

ΓΝΩΜΗ της Ο.Κ.Ε.

“Οργάνωση της αγοράς καυσίμων”
(Σχέδιο Νόμου)

Αθήνα, 3 Ιουλίου 2001

Διαδικασία

Στις 31 Μαΐου 2001, ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. **Νίκος Χριστοδουλάκης** απέστειλε προς Γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.) Σχέδιο Νόμου για την "Οργάνωση της αγοράς καυσίμων", το οποίο αποτελεί περαιτέρω επεξεργασία και συμπλήρωση προσχεδίου διατάξεων που είχαν αποσταλεί στις 30.11.2000 στην Ο.Κ.Ε. από τον εν λόγω Υπουργό και επί των οποίων η Ο.Κ.Ε. είχε διατυπώσει ορισμένες παρατηρήσεις, χωρίς να προβεί σε διατύπωση Γνώμης.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε, με τη διαδικασία του κατεπίγοντος, Επιτροπή Εργασίας, στην οποία ανέθεσε τη σύνταξη πορίσματος επί του Σχεδίου Νόμου. Πρόεδρος της Επιτροπής ορίστηκε ο κ. **Δημήτρης Κυριαζής** και ως μέλη συμμετείχαν οι κ.κ. **Χαράλαμπος Κεφάλας, Κων/νος Κόλλιας, Κων/νος Παπαντωνίου** και **Χρήστος Σπίρτζης**. Στην Ε-

πιτροπή Εργασίας συμμετείχαν, επίσης, ως εμπειρογνώμονες, ο κ. **Αλέξανδρος Βουτσάς**, Δικηγόρος και ο κ. **Αντώνης Καραφυλάκης**, Μηχ/γος-Μηχ/κός Ε.Μ.Π. Ο Επιστημονικός Συνεργάτης της Ο.Κ.Ε. **Αθανάσιος Παπαϊωάννου**, Δρ. Νομικής και δικηγόρος, είχε τον επιστημονικό συντονισμό των εργασιών της Επιτροπής.

Η Επιτροπή Εργασίας υπέβαλε το πόρισμά της στην Εκτελεστική Επιτροπή στις 22 Ιουνίου 2001. Η Ε.Ε. της Ο.Κ.Ε. εξέτασε το πόρισμά στη συνεδρίαση της 25ης Ιουνίου 2001 και διατύπωσε σχετική πρόταση Γνώμης προς την Ολομέλεια.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε. συνεδρίασε στις 3 Ιουλίου 2001, όπου οι κ.κ. **Κυριαζής** και **Κόλλιας** εισηγήθηκαν την πρόταση της Ε.Ε. Μετά από αναλυτική συζήτηση, η Ολομέλεια κατέληξε στο κείμενο που ακολουθεί και που αποτελεί την υπ' αριθμ. **53** Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

Α. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Με το υπό κρίση Σχέδιο Νόμου (άρθρο 21) καταργείται ο Νόμος 1571/1985 "Ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις", με την εξαίρεση του άρθρου 11, που αφορά στη διαμόρφωση των τιμών των πετρελαιοειδών. Ο Νόμος αυτός, που στο μεταξύ έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις, οι σημαντικότερες εκ των οποίων προήλθαν από το Ν. 2008/1992, αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο για τη λειτουργία στη χώρα μας της αγοράς πετρελαιοειδών.

Με το **άρθρο 1** του Σχ/Ν διατυπώνεται ο σκοπός του νομοθετήματος, που είναι η "ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής της χώρας" και ορίζεται ότι η "διύλιση, εμπορία, μεταφορά και αποθήκευση αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων διενεργούνται σύμφωνα με τους κανόνες του νόμου αυτού και εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον".

Με το **άρθρο 2** ορίζεται (όπως άλλωστε και με το αντίστοιχο άρθρο 1 του Ν. 1571/1985) ότι το Κράτος χαράσσει την πετρελαϊκή πολιτική της χώρας προς εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος στο πλαίσιο του άρθρου 106, παρ. 1, 2 και 3 του Συντάγματος, ενώ προσεγγίζοντας ελαφρώς πιο περιοριστικά το όλο θέμα, σε σχέση με τον ισχύοντα Νόμο, ορίζει ότι το Κράτος "είναι υπεύθυνο για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς πετρελαίου και την εποπτεία τήρησης των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού"¹. Παράλληλα, τονίζεται (όπως και στο άρθρο 2 του ισχύοντος Νόμου)

ότι οι διατάξεις εφαρμόζονται αδιακρίτως σε όλους τους υπηκόους κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Στο **άρθρο 3** δίδονται οι αναγκαίοι ορισμοί για την ερμηνεία των διατάξεων του Νόμου, ενώ ορίζονται οι έξι κατηγορίες στις οποίες κατατάσσονται τα προϊόντα διύλισης του αργού πετρελαίου: ελαφρά κλάσματα, μεσαία κλάσματα, βαρέα κλάσματα, άσφαλτος, υγραέρια και άλλα προϊόντα (νάφθα, κωκ, θείο, κηρός κ.λπ.)².

Στο **άρθρο 4** προβλέπεται η έκδοση ξεχωριστών αδειών για κάθε μία από τις ακόλουθες δραστηριότητες: διύλιση, εμπορία, λιανική εμπορία, μεταφορά με αγωγό και εμφιάλωση υγραερίων. Οι άδειες διύλισης, εμπορίας και μεταφοράς με αγωγό χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας ενώ οι άδειες λιανικής εμπορίας και εμφιάλωσης υγραερίων χορηγούνται από αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Ανάπτυξης. Το άρθρο καθορίζει το αναγκαίο περιεχόμενο της άδειας και προβλέπει την έκδοση, με υπουργική απόφαση, Κανονισμού Αδειών, με τον οποίο ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης και οι επί μέρους λεπτομέρειες.

Το **άρθρο 5** προβλέπει ότι η άδεια διύλισης χορηγείται μόνο σε ανώνυμες εταιρίες που εδρεύουν σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και στη συνέχεια, ορίζει ότι ο κάτοχος αυτής της άδειας μπορεί να πωλεί τα προϊό-

¹ Ο ισχύον Νόμος ορίζει στο άρθρο 1 ότι το Κράτος "είναι υπεύθυνο για το συντονισμό της προμήθειας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων της βιομηχανικής παραγωγής και της εμπορίας τους".

² Οι αντίστοιχες σήμερα ισχύουσες κατηγορίες, με τη σειρά κατηγοριοποίησής τους, είναι οι εξής: υγραέρια, ελαφρά κλάσματα, μεσαία κλάσματα, βαρέα κλάσματα και άσφαλτος.

να του σε κατόχους άδειας εμπορίας, σε προμηθευτικούς συνεταιρισμούς πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου κίνησης, σε Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές³ και στις Ένοπλες Δυνάμεις. Ο κάτοχος της άδειας αυτής πρέπει να διαθέτει κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους.

