

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

α) ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

β) ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Της «Ένωσης Εμπόρων Πετρελαιοειδών Νομού Αττικής», που εδρεύει στο 17ο χιλιόμετρο Ν.Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου, όπως αυτή νόμιμα εκπροσωπείται.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ

Του νομοθετικού καθεστώτος της προμήθειας, των εισαγωγών και της διακίνησης των πετρελαιοειδών προϊόντων με ίδια μεταφορικά μέσα, όπως ρυθμίζονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 7 παρ. 2 και 10, 10 και 12 του νόμου 3054/2002 και των συναφών κανονιστικών εθνικών διατάξεων .

ΩΣ ΑΝΤΙΘΕΤΟΥ

1. Στις διατάξεις των άρθρων 28 και 29 ΣυνθΕΚ
2. Στις διατάξεις του άρθρου 43 Συνθ. ΕΚ
3. Στις διατάξεις των άρθρων 86 και 87 Συνθ. ΕΚ

Το αιτών Σωματείο αποτελεί πρωτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση, με την αρχική επωνυμία «Πανελλήνια Ένωση Εμπόρων Πετρελαιοειδών», το οποίο ιδρύθηκε το έτος 1992, το δε Καταστατικό του αναγνωρίστηκε και εγκρίθηκε δυνάμει της με αρ. 3680/1992 απόφασης του Πρωτοδικείου Αθηνών. Ακολούθως, με σχετική του απόφαση και αντίστοιχη τροποποίηση του Καταστατικού του, η οποία αναγνωρίστηκε και εγκρίθηκε δυνάμει της με αρ. 5167/2002 απόφασης του Πρωτοδικείου Αθηνών, μετονομάστηκε σε «Ένωση Εμπόρων Πετρελαιοειδών Νομού Αττικής».

Σκοπός του Σωματείου είναι η προστασία των επαγγελματικών συμφερόντων των ασχολουμένων με την λιανική εμπορία υγρών καυσίμων και εν γένει η διαφύλαξη και προαγωγή των κοινών, οικονομικών, κοινωνικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών του. Προς υλοποίηση του σκοπού αυτού ασκεί την παρούσα Καταγγελία, με στόχο να καταδείξει και να ενημερώσει την Επιτροπή για τις παράνομες νομοθετικές διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας περί πετρελαιοειδών.

Ι. ΤΟ ΠΛΕΓΜΑ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΕΡΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΟΥΣ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1. Οι βασικές νομοθετικές ρυθμίσεις περί πετρελαιοειδών σε σύνοψη

Η οργάνωση και ο έλεγχος της αγοράς των πετρελαιοειδών διέπεται από τις διατάξεις του Ν 3054/2002 για την «Οργάνωση της Αγοράς Πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις», όπως αυτός τροποποιήθηκε με το Ν. 3325/2005 και το Ν 3419/2005. Οι παραπάνω νόμοι αποτελούν το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, δυνάμει των οποίων ρυθμίζονται τα σημαντικότερα ζητήματα της αγοράς των πετρελαιοειδών και ειδικότερα: α) το καθεστώς των Αδειών Δύλισης και Εμπορίας των πετρελαιοειδών προϊόντων (§1.1), β) το καθεστώς της προμήθειας αυτών (§1.2) γ) το καθεστώς της τιμολόγησης (§1.3) και δ) το καθεστώς της διακίνησης και τροφοδοσίας της αγοράς (§1.4).

1.1. Το καθεστώς των αδειών

Η ελληνική αγορά των πετρελαιοειδών είναι οργανωμένη, δυνάμει του Ν 3054/2002, σε τρία επίπεδα, για τα οποία προβλέπεται και η χορήγηση της αντίστοιχης ειδικής άδειας. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Ν 3054/2002, δίχως την απόκτηση της κατάλληλης άδειας αποκλείεται η άσκηση των δραστηριοτήτων που προβλέπει ο νόμος αυτός. Ειδικότερα:

- (i). Το πρώτο επίπεδο αφορά την αγορά της Δύλισης των πετρελαιοειδών προϊόντων, το καθεστώς αδειοδότησης της οποίας ρυθμίζεται στο άρθρο 5 του Ν. 3054/2002. Η Άδεια Δύλισης, η οποία χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μόνο σε νομικά πρόσωπα με την μορφή ανώνυμης εταιρίας, επιτρέπει τη διάθεση των πετρελαιοειδών προϊόντων από τα Δωλιστήρια, αποκλειστικά σε Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών, σε μεμονωμένους ανεξάρτητους πρατηριούχους ή σε προμηθευτικούς συνεταιρισμούς ή κοινοπραξίες που συνιστούν αυτοί (άρθρα 7 παρ. 2 και 10 Ν 3054/2002), σε Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές και στις Ένοπλες Δυνάμεις.
- (ii). Το δεύτερο επίπεδο αφορά τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών, δηλαδή την χονδρική πώληση των πετρελαιοειδών. Ανάλογα με την κατηγορία προϊόντων που εμπορεύεται η κάθε Εταιρία, το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν 3054/2002 προβλέπει την χορήγηση αυτοτελούς άδειας. Η Άδεια Εμπορίας, η οποία χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, επιτρέπει στην κάτοχο εταιρία να διαθέτει τα πετρελαιοειδή προϊόντα αποκλειστικά σε πρατήρια, σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και τελικούς καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.
- (iii). Τέλος, το τρίτο επίπεδο, που αφορά και την παρούσα Καταγγελία, περιλαμβάνει την λιανική εμπορία των πετρελαιοειδών, η άδεια για την άσκηση της οποίας χορηγείται από την αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Η Άδεια Λιανικής Εμπορίας, επιτρέπει στον κάτοχο αυτής, την διάθεση των πετρελαιοειδών προϊόντων στους τελικούς καταναλωτές. Δυνάμει του άρθρου 7 παρ. 3 του Ν 3054/2002 η Άδεια Λιανικής Εμπορίας περιλαμβάνει τις

παρακάτω ειδικότερες δραστηριότητες, για τις οποίες χορηγείται χωριστή άδεια, ήτοι :

- (α). Άδεια Λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων
- (β). Άδεια Λειτουργίας πρατηρίου πώλησης υγραερίων αποκλειστικά για κίνηση οχημάτων μέσω αντλιών
- (γ). Άδεια Πωλητή πετρελαίου θέρμανσης, η οποία επιτρέπει και τη διάθεση φωτιστικού πετρελαίου και
- (δ). Άδεια Διανομής εμφιαλωμένου υγραερίου.

1.2. Το καθεστώς της προμήθειας των πετρελαιοειδών προϊόντων

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Ν 3054/2002 όπως σήμερα ισχύει, σε συνδυασμό με τις ειδικότερες κανονιστικές αποφάσεις της Διοίκησης, το καθεστώς της προμήθειας των πετρελαιοειδών προϊόντων, εντός της ελληνικής αγοράς, για την επαγγελματική τάξη των κατόχων τους Άδειας Λειτουργίας Πρατηρίων υγρών καυσίμων (περ.α΄ της παρ. 3 του άρ. 7 Ν 3054/2002), ορίζεται συνοπτικά ως εξής :

- (i). Δυνάμει του άρθρου 7 παρ. 2 του Ν 3054/2002 για τις κατηγορίες Αδειών υπό στοιχεία (α) και (β) του ανωτέρω εδαφίου, εισάγεται διάκριση μεταξύ Πρατηρίων που προμηθεύονται καύσιμα, από τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών, δυνάμει αποκλειστικής Σύμβασης Προμήθειας, και εκείνων που δεν είναι δεσμευμένα με αποκλειστική σύμβαση συνεργασίας με συγκεκριμένη εταιρία. Τα τελευταία αυτά πρατήρια, προμηθεύονται τα πετρελαιοειδή τους προϊόντα από οποιαδήποτε εταιρία, σύμφωνα με το νόμο, και τα πωλούν χωρίς εμπορική ονομασία και αναφορά στην Εταιρία Εμπορίας που εκάστοτε τους τα προμήθευσε. Τα πρατήρια αυτά είναι υποχρεωμένα να αναρτούν το διακριτικό σήμα με τα αρχικά «Α.Π.» υποδηλώνοντας ότι πρόκειται για «Ανεξάρτητο Πρατήριο» (άρ. 7 παρ. 4 ν 3054/2002 και ΥΑ Α3/5262/2004).
- (ii). Τα Α.Π., σύμφωνα με τη διατύπωση του νόμου, δύνανται να προμηθεύονται καύσιμα είτε απευθείας από τα Διυλιστήρια (παρ. 1 άρθρου 7 Ν 3335/2005) είτε από τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών της επιλογής τους είτε μέσω Εισαγωγών (παρ. 11 άρθρου 7 Ν 3054/2002). Το άρθρο 7 παρ. 10 Ν 3054/2002 προβλέπει περαιτέρω για τα ΑΠ τη δυνατότητα ίδρυσης Προμηθευτικών Συνεταιρισμών ή Κοινοπραξιών, οι οποίοι έχουν τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με τους κατόχους των συγκεκριμένων Αδειών Λιανικής. Οι Προμηθευτικοί αυτοί Συνεταιρισμοί ή Κοινοπραξίες, εφόσον τους χορηγηθεί άδεια από τον Υπουργό Ανάπτυξης, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στον «Κανονισμό Αδειών», μπορούν και αυτοί να τροφοδοτούν τα μέλη τους (ΑΠ), προμηθευόμενοι με τη σειρά τους καύσιμα είτε από τα Διυλιστήρια είτε από Εισαγωγές.
- (iii). Εφόσον τα