγωνισμού σηματοδότησε από τις αντιδράσεις των εταιριών που πιέζονταν από την Κυβέρνηση: α) για υπογραφή νέων συμβάσεων προμήθειας καυσίμων, από τα κρατικά διυλιστήρια, που θα είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους αποθήκευσης για τις εταιρίες και β) για σταδιακή αύξηση των τιμών των καυσίμων ώστε να διατηρηθεί ο τιμάρθμος σε επιθυμητά επίπεδα. Ο κίνδυνος όμως του κλυδωνισμού της αγοράς πετρελαιοειδών εξαιτίας των αντιδράσεων των εταιριών, οδήγησε την Κυβέρνηση στην υιοθέτηση ηπιότερης στάσης με αποτέλεσμα την υπογραφή των νέων συμβάσεων με ευνοϊκότερους όρους για τις εταιρίες εμπορίας υγρών καυσίμων. Η προσπάθεια της Κυβέρνησης για σταδιακή αύξηση των τιμών των καυσίμων όμως δεν τέλεσφόρησε γιατί από τις 115 δρχ/λίτρο που είχε η βενζίνη το Φεβρουάριο του 1992 (παρμονές της απελευθέρωσης των τιμών), εκτινάχτηκε στις 204 δρχ/λίτρο τον Ιούλιο του 1992. Την ευθύνη όμως δε φέρουν αποκλειστικά οι εταιρίες γιατί από τις 69 δρχ που αυξήθηκε επιπλέον

το λίτρο της βενζίνης, οι 57,5 δρχ αφορούσαν την αύξηση των φόρων, οι 7,3 δρχ την αύξηση της τιμής διύλισης και μόνο οι 3,4 αφορούσαν την αύξηση του περιθωρίου κέρδους των εταιριών και των πρατηριούχων.

Σε αντίθεση από τις αρχικές προβλέψεις για πλήρη επικράτηση των πολυεθνικών πετρελαίου (BP, SHELL, MOBIL, TOTAL, TEXACO) στο τέλος του πρώτου έτους (1992) από την εφαρμογή της ελεύθερης διατίμησης στα καύσιμα κερδισμένες από τον ανταγωνισμό εμφανίζονται οι μικρότερες εταιρίες (B-OIL, K-MOIL, Μαμιδόκη, AVIN) και η κρατική ΕΚΟ που μάλιστα όχι μόνο διατήρησαν αλλά βελτίωσαν τη θέση τους στην αγορά.

Όσον αφορά την αγορά καυσίμων το κράτος έχει αναπτύξει αξιόλογη εμπορική δραστηριότητα μέσω του ομίλου της ΔΕΠ που περιλαμβάνει τις εξής εταιρίες: α) τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου ή ΕΛ.ΔΑ Α.Ε και β) την ΕΚΟ Ε.ΔΙ.Χ.Μ., όμως η κυβέρνηση εμφανίζεται διχασμένη για την στάση που θα κρατήσει στον νευραλγικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Συγκεκριμένα οι απόψεις που έχουν αναπτυχθεί είναι οι εξής : α) Η άποψη αυτών που υποστηρίζουν την ιδιωτικοποίηση των εταιριών της ΔΕΠ γιατί πιστεύουν ότι με αυτόν το τρόπο: 1) θα απελευθερωθούν κεφάλαια που έχουν δεσμευτεί από το δημόσιο, 2) θα επιτρέψει την εξυγίανση του τομέα πετρελαιοειδών που για σειρά ετών κηδεμονευόταν από το κράτος, 3) θα επιτρέψει στους επαγγελματίες του κλάδου του πετρελαίου να επεκταθούν σε δραστηριότητες και πέραν της εμπορίας. 4) θα αποκατασταθούν οι συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού.

β) Η άποψη αυτών που υποστηρίζουν την διατήρηση της εμπορικής δραστηριότητας του κράτους γιατί με αυτόν τον τρόπο: 1) Οι κρατικές εταιρίες με τα κέρδη που παρουσιάζουν αποφέρουν στο Ελληνικό δημόσιο σημαντικά έσοδα 2) θα αποφευχθεί η δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων στην αγορά υγρών καυσίμων 3) Η πολιτική χαμηλών περιθωρίων κέρδους που εφαρμόζει η κρατική εταιρία εμπο-

ρίας πετρελαίου ΕΚΟ Α.Ε αποτελεί παρέχοντα πίεσης στις ιδιωτικές εταιρίες καυσίμων, που διατηρούν την τιμή των υγρών καυσίμων σε χαμηλότερα επίπεδα από ότι θα επιθυμούσαν.

Αξίζει να σημειώσω ότι η κατάσταση στην αγορά πετρελαιοειδών είναι αρκετά ρευστή γιατί το χρονικό διάστημα που έχει μεσολάβήσει από την απελευθέρωση της τιμής των καυσίμων είναι πολύ μικρό και δεν έχει επιτρέψει ακόμα την δημιουργία πιά ξεκάθαρης εικόνας.

2.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η φήφιση του νόμου 2003/92 αποτελεί καινοτομία για τον κλάδο των πετρελαιοειδών που αναστρέφει την παρεμβατική πολιτική του κράτους στο νευραλγικό θέμα της οικονομίας και αποσκοπεί, με τη δυνατότητα που παρέχει στις εταιρίες πετρελαίου να ορίζουν αυτές την τιμή των προϊόντων τους, να θέσει τις βάσεις για την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού.

Το σύστημα της ελεύθερης αγοράς όπως αυτό εφαρμόστηκε στη χώρα μας είναι ατελής. Γιατί ενώ διευρύνονται τα περιθώρια ανταγωνισμού στο κομμάτι της αγοράς που αφορά το περιθώριο κέρδους των εταιριών και πρατηρίων, το μεγαλύτερο καμμάτι που επιβαρύνει σημαντικά την τιμή της βενζίνης(περιλαμβάνει φόρους και την τιμή των διυλιστηρίων) παραμένει στην ουσία εκτός συναγωνισμού.

Η δυνατότητα που παρέχεται στις εταιρίες πετρελαιοειδών να ορίζουν οι ίδιες τις τιμές των προϊόντων τους και η διεύρυνση της φορολογίας στα καύσιμα, σύμφωνα με τις επιταγές της ευρωπαϊκής οικονομικής κοινότητας και της κυβέρνησης, αποτελούν δυσάρεστη εξέλιξη για τον καταναλωτή. Τη δυσμενή θέση του καταναλωτή μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε αρκεί να αναφέρω ότι από τις 135 δρχ/λίτρο που είχε η βενζίνη τον Φεβρουάριο του 1992

(παραμονές της εφαρμογής της ελεύθερης αγοράς) εκτινάχθηκε στις 204 δρχ/λίτρο (τον Ιούλιο του 1995).

Η εξέλιξη του ανταγωνισμού όπως αυτή διαμορφώθηκε το τέλος του πρώτου χρόνου της λειτουργίας της αγοράς σύμφωνα με τις νέες συνθήκες διέψευσε τις αρχικές προβλέψεις για επιβολή και επικράτηση στην αγορά πετρελαιοειδών των μεγάλων πολυεθνικών εταιριών (BP, SHELL, MOBIL, TEXACO, TOTAL). Μάλιστα οι μικρές εταιρίες εμπορίας καυσίμων (AVIN, K-MOIL, B-OIL, Ναυτιλίας) όχι μόνο δεν αποχώρησαν από την αγορά αλλά απεναντίας βελτίωσαν και το μερίδιό τους στην αγορά.

Παρόλο τις αρχικές αισιόδοξες προβλέψεις για την αγορά καυσίμων και κατ'επέκταση για την Ελληνική οικονομία οι πρώτες ενδείξεις δεν δείχνουν την πραγματική διάσταση, καθώς και τα αποτελέσματα των αποφάσεων της κυβέρνησης θα φανούν στο άμεσο μέλλον. Θετική εξέλιξη αποτελεί για την Ελληνική οικονομία η επιπλέον αύξηση της φορολογίας που επιβλήθηκε στα καύσιμα η οποία αποφέρει έσοδα στο Ελληνικό δημόσιο που τα διαθέτει προκειμένου να καλυφθούν τα ελλείματα που σημειώνονται στον προϋπολογισμό.

Όμως η δυναμότητες που ανοίγονται για τις εταιρίες καυσίμων καθώς και η επικείμενη ιδιωτικοποίηση του ομίλου των κρατικών εταιριών της ΔΕΗ μπορεί να οδηγήσει στη διαμόρφωση συνθηκών μονοπωλιακής αγοράς από τις εταιρίες που θα καθορίζουν ανεξέλεγκτα τις τιμές κερδοσκοπώντας σε βάρος του καταναλωτή και τις εθνικής οικονομίας, ενισχύοντας ταυτόχρονα τις εξαρτήσεις από το εξωτερικό.

2.3. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η δεδομένη εξάρτηση της Ελλάδας, σε ενέργεια από το εξωτερικό και κυρίως από το πετρέλαιο κρύβει κινδύνους για την Ελληνική

οικονομία ενώ η ικανότητα επίδρασης σε κρίσιμες καμπές της ιστορίας της χώρας μας, όπως έχει συμβεί στο παρελθόν, μειώνεται έτσι ώστε η αποδοχή εκβιασμών (πολιτικών, οικονομικών) να είναι αναπόδρεπτη. Για τον λόγο αυτό η ύπαρξη και η δυναμική παρουσία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού δημόσιου τομέα στο πετρελαιϊκό κύκλωμα θεωρείται αναγκαία, προκειμένου να διαμορφώσει την αγορά προς το συμφέρον του καταναλωτή και της εθνικής οικονομίας ανατρέποντας μονοπωλιακές καταστάσεις και εξαρτήσεις. Στο χώρο του πετρελαίου το Ελληνικό δημόσιο έχει αναπτύξει σοβαρότατες επενδύσεις που μπορούν με αυτοδιαχείριση να του αποφέρουν κέρδη. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η γεωγραφική θέση της χώρας και τα κρίσιμα εθνικά ζητήματα δεν επιτρέπουν τον έλεγχο του τομέα καυσίμων, που αποτελεί νευραλγικό κομμάτι της Ελληνικής οικονομίας, από τις πολυεθνικές εταιρίες.