Στο **άρθρο 6** ορίζεται ότι η άδεια εμπορίας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγείται σε ανώνυμες εταιρίες και ότι, εάν αυτές είναι εταιρίες συμμετοχών, οι μετοχές τους θα πρέπει να είναι ονομαστικές. Ο κάτοχος της άδειας αυτής μπορεί να διαθέτει τα προϊόντα του σε όσους έχουν άδεια εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε τελικούς καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους. Οι άδειες διακρίνονται, ανάλογα με το προϊόν εμπορίας, σε : Α. άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών (εκτός από ναυτιλιακά και αεροπορικά καύσιμα, υγραέρια και άσφαλτο), Β. άδεια εμπορίας αφορολόγητων ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων, Β1. άδεια εμπορίας αφορολόγητων αεροπορικών καυσίμων Γ. άδεια εμπορίας υγραερίων και Δ. άδεια εμπορίας ασφάλτου. Προσδιορίζονται τα ανά είδος αδειας ελάχιστα ποσά εταιρικού κεφαλαίου που απαιτούνται για τον κάτοχο της σχετικής άδειας και τα ποσά αυτά κλιμακώνονται από 1.000.000 ευρώ για την Β1, Γ και Δ άδεια και φθάνουν τα 3.000.000 ευρώ για την Α άδεια. Η αντίστοιχη κλιμάκωση στον ισχύοντα νόμο είναι από 15.000.000 δρχ. έως 50.000.000 δραχμές.

Στο ίδιο άρθρο, ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι αποθηκευτικοί χώροι, ιδιόκτητοι ή μισθωμένοι και ορίζεται ο ελάχιστος απαιτούμενος όγκος ανά κατηγορία, ο οποίος κλιμακώνεται από 750 κ.μ. για τη Γ άδεια και φθάνει

ως τα 15.000 κ.μ. για την Α άδεια (ο απαιτούμενος όγκος αποθηκευτικών χώρων στον ισχύοντα Νόμο είναι 2.000 κ.μ. για τα βαρέα κλάσματα και 10.000 κ.μ. για τα ελαφρά και τα μεσαία).

Παράλληλα, καθιερώνεται η υποχρέωση του κατόχου της σχετικής άδειας να διαθέτει μεταφορικά (χερσαία ή πλωτά) μέσα, ανάλογα με τον όγκο των πωλήσεων του (η σχέση του όγκου πωλήσεων με τον αριθμό και τη δυναμικότητα των μέσων αυτών ορίζεται με υπουργική απόφαση). Επιτρέπεται η μεταφορά προϊόντων μέσω τρίτων, εφ' όσον δεν αφορά μεταβίβαση της κυριότητας των προϊόντων σε αυτούς τους τρίτους.

Τέλος, μεταξύ άλλων, καθιερώνεται η υποχρέωση των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών να διακινούν, μέσω των αποθηκευτικών τους χώρων, ποσότητα τουλάχιστον ίση με το 40% των ετήσιων πωλήσεων τους στην εσωτερική αγορά κατά το προηγούμενο έτος.

Το **άρθρο 7** ορίζει ότι η άδεια λιανικής εμπορίας χορηγείται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε μορφής. Οι κάτοχοι της άδειας αυτής προμηθεύονται τα προϊόντα τους μόνο από τους κατόχους άδειας εμπορίας. Η άδεια διακρίνεται στις εξής επί μέρους κατηγορίες: πρατηρίου υγρών καυσίμων, πρατηρίου πώλησης υγραερίων αποκλειστικά για κίνηση οχημάτων, μεταπωλητή πετρελαίου θέρμανσης που προορίζεται για καταναλωτές και διανομής εμφιαλωμένου υγραερίου. Προβλέπεται η δυνατότητα σύστασης Προμηθευτικών Συνεταιρισμών από τους κατόχους αδειών λιανικής εμπορίας πρατηρίων βενζίνης ή υγρών καυσίμων προκειμένου να λάβουν υπουργική άδεια για την απευθεί-

³ Στο άρθρο 3 ο Μεγάλος Τελικός Καταναλωτής ορίζεται αυτός του οποίου η ετήσια κατανάλωση υπερβαίνει τους 200.000 μετρικούς τόνους για Ελαφρά, Μεσαία ή Βαρέα Κλάσματα και που διαθέτει ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

ας προμήθεια από τα διυλιστήρια.

Τα **άρθρα 8 και 9** αφορούν στις άδειες μεταφοράς με αγωγό και εμφιάλωσης υγραερίων.

Το **άρθρο 10** καθιερώνει το δικαίωμα των κατόχων αδειών διύλισης, εμπορίας, καθώς και των μεγάλων τελικών καταναλωτών και των προμηθευτικών συνεταιρισμών πρατηρίων υγρών καυσίμων ή υγραερίου κίνησης να έχουν πρόσβαση σε αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων ή κατόχων αδειάς εμπορίας, εφ' όσον αυτές θεωρούνται αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Το άρθρο προβλέπει τον τρόπο υπολογισμού του ανταλλάγματος για την πρόσβαση στους αποθηκευτικούς χώρους, ενώ ανάλογη ρύθμιση υπάρχει και για την πρόσβαση σε αγωγό κατόχου άδειας μεταφοράς με αγωγό.

Το **άρθρο 11** υποχρεώνει τους κατόχους αδειών να τηρούν ετήσιους λογαριασμούς ξεχωριστά για κάθε άδεια, ενώ προβλέπεται η έκδοση υπουργικής απόφασης για τη διαδικασία κατάρτισης δελτίων συλλογής στοιχείων και πληροφοριών σχετικά με την άσκηση δραστηριότητας στον τομέα πετρελαίου.

Το **άρθρο 12** προβλέπει την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας για όσους εισάγουν αργό πετρέλαιο ή ημικατεργασμένα προϊόντα προς κατανάλωση στην εσωτερική αγορά (85/365 των καθαρών εισαγωγών του περασμένου ημερολογιακού έτους), όσους διαθέτουν πετρελαιοειδή προϊόντα (5/365 των πωλήσεων του προηγούμενου έτους) και τους Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές που εισάγουν πετρελαιοειδή προϊόντα για ίδια κατανάλωση (90/365 της κατανάλωσης του προηγούμενου έτους). Ειδικά για το αργό πετρέλαιο που παράγεται στη χώρα μας, προβλέπεται η δυνατότητα των κατόχων

αδειών διύλισης να το αφαιρούν από τη συνολική ποσότητα αποθεμάτων ασφαλείας που υποχρεούνται να τηρούν, κατά το ποσοστό που συμμετέχουν στο σύνολο του, από τον καθένα από αυτούς, διυλιζόμενου πετρελαίου.

Το **άρθρο 13** προβλέπει τη σύσταση Επιτροπής Διαχείρισης Κρίσεων Εφοδιασμού Υγρών Καυσίμων που καταρτίζει και εισηγείται μέτρα για την αντιμετώπιση τέτοιων κρίσεων και ελέγχει την εφαρμογή τους. Η επιτροπή αυτή προεδρεύεται από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης και αποτελείται από τον Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας, υπηρεσιακούς παράγοντες των εμπλεκόμενων υπουργείων και εκπροσώπους όλων των κατόχων άδειας διύλισης, καθώς και εκπροσώπους του κλάδου εμπορίας και λιανικής εμπορίας.

Το **άρθρο 14** προβλέπει τα θέματα που θα ρυθμίζονται με τον Κανονισμό Αδειών για το οποίο έγινε λόγος στο άρθρο 4.

Το **άρθρο 15** ρυθμίζει διάφορα θέματα μεταξύ των οποίων και το φορολογικό καθυστώσ (αναστολή φορολογικών υποχρεώσεων) των λειτουργικών αποθεμάτων, τη δυνατότητα απευθείας εισαγωγής πετρελαιοειδών από τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές κ.λπ.

Τα **άρθρα 16 και 17** προβλέπουν ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του Νόμου αυτού. Ποσοστό ίσο με 20% επί των επιβαλλομένων διοικητικών προστίμων αποτελεί πόρο του Ειδικού Λογαριασμού Πετρελαιοειδών του άρθρου 20 του Νόμου αυτού.

Το **άρθρο 18** προβλέπει τη σύσταση και τις αρμοδιότητες των Κλιμακίων Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων που θα λειτουργούν στο Υπουργείο Ανάπτυξης. Τα μέλη τους τοποθετούνται για

ένα χρόνο και δεν μπορούν να ξανατοποθετηθούν πριν την πάροδο έτους από τη λήξη της προηγούμενης θητείας τους.

Το **άρθρο 19** περιλαμβάνει μεταβατικές διατάξεις και ιδιαίτερα, σχετικά με τις έως σήμερα ισχύουσες άδειες. Ορίζει, επίσης, ότι οι σήμερα λειτουργούσες εταιρίες διύλισης λαμβάνουν απευθείας από το Νόμο αυτό τη σχετική άδεια διύλισης, χωρίς βέβαια να θίγεται η υποχρέωση συμμόρφωσής τους προς τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο Νόμος αυτός και ο Κανονισμός Αδειών που θα εκδοθεί.

Το **άρθρο 20** αφορά στη σύσταση ειδικού "Λογαριασμού χρηματοδότησης εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών" για μετα-

φορές καυσίμων στις προβληματικές περιοχές της χώρας και θεσπίζεται εισφορά τουλάχιστον 1% (με το σημερινό Νόμο είναι 0,5%) επί της προ εισφορών και φόρων αξίας των πετρελαιοειδών προϊόντων που διακινούν οι κάτοχοι αδειών διύλισης, εμπορίας και οι προμηθευτικοί συνεταιρισμοί. Από το λογαριασμό αυτό χρηματοδοτούνται οι κάτοχοι αδειών εμπορίας και λιανικής εμπορίας που καλύπτουν ανάγκες σε πετρελαιοειδή των προβληματικών περιοχών της χώρας, οι λειτουργικές ανάγκες του Υπουργείου Ανάπτυξης για ερευνητικούς σκοπούς, καθώς και για την κάλυψη δαπανών των κλιμακίων ελέγχου του άρθρου 18 και για άλλους σκοπούς που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του άρθρου.

Β. ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

1. Μερικά βασικά στοιχεία για την αγορά πετρελαιοειδών

Η αγορά πετρελαιοειδών, μέχρι το 1992, ήταν πλήρως ελεγχόμενη από το Κράτος. Το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο ετίθετο από τον Ν. 1571/1985. Το Κράτος είχε την ευθύνη της αγοράς και εισαγωγής αργού πετρελαίου, το οποίο διέθετε στα Ελληνικά Διυλιστήρια για διύλιση έναντι καθορισμένης αμοιβής, ενώ οι Εταιρίες Εμπορίας υποχρεώνονταν να αγοράζουν τα προϊόντα για την εσωτερική αγορά από τα Ελληνικά Διυλιστήρια έναντι συγκεκριμένων τιμών και να διαθέτουν τα προϊόντα αυτά στην Ελληνική αγορά σε τιμές καθορισμένες από το Κράτος.

Έκτοτε έγιναν σταδιακά βήματα προς την απελευθέρωση της αγοράς των πετρελαιοειδών με τροποποιήσεις του Ν. 1571/1985 τα έτη 1992, 1995 και 1997.

Σήμερα λειτουργούν στην Ελλάδα τέσσερα (4) διυλιστήρια (τα δύο κρατικού ενδιαφέροντος διυλιστήρια της εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. στον Ασπρόπυργο και τη Θεσσαλονίκη και τα ιδιωτικά της MOTOR OIL ΕΛΛΑΣ Α.Ε. στους Αγίους Θεοδώρους και της PETROLA ΕΛΛΑΣ Α.Ε. στην Ελευσίνα), πάνω από 50 εταιρίες εμπορίας με άδειες εμπορίας διαφόρων τύπων και τέλος, περί τα 6.000 πρατήρια. Εκτός από αυτά, υπάρχει πλήθος μεταπωλητών (οι οποίοι αγοράζουν από τις εταιρίες εμπορίας και διαθέτουν στους τελικούς καταναλωτές), είτε στην εσωτερική αγορά, είτε στη διεθνή (κυρίως στη ναυτιλία).

Δύο είναι τα κύρια χαρακτηριστικά του νομικού καθεστώτος διακίνησης και εμπορίας των πετρελαιοειδών. Το πρώτο είναι ο διαχωρισμός των διαφόρων σταδίων διακίνησης των πετρελαιοειδών με τη δημιουρ-

γία τριών ανεξάρτητων δραστηριοτήτων (διύλιση, χονδρική πώληση και λιανική πώληση), η κατανομή διακριτών ρόλων στους δραστηριοποιούμενους σε κάθε μία από αυτές τις δραστηριότητες, αλλά και η θέσπιση ορισμένων ιδιαίτερων όρων και προϋποθέσεων για κάθε δραστηριότητα.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό αφορά στον τρόπο τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας και στη σύνδεσή τους με τις συμβάσεις προμήθειας από τα διυλιστήρια. Για το ζήτημα αυτό εκκρεμεί, ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ.) από το 1998, προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της χώρας μας, με αίτημα "να διαπιστωθεί ότι με τη θέσπιση και διατήρηση καθεστώτος αποθεμάτων για τα πετρελαιοειδή, το οποίο

1. συνδέει άμεσα τη δυνατότητα μεταφοράς της υποχρέωσης αυτής στα διυλιστήρια που λειτουργούν στη χώρα μας με την υποχρέωση εφοδιασμού σε πετρελαιοειδή από αυτά (άρθρο 10, Ν. 1571/1985, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 15, Ν. 2289/1995) και

2. με την απαγόρευση της δυνατότητας να προμηθεύονται τα πρατήρια από διυλιστήρια ή από κάποιο άλλο κράτος μέλος (άρθρο 482, ΑΔ 14/1989, όπως τροποποιήθηκε), η Ελλάδα παραβίασε τις διατάξεις του άρθρου 30 της ΣυνθΕΟΚ, οι οποίες απαγορεύουν τη θέσπιση μέτρων ισοδύναμου με ποσοτικούς περιορισμούς αποτελέσματος, δηλαδή κάθε εθνική διάταξη εμπορικού χαρακτήρα που δύναται να περιορίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά".

Κατ' αρχήν δεν αμφισβητείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η επιλογή των ελληνικών αρχών να επιτρέπουν τη σύσταση

αυτών των αποθεμάτων μόνο στο ελληνικό έδαφος, στο πλαίσιο της οδηγίας 68/414/ΕΟΚ, που υποχρεώνει τα κράτη μέλη να διατηρούν ένα ελάχιστο επίπεδο αποθεμάτων αργού πετρελαίου και/ή πετρελαιοειδών. Εκείνο, αντίθετα, που αμφισβητείται είναι οι όροι που συνοδεύουν την υποχρέωση αυτή, αφού από την παραπάνω προσφυγή, καθώς και την ανταλλαγή των επιχειρημάτων και των αντεπιχειρημάτων μεταξύ των ελληνικών αρχών και της Επιτροπής για το θέμα αυτό, που είχε αρχίσει ήδη από το 1992, προκύπτει ότι ο στόχος της διατήρησης αποθεμάτων που επιδιώκει η Ελλάδα μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικά μέσα για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων⁴. Η εκκρεμής αυτή προσφυγή κατά της χώρας μας (για την οποία δεν έχει αποφανθεί ακόμα το ΔΕΚ) καθιστά σε κάθε περίπτωση αναγκαία μία νομοθετική παρέμβαση για τη ρύθμιση της τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το κοινοτικό δίκαιο.