П А Р А Р Т Н М А А

ΑΠΟ ΤΗΝ 5-3-92 ΕΩΣ ΤΗΝ 29-7-92

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΤΙΜΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ	5/3/92	11/3/92	19/3/92	25/3/92	1/4/92	18/4/92	15/4/92	22/4/92	29/4/92
ΑΙΘΙΟΠ ΚΑΡΑ	43/715	43/764	43/999	42/1103	43/1155	43/1259	43/1353	43/1485	43/1521
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	144.39	143.61	142.59	143.29	143.61	144.27	143.46	146.18	146.71
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	140.30	139.57	138.55	139.22	139.55	140.24	141.38	142.05	142.58
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	131.29	129.81	128.83	129.45	129.81	130.53	131.50	132.27	133.55
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	89	101.62	100.42	99.42	99.91	100.04	100.97	101.37	101.95
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	89	93.55	91.59	91.11	91.48	91.36	92.11	92.47	93.06
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤ/ΣΗ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	51.28	60.60	59.59	60.29	60.60	61.26	62.46	63.17	63.70
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	56.95	56.00	55.09	55.66	56.00	56.62	57.62	58.49	59.02
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	57.22	65.80	64.85	65.48	65.85	66.55	67.53	68.30	69.59
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	48.75	47.50	46.56	47.04	47.17	48.10	48.49	49.07	49.86
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	30.40	48.30	47.95	48.33	48.21	48.95	49.32	49.90	50.10
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ & ΟΠΑ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	50.13	49.20	48.29	48.97	49.06	49.93	50.55	51.05	51.75
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	47.22	46.20	45.36	46.02	46.15	47.01	47.61	48.09	48.79
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	54.57	53.70	52.76	53.48	53.06	54.53	54.92	55.46	56.73
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	46.45	45.30	44.35	44.79	44.88	45.84	46.14	46.60	47.37
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	48.14	46.30	45.79	46.13	45.97	46.74	47.01	47.49	47.66
ΜΑΡΚΑ ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΙΟΥ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	112.74	113.90	113.00	113.62	113.87	112.59	113.61	114.26	114.84
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	112.57	112.30	112.42	112.02	112.29	112.02	113.00	113.61	113.19
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	112.72	119.40	118.45	119.11	119.40	120.15	120.97	121.57	123.02
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	100.07	98.90	97.90	98.37	98.49	99.43	99.90	100.35	101.13
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	92.20	90.30	89.77	90.14	90.00	90.75	91.10	91.65	91.85
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤ/ΣΗ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	57.95	57.10	56.20	56.33	57.08	57.30	58.32	59.47	60.05
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	53.97	53.00	52.12	52.72	52.99	53.72	54.70	55.31	55.89
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	63.42	62.10	61.16	61.81	62.10	62.99	63.68	64.38	65.72
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	48.17	47.00	46.00	46.47	46.60	47.53	47.90	48.45	49.24
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	49.24	48.00	47.41	47.78	47.65	48.40	48.74	49.30	49.49
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ & ΟΠΑ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	50.13	49.20	48.29	48.97	49.06	49.93	50.55	51.05	51.75
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	47.22	46.20	45.36	46.02	46.15	47.01	47.61	48.09	48.79
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	54.57	53.70	52.76	53.48	53.60	54.53	54.92	55.46	56.93
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	46.45	45.30	44.35	44.79	44.88	45.84	46.14	46.60	47.37
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	48.14	46.30	45.79	46.13	45.97	46.74	47.01	47.49	47.66
ΜΟΝΟΙ ΧΙΟΥ, ΣΑΜΟΥ, ΛΕΙΒΟΥ & ΝΗΣΟΥ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	114.24	113.40	112.50	113.12	113.37	114.09	115.11	115.76	116.34
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	110.77	109.50	108.92	109.52	109.79	110.52	111.50	112.11	112.69
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	112.22	120.90	119.95	120.51	120.90	121.68	122.47	123.17	124.52
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	100.07	98.90	97.90	98.37	98.49	99.43	99.90	100.35	101.13
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	92.20	90.30	89.77	90.14	90.00	90.75	91.10	91.65	91.85
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤ/ΣΗ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	57.95	57.10	56.20	56.33	57.08	57.30	58.32	59.47	60.05
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	53.97	53.00	52.12	52.72	52.99	53.72	54.70	55.31	55.89
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	63.42	62.10	61.16	61.81	62.10	62.99	63.68	64.38	65.72
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	48.17	47.00	46.00	46.47	46.60	47.53	47.90	48.45	49.24
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	49.24	48.00	47.41	47.78	47.65	48.40	48.74	49.30	49.49
ΑΠΑΛΑΓΗ ΑΠΟ ΦΟΡΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ & ΟΠΑ									
ΒΕΝΖΙΝΗ SUPER	50.13	49.20	48.29	48.97	49.06	49.93	50.55	51.05	51.75
ΒΕΝΖΙΝΗ REGULAR	47.22	46.20	45.36	46.02	46.15	47.01	47.61	48.09	48.79
ΒΕΝΖΙΝΗ ΑΙΘΙΟΠ	54.57	53.70	52.76	53.48	53.60	54.53	54.92	55.46	56.93
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	46.45	45.30	44.35	44.79	44.88	45.84	46.14	46.60	47.37
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	48.14	46.30	45.79	46.13	45.97	46.74	47.01	47.49	47.66

Τα στοιχεία προέρχονται από την (Ε.Σ.Υ.Ε.) Εθνική Στατιστική

Υπηρεσία

П А Р А П Т И М А В



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
11 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1992

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
16

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2008

για τροποποίησης και συμπλήρωσης των διατάξεων του Ν. 1571/1985 «Ρύθμιση θεμάτων πετρελαιοτικής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις». Άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Οικονομικών και συναρμόδιων Υπουργείων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο Νόμο που πήρσις η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 1

Διάθεση πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά

Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 του άρθρου 6 του ν.1571/1985 αντικαθίστανται ως ακολούθως :

1. Οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, που λειτουργούν, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου, έχουν υποχρέωση να εφοδιάζουν ομαλά και σταθερά την ελληνική αγορά με έτοιμα προϊόντα.

2. Οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών προμηθεύονται τομια προϊόντα είτε από τα διυλιστήρια της χώρας, είτε εισαγωγές, που πραγματοποιούνται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

3. Οι ανάγκες σε πετρελαιοειδή των ενόπλων δυνάμεων και των επιχειρήσεων ενέργειας είναι δυνατό να καλύπτονται με απευθείας εισαγωγή έτοιμων προϊόντων ή με απευθείας αγορά από τα διυλιστήρια της χώρας.

Άρθρο 2

Εισαγωγή πετρελαιοειδών

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του ν. 1571/1985 αντικαθίσταται ως ακολούθως :

1. Η εισαγωγή αργού πετρελαίου και υποπροϊόντων του περαιτέρω κατεργασία, καθώς και οι εισαγωγές έτοιμων προϊόντων πραγματοποιούνται ελεύθερα από οποιαδήποτε άδεια, χωρίς να απαιτείται άδεια για το σκοπό αυτόν. Οι εισαγωγές αυτές διεπώνται από την ισχύουσα νομοθεσία.

2. Οι εισαγωγές πετρελαιοειδών από χώρες εκτός Ε.Ο.Κ. γίνονται με βάση τους σχετικούς κοινοτικούς κανόνες,

λαμβάνομένης υπόψη της ελληνικής κατανάλωσης στο σύνολο της κατανάλωσης στην Ε.Ο.Κ.

Με απόφαση του Υπουργού Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας ορίζεται η διαδικασία ελέγχου και παρακολούθησης της εφαρμογής της άνω παραγράφου.

Άρθρο 3

Αποθέματα ασφάλειας πετρελαιοειδών

Οι παράγραφοι 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 10 του ν. 1571/1985, όπως αυτό τροποποιήθηκε από την παράγραφο 3 του τρίτου άρθρου του ν. 1769/1988, αντικαθίστανται ως ακολούθως:

2. Υπόχρεοι για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας και για πωλήσεις των στην εσωτερική αγορά προϊόντων, που περιλαμβάνονται στις κατηγορίες που ορίζουν οι σχετικές κοινοτικές οδηγίες, είναι οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, που λειτουργούν στη χώρα βάσει των διατάξεων του ν. 1571/1985, όπως έχει τροποποιηθεί με το ν. 1769/1988.

3. Οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών έχουν υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας 90 ημερών, με βάση τις παραδόσεις τους στην εσωτερική αγορά κατά τον προηγούμενο ημερολογιακό χρόνο, όπως προβλέπεται από τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Τα αποθέματα του προηγούμενου εδαφίου μπορούν να αυξημειώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου.

Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται από τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών στις ίδιες εγκαταστάσεις των ή σε εγκαταστάσεις τρίτων ή εγκαταστάσεις διυλιστηρίων δύναμει εννόμου σχέσεως που συνδέει τον υπόχρεο με τους τρίτους ή με τα διυλιστήρια, οπωσδήποτε όμως εντός του εθνικού χώρου.

Η υποχρέωση για τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας 90 ημερών, που έχουν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, μεταφέρεται κατ' επιλογή τους αναλογικά στα διυλιστήρια, που λειτουργούν στη χώρα, εφόσον οι εταιρείες εμπορίας έχουν συνάψει συμβάσεις προμηθείας τουλάχιστο διετούς διάρκειας με τα διυλιστήρια αυτά, στο ποσοστό που αντιστοιχεί στις ποσότητες των πετρελαιοειδών προϊόντων, που συμφωνούν να προμηθευτούν από αυτά.

Τις αυτές υποχρεώσεις τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και υπό τους αυτούς όρους έχουν και όσοι απευθείας

προμηθεύονται προϊόντα πετρελαίου προς ιδιοκατανάλωση είτε από τοπικά διωλιστήρια είτε με εισαγωγές, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παρ. 3 πλην ενόπλων δυνάμεων.

4. Το κόστος πτήσεως των αποθεμάτων ασφαλείας από τους υποχρέους επιρρίπτεται στους καταναλωτές και προσδιορίζεται ανά ημερολογιακό εξάμηνο.

5. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου, ορίζεται η υπηρεσία του φορέα του Δημοσίου στην οποία ανατίθεται ο έλεγχος και η παρακολούθηση των αποθεμάτων ασφαλείας, οι διαδικασίες και οι λεπτομέρειες των ελέγχων αυτών, το ανώτατο επιτρεπόμενο τιμήμα σε δραχμές ανά M^3 ή MT για την πύρση αποθεμάτων ασφαλείας, ο τρόπος επιρρίψεώς του στην κατανάλωση, η καταβολή του στους δικαιούχους, καθώς επίσης και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 4

Διαμόρφωση τιμών πετρελαιοειδών

Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 του άρθρου 11 του ν. 1571/1985, όπως αντικαταστάθηκαν από την παράγραφο 1 του τέταρτου άρθρου του ν. 1769/1988, καθώς και η παράγραφος 4 του άρθρου 11 του ν. 1571/1985 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

1. Από 1.3.1992 οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων, που διατίθενται στην εσωτερική αγορά με εξαίρεση τις βενζίνες αυτοκινήτων και το πετρέλαιο ντήζελ, διαμορφώνονται ελεύθερα από τους ασκούντες την εμπορία των προϊόντων αυτών.

2. Από 1.3.1992 καθορίζονται ανώτατες τιμές πωλήσεως στον καταναλωτή για όλους τους τύπους των βενζινών αυτοκινήτων και πετρελαίου ντήζελ, που διατίθενται στην εσωτερική αγορά.

Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται έπειτα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου, ορίζονται οι παράγοντες διαμόρφωσης της Ανώτατης Τιμής Καταναλωτή, ο τρόπος και ο βαθμός συμμετοχής τους στη διαμόρφωση αυτή, για κάθε τύπο βενζινών και ντήζελ.

Οι παράγοντες αυτοί ενδεικτικώς αναφέρονται σε μέσες σταθμικές τιμές καταναλωτή, χωρίς δασμούς και φόρους στις χώρες Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, όπως αυτές αναφέρονται στο Δελτίο Πετρελαίου, που εκδίδει κάθε εβδομάδα, η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στο κόστος πτήσεως των αποθεμάτων ασφαλείας, στους φόρους στο ειδικό κόστος εφοδιασμού προβληματικών περιοχών, ως και κατά περίπτωση σε συνεκτίμηση και άλλων συντελεστών.

3. Από τη δημοσίευση του αρχικού προεδρικού διατάγματος της προηγούμενης παραγράφου, με απόφαση του Υπουργού Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου, που εκδίδεται την ημέρα Τετάρτη κάθε εβδομάδας και ισχύει από την επόμενη ημέρα (Πέμπτη) μέχρι την ημέρα Τετάρτη της επόμενης εβδομάδας, προσδιορίζεται η ανώτατη Τιμή Καταναλωτή των βενζινών και ντήζελ, που προκύπτει με βάση το προεδρικό διάταγμα της προηγούμενης παραγράφου.

Κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης της Ανώτατης Τιμής Καταναλωτή, σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα της προηγούμενης παραγράφου του άρθρου αυτού, οικονομικά μεγέθη συντελούντα στη διαμόρφωση, που εκφράζονται διεθνώς σε δολάρια Η.Π.Α., μετατρέπονται σε δραχμές, σύμφωνα με την τιμή πώλησης του δολαρίου Η.Π.Α. από την Τράπεζα της Ελλάδος κατά την προηγούμενη της ημερομηνίας καθορισμού της Ανώτατης Τιμής Καταναλωτή.

Η Ανώτατη Τιμή Καταναλωτή μπορεί να διαφέρει κατά γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας.

4. Μετά την 1.8.1992 και εφόσον η εμπορία των βενζινών αυτοκινήτων και του πετρελαίου ντήζελ στη χώρα διενεργείται κάτω από κανόνες συνθήκες ανταγωνισμού, είναι δυνατό, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τε-

χνολογίας και Εμπορίου, οι τιμές καταναλωτή όλων ή μερικών από τα προϊόντα αυτά να διαμορφώνονται ελεύθερα από τους ασκούντες την εμπορία τους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου είναι δυνατή σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για υ αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων, που μπορεί να προκληθούν στη δημόσια ασφάλεια, την εθνική άμυνα και την οικονομία της χώρας, ή και για λόγους αδικαιολόγητης αύξησης των τιμών να επανεισβληθεί γενικά ή τοπικά για φορο-χρόνο υφίστανται αυτές, ο καθορισμός Ανώτατης Τιμής Πώλησης στον καταναλωτή προϊόντων, των οποίων έχει επιτραπεί η ελεύθερη διαμόρφωση τιμών καταναλωτή.

Άρθρο 5

Εξαγωγές πετρελαιοειδών

Η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του ν. 1571/1985 αντικαθίσταται ως εξής:

1. Οι εξαγωγές αργού πετρελαίου ή έτοιμων πετρελαιοειδών προϊόντων πραγματοποιούνται ελεύθερα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, χωρίς υποχρέωση προηγούμενης σχετικής άδειας.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για όσο χρόνο ισχύουν αυτές, είναι δυνατόν με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου να επιβληθεί έλεγχος στις εξαγωγές αργού πετρελαίου και προϊόντων.

Άρθρο 6

Άδεια εμπορίας

Το εδάφιο ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 15 του ν. 1571/1985, καθώς και η παράγραφος 4 του ίδιου άρθρου, αντικαθίστανται ως εξής:

ε) Άδεια εμπορίας καυσίμων πλοίων και αεροσκαφών, που υπάγονται σε ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση για όλη τη χώρα, καθώς επίσης και άδεια εξυπηρέτησεως εταιρειών για τη διάθεση απ' αυτές των παραπάνω καυσίμων.

4. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων σε εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών αναγνωρισμένες με το ν. 1571/1985, όπως αυτός ισχύει σήμερα ή σε εταιρείες, που οι παραπάνω μετέχουν κατά ποσοστό 50% τουλάχιστον, εφόσον τα πρατήρια αυτά αποτελούν ιδιοκτησία τους ή έχουν ανεγερθεί από τις εταιρείες σε μισθωμένους από αυτές χώρους, υπό τον όρο ότι ο συνολικός αριθμός των παραπάνω αδειών δεν υπερβαίνει το 10% του συνολικού αριθμού των πρατηρίων, που λειτουργούν με το εμπορικό τους σήμα.

Άρθρο 7

Εφοδιασμός - Ειδικός λογαριασμός

Η παράγραφος 2 του άρθρου 16 του ν. 1571/1985 αντικαθίσταται ως εξής:

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας συνιστάται ειδικός λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος και θεσπίζεται ειδική εισφορά σε ποσοστό πέντε τοις χιλίοις (5/100) στην πρό εισφορών και φόρων αξία των προϊόντων για την εξασφάλιση συνθηκών απρόσκοπτου εφοδιασμού προβληματικών περιοχών της χώρας.

Η εισφορά αυτή, που υπολογίζεται και εισπράττεται κατά τη διαδικασία εκτελωνισμού των πετρελαιοειδών προϊόντων, αποτελεί πόρο του ειδικού λογαριασμού, με τον οποίο επιδοτούνται εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, που καλύπτουν τις ανάγκες προβληματικών περιοχών. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται και κάθε θέμα, που αφορά το αναλόγως των δυσκολιών ύψος επιδότησης κατά περιοχή και προϊόν, τον τρόπο εισπράξης της εισφοράς, τη διαδικασία χορήγησης της επιδότησης, καθώς και το διοικητικό και οικονομικό έλεγχο και τις σχετικές κυρώσεις για τη σωστή διαχείριση

πόρων. Τα στοιχεία του λογαριασμού δημοσιεύονται εξαμηνίως.

Άρθρο 8

Ειδικό καθεστώς φορολογίας πετρελαιοειδών

παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 37 του ν. 1642/1986 (125 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

Κατά τον τελωνισμό έτοιμων πετρελαιοειδών προϊόντων είτε αυτά παράγονται υπό των εγχώριων διυλιστηρίων, εισάγονται από το εξωτερικό, ο φόρος Προσπθέμενης υπολογίζεται στη φορολογητέα αξία, όπως αυτή κρφώνεται με το άρθρο 16 του παρόντος νόμου. Ως έτοιμα πετρελαιοειδή προϊόντα για την εφαρμογή παρόντος θεωρούνται τα οριζόμενα στο άρθρο 1 του 27/1989.

Άρθρο 9

Αρμοδιότητες του Γενικού Χημείου του Κράτους στον τομέα των πετρελαιοειδών

ο ν. 1571/1985 μετά το άρθρο 20 προστίθεται άρθρο που έχει ως εξής:

Άρθρο 20 α

Αρμοδιότητες Γενικού Χημείου του Κράτους στον τομέα των πετρελαιοειδών

Οι αρμοδιότητες του Γ.Χ.Κ. στον τομέα των πετρελαιοειδών ορίζονται ως εξής:

1. Φυσικοχημικός έλεγχος των πετρελαιοειδών σε όλα στάδια της εισαγωγής, διακινήσεως, αποθηκείσεως, ρμής και εμπορίας.

2. Σύμπραξη με συναρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου νομικών ή άλλων υπουργείων στις μετρήσεις των λαιοειδών.

3. Μετρήσεις περιλαμβάνονται και οι ογκομετρήσεις των μενών των υγρών καυσίμων και των υγραερίων, καθώς οι έλεγχοι ακριβείας των ογκομετρητών μεγάλης ρχής υγρών καυσίμων.

4. Σύμπραξη με συναρμόδιες υπηρεσίες άλλων υπουργών, για τη σύνταξη προδιαγραφών των πετρελαιοειδών, ρς και για την εναρμόνιση της εθνικής με την κοινοτική θεσία.

Οι διατάξεις: 1) άρθρα 4 και 8 του β.δ/τος της 14.7.37 (ΦΕΚ 282 7.7.37)

1) άρθρα 2, παράγρ.	1 και 4
2) 4, "	3
3) 5, "	2
4) 7, "	2, 3 και 4
5) 8, "	2

6) ς Κ.Υ.Α. αριθμ. Χ.3268/19.2.59 (ΦΕΚ 84 Β'/4.3.59) των υργών Συντονισμού και Οικονομικών, κατά το μέρος, αφορούν και τις αρμοδιότητες του Γ.Χ.Κ. καταργούνται.

Άρθρο 10

Καταργούμενες διατάξεις

1) 2) 3) 4) 5) 6) 7) 8) 9) 10) 11) 12) 13) 14) 15) 16) 17) 18) 19) 20) 21) 22) 23) 24) 25) 26) 27) 28) 29) 30) 31) 32) 33) 34) 35) 36) 37) 38) 39) 40) 41) 42) 43) 44) 45) 46) 47) 48) 49) 50) 51) 52) 53) 54) 55) 56) 57) 58) 59) 60) 61) 62) 63) 64) 65) 66) 67) 68) 69) 70) 71) 72) 73) 74) 75) 76) 77) 78) 79) 80) 81) 82) 83) 84) 85) 86) 87) 88) 89) 90) 91) 92) 93) 94) 95) 96) 97) 98) 99) 100) 101) 102) 103) 104) 105) 106) 107) 108) 109) 110) 111) 112) 113) 114) 115) 116) 117) 118) 119) 120) 121) 122) 123) 124) 125) 126) 127) 128) 129) 130) 131) 132) 133) 134) 135) 136) 137) 138) 139) 140) 141) 142) 143) 144) 145) 146) 147) 148) 149) 150) 151) 152) 153) 154) 155) 156) 157) 158) 159) 160) 161) 162) 163) 164) 165) 166) 167) 168) 169) 170) 171) 172) 173) 174) 175) 176) 177) 178) 179) 180) 181) 182) 183) 184) 185) 186) 187) 188) 189) 190) 191) 192) 193) 194) 195) 196) 197) 198) 199) 200) 201) 202) 203) 204) 205) 206) 207) 208) 209) 210) 211) 212) 213) 214) 215) 216) 217) 218) 219) 220) 221) 222) 223) 224) 225) 226) 227) 228) 229) 230) 231) 232) 233) 234) 235) 236) 237) 238) 239) 240) 241) 242) 243) 244) 245) 246) 247) 248) 249) 250) 251) 252) 253) 254) 255) 256) 257) 258) 259) 260) 261) 262) 263) 264) 265) 266) 267) 268) 269) 270) 271) 272) 273) 274) 275) 276) 277) 278) 279) 280) 281) 282) 283) 284) 285) 286) 287) 288) 289) 290) 291) 292) 293) 294) 295) 296) 297) 298) 299) 300) 301) 302) 303) 304) 305) 306) 307) 308) 309) 310) 311) 312) 313) 314) 315) 316) 317) 318) 319) 320) 321) 322) 323) 324) 325) 326) 327) 328) 329) 330) 331) 332) 333) 334) 335) 336) 337) 338) 339) 340) 341) 342) 343) 344) 345) 346) 347) 348) 349) 350) 351) 352) 353) 354) 355) 356) 357) 358) 359) 360) 361) 362) 363) 364) 365) 366) 367) 368) 369) 370) 371) 372) 373) 374) 375) 376) 377) 378) 379) 380) 381) 382) 383) 384) 385) 386) 387) 388) 389) 390) 391) 392) 393) 394) 395) 396) 397) 398) 399) 400) 401) 402) 403) 404) 405) 406) 407) 408) 409) 410) 411) 412) 413) 414) 415) 416) 417) 418) 419) 420) 421) 422) 423) 424) 425) 426) 427) 428) 429) 430) 431) 432) 433) 434) 435) 436) 437) 438) 439) 440) 441) 442) 443) 444) 445) 446) 447) 448) 449) 450) 451) 452) 453) 454) 455) 456) 457) 458) 459) 460) 461) 462) 463) 464) 465) 466) 467) 468) 469) 470) 471) 472) 473) 474) 475) 476) 477) 478) 479) 480) 481) 482) 483) 484) 485) 486) 487) 488) 489) 490) 491) 492) 493) 494) 495) 496) 497) 498) 499) 500) 501) 502) 503) 504) 505) 506) 507) 508) 509) 510) 511) 512) 513) 514) 515) 516) 517) 518) 519) 520) 521) 522) 523) 524) 525) 526) 527) 528) 529) 530) 531) 532) 533) 534) 535) 536) 537) 538) 539) 540) 541) 542) 543) 544) 545) 546) 547) 548) 549) 550) 551) 552) 553) 554) 555) 556) 557) 558) 559) 560) 561) 562) 563) 564) 565) 566) 567) 568) 569) 570) 571) 572) 573) 574) 575) 576) 577) 578) 579) 580) 581) 582) 583) 584) 585) 586) 587) 588) 589) 590) 591) 592) 593) 594) 595) 596) 597) 598) 599) 600) 601) 602) 603) 604) 605) 606) 607) 608) 609) 610) 611) 612) 613) 614) 615) 616) 617) 618) 619) 620) 621) 622) 623) 624) 625) 626) 627) 628) 629) 630) 631) 632) 633) 634) 635) 636) 637) 638) 639) 640) 641) 642) 643) 644) 645) 646) 647) 648) 649) 650) 651) 652) 653) 654) 655) 656) 657) 658) 659) 660) 661) 662) 663) 664) 665) 666) 667) 668) 669) 670) 671) 672) 673) 674) 675) 676) 677) 678) 679) 680) 681) 682) 683) 684) 685) 686) 687) 688) 689) 690) 691) 692) 693) 694) 695) 696) 697) 698) 699) 700) 701) 702) 703) 704) 705) 706) 707) 708) 709) 710) 711) 712) 713) 714) 715) 716) 717) 718) 719) 720) 721) 722) 723) 724) 725) 726) 727) 728) 729) 730) 731) 732) 733) 734) 735) 736) 737) 738) 739) 740) 741) 742) 743) 744) 745) 746) 747) 748) 749) 750) 751) 752) 753) 754) 755) 756) 757) 758) 759) 760) 761) 762) 763) 764) 765) 766) 767) 768) 769) 770) 771) 772) 773) 774) 775) 776) 777) 778) 779) 780) 781) 782) 783) 784) 785) 786) 787) 788) 789) 790) 791) 792) 793) 794) 795) 796) 797) 798) 799) 800) 801) 802) 803) 804) 805) 806) 807) 808) 809) 810) 811) 812) 813) 814) 815) 816) 817) 818) 819) 820) 821) 822) 823) 824) 825) 826) 827) 828) 829) 830) 831) 832) 833) 834) 835) 836) 837) 838) 839) 840) 841) 842) 843) 844) 845) 846) 847) 848) 849) 850) 851) 852) 853) 854) 855) 856) 857) 858) 859) 860) 861) 862) 863) 864) 865) 866) 867) 868) 869) 870) 871) 872) 873) 874) 875) 876) 877) 878) 879) 880) 881) 882) 883) 884) 885) 886) 887) 888) 889) 890) 891) 892) 893) 894) 895) 896) 897) 898) 899) 900) 901) 902) 903) 904) 905) 906) 907) 908) 909) 910) 911) 912) 913) 914) 915) 916) 917) 918) 919) 920) 921) 922) 923) 924) 925) 926) 927) 928) 929) 930) 931) 932) 933) 934) 935) 936) 937) 938) 939) 940) 941) 942) 943) 944) 945) 946) 947) 948) 949) 950) 951) 952) 953) 954) 955) 956) 957) 958) 959) 960) 961) 962) 963) 964) 965) 966) 967) 968) 969) 970) 971) 972) 973) 974) 975) 976) 977) 978) 979) 980) 981) 982) 983) 984) 985) 986) 987) 988) 989) 990) 991) 992) 993) 994) 995) 996) 997) 998) 999) 1000)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 11