Τέλος, πρέπει να γίνει μνεία και στην πρόσφατη γνωμοδότηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία διαπιστώνει ότι δεν υπάρχουν αποδείξεις για "συμφωνίες, εναρμονισμένες πρακτικές ή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης [στην αγορά]" και ότι υπάρχουν ορισμένα δομικά προβλήματα που δημιουργούνται από διοικητικές ρυθμίσεις όπως: η μη απελευθέρωση της αγοράς για τη χρήση βυτιοφόρων δημόσιας χρήσης, η έλλειψη δυνατότητας απευθείας πρόσβασης στα διυλιστήρια από τους πρατηριούχους και η αντίστοιχη έλλειψη της δυνατότητας των εταιρειών πετρελαιοειδών να διατηρούν πρατήρια καυσίμων και τέλος, η επιβολή ορισμένων προ-

ϋποθέσεων για να μπορούν τα διυλιστήρια να τηρούν αποθέματα για λογαριασμό των εταιριών εμπορίας.

Ως γενικό συμπέρασμα, θα μπορούσε κανείς να πει ότι με το σημερινό καθεστώς της "ελεύθερης αγοράς" λειτουργεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός, αλλά μπορούν να επισημανθούν και πιθανές εστίες στρεβλώσεώς του, η θεραπεία των οποίων μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωσή του.

Τέλος, γενική είναι η διαπίστωση ότι στο χώρο της εμπορίας πετρελαιοειδών υφίσταται σημαντικό ποσοστό αφανούς οικονομικής δραστηριότητας. Η κατάσταση αυτή έχει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις: απώλεια εσόδων για το κράτος, κυκλοφορία νοθευμένων προϊόντων με επιπτώσεις, τόσο για τους χρήστες, όσο και για το περιβάλλον, νόθευση του ανταγωνισμού εις βάρος των επιχειρήσεων που λειτουργούν νομίμως κ.λπ. Ο βασικός στόχος κάθε νομοσχεδίου που αφορά στην αγορά των καυσίμων θα πρέπει να είναι η αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης.

2. Γενική Αξιολόγηση

Η έκφραση Γνώμης επί του Σχεδίου Νόμου για την "Οργάνωση της αγοράς καυσίμων", όπως αυτό απεστάλη από τον Υπουργό Ανάπτυξης, είναι δυσχερής, γιατί δεν συνοδεύεται από σχετική Εισηγητική Έκθεση που να εξηγεί τους σκοπούς και τους στόχους του Σχ/Ν. Κατά συνέπεια, μόνο προσεγγιστικά μπορεί κανείς να μιλήσει για τους σκοπούς του Σχ/Ν και με την επιφύλαξη αυτή, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή προβαίνει στις παρακάτω γενικές παρατηρήσεις:

⁴ Παρ' όλο που η ελληνική νομοθεσία δεν επιβάλλει επισήμως υποχρέωση, πρέπει να τονιστεί ότι στην πραγματικότητα η διάρθρωση της αγοράς (περιορισμένες δυνατότητες εναλλακτικής αποθήκευσης) αναγκάζει σχεδόν αναπόφευκτα τις εταιρίες εμπορίας να απευθύνονται στα ελληνικά διυλιστήρια και να αποφεύγουν κάθε εισαγωγή διυλισμένων προϊόντων. Αυτή η ύπαρξη κρατικού μέτρου που ενθαρρύνει την αγορά από τα ελληνικά διυλιστήρια ενεργεί προστατευτικά υπέρ της εθνικής παραγωγής, ενώ αντίστοιχα είναι δυσμενής κατά τον ίδιο βαθμό για τους παραγωγούς των άλλων κρατών μελών.

1. Η Ο.Κ.Ε. σημειώνει, κατ' αρχήν, με ικανοποίηση, ότι έγινε δεκτή η παρατήρησή της επί του Προσχεδίου (Νοέμβριος 2000) σχετικά με την ανάγκη να καλύπτει ο νέος Νόμος όλα τα θέματα που έθιγε ο Ν. 1571/1985, καθώς είναι σαφές ότι τα τελευταία 15 χρόνια έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές στην αγορά καυσίμων. Η διαμόρφωση ενός νομοθετήματος που να αντικαθιστά συνολικά το Ν. 1571/1985 ήταν αναγκαία για να υπάρχει συνοχή στο υπό δημιουργία νέο καθεστώς.

2. Η Ο.Κ.Ε. διαπιστώνει την αδυναμία έκφρασης ολοκληρωμένης Γνώμης πάνω σε ουσιαστικά θέματα της αγοράς πετρελαιοειδών, όπως η απελευθέρωση, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και η προστασία του καταναλωτή (π.χ. σε θέματα τιμής, ποιότητας και παροχής υπηρεσιών), δεδομένου ότι η αγορά αυτή διέπεται από ένα πλέγμα νόμων, διοικητικών πράξεων και αγορανομικών διατάξεων που δεν θίγονται από το υπό κρίση Σχ/Ν. Ιδιαίτερα μάλιστα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν έχει ακόμη απελευθερωθεί το καθεστώς χορήγησης αδειών βυτιοφόρων δημοσίας χρήσεως.

Στο ίδιο πνεύμα, η Ο.Κ.Ε. παρατηρεί ότι ορισμένα καίρια θέματα που θίγονται από το Σχ/Ν και είναι πολύ σημαντικά, όπως ο Κανονισμός Αδειών ή η λειτουργία των Προμηθευτικών Συνεταιρισμών δεν έχουν τύχει λεπτομερούς επεξεργασίας και πολλά ζητήματα παραπέμπονται προς ρύθμιση στο μέλλον με υπουργική απόφαση.

3. Τα σοβαρά προβλήματα του κλάδου, όπως ο αθέμιτος ανταγωνισμός, η πειρατεία, η λαθρεμπορία και η νοθεία που εξακολουθούν να υπάρχουν και σήμερα, δεν αντιμετωπίζονται ικανοποιητικά (κυρίως λόγω μη απο-

τελεσματικού ελεγκτικού μηχανισμού) και στην πράξη ο έλεγχος είναι κάθε άλλο παρά ικανοποιητικός.

Η δημιουργία ενός νέου ελεγκτικού μηχανισμού ("Κλιμάκια Ελέγχου, Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων") που προβλέπεται από το Σχέδιο Νόμου μπορεί να αποτελέσει αφετηρία για ένα ουσιαστικό έλεγχο των παράνομων καταστάσεων που υφίστανται στην αγορά, εφ' όσον, όμως, γίνει η κατάλληλη στελέχωση.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η πάταξη της παρα-οικονομίας είναι και θέμα ενεργοποίησης των εμπλεκόμενων φορέων και γι' αυτό η σχετική προσπάθεια θα πρέπει να ενισχυθεί στο κοινωνικό πεδίο. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να συντάσσεται ετήσια έκθεση δράσης από τα ελεγκτικά αυτά όργανα, η οποία θα δίδεται στη δημοσιότητα και θα συζητείται από επιτροπή επιτελικού χαρακτήρα που θα πρέπει να συσταθεί προς το σκοπό αυτό με τη συμμετοχή των κοινωνικών φορέων.