Οικονομική μεταχείριση συμπαραγώγων των λιπαντικών ελαίων προϊόντων

1) 2) 3) 4) 5) 6) 7) 8) 9) 10) 11) 12) 13) 14) 15) 16) 17) 18) 19) 20) 21) 22) 23) 24) 25) 26) 27) 28) 29) 30) 31) 32) 33) 34) 35) 36) 37) 38) 39) 40) 41) 42) 43) 44) 45) 46) 47) 48) 49) 50) 51) 52) 53) 54) 55) 56) 57) 58) 59) 60) 61) 62) 63) 64) 65) 66) 67) 68) 69) 70) 71) 72) 73) 74) 75) 76) 77) 78) 79) 80) 81) 82) 83) 84) 85) 86) 87) 88) 89) 90) 91) 92) 93) 94) 95) 96) 97) 98) 99) 100) 101) 102) 103) 104) 105) 106) 107) 108) 109) 110) 111) 112) 113) 114) 115) 116) 117) 118) 119) 120) 121) 122) 123) 124) 125) 126) 127) 128) 129) 130) 131) 132) 133) 134) 135) 136) 137) 138) 139) 140) 141) 142) 143) 144) 145) 146) 147) 148) 149) 150) 151) 152) 153) 154) 155) 156) 157) 158) 159) 160) 161) 162) 163) 164) 165) 166) 167) 168) 169) 170) 171) 172) 173) 174) 175) 176) 177) 178) 179) 180) 181) 182) 183) 184) 185) 186) 187) 188) 189) 190) 191) 192) 193) 194) 195) 196) 197) 198) 199) 200) 201) 202) 203) 204) 205) 206) 207) 208) 209) 210) 211) 212) 213) 214) 215) 216) 217) 218) 219) 220) 221) 222) 223) 224) 225) 226) 227) 228) 229) 230) 231) 232) 233) 234) 235) 236) 237) 238) 239) 240) 241) 242) 243) 244) 245) 246) 247) 248) 249) 250) 251) 252) 253) 254) 255) 256) 257) 258) 259) 260) 261) 262) 263) 264) 265) 266) 267) 268) 269) 270) 271) 272) 273) 274) 275) 276) 277) 278) 279) 280) 281) 282) 283) 284) 285) 286) 287) 288) 289) 290) 291) 292) 293) 294) 295) 296) 297) 298) 299) 300) 301) 302) 303) 304) 305) 306) 307) 308) 309) 310) 311) 312) 313) 314) 315) 316) 317) 318) 319) 320) 321) 322) 323) 324) 325) 326) 327) 328) 329) 330) 331) 332) 333) 334) 335) 336) 337) 338) 339) 340) 341) 342) 343) 344) 345) 346) 347) 348) 349) 350) 351) 352) 353) 354) 355) 356) 357) 358) 359) 360) 361) 362) 363) 364) 365) 366) 367) 368) 369) 370) 371) 372) 373) 374) 375) 376) 377) 378) 379) 380) 381) 382) 383) 384) 385) 386) 387) 388) 389) 390) 391) 392) 393) 394) 395) 396) 397) 398) 399) 400) 401) 402) 403) 404) 405) 406) 407) 408) 409) 410) 411) 412) 413) 414) 415) 416) 417) 418) 419) 420) 421) 422) 423) 424) 425) 426) 427) 428) 429) 430) 431) 432) 433) 434) 435) 436) 437) 438) 439) 440) 441) 442) 443) 444) 445) 446) 447) 448) 449) 450) 451) 452) 453) 454) 455) 456) 457) 458) 459) 460) 461) 462) 463) 464) 465) 466) 467) 468) 469) 470) 471) 472) 473) 474) 475) 476) 477) 478) 479) 480) 481) 482) 483) 484) 485) 486) 487) 488) 489) 490) 491) 492) 493) 494) 495) 496) 497) 498) 499) 500) 501) 502) 503) 504) 505) 506) 507) 508) 509) 510) 511) 512) 513) 514) 515) 516) 517) 518) 519) 520) 521) 522) 523) 524) 525) 526) 527) 528) 529) 530) 531) 532) 533) 534) 535) 536) 537) 538) 539) 540) 541) 542) 543) 544) 545) 546) 547) 548) 549) 550) 551) 552) 553) 554) 555) 556) 557) 558) 559) 560) 561) 562) 563) 564) 565) 566) 567) 568) 569) 570) 571) 572) 573) 574) 575) 576) 577) 578) 579) 580) 581) 582) 583) 584) 585) 586) 587) 588) 589) 590) 591) 592) 593) 594) 595) 596) 597) 598) 599) 600) 601) 602) 603) 604) 605) 606) 607) 608) 609) 610) 611) 612) 613) 614) 615) 616) 617) 618) 619) 620) 621) 622) 623) 624) 625) 626) 627) 628) 629) 630) 631) 632) 633) 634) 635) 636) 637) 638) 639) 640) 641) 642) 643) 644) 645) 646) 647) 648) 649) 650) 651) 652) 653) 654) 655) 656) 657) 658) 659) 660) 661) 662) 663) 664) 665) 666) 667) 668) 669) 670) 671) 672) 673) 674) 675) 676) 677) 678) 679) 680) 681) 682) 683) 684) 685) 686) 687) 688) 689) 690) 691) 692) 693) 694) 695) 696) 697) 698) 699) 700) 701) 702) 703) 704) 705) 706) 707) 708) 709) 710) 711) 712) 713) 714) 715) 716) 717) 718) 719) 720) 721) 722) 723) 724) 725) 726) 727) 728) 729) 730) 731) 732) 733) 734) 735) 736) 737) 738) 739) 740) 741) 742) 743) 744) 745) 746) 747) 748) 749) 750) 751) 752) 753) 754) 755) 756) 757) 758) 759) 760) 761) 762) 763) 764) 765) 766) 767) 768) 769) 770) 771) 772) 773) 774) 775) 776) 777) 778) 779) 780) 781) 782) 783) 784) 785) 786) 787) 788) 789) 790) 791) 792) 793) 794) 795) 796) 797) 798) 799) 800) 801) 802) 803) 804) 805) 806) 807) 808) 809) 810) 811) 812) 813) 814) 815) 816) 817) 818) 819) 820) 821) 822) 823) 824) 825) 826) 827) 828) 829) 830) 831) 832) 833) 834) 835) 836) 837) 838) 839) 840) 841) 842) 843) 844) 845) 846) 847) 848) 849) 850) 851) 852) 853) 854) 855) 856) 857) 858) 859) 860) 861) 862) 863) 864) 865) 866) 867) 868) 869) 870) 871) 872) 873) 874) 875) 876) 877) 878) 879) 880) 881) 882) 883) 884) 885) 886) 887) 888) 889) 890) 891) 892) 893) 894) 895) 896) 897) 898) 899) 900) 901) 902) 903) 904) 905) 906) 907) 908) 909) 910) 911) 912) 913) 914) 915) 916) 917) 918) 919) 920) 921) 922) 923) 924) 925) 926) 927) 928) 929) 930) 931) 932) 933) 934) 935) 936) 937) 938) 939) 940) 941) 942) 943) 944) 945) 946) 947) 948) 949) 950) 951) 952) 953) 954) 955) 956) 957) 958) 959) 960) 961) 962) 963) 964) 965) 966) 967) 968) 969) 970) 971) 972) 973) 974) 975) 976) 977) 978) 979) 980) 981) 982) 983) 984) 985) 986) 987) 988) 989) 990) 991) 992) 993) 994) 995) 996) 997) 998) 999) 1000)

ιδίων μονάδων συμπαράγωγα των λιπαντικών ελαίων, προϊόντα και υποπροϊόντα αυτών.

Άρθρο 12

Τακτοποίηση ειδών οικοσκευής και επιβατικών αυτοκινήτων, που κατέχουν με το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής οι Κύπριοι πρόσφυγες και οι εργαζόμενοι στις Αμερικανικές Βάσεις που καταργήθηκαν

1. α. Τα είδη οικοσκευής, που κατέχουν οι Κύπριοι πρόσφυγες με το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής (ελεύθερης χρήσης), σύμφωνα με την παράγραφο 1 της αριθμ.Δ.1023/130/8.9.1982 απόφασης Υπουργού Οικονομικών, τίθενται σε ανάλωση με απαλλαγή από τους οφειλόμενους κατά την εισαγωγή εισαγωγικούς δασμούς, Φ.Π.Α. και λοιπούς φόρους.

β. Η αόριστη διάρκεια παραμονής στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής (ελεύθερης χρήσης) των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων, που κατέχουν οι Κύπριοι πρόσφυγες, σύμφωνα με την παράγραφο 1 της αριθμ. Δ.1023/130/8.9.1982 απόφασης Υπουργού Οικονομικών περιορίζεται μέχρι 31.12.2.000. Μέχρι την ημερομηνία αυτήν τα ανωτέρω αυτοκίνητα πρέπει να τακτοποιηθούν, με την τήρηση των προβλεπόμενων κατά περίπτωση προϋποθέσεων και διατυπώσεων:

- δι' επανεξαγωγής,
- δια μεταβίβασης, σύμφωνα με το άρθρο 9 της Δ.247/88 Α.Υ.Ο

του Κεφαλαίου Β' της Δ.245/88 Α.Υ.Ο. και αντίστροφα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση της άδειας και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Άρθρο 13

Απόφαση της διάρκειας παραμονής στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης

Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 της Δ.247/88 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών (ΦΕΚ 195/Β/88), που κυρώθηκε με το Δ.839/1989 (ΦΕΚ 90 Α'), προστίθεται τέταρτο εδάφιο, ως εξής :

Προβλεπόμενη από την παράγραφο αυτή δυνατότητα έκδοσης άδειας ακινητοποίησης επιβατικού οχήματος για διάστημα (6) έως είκοσι ένα (21) μηνών και στη συνέχεια άδειας κυκλοφορίας για δεκαπέντε (15) μήνες, μπορεί να παρασχεθεί για μία ακόμη φορά με τη λήξη του δεύτερου 15μηνου περιόδου, με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις.

Άρθρο 14

Κατάργηση ρυθμίσεων στο φόρο προστιθέμενης αξίας

Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 886 (ΦΕΚ 125 Α'), όπως ισχύουν, αντικαθίστανται ως εξής :

Οι διατάξεις της παραγράφου 1 και της περίπτωσης α) της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται για την έκδοση της άδειας κατασκευής των οχημάτων εκδίδεται από τον Ιανουάριο 1993'.

Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 56 του ν. 1642/1986, όπως ισχύουν, αντικαθίστανται ως εξής :

Ο φόρος προστιθέμενης αξίας υπάγονται και τα οχήματα βικά προσύμφωνα ανέγερσης οικοδομών με τη χρήση της αντιπαροχής, τα οποία συντάχθηκαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1986 και η σχετική άδεια θα εκδοθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 1993'.

Οι διατάξεις του άρθρου 37 του ν. 1954/24.6.91 (ΦΕΚ 97 Α') ισχύουν ως εξής :

Άρθρο 37

Η παράγραφος 3 του άρθρου 10 του ν. 1884/16.6.1990 (ΦΕΚ 11 Α') ισχύει από 16.1.1991.

Τα ποσά, που καταβλήθηκαν με ακέραιο συντελεστή επιβολής, μη επιστρέφονται ούτε επιστρέφονται.

Η διάταξη της παραγράφου 3 ισχύει από 24.6.91.

Αλλάσσονται από το φόρο προστιθέμενης αξίας η επιβολή αγαθών και η παροχή υπηρεσιών, που πραγματοποιούνται προς το Σωματείο 'ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ Α ΣΤΗ ΖΩΗ', καθώς και η εισαγωγή αγαθών που προκύπτει από αυτό ή από εργολάβο, που ενεργεί για λογαριασμό του, εφόσον προορίζονται να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά και μόνο για την ανέγερση των κτιριακών έργων ή για τον πάγιο εξοπλισμό του Κέντρου και Επαγγελματικής Αποκατάστασης περιοχής Πεντέλης.

Η χορήγηση της απαλλαγής της προηγούμενης παραγράφου 5 εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 3 έως 7 της αριθ. Π.1497/629/ΠΟΛ.98/19.2.1988 (ΦΕΚ 9 Β') απόφασης του Υπουργού Οικονομικών.

Άρθρο 15

Απαλλαγή ορισμένων διαδικαστικών ενεργειών ενόψει της αρμοδιότητας άλλων τελωνείων. Απαλλαγή ορισμένων περιπτώσεων επιστροφής ειδικού φόρου πάλαι ποτέ στην αντανάκλαση αυτοκινήτων

Τα εμπορεύματα για τα οποία κατατέθηκαν είτε δηλωτικά είτε τελωνειακά έγγραφα θέσης αυτών υπό

οποιοδήποτε τελωνειακό καθεστώς, είτε εκδόθηκαν ή συντάχθηκαν σχετικά έγγραφα, στα λοιπά, πλην του Α', Τελωνεία Ειζώνων, Ειδομένης, Προμαχώνα κ.λπ. και για τα οποία εμπορεύματα πηρήθηκαν μέχρι και της 31ης Δεκεμβρίου 1990 από το Α' Τελωνείο Θεσσαλονίκης οι διαδικασίες των, περί αζητήτων εμπορευμάτων, διατάξεις των άρθρων 31, 32, 39 μέχρι 45 του ν. 1165/1918 'περί τελωνειακού κώδικα', όπως ισχύει σήμερα, του ν.δ. 1238/1972 και της αρ. Τ.4334/269/3.10.71 απόφασης του Υπουργού Οικονομικών (ισχύει αζητήτων, εκποίηση, περιέλευση στην κυριότητα του Δημοσίου, διάθεση κ.λπ. των εμπορευμάτων αυτών), θεωρούνται ως καλώς τηρηθείσες από το Τελωνείο αυτό.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 20 του ν. 1921/1991 (ΦΕΚ 12 Α') εφαρμόζονται και όταν το συμβατικό τεχνολογίας μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, που αποσύρθηκε της κυκλοφορίας από 12 Νοεμβρίου 1990 μέχρι και 30 Απριλίου 1991 ανήκε κατά κυριότητα σ'ένα ή περισσότερα φυσικά πρόσωπα και το καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο αντιρρυπαντικής τεχνολογίας αγοράσθηκε εντός των ανωτέρω προθεσμιών, από ένα ή περισσότερα φυσικά πρόσωπα, έστω και αν τα πρόσωπα αυτά διαφοροποιούνται των κυριών του αποσυρθέντος αυτοκινήτου και το αντίστροφο, υπό την προϋπόθεση όμως ότι τα πρόσωπα αυτά είναι σύζυγοι ή συγγενείς μέχρι και 2ου βαθμού ή τουλάχιστον το ένα από αυτά είναι κύριος έστω και επί ιδανικού μεριδίου του αυτοκινήτου, που αποσύρθηκε.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 1921/1991 (ΦΕΚ 12 Α') εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις, που μετά την οριστική απόσυρση της κυκλοφορίας μεταχειρισμένου συμβατικού τεχνολογίας αυτοκινήτου ο κύριος αυτού απεβίωσε ή δε αγορά του καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου αντιρρυπαντικής κυκλοφορίας γίνεται από τον ή τους κληρονόμους αυτού.

Άρθρο 16

Κατάργηση μείωσης τελών κυκλοφορίας αυτοκινήτων λόγω παλαιότητας

Η μείωση των τελών κυκλοφορίας των επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, που προβλέπεται από τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 15 του ν. 2367/1953 (ΦΕΚ 82 Α'), όπως ισχύει, καταργείται.

Η ισχύς του άρθρου αυτού αρχίζει από 1 Ιανουαρίου 1992.

Άρθρο 17

Απαλλαγή από τα τέλη χαρτοσήμου των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών και κοινοπραξιών και από τον Ε.Φ.Τ.Ε. ορισμένων πιστώσεων

1. Οι διατάξεις του πρώτου και δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 5 του άρθρου 15 του π.δ/τος της 28ης Ιουλίου 1931 (ΦΕΚ 239 Α'), όπως ισχύει, δεν εφαρμόζονται, από το ημερολογιακό έτος 1991 και μετά, στα καθαρά κέρδη των κάθε μορφής ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτιλιακών κοινοπραξιών.

Τέλη χαρτοσήμου, που οφείλονται στα καθαρά κέρδη των ανωτέρω εταιρειών και κοινοπραξιών, που πραγματοποιήθηκαν μέχρι και το ημερολογιακό έτος 1990, δεν αναζητούνται, τα τυχόν δε καταβληθέντα δεν επιστρέφονται.

2. Οι συμβάσεις των πιστώσεων, που προβλέπονται από τη διάταξη της περ. α' του άρθρου 7 του ν. 1676/1986 (ΦΕΚ 204 Α'), απαλλάσσονται από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών κατά το ποσό όμοιων πιστώσεων, που κλείνουν ή κατά το ποσό της μείωσης αυτών, κατά περίπτωση, σε άλλη τράπεζα. Η απαλλαγή αυτή παρέχεται εφόσον οι νέες συμβάσεις καταρτισθούν εντός δύο μηνών από το κλείσιμο ή τη μείωση των παλαιών.

Η συνδρομή της προϋπόθεσης του κλεισίματος ή της μείωσης των πιστώσεων αποδεικνύεται με βεβαίωση, που χορηγείται από την τράπεζα στον πιστούχο, από την οποία

οκύπτουν τα στοιχεία της πίστωσης και ειδικότερα ο τίτλος αυτής, το ονοματεπώνυμο ή η επωνυμία του πούχου, το ύψος της πίστωσης και του ποσού κατά το οποίο έγινε η μείωση, καθώς και ο χρόνος του κλεισίματος της μείωσης. Η βεβαίωση αυτή προσκομίζεται στη νέα άπεζα.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής καταλαμβάνουν μβάζσεις πιστώσεων, που καταρτίζονται από 1.1.1992 τετρα από κλείσιμο ή μείωση του ποσού πιστώσεων σε λη Τράπεζα, που πραγματοποιείται από την ημερομηνία τή.

3. Οι χορηγούμενες, με την εγγύηση του Ελληνικού μοσίου, ή του Οργανισμού Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων, πιστώσεις από ημεδαπές τράπεζες ή αλλοδαπές απεχικές εταιρείες, που λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα ή τα έσοδα, που προκύπτουν από τις πιστώσεις αυτές, αλλάσσονται από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών, όσον χορηγούνται στα πλαίσια των διευκολύνσεων, που ρέχει η Ελλάδα σε άλλες χώρες εκτός Ε.Ο.Κ. για πωγή ελληνικών προϊόντων, ύστερα από σχετικές δια-ατικές συμφωνίες.

Άρθρο 18

Ειδικός τρόπος φορολόγησης πολύτεκνων μητέρων

1. Στην περίπτωση Ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν.δ. 3323/1955 προστίθεται υποπερίπτωση Β', που έχει ως εξής:

Β) Η σύνταξη, που καταβάλλεται, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 63 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 1 Α')

2. Στο άρθρο 40 του ν.δ. 3323/1955 προστίθεται παρά-αφος 8, που έχει ως εξής :

8. Τα επιδόματα, που καταβάλλονται στις δικαιούχους, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 3 και 6 του άρθρου 63 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 10 Α'), λογίζονται εισόδημα από μισθωτές υπηρεσίες, το οποίο αποκτάται από την καταβολή του.

Γα επιδόματα αυτά φορολογούνται αυτοτελώς, με συντε-αγή φόρου δέκα τοις εκατό (10%).

Το ποσό του φόρου, που προκύπτει, παρακρατείται κατά / καταβολή των επιδομάτων από τον υπόχρεο για την αβολή τους.