4. Είναι σαφές, όμως, ότι ο νέος νόμος φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που μόλις προαναφέραμε, όχι μόνο με τον προαναφερθέντα ελεγκτικό μηχανισμό, αλλά κυρίως με τη θέσπιση αυστηρότερων προϋποθέσεων για τη λήψη αδειών συμμετοχής στην αγορά καυσίμων. Είναι βέβαιο ότι με τη μεγάλη αύξηση των ελάχιστων απαιτούμενων αποθηκευτικών χώρων και του μετοχικού κεφαλαίου, θα περιορισθούν οι εταιρίες που θα μετέχουν στην αγορά καυσίμων. Και αυτό επειδή κυρίως υπάρχει μεγάλη δυσχέρεια απόκτησης νέων αποθηκευτικών χώρων, καθώς πέραν του κόστους, οι τοπικές αντιδράσεις σε κάθε τέτοια απόπειρα είναι τέτοιες που θα την αποτρέψουν.

⁵ Για μία ανάλυση των μηχανισμών μέσα από τους οποίους δημιουργείται η παρα-οικονομία στο χώρο των καυσίμων, βλ. σχετική μελέτη του Ν. Τσάτσου, "Παραοικονομία και φοροδιαφυγή στην Ελλάδα" (Ι.Ο.Β.Ε. 2001), σ.σ. 217-220.

Ο περιορισμός αυτός, βεβαίως, θα διευκολύνει το ελεγκτικό έργο των αρχών στην προσπάθεια περιορισμού της παραοικονομίας που είναι εκτεταμένη στον κλάδο αυτό.

Οι παρενέργειες, όμως, που θα δημιουργηθούν είναι τέτοιες (μείωση ανταγωνισμού, καθώς θα μειωθεί δραστικά ο αριθμός των εταιριών με άδεια εμπορίας καυσίμων και ιδιαίτερα σε ορισμένες περιφέρειες μπορεί να δημιουργηθούν, όχι απλώς ολιγοπωλιακές, αλλά και μονοπωλιακές καταστάσεις), ώστε θα πρέπει να επανεξετασθεί το μέτρο. Συγκεκριμένα, τα κατώτατα όρια αποθηκευτικών χώρων θα πρέπει να παραμείνουν στα σημερινά επίπεδα, η δε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου -η οποία κατ' αρχήν γίνεται αποδεκτή- θα πρέπει να είναι μικρότερη από την προβλεπόμενη στη σχετική διάταξη του Σχ/Ν (ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ελάχιστο απαιτούμενο μετοχικό κεφάλαιο για την άδεια Α αυξάνεται από 80.000.000 δρχ. σε 1 περίπου δις, δραχμές).

Αντίθετα, η μέριμνα για τον περιορισμό της παραοικονομίας δεν θα πρέπει να περάσει μέσα από τη μείωση του ανταγωνισμού, αλλά από την βελτίωση και επαύξηση των ελεγκτικών μηχανισμών που άλλωστε προβλέπεται από το Σχ/Ν.

Πάντως, ανεξάρτητα από τα παραπάνω, θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές, όπου τα αυξημένα κατώτατα όρια αποθηκευτικών χώρων θα οδηγήσουν σε σοβαρότατα προβλήματα εφοδιασμού.

5. Μία σημαντική καινοτομία του Σχ/Ν είναι ότι δίνει τη δυνατότητα απευθείας πώλησης καυσίμων από τις εταιρίες διύλισης στα πρατήρια και αντίστοιχης παραγγελίας από τα πρατήρια προς τα διυλιστήρια. Σε ό,τι αφορά τις εταιρίες διύλισης, τους δίδει τη δυνατότητα λήψης και άδειας εμπορίας (οπότε θα μπορούν να πωλούν απευθείας)

ενώ σε ό,τι αφορά τα πρατήρια, προβλέπει τη δυνατότητα αγοράς απευθείας από τα διυλιστήρια, μέσω, όμως, προμηθευτικών συνεταιρισμών.

Κατ' αρχήν, η ιδέα της δημιουργίας διόδων για απευθείας συναλλαγές μεταξύ πρατηρίων και διυλιστηρίων είναι θετική καθώς μπορεί να συμβάλει στη μείωση του κόστους, εναρμονίζεται δε και με τις επιταγές των κοινοτικών αρχών περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Σε ό,τι, όμως, αφορά ειδικότερα τους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς, διατυπώθηκαν στην Ολομέλεια δύο απόψεις:

Α΄ Άποψη: Ο Νόμος ορθά αναθέτει αποκλειστικά στους συνεταιρισμούς την παραγωγή καυσίμων από τα διυλιστήρια για λογαριασμό των βενζινοπωλών. Τυχόν αντίθετη λύση (δηλαδή να μπορεί και ο μεμονωμένος πρατηριούχος να παραγγέλει) θα δημιουργούσε πολλά τεχνικά και οικονομικά προβλήματα, ενώ, ενδεχομένως, θα οδηγούσε και σε ανισότητες μεταξύ των πρατηριούχων. Πάντως, θα πρέπει ο Νόμος να περιλάβει μία πιο λεπτομερειακή ρύθμιση του θεσμού, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι συνεταιρισμοί θα διαδραματίσουν πράγματι το ρόλο για τον οποίο προβλέπεται η σύστασή τους και δεν θα οδηγήσουν σε ανεπιθύμητες καταστάσεις. Έτσι, για παράδειγμα, θα πρέπει ο Νόμος να θέσει υψηλό κατώτατο όριο αριθμού μελών και ελάχιστο όγκο διενεργούμενης παραγγελίας από τα διυλιστήρια.

Β΄ Άποψη: Η απαγόρευση της δυνατότητας για απευθείας παραγγελίες λειτουργεί περιοριστικά για τον ανταγωνισμό. Η δυνατότητα του πρατηριούχου να προμηθευτεί αυτοτελώς καύσιμα -ή με κοινοπραξία 3-4 πρατηρίων- θα αποτελέσει διαπραγματευτικό πλεονέκτημα κατά τη σύναψη τυχόν συμβάσεων αποκλειστικής προμήθειας, προς όφελος του καταναλωτή. Την έλλειψη αυτής της δυνατότητας

τας έχουν επισημάνει επικριτικά, τόσο η Επιτροπή Ανταγωνισμού, όσο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Γενικός Εισαγγελέας του Δ.Ε.Κ., κατά τα προαναφερθέντα. Γι αυτό, προτείνεται, εκτός από τους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς, να επιτραπεί και στους μεμονωμένους πρατηριούχους, αλλά και σε τυχόν κοινοπραξίες πρατηριούχων, να παραγγέλουν ποσότητες καυσίμων από τα διυλιστήρια.

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει την ανάγκη, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το

πρόβλημα των περιβαλλοντικών προϋποθέσεων χωροθέτησης αδειοδότησης ανέγερσης δεξαμενών πετρελαιοειδών, να υπάρξουν χωροταξικά διατάγματα χρήσεων γης για επιλεγμένες περιοχές της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, οι περιφέρειες θα πρέπει να αναλάβουν τις διαδικασίες για την εκπόνηση των σχετικών μελετών.

Μετά από αυτές τις βασικές παρατηρήσεις επί της αρχής του Σχ/Ν, διατυπώνονται παρακάτω οι παρατηρήσεις για τις επί μέρους διατάξεις του.

Γ. ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άρθρο 1 Σκοπός

Το άρθρο αυτό, που πρώτη φορά εισάγεται, προβλέπει ότι η διύλιση, μεταφορά, εμπορία, πώληση σε τελικούς καταναλωτές και αποθήκευση αργού πετρελαίου και προϊόντων στην ελληνική επικράτεια διενεργούνται εφεξής σύμφωνα με τους κανόνες του νέου Νόμου.