Οι δικαιούχοι μπορούν να περιλάβουν το συνολικό ποσό των των επιδομάτων στην ετήσια δήλωση φορολογίας οδήματος του οικείου οικονομικού έτους, για να φορο-αγηθούν με βάση την κλίμακα του άρθρου 9. Στην ρίπτωση αυτή, για τον συμψηφισμό του φόρου που αρακρατήθηκε, εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του /ου άρθρου'.

1. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 44 του ν. δ. 3323/1955 ροστίθεται δεύτερο εδάφιο, που έχει ως εξής:

Ο κατά την παράγραφο 8 του άρθρου 40 ενεργών αρακράτηση φόρου υποχρεούται να αποδώσει αυτόν στην /όδια οικονομική υπηρεσία της περιφέρειας, που βρίσκεται /η έδρα του, με την υποβολή σχετικής δήλωσης μέσα / πρώτο δεκαπενθήμερο κάθε μηνός, η οποία περιλαμ- /ει τα κατά τον προηγούμενο μήνα καταβληθέντα επι- /ματα και τον παρακρατηθέντα φόρο'.

2. Για τα ποσά των επιδομάτων των παραγράφων 1, 2, /αι 6 του άρθρου 63 του ν. 1892/1990, που καταβλήθηκαν /ως δικαιούχους μέχρι την 1η Νοεμβρίου 1991, δεν /ζήτουνται ποσά φόρου, που τυχόν δεν παρακρατήθηκαν /δεν επιβάλλονται κυρώσεις. Τα παραπάνω ποσά αυτών / επιδομάτων και εφόσον οι δικαιούχοι δεν επιθυμούν /εφαρμογή της διάταξης του τέταρτου εδαφίου της /αγράφου 8 του άρθρου 40 του ν.δ. 3323/1955, όπως /ροστίθεται με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου, /ώνονται, για να φορολογηθούν, με την ετήσια δήλωση /ολογίας εισοδήματος του οικείου οικονομικού έτους. Η /αίωση του φόρου, που προκύπτει, σύμφωνα με τη διάταξη

του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 40 του ν.δ. 3323/1955, όπως προστίθεται με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου, γίνεται με βάση την παραπάνω δήλωση. Το ποσό αυτό του φόρου καταβάλλεται στην πρώτη από τις τέσσερις (4) ίσες, δόμνες δόσεις, που ορίζονται από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 9 του ν.δ. 3323/1955, μη εφαρμοζόμενων των διατάξεων της παρα- /γράφου 8 του ίδιου άρθρου αυτού του νομοθετικού διατάγ- /ματος.

5. Η ισχύς των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού και του πρώτου, δεύτερου και τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 40 του ν.δ. 3323/1955, όπως προστίθενται με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, αρχίζει από τότε, που άρχισε η ισχύς των διατάξεων του άρθρου 63 του ν. 1892/1991, για τα επιδόματα και τις συντάξεις, που καταβάλλονται από την ημερομηνία αυτήν και μετά.

6. Η ισχύς των διατάξεων του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 40 του ν.δ. 3323/1955, όπως προστίθεται με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου και της παραγράφου 3 αυτού του άρθρου αρχίζει από την 1η Νοεμβρίου 1991, για τα επιδόματα που καταβάλλονται από την ημερομηνία αυτήν και μετά.

7. Η ισχύς των διατάξεων της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου αρχίζει από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

8. Στο άρθρο 12 της υπ' αριθ. Γ1α/440/1991 (ΦΕΚ 90 Β') κοινής υπουργικής αποφάσεως, προστίθεται παράγραφος με τον αριθμό 6, ως εξής:

6. Κατά την πρώτη εφαρμογή της παρούσας τα αναδρο- /μικά καταβάλλονται από 1ης Ιανουαρίου 1991, εφόσον η /σχετική αίτηση υποβληθεί το αργότερο μέχρι 30 Ιουνίου 1992.'

9. Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η αριθ. Γ1α/440/1991 κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών (ΦΕΚ 90 Β'), από τότε που ίσχυσε, η οποία αναφέρεται στον καθορισμό λεπτομερειών της διαδικασίας χορήγησης των επιδομάτων και της ισόβιας σύνταξης στην πολύτεκνη μητέρα, που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 63 του ν. 1892/1990.

Άρθρο 19

Μη υπαγωγή στα τεκμήρια κτήσης περιουσιακών στοιχείων της δαπάνης αγοράς κτηματικών ομολόγων και δημόσιων κτημάτων

Στην παράγραφο 6 του άρθρου 5 του ν.δ. 3323/1955 προστίθεται νέα περίπτωση στ' και η περίπτωση στ' αυτού αναριθμείται σε ζ' ως εξής:

στ. Προκειμένου για τη δαπάνη, που καταβάλλεται για την αγορά κτηματικών ομολόγων του Δημοσίου, για την αγορά δημόσιων κτημάτων εφόσον αυτά εκποιούνται σε δημόσιο πλειοψηφισμό από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου, καθώς και για την αγορά δημόσιων εκτάσεων κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 1947/1991 (ΦΕΚ 70 Α').

Άρθρο 20

Υπαγωγή της Τράπεζας της Ελλάδος στις απαλλακτικές διατάξεις του ν. 4171/1961

Το πρώτο εδάφιο της περ. α' της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν. 4171/1961, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 23 του ν. 1262/1982, αντικαθίσταται ως εξής:

1α. Οι συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων, παρεχόμενων από ελληνικές ή ξένες τράπεζες ή υποκαταστήματα ξένων τραπεζών στην Ελλάδα ή από ξένους οίκους, προς ημεδαπά ειδικά πιστωτικά ιδρύματα και οργανισμούς ανα- /πτυξιακού και κοινωνικού χαρακτήρα και ειδικότερα Τράπεζα της Ελλάδος, Α.Τ.Ε., Ε.Τ.Β.Α., Ε.Τ.Ε.Β.Α., Τράπεζα Επέν-

ιν, Ταχυδρομικό Ταμειτήριο, Ταμεία Παρακαταθηκών Ιανείων, Εθνική Κτηματική Τράπεζα της Ελλάδος, πικές Εξαγωγικές Α.Ε., Ε.Ο.Μ.Μ.Ε.Χ. και δημόσιους νομούς ή δημόσιες επιχειρήσεις εν γένει, η εξόφληση Ιανείων αυτών, καθώς και οι τόκοι τους απαλλάσσονται κάθε φόρο, τέλος χαρτοσήμου, εισφορά, δικαιώματα ή επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, ανεξάρτητα συμβάσεις αυτές συνάπτονται στην Ελλάδα ή στο ξωτερικό.

Άρθρο 21

Μη απόδοση στους ο.τ.α. ποσοστού 20% επί κρατούμενου φόρου εισοδήματος στους τόκους θέσεων. Κατάθεση σε λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου του εισπραττόμενου μέσω Δ.Ε.Η. ανταποδοτικού τέλους υπέρ της Ε.Ρ.Τ.-Α.Ε.

Το τέλος του άρθρου 21 του ν. 1921/1991 προστίθεται γραφος 10, που έχει ως εξής :

Διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου 25 του ν. 1989 δεν εφαρμόζεται επί του φόρου εισοδήματος Ιαρόντος άρθρου.

ο εισπραττόμενο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.) ανταποδ τέλος (εισφορά) υπέρ της Ε.Ρ.Τ.-Α.Ε., από τους αλωτές ηλεκτρικού ρεύματος, κατατίθεται από τη Δ.Α.Ε. στο λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου 200 έντρωση Εισπράξεων και Πληρωμών, που τηρείται Τράπεζα της Ελλάδος. Το προϊόν του ως άνω τέλους εται στη συνέχεια, μέσω του Υπολόγου Συμψηφισμών, Ιαδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό και αποδίδεται στην Δ.Α.Ε. με εντολή του Υπουργού των Οικονομικών, του προϋπολογισμού του Υπουργείου Προεδρίας της νησης, στον οποίο εγγράφεται κατ' έτος αντίστοιχη κή πίστωση.

Η απόδοση των σχετικών ποσών στην Ε.Ρ.Τ.-Α.Ε., ι εντός χρονικού διαστήματος δέκα (10) ημερών από Ιαγωγής τους ως εσόδου στον Κρατικό Προϋπολο-

ο χρόνος μεταφοράς των εισπράξεων της προηγού- παραγράφου στην Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς και άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζεται με κοινή Ιαση των Υπουργών Οικονομικών και Βιομηχανίας, Ιειας και Τεχνολογίας.

Άρθρο 22

οχή μηχανογραφικών υπηρεσιών του ΚΕ.Π.Υ.Ο. σε τρίτους

ο ΚΕ.Π.Υ.Ο. δύναται, εφόσον αυτό δεν παρακωλύει Ιαγωγή των κανονικών εργασιών του, να παρέχει Ιιν αιτήσεως μηχανογραφικές υπηρεσίες και στοιχεία Ιιβολή προστίμων, στατιστικές και άλλες μελέτες σε Ιες, ν.π.δ.δ., ν.π.Ι.δ., ο.τ.α., τράπεζες και λοιπούς Ιους ή ιδιωτικούς φορείς, με την προϋπόθεση ότι δεν Ιιάζεται το φορολογικό απόρρητο βάσει των σχετικών Ιων διατάξεων, με αποζημίωση, που θα κανονίζεται με Ιγκή απόφαση.

ο ΚΕ.Π.Υ.Ο. απαγορεύεται να παρέχει στους αιτού- Ια προγράμματα, τους αλγορίθμους κ.λπ., που Ιοποιεί για την παραγωγή των στοιχείων, που ανα- Ινται στην παράγραφο 1.

Οι παραλαμβάνοντες τα, κατά την παράγραφο 1, Ιεία, υποχρεώνονται να χρησιμοποιούν αυτά, μόνο για Ιγγο, που αναφέρεται στην αίτηση χορήγησής τους Ιειόμενης κάθε άλλης χρήσης και τους απαγορεύεται Ιηματική ποινή, που θα καθορίζεται από υπουργική Ιαση να διαθέτουν αυτά σε άλλους.

Οι σχετικές αποφάσεις, οι απαραίτητες για την Ιογή του παρόντος άρθρου, εκδίδονται από τον Ιγγο Οικονομικών.

Άρθρο 23

Αποζημίωση για πρόσθετη απασχόληση των εκπαιδευτικών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

1. Η αποζημίωση, που προβλέπεται για τους εκπαιδευ- Ιούς της πρωτοβάθμιας δημόσιας εκπαίδευσης από τις Ιατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 35 του ν. 1824/1988 (ΦΕΚ 296 Α') και της παρ. 14 του άρθρου 111 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α'), ορίζεται από το δεύτερο διδακτικό τρίμηνο του σχολικού έτους 1991-1992 ίση με την αντιστοιχούσα σε σαράντα (40) ώρες πρόσθετης απασχόλησης για κάθε Ιιδακτικό τρίμηνο.

2. Η αποζημίωση, που προβλέπεται για τους εκπαιδευ- Ιούς της δευτεροβάθμιας και εκκλησιαστικής δημόσιας Ιαίδευσης από τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 1824/1988 και του άρθρου 11 του ν. 1894/1990 (ΦΕΚ 110 Α'), ορίζεται από το δεύτερο διδακτικό τρίμηνο του Ιολικού έτους 1991-1992 ίση με την αντιστοιχούσα σε Ιενήντα τέσσερις (54) ώρες πρόσθετης απασχόλησης για Ιάθε διδακτικό τρίμηνο.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Ιρθρου ισχύουν αντίστοιχα και για τους εκπαιδευτικούς της Ιρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας ιδιωτικής εκπαίδευσης. Οι Ιαπετικές δαπάνες βαρύνουν τα ιδιωτικά σχολεία ή το Ιογαριασμό γενικής ιδιωτικής εκπαίδευσης για όσους Ιι- Ιοθοδοτούνται από αυτών.