Η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι οι "κανόνες του νόμου αυτού" δεν περιλαμβάνουν ουσιώδη θέματα της αγοράς πετρελαιοειδών, όπως τον καθορισμό της ποιότητας των καυσίμων, τους κανόνες θαλάσσιας, οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς και άλλα θέματα που εμπíπτουν, κυρίως, στην ευθύνη άλλων κρατικών φορέων και θα πρέπει να επανεξετασθούν, καθώς οι συνθήκες έχουν μεταβληθεί κατά πολύ από την εποχή που διαμορφώθηκαν οι κανόνες αυτοί.

Άρθρο 3 Ορισμοί

Ως προς τους ορισμούς των "προϊόντων", επαναλαμβάνεται η παράγραφος 4 του άρθρου 14 του Ν. 1571/85, με την εξαίρεση ορισμένων ονομασιών οι οποίες έχουν αλλάξει (π.χ. "Ντίζελ" αντί "Πετρέλαιο ντίζελ"). Οι προηγούμενες ονομασίες θεωρούνται πιο δόκιμες και προτείνεται η διατήρησή τους.

Άρθρα 4 και 14 Άδειες και Κανονισμός Αδειών

Με τις διατάξεις αυτές εισάγεται, για πρώτη φορά, η έννοια της έκδοσης άδειας για κάθε δραστηριότητα, από τη διύλιση μέχρι τη διάθεση στον τελικό καταναλωτή. Με αυτόν τον τρόπο, χορηγούνται χωριστές άδειες για τη Διύλιση, την Εμπορία (4 άδειες), τη Μεταφορά με Αγωγό, του Τελι-

κού Πωλητή (τέσσερις) και της Εμφιάλωσης Υγραερίων, δηλαδή, προβλέπονται συνολικά 11 είδη αδειών.

Ως προς το θέμα αυτό, η Ο.Κ.Ε. εκφράζει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

α. Η έκδοση άδειας για κάθε είδους δραστηριότητα εξασφαλίζει κατ' αρχήν μία διαφάνεια στο όλο κύκλωμα και πιθανόν, να κατατείνει στην πάταξη φαινομένων που σήμερα υπονομεύουν τον υγιή ανταγωνισμό. Όμως, ο μεγάλος αριθμός τους, σε συνδυασμό με τη μη παροχή δυνατότητας έκδοσης "συγκεντρωτικής άδειας" (με πρακτικό αποτέλεσμα, π.χ. διυλιστήριο που δραστηριοποιείται και στην εμπορία πιθανόν να χρειάζεται μέχρι και 11 άδειες) οδηγούν σε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις, που δημιουργούν εμπόδια στον ανταγωνισμό. Σε ένα τέτοιο καθεστώς, οι μηχανισμοί ελέγχου γίνονται, εκ των πραγμάτων, αρκετά περίπλοκοι, με αποτέλεσμα να καθίστανται τελικά αναποτελεσματικοί. Αν μη τι άλλο, θα πρέπει να καταβληθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την κατάρτιση του Κανονισμού Αδειών, ώστε να αποφευχθούν περιττές γραφειοκρατικές διαδικασίες.

β. Ενώ στο Ν 1571/85 και στο άρθρο 15 γίνεται λεπτομερής περιγραφή των όρων έκδοσης άδειας Εμπορίας, στο παρόν προσχέδιο και στο άρθρο 14 "Κανονισμός Αδειών", επαφίεται σε απόφαση του ΥΠΑΝ ο καθορισμός των όρων έκδοσης των επιμέρους αδειών. Αυτό σημαίνει ότι καθίσταται το όλο θέμα πιο ευέλικτο, αλλά και πιο ευμετάβλητο, με αποτέλεσμα οι "όροι του παιχνιδιού" να θεωρούνται επισφαλείς (σε σχέση με την ασφάλεια ενός Νόμου). Και αυτό μπορεί να έχει επιπτώσεις και στις επενδύσεις (τη στιγμή που η χώρα μας "πάσχει" σε δυνατότητες αποθήκευσης για την εμπορία, σε σχέση με τη γεωγραφική της διαμόρφωση).

γ. Με τις ρυθμίσεις των άρθρων αυτών, ουσιαστικά καταργείται το σημερινό καθεστώς του διαχωρισμού των τριών βασικών ανεξαρτήτων δραστηριοτήτων (παραγωγή/διύλιση/εμπορία - διακίνηση, χονδρικό εμπόριο/εταιρίες εμπορίας-λιανικό εμπόριο/πρατήρια, μεταπωλητές). Η καθετοποίηση που εισάγεται και η δυνατότητα ύπαρξης, θεωρητικά, απεριόριστου αριθμού ανεξαρτήτων διακινητών, μπορεί να δυσχεράνει το έργο των ελεγκτικών μηχανισμών και γι' αυτό θα πρέπει να υπάρξει στελέχωση τους με άτομα που διαθέτουν εμπειρία και εξειδίκευση.

δ. Με ικανοποίηση σημειώνεται ότι δεν επαναλαμβάνεται στο Σχέδιο Νόμου η εξαίρεση από την υποχρέωση λήψης άδειας αποθήκης των Τελικών Πωλητών και των Τελικών Καταναλωτών, όπως προέβλεπε το αρχικό Προσχέδιο και για το οποίο είχε τότε υπάρξει κριτική παρατήρηση από πλευράς Ο.Κ.Ε.

**Άρθρο 6
Εμπορία
Παρ. 6 περίπτ. γ'**

Ιδιαίτερα θετικά κρίνεται η διάταξη με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση διαφοροποίησης του εξωτερικού χρωματισμού των βυτιοφόρων, ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου καύσιμου, καθώς μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην διευκόλυνση του έργου των ελεγκτικών αρχών. Θα πρέπει, όμως, να τροποποιηθούν και οι αντίστοιχες διατάξεις περί χορήγησης άδειας σε βυτιοφόρα ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης.

Παρ. 6 περίπτ. δ'

Θα πρέπει να αναγραφεί στον τίτλο ότι πρόκειται για "εμφιαλωμένο υγραέριο".

Παρ. 7 περ. β' και γ'

Η έλλειψη Εισηγητικής Έκθεσης δεν επιτρέπει να αξιολογηθούν από την Ο.Κ.Ε. τα ποσοστά που καθορίζονται από

τις διατάξεις αυτές σε σχέση με τις προϋποθέσεις υποχρεωτικής διακίνησης μέσω των αποθηκευτικών χώρων ορισμένων ποσοτήτων και ειδών καυσίμων.

Πάντως, ειδικότερα, ως προς την υποχρέωση να διέρχεται από τους αποθηκευτικούς χώρους το 40% των ετησίων πωλήσεων των εταιριών εμπορίας καυσίμων, εκφράζεται η άποψη ότι θα δημιουργήσει σημαντικά λειτουργικά προβλήματα στο ύψος αυτό και θα πρέπει να τεθεί μικρότερο όριο.

Παρ. 8

Ορθή η καθιέρωση κοινής ευθύνης του Κατόχου Άδειας Εμπορίας και του Κατόχου Άδειας Λιανικής Εμπορίας "για την ποσότητα και ποιότητα προϊόντων" που διαθέτουν τα πρατήρια που ο πρώτος τροφοδοτεί. Για λόγους νομικής ακριβολογίας, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο όρος "εις ολόκληρον" αντί του χρησιμοποιούμενου "από κοινού και αλληλέγγυα".

**Άρθρο 7
Λιανική Εμπορία
Παρ. 7**

Μεταξύ άλλων, δίδεται η δυνατότητα στους κατόχους Άδειας Λιανικού Εμπορίου να πωλούν ντίζελ κίνησης σε Τελικούς Καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους. Δεδομένου ότι η πώληση πετρελαίου κίνησης προβλέπεται (και ορθά) στο άρθρο 3, παρ. 1, περίπτ. 1.2, μόνο για κινητήρες εσωτερικής καύσης (πλοία και αυτοκίνητα), δεν κρίνεται ορθό να αναγραφεί ότι το ντίζελ κίνησης πωλείται σε "Τελικούς Καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους", γιατί αυτός ο όρος καταλαμβάνει και άλλες περιπτώσεις, εκτός από τα πλοία και τα αυτοκίνητα.

Παρ. 8

Προκαλεί προβληματισμό η γενική αναφορά της δυνατότητας να πωλούν τα

πρατήρια βενζίνη ή πετρέλαιο κίνησης και με δοχεία. Με αυτό τον τρόπο θα διευκολυνθεί η παρα-εμπορία. Θα πρέπει η δυνατότητα αυτή να προβλέπεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (π.χ. κάποιος "έμεινε" από βενζίνη εκτός του πρατηρίου και προσήλθε πεζός για να προμηθευθεί βενζίνη που θα τη μεταφέρει με δοχείο στο όχημά του) και να απαγορεύεται να έχουν τα δοχεία πάνω από το απολύτως αναγκαίο μέγεθος (π.χ. 1 λίτρο).

Άρθρο 10 **Δικαιώματα Χρήσης και** **Πρόσβαση Τρίτων**

Η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού θα πρέπει, να εξεταστεί σε συνάρτηση με το άρθρο 12 περί "Υποχρεώσεων τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας".

Εισάγεται η έννοια της υποχρεωτικής διάθεσης πρόσβασης σε τρίτους στους αποθηκευτικούς χώρους των κατόχων αδειών διύλισης ή εμπορίας. Όμως, οι αποθηκευτικοί αυτοί χώροι αποτελούν εμπορική επένδυση των εταιριών αυτών. Εκφράζονται επιφυλάξεις για τον αν θα μπορέσει να εφαρμοσθεί αυτή η διάταξη. Εν πάση περιπτώσει, θα πρέπει να προβλεφθεί μια ευκίνητη διαδικασία διαιτησίας για τον προσδιορισμό του τιμήματος παραχώρησης των αποθηκευτικών χώρων, προκειμένου να αποφευχθούν χρονόβρες προστριβές.

Άρθρο 11 **Τήρηση λογαριασμών από κατόχους** **αδειών και καταγραφή στοιχείων** **δραστηριοτήτων**

Με τις ρυθμίσεις του Ν. 1571/85 δεν μπορούσε μία εταιρία παραγωγής (διυλιστήριο) να κάνει εμπορία ή μία εταιρία εμπορίας να διαθέτει καύσιμα στο τελικό καταναλωτή μέσω πρατηρίου. Εμμέσως δινόταν αυτή η δυνατότητα με τη δημιουργία ξεχωριστών εταιριών.

Με το Σχ/Ν δίδεται η δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης σε όλες τις δραστηριότητες της αγοράς, αρκεί ο ενδιαφερόμενος να κατέχει και τις αντίστοιχες άδειες.

Το άρθρο αυτό βάζει μία επιπλέον προϋπόθεση, την τήρηση ετήσιων χωριστών λογαριασμών κατά δραστηριότητα. Η ρύθμιση αυτή είναι πολύ πιο αδύνατη από την προηγούμενη του Ν. 1571/85. Οι χωριστοί αυτοί λογαριασμοί δεν μπορούν να υπαχθούν στον ίδιο ελεγκτικό μηχανισμό, όπως συμβαίνει με τους ισολογισμούς των εταιριών. Οι εσωτερικές τιμολογήσεις, κατανομή των εξόδων κ.λπ. ενέχουν τον κίνδυνο της δημιουργίας αθέμιτου ανταγωνισμού με διάφορες μεθόδους (π.χ. υποτιμολογήσεις/υπερτιμολογήσεις κ.λπ.).

Άρθρο 12 **Υποχρεώσεις Τήρησης** **Αποθεμάτων Ασφαλείας**

Με το άρθρο αυτό αίρεται ο περιορισμός της παραγράφου 3 του άρθρου 10 του Ν. 1571/85, που έδινε τη δυνατότητα στις εταιρίες εμπορίας να μεταφέρουν την υποχρέωσή τους για τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας στα διυλιστήρια της χώρας, με την προϋπόθεση ύπαρξης συμφωνίας προμήθειας προϊόντων της εταιρίας από το συγκεκριμένο διυλιστήριο. Το άρθρο αυτό έχει άμεση συνάφεια με το άρθρο 10 περί "παροχής χρήσης και πρόσβασης στους αποθηκευτικούς χώρους τους οποίους διαθέτουν (οι κάτοχοι άδειας αποθήκης) στους κατόχους άδειας διύλισης ή εμπορίας...".

Σε σχέση με τη ρύθμιση αυτή, η Ο.Κ.Ε. εκφράζει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

α. Εάν, όπως είναι γενικά αποδεκτό, υπάρχει έλλειψη αποθηκευτικών χώρων (για τις εταιρίες εμπορίας, που έχουν και την υποχρέωση τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας) στην Ελλάδα, τότε η "παροχή πρόσβασης" που δίνεται και μάλιστα κάτω από

τους όρους των άρθρων 10 και 12, ουσιαστικά είναι πάλι έμμεση στροφή των εταιριών εμπορίας προς τα διυλιστήρια για σύναψη αντίστοιχης συμφωνίας. Στην περίπτωση αυτή, τα διυλιστήρια θα έχουν ένα ισχυρό διαπραγματευτικό όπλο, τους μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και την δυνατότητα συνυπολογισμού στα αποθέματα ασφαλείας των λειτουργικών αποθεμάτων τους σε αργό πετρέλαιο.

β. Δεδομένων των δυσκολιών που αντιμετωπίζονται για την έκδοση αδειών ανεγέρσεως νέων δεξαμενών και ως εκ τούτου, της δυσκολίας να αντιμετωπίσουν οι εταιρίες εμπορίας, έστω και μεσο/μακροπρόθεσμα, την αυτοδύναμη κάλυψη αυτής της υποχρέωσής τους, θα πρέπει να βρεθεί λύση που να μην αφήνει περιθώρια ανάπτυξης διαφόρων στρεβλώσεων (όπως επισημαίνεται και πιο πάνω). Και πολύ περισσότερο, όταν δίνεται η δυνατότητα, με το Σχ/Ν, δημιουργίας καθετοποιημένων εταιριών (έστω και με την υποχρέωση τήρησης χωριστών λογαριασμών), οπότε η διαφάνεια των συναλλαγών γίνεται πιο επιτακτική.

Μία λύση θα μπορούσε να είναι οι σημερινοί αποθηκευτικοί χώροι αποθεμάτων ασφαλείας στα διυλιστήρια της χώρας να αποδεσμευτούν από την υποχρέωση τήρησης συμβάσεως μεταξύ των εταιριών και των διυλιστηρίων και τα αποθέματα ασφαλείας να περιέλθουν στην ευθύνη του κράτους, που θα τα διατηρεί στους υπάρχοντες αποθηκευτικούς χώρους, κατόπιν συμφωνίας με τα διυλιστήρια και έναντι τιμήματος. Αντίστοιχα δε να προβλεφθεί ότι οι εταιρίες εμπορίας, για τις ποσότητες που θα αγοράζουν από τα διυλιστήρια, θα επιβαρύνονται με τίμημα, ενώ για τις ποσότητες εισαγωγής που κάνουν από χώρες του εξωτερικού, θα υπάρχει δυνατότητα επιβολής του ιδίου τιμήματος κατά την εισαγωγή.

γ. Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει παρ. 3β του άρθρου 12, στην οποία παραπέμπει η παράγραφος 8 του ίδιου άρθρου. Εάν εν-

νοείται η δεύτερη πρόταση της παρ. 3, θα πρέπει να αναγραφεί "παρ. 3, εδ. β".

Άρθρα 17 και 18 Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις

Με τις διατάξεις αυτές αυστηροποιούνται οι ποινικές και διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης της σχετικής νομοθεσίας.

Η Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με τη θέσπιση αυστηρότερων ποινών, καθώς οι σχετικές πράξεις και εκτεταμένες είναι και έχουν ιδιαίτερη απαξία. Θα πρέπει, όμως, για τη δημιουργία ασφάλειας του δικαίου, να είναι πιο σαφείς οι όροι που χρησιμοποιούνται και ειδικότερα: α) ο όρος "οικονομικό έγκλημα" (άρθρο 18, παρ. 4), όπου θα ήταν καλύτερο να γίνεται παραπομπή σε συγκεκριμένες διατάξεις του Π.Κ. και ειδικούς Νόμους, β) ο όρος "σοβαρή παράβαση" είναι μάλλον αδόκιμος και θα πρέπει να αντικατασταθεί, π.χ. με αναφορά στο ύψος του χρηματικού ποσού ή στην ποσότητα των καυσίμων που η παράβαση αφορούσε.

Τέλος, λόγω της σοβαρότητας της κύρωσης της οριστικής διακοπής λειτουργίας, προτείνεται να απαιτείται σύμφωνη γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας.

Άρθρο 18 (του Προσχεδίου) Κανόνες Ασφαλείας

Δεν γίνεται κατανοητό γιατί απαλείφθηκε η διάταξη του άρθρου 18 του Προσχεδίου, που προέβλεπε την έκδοση Π.Δ. με το οποίο θα θεσπίζονται "κανόνες προστασίας της ζωής, της υγείας και της περιουσίας από κινδύνους που προέρχονται από τη διύλιση, αποθήκευση, μεταφορά με αγωγό και εμπορία αργού πετρελαίου και προϊόντων, από τη χρήση αυτών και από τους χώρους αποθήκευσης και διακίνησής τους". Η Ο.Κ.Ε., όχι απλώς την είχε επιδοκιμάσει αλλά είχε προτείνει την επέκταση του πεδίου ε-

φαρμογής τους και στην οδική, σιδηροδρομική και θαλάσσια μεταφορά πετρελαιοειδών.

Άρθρο 18
Μηχανισμοί ελέγχου και
εποπτείας αγοράς

Ισχύουν οι σχετικές παρατηρήσεις της Γενικής Αξιολόγησης.

Η χρηματοδότηση αυτού του ελεγκτικού μηχανισμού (από τον Ειδικό Λογαριασμό Πετρελαιοειδών, άρθρο 20, παρ. 3, περ. β ι) είναι τουλάχιστον "παράδοξη". Ο αναφερόμενος Ειδικός Λογαριασμός, τροφοδοτούμενος από τις εταιρίες εμπορίας, ο οποίος έγινε για να εξασφαλισθεί ο ομαλός εφοδιασμός των παραμεθόριων και απομακρυσμένων περιοχών της χώρας, εκτρέπεται από το σκοπό του, προκειμένου να καλύψει άλλες δαπάνες, οι οποίες απο-

τελούν καθαρή υποχρέωση του Κράτους.

Τέλος, επισημαίνεται ότι στην παρ. 7 αυτού του άρθρου γίνεται αναφορά σε μία ανύπαρκτη διάταξη του υπό εξέταση Σχ/Ν και συγκεκριμένα "στο άρθρο 16, παρ. 3, εδ. τελευταίο". Την ίδια παρατήρηση είχαμε κάνει και στο Προσχέδιο (τότε η αναφορά γινόταν στο άρθρο 19, παρ. 3, που επίσης δεν υπήρχε), αλλά δεν ελήφθη υπ' όψιν.

Άρθρο 19
Μεταβατικές διατάξεις
Παρ. 4

Η διάταξη, έτσι όπως είναι διατυπωμένη, δείχνει φωτογραφική και προκαλεί προβληματισμό. Προκειμένου να αξιολογηθεί από την Ο.Κ.Ε. θα έπρεπε να γνωστοποιηθεί ο σκοπός της διάταξης, κάτι που βέβαια παραπέμπει στην αρχική παρατήρηση για την έλλειψη Εισηγητικής Έκθεσης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.
Καθηγητής **ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΙΝΤΗΣ**

Στην Ολομέλεια της 3^{ης} Ιουλίου 2001 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ανδρέας Κιντής
Καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Α΄ ΟΜΑΔΑ

Αβραμίδης Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
Κεφαλάς Χαράλαμπος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.
Κυριαζής Δημήτριος
πρώην Πρόεδρος Σ.Ε.Β.
Μαστρογιάννης Αναστάσιος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
Μότσος Γεώργιος
Πρόεδρος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
Παγώνης Βασίλειος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.
Ρίζος Θωμάς
Πρόεδρος Δ.Σ. Σ.Α.Τ.Ε.
Σκορίνης Νικόλαος
Α΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
Χασιώτης Νικόλαος
Εκπρόσωπος Ένωσης
Ελλήνων Εφοπλιστών

Β΄ ΟΜΑΔΑ

Αυγητίδης Ελευθέριος
Γ.Σ.Ε.Ε.
Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.
Γκουβέρη Ρέα
Γ.Σ.Ε.Ε.
Κόλλιας Κωνσταντίνος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
Κωνσταντινίδης Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.
Καλύβης Αλέξανδρος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Λαμού Στέφανου
Γ.Σ.Ε.Ε.
Μίχας Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.
Ξενάκης Βασίλειος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
Παπαντωνίου Κωνσταντίνος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
Αποστολόπουλος Αναστάσιος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
σε αναπλήρωση του
Παπασπύρου Σπύρου
Προέδρου Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.
Παυλιδάκης Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πολυζωγόπουλου Χρήστου
Προέδρου Γ.Σ.Ε.Ε.
Σκαρμούτσος Διονύσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γ΄ ΟΜΑΔΑ

Αλεξόπουλος Παναγιώτης
Πρόεδρος Οικονομικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος
Βουμβουλάκης Μιχαήλ
Μέλος Δ.Σ. Π.Α.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.
Γιατράκος Νικόλαος
Αναπληρωτής Δήμαρχος Αθηναίων
Γωνιωτάκης Γεώργιος
Πρόεδρος Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.
Κανταρτζής Αθανάσιος
Μέλος Δ.Σ. Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.
Κοιμήσης Απόστολος
Γενικός Γραμματέας Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.
Κορκόβελος Ιωάννης
Εκπρόσωπος Δικηγορικού
Συλλόγου Αθηνών
Κουρνιακός Στέλιος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.
Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. Π.Α.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.
Λίτσος Φώτης
Μέλος Δ.Σ. Π.Α.Σ.Ε.Γ.Ε.Σ.
Σιδηρόπουλος Ιωάννης
Διευθυντής Κέντρου
Προστασίας Καταναλωτών
σε αναπλήρωση του
Μαγουλά Γεωργίου
Προέδρου Δ.Σ. ΚΕ.Π.Κ.Α
Σπίρτζης Χρήστος
Τ.Ε.Ε.
Τσανικλίδης Φώτης
Εκπρόσωπος Γεωτεχνικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Γρηγόριος Παπανίκος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της κας Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: (01) 9249510-2, Fax: (01) 9249514, e-mail: iproke@otenet.gr