Άρθρο 24

Έκδοση μεταλλικών κερμάτων των εκατό δραχμών

1. Το άρθρο 3 του Καταστατικού της Τράπεζας της Ιλλάδος, που κυρώθηκε με το ν. 3424/1927 τροποποιείται Ιως Ιακολούθως:

Το Δημόσιο Ιαλαμβάνει την Ιοχρέωση σ' όλη τη Ιιάρκεια του Ιρονομίου, που παρέχεται στην Τράπεζα να Ιην Ικδοίει ούτε Ιανεκδοίει άλλα νομίσματα Ιοιασδήποτε Ιύσεως Ικτός από Ιέρματα Ιυκλοφορίας, που η Ιονομαστική Ιους Ιξία να Ιην Ιίνα Ινώτερη των Ικατό Ιραχιμών και Ιατά Ιόνο Ιέσω της Τράπεζας και με Ιίτηση Ιατής ή Ιύμφωνα με το νόμο.

2. Όλες οι Ιαναγκαίες Ιαπάνες για την Ιέκδοση και Ιυκλοφορία των μεταλλικών κερμάτων των Ικατό Ιραχιμών Ιαρύνουν τον Ιροϋπολογισμό Ιξόδων του Υπουργείου Ιοικονομικών Ιονο Ιοιό Ιαναγράφονται οι Ιαπετικές Ιιστώ- Ισεις.

Κάθε Ιεπτομέρεια, που Ιαφορά την Ιέκδοση και Ιυκλοφορία Ιων Ιερμάτων Ιούτων Ιυθμίζεται με Ιαφάσεις του Ιουρ- Ιού των Ιοικονομικών.

Άρθρο 25

Κράτηση 2⁰/₁₀₀ επί καταβαλλόμενων Ιιχορηγήσεων για την Ιάλυψη Ιαοζημιώσεων Ινωμοδοτικών Ιιτροπών εν γένει

1. Τμήμα που Ιντιστοιχεί σε Ιοσοστό 2% των Ιαβαλλ- Ιόμενων Ιπό την Ιαχύ του Ιαρόντος νόμου Ιάσει των Ιιατάξεων των νόμων 1116/1981, 1262/1982, 1682/1987 και 1892/1990 Ιιχορηγήσεων Ιπενδύσεων Ιακρατείται Ιπό τις Ιατά Ιερίπτωση Ιαμόδιες Ιημεσίες Ιεκαμίευσης για Ιην Ιάλυψη Ιαπανών των Ιάσης Ιύσεως Ιαοζημιώσεων Ιων Ινωμοδοτικών Ιιτροπών και Ιοργάνων Ιέλέγχου, Ιε- Ιντρικών και Ιομαρχιακών, που Ιροβλέπονται Ιτους Ιανωτέ- Ιω νόμους. Ιρος το Ισκοπό Ιατόν Ιεγγράφεται Ιστο Ιρόγραμμα Ιημοσίων Ιπενδύσεων Ιιδικό Ιέργο με Ιίστωση Ιου Ιντιστοιχεί Ιστο 2⁰/₁₀₀ των Ιιστώσεων, που Ιορηγούνται Ιατ' έτος Ιπό τον Ιροϋπολογισμό Ιημοσίων Ιπενδύσεων Ια Ιην Ιάλυψη Ιων Ιιχορηγήσεων Ιπενδύσεων Ιων Ιαπετικών νόμων.

Η παρακράτηση της προηγούμενης παραγράφου γίνεται λογικά με την εκάστοτε εκταμίευση των δόσεων της οργάνωσης του Δημοσίου.

Το κόστος της παραγωγικής επένδυσης κατά το τμήμα που αντιστοιχεί στο παρακρατούμενο, σύμφωνα με το άρθρο, ποσό, θα αποτελεί ίδια συμμετοχή του ιδυτή.

Η ρύθμιση του παρόντος άρθρου καταλαμβάνει και τις δόσεις, που έχουν ήδη υπαχθεί στους παραπάνω ως και για τα ποσά, που καταβάλλονται από την έναρξη της και εφεξής.

Άρθρο 26

Ανακατασκευή - αναπαλαίωση - προσθήκη ορόφου κτηρίου Γ.Σ.Ε.Ε.

Ο Οργανισμός Εργατικής Εστίας (Ο.Ε.Ε.) αναλαμβάνει επί της Γ.Σ.Ε.Ε. τη δαπάνη χρηματοδότησης των εργασιών επέκτασης, ανακατασκευής, αναπαλαίωσης και προσθήκης ορόφου του επί της οδού 28ης Οκτωβρίου 69 Αθηνών, οδοιακού κτηρίου της Γ.Σ.Ε.Ε., ως και του εξοπλισμού της συντήρησης του κτηρίου.

Η διάθεση των χρηματικών ποσών για την εκτέλεση εργασιών θα γίνεται με αποφάσεις του Δ.Σ. του Οργανισμού Εργατικής Εστίας, μετά από έγκριση του Συμβουλίου Εργασίας, τμηματικά, αναλόγως της πρόόδου των εργασιών.

Άρθρο 27

Ρυθμίσεις για την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς

Ο άρθρο 80 του ν. 1969/1991 "Εταιρίες Επενδύσεων, Κοινοπραξίες, Αμοιβαία Κεφάλαια και λοιπές διατάξεις για τον έλεγχο και εξυγίανση της Κεφαλαιαγοράς" το ήδη υπάρχον κείμενο ορίζεται, ως παραγράφος 1 και προστίθεται παράγραφος 2 με εδάφια α' και β', η οποία ορίζει τα εξής: α) Μέχρι τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς εξακολουθεί να λειτουργεί με τη μορφή, που καθορίζει το άρθρο 12 του α.ν. 148/1967, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 35 του ν. 1806/1988.

Από το χρονικό αυτό διάστημα οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς ασκούνται με βάση τις διατάξεις της διαδικασίας του ν. 1969/1991.

Μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, πράξεις της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, που εκδόθηκαν με βάση την προϊσχύουσα διαδικασία, έχουν την αυτή νομική ισχύ με τις πράξεις της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, του ισχύοντος νομοθετικού κειμένου (ν. 1969/1991).

Άρθρο 28

Διακανονισμός οφειλών Δ.Ε.Κ.Ο. από προμήθειες πετρελαιοειδών

Το κεφάλαιο των οφειλών προς το Δημόσιο, της Εταιρείας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.), του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) και της Ολυμπιακής Λιμενικής Εταιρείας (Ο.Λ.) από προμήθεια έτοιμων πετρελαιοειδών των οποίων, όπως θα διαμορφωθεί αυτό στις 31/12/1991, εκτιμάται με επιτόκιο 12%, κεφαλαιοποιείται και το ποσό προκύπτει μετά την κεφαλαιοποίηση εξοφλείται σε τμήμα δέκα (10) ετών, με περίοδο χάριτος ενός (1) έτους, σε εννέα (9) ίσες ετήσιες τοκοχρεολυτικές δόσεις πρώτης καταβλητέας στις 31/12/1992 και με επιτόκιο 12%.

Η μη εμπρόθεση εξόφληση δύο εκ των κατά την προηγούμενη παράγραφο τοκοχρεολυτικών δόσεων, συνεπάγεται την επαναφορά της οφειλής στην κατάσταση, που προέκυψε η οφειλή πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας,

Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Εμπορίου και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 29

Τρόπος φορολογήσεως ανθοπωλών

Για την επιβολή των φορολογιών, η αξία παραγγελιών λουλουδιών, η οποία διακανονίζεται με τη μεσολάβηση επιτηδεύματων ή άλλων προσώπων μειωμένη κατά τα ποσά προμηθειών, συνιστά πώληση αγαθών για τον ανθοπωλή που εκτελεί την παραγγελία. Οι μηνιαίες εκκαθαρίσεις, που εκδίδονται, αποτελούν τα νόμιμα παραστατικά για την εντός του επόμενου μήνα εκπλήρωση των φορολογικών υποχρεώσεων των φυσικών και νομικών προσώπων, που αποκτούν έσοδα κατά τη διαδικασία αυτή.

Άρθρο 30

Διοδικασίες εκποίησης από τον Ο.Δ.Δ.Υ. κατασχεθέντων αυτοκινήτων

Το άρθρο 126α του ν. 1165/1918 (Τελωνειακός Κώδιξ), που προστέθηκε με το ν. 739/1977, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 126α

1. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κατάσχονται χερσαία, πλωτά ή εναέρια μεταφορικά μέσα, σαν αντικείμενα λαθρεμπορίας, ή σαν μεταγωγικά μέσα αντικειμένων λαθρεμπορίας, το υπηρεσιακό όργανο το οποίο επέβαλε την κατάσχεση, ή η υπηρεσία, που υπηρετεί αυτό, τα παραδίδει μαζί με αντίγραφο της έκθεσης κατασχέσεως στην Τελωνειακή Αρχή, στην οποία την περιφέρεια διαπράχθηκε η λαθρεμπορία, συντασσόμενη έκθεσης παραδόσεως και παραλαβής.

Το ίδιο ως άνω όργανο ή η Υπηρεσία του επισυνάπτει τα πρωτότυπα της έκθεσης κατασχέσεως και της έκθεσης παράδοσης και παραλαβής εις την υπαβαλλόμενη προς τον αρμόδιο εισαγγελέα προανάκριση και κοινοποιεί υποχρεωτικά προς την Τελωνειακή Αρχή και τον Οργανισμό Διαχειρίσεως Δημόσιου Υλικού (Ο.Δ.Δ.Υ.) αντίγραφο του διαβιβαστικού εγγράφου της προανάκρισης.

2. Η Τελωνειακή Αρχή, στην οποία παρεδόθησαν τα αναφερόμενα στην παρ. 1 αντικείμενα ή μεταγωγικά μέσα αντικειμένων λαθρεμπορίας, συντάσσει την κατά περίπτωση έκθεση επαλήθευσης με την οποία προσδιορίζει τους δασμούς, φόρους, τέλη, εισφορές και λοιπά δικαιώματα που αναλογούν για την εισαγωγή των και αποστέλλει στον αρμόδιο εισαγγελέα ένα αντίγραφο αυτής της έκθεσης.

3. Εντός δέκα (10) ημερών από της αποστολής της έκθεσης της προηγούμενης παραγράφου στον αρμόδιο Εισαγγελέα η Τελωνειακή Αρχή υποχρεούται να παραδώσει τα κατασχεθέντα δαπάναις και με μέσα του Ο.Δ.Δ.Υ. μαζί με αντίγραφο της έκθεσης κατάσχεσής τους, της έκθεσης παράδοσης και παραλαβής τους και της έκθεσης επαλήθευσης, εις την πλησιέστερη υπηρεσία του Ο.Δ.Δ.Υ. προς φύλαξη, συντασσόμενου σχετικού πρωτοκόλλου παράδοσης και παραλαβής, του οποίου αντίγραφο αποστέλλεται από την Τελωνειακή Αρχή στον αρμόδιο Εισαγγελέα και εφόσον είναι δυνατόν κοινοποιείται στον καθ' ου η κατάσταση.

4. Ο Ο.Δ.Δ.Υ. αμέσως, μόλις παραλάβει τα, εις την προηγούμενη παράγραφο αντικείμενα, συντάσσει με την σύμπραξη τελωνειακού υπαλλήλου, για την αξία που έχουν στο εσωτερικό, έκθεση κοστολόγησης, στην οποία αναφέρονται με κάθε λεπτομέρεια τα στοιχεία της ταυτότητάς τους και η κατάσταση στην οποία βρίσκονται και στέλνει αντίγραφο αυτής της έκθεσης στη Τελωνειακή Αρχή και στον Εισαγγελέα.

5. Το Συμβούλιο των Πλημμελειοδικών, αν κατά την κρίση του συντρέχει η αναφερόμενη στην παρ. 4 του άρθρου 107 περίπτωση μη δημεύσεως των κατασχεμένων, μπορεί μετά από αίτηση του ιδιοκτήτη, να διατάξει με αμετάκλητη

απόφασή του πίν' άρση της κατάσχεσης και την απόδοση τους στον ιδιοκτήτη. Η δικαιοδοσία αυτή του Συμβουλίου υπάρχει μόνον αν, η μεν υπόθεση δεν εισήχθη ακόμη στο ακροατήριο του αρμόδιου πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, το δε αντικείμενο ή μεταγωγικό μέσο λαθρεμπορίου δεν εκποιήθηκε ούτε διατέθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 αυτού του άρθρου.

Το δικαστήριο, χωρίς να δεσμεύεται από το βούλευμα, αποφασίζει με την οριστική του απόφαση, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 1-3 και στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 107.

Σε κάθε περίπτωση η εκτέλεση του βουλεύματος ή της απόφασης προϋποθέτει την καταβολή των μη καταβληθέντων εισαγωγικών δασμών και λοιπών φόρων.

6. Το Συμβούλιο των Πλημμελειοδικών μπορεί επίσης, μετά από αίτηση του ιδιοκτήτη, να διατάξει με αμετάκλητη απόφασή του την άρση της κατάσχεσης και την απόδοση των κατεσχεμένων στον ιδιοκτήτη, εφόσον αυτά δεν έχουν εκποιηθεί ή διατεθεί και υπό τον όρο κατάθεσης χρηματικής εγγύησης ισόποσης με την αξία, που έχουν στο εσωτερικό, προκειμένου η εγγύηση αυτή να επέχει θέση αξίας του κατασχεμένου και υπόκειται στη δήμευση, που προβλέπεται από το άρθρο 107.

7. Κάθε βούλευμα ή απόφαση σχετικά με άρση της κατάσχεσης και απόδοσης των μεταφορικών μέσων, που αναφέρονται στην παρ. 1 στον ιδιοκτήτη, καθώς και κάθε απόφαση για δήμευσή τους, κοινοποιείται αμελλητί από τον Εισαγγελέα στην Τελωνειακή Αρχή και στον Ο.Δ.Δ.Υ. μαζί με βεβαίωση, που συνοδεύει τα στοιχεία αυτά ή και αυτοτελή από την οποία φαίνεται η ημερομηνία του αμετάκλητου αυτών. Αν μέσα σε ένα (1) χρόνο από την ημερομηνία που επιβλήθηκε η κατάσχεση δεν έχει εκδοθεί ή δεν έγινε αμετάκλητο τέτοιο βούλευμα ή απόφαση, ο Εισαγγελέας είναι υποχρεωμένος να ανακινώσει αμελλητί το στοιχείο αυτό στις πιο πάνω υπηρεσίες. Την αυτήν κοινοποίηση ή γνωστοποίηση δικαιούται να ενεργήσει και πας ενδιαφερόμενος και με τις ίδιες συνέπειες.

Ο Ο.Δ.Δ.Υ. εάν μετά την παρέλευση ενός έτους δεν έχει λάβει την πιο πάνω έγγραφη γνωστοποίηση ή ανακοίνωση προβαίνει εις την εκποίηση ή διάθεση των πραγμάτων αυτών.

Όμοια εκποίηση ή διάθεση από τον Ο.Δ.Δ.Υ. γίνεται αν περάσουν έξι (6) μήνες, από τότε που έγιναν αμετάκλητα η απόφαση ή το βούλευμα για άρση της κατάσχεσης των μεταφορικών μέσων σαν αντικείμενων του λαθρεμπορίου ή σαν μεταγωγικών μέσων λαθρεμπορευμάτων και απόδοσής τους στον ιδιοκτήτη και δεν έχουν παραληφθεί από τον ιδιοκτήτη εξ αποκλειστικής αυτού υπαιτιότητας και το οποιοδήποτε αντάλλαγμα τους εισάγεται σαν δημόσιο έσοδο, αποκλειόμενου του δικαιώματος αποζημίωσης.

Η προαναφερόμενη εκποίηση ή διάθεση γίνεται, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις, για την από τον Ο.Δ.Δ.Υ. εκποίηση ή διάθεση ειδών, που ανήκουν στο Δημόσιο και οι οποίες εφαρμόζονται σ' αυτές τις περιπτώσεις ανάλογα.

8. Αν, μετά την εκποίηση ή διάθεση των κατασχεμένων, διατάχθηκε αμετάκλητα η απόδοσή τους στον ιδιοκτήτη, καταβάλλεται σ' αυτόν από τον Ο.Δ.Δ.Υ. ως αποζημίωση:

α. Εφόσον είχαν οπωσδήποτε και από οποιονδήποτε νόμο υπόχρεο καταβληθεί οι προσήκοντες φόροι, δασμοί, εισφορές και τυχόν άλλες επιβαρύνσεις:

α.α. Ποσό ίσο με την αναφερόμενη στην έκθεση κοστολόγησης αξία, αν τα κατασχεμένα έχουν παραχωρηθεί και β.β. Ποσό ίσο με το τίμημα που επιτεύχθηκε στη δημοπρασία, αν έχουν εκποιηθεί.

β. Αν δεν είχαν καταβληθεί οι αναφερόμενοι στο προηγούμενο εδάφιο, φόροι, δασμοί και λοιπές επιβαρύνσεις, ποσό ίσο με την ερχοστασιακή αξία των κατασχεθέντων σε δραχμές κατά την ημερομηνία κατάσχεσης, όπως αυτή προσδιορίζεται στην έκθεση επαλήθευσης της Τελωνειακής

Αρχής μειωμένο ανάλογα λόγω παλαιότητας και τυχόν ελλείψεων ή ζημιών.

Οι πιο πάνω αποζημιώσεις καταβάλλονται έντοκα από την ημερομηνία που ο Ο.Δ.Δ.Υ. έλαβε γνώση της υποχρεώσεώς του προς απόδοση, μέχρι της ημερομηνίας εκδόσεως του σχετικού χρηματικού εντάλματος πληρωμής. Προϋπόθεση της άνω καταβολής είναι η προηγούμενη καταβολή των μη καταβληθέντων εισαγωγικών δασμών και λοιπών φόρων ή η τυχόν δυναμένη να γίνει, συμψηφιστική καταβολή τούτων.

Μετά την κατά τα άνω καταβολή της πιο πάνω αποζημίωσης εξαντλείται κάθε ευθύνη του Δημοσίου και του Ο.Δ.Δ.Υ..

9. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται ειδικότερες λεπτομέρειες για την αναφερόμενη στις παρ. 7 και 8 αυτού του άρθρου εκποίηση ή διάθεση και τον τρόπο καταβολής της αποζημίωσης.

Στα αντικείμενα λαθρεμπορίου και μεταγωγικά τους μέσα που αναφέρονται σ' αυτό το άρθρο, εφαρμόζονται κατά τα λοιπά οι διατάξεις του ν. 1165/1918 όπως εκάστοτε ισχύει.

10. Κατασχεμένα μεταφορικά μέσα της παρ.1 πριν από την ισχύ του παρόντος, αν έχει περάσει ένα (1) έτος από την ημερομηνία της κατάσχεσής τους και δεν έχει εκδοθεί ή δεν έχει γνωστοποιηθεί στον Ο.Δ.Δ.Υ. καθ' οιονδήποτε τρόπο αμετάκλητο βούλευμα ή απόφαση για την απόδοσή τους, εκποιούνται ή διαθέτονται μετά πάροδο δύο (2) μηνών από την ισχύ του παρόντος, σύμφωνα με τις ισχύουσες περί Ο.Δ.Δ.Υ. διατάξεις.

Στις παραπάνω περιπτώσεις, αν δεν έχουν συνταχθεί εκθέσεις επαλήθευσης ή κοστολόγησης, αυτές συντάσσονται μέσα σ' ένα μήνα από την ισχύ του παρόντος, με τη διαδικασία και τους λοιπούς όρους, που προβλέπεται απ' αυτό το άρθρο.

11. Η εφαρμογή του παρόντος τελεί υπό την προϋπόθεση ότι τα αναφερόμενα στο παρόν άρθρο μεταφορικά μέσα δεν προορίζονται για τις ανάγκες των Τελωνειακών Αρχών σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 1567/1985 (ΦΕΚ 171 Α') διασποράς της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής, υπό τον όρο της μεταγενέστερης δήμευσης.

Στην περίπτωση αυτήν το Δημόσιο ουδεμία ευθύνη φέρει για τυχρά γεγονότα ουδέ υποχρεούται σε άλλες δαπάνες έξοδα ή αποζημιώσεις έναντι παντός'.

Άρθρο 31

Παροχή κινήτρων του ν. 1892/1990 για επενδύσεις στις παραμεθόριες περιοχές

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ν.1892/1990 προστίθεται περίπτωση (η) ως εξής:

η. Η αγορά και εγκατάσταση μεταχειρισμένου μηχανολογικού εξοπλισμού και η αγορά ή η εισφορά σε συσταθμένο νομικό πρόσωπο ημιτελών ή αποπερατωθεισών βιομηχανικών ή βιοτεχνικών κτιριακών εγκαταστάσεων, μόνο για τους σκοπούς εφαρμογής της παρ.4 του άρθρου 2'.

2. Στο άρθρο 2 του ν. 1892/1990 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

4. Οι διατάξεις αυτού του νόμου όσον αφορά μόνο στην επιχορήγηση, εφαρμόζονται ανάλογα για νομικά πρόσωπα, που ιδρύονται στην αλλοδαπή από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και ασκούν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των περιπτώσεων (α), (β), και (β) της παρ. 1 του παρόντος άρθρου'.

3. Στην παράγραφο 8 του άρθρου 6 του ν. 1892/1990 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

Με αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας καθορίζονται οι χώρες και οι συγκεκριμένες περιοχές αυτών για τις οποίες έχει εφαρμογή η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 2, καθώς και το κατά περίπτωση ανώτατο ύψος παραγωγικών επενδύσεων ή τμήματός τους για το οποίο παρέχεται επιχορήγηση, κατά παρέκκλιση, του προβλεπόμενου στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 ύψους. Με ίδιες

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Β.Α. ΤΑΜΙΝ : Λεξικό πολιτικής οικονομίας
Εκδόσεις "GOUTEBERG", Αθήνα 1990
- Κ. ΡΑΦΑΙΛΙΔΗΣ : Ελληνικό πετρέλαιο και προοπτικές του
Εκδόσεις "Εξάντας", Αθήνα 1989
- Χ. ΠΙΠΠΟΣ : Ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα
Εκδόσεις "Μπαρμπουνάκη, Θεσ/νίκη 1991

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

- "Επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων"
- "Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβέρνησης"
- "ΒΗΜΑ"
- "ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ"
- "ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ"
- "ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ"

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- "HELL - NEWS"
- "Οικονομικός ταχυδρόμος"
- "AUTO-MOTO SPORT"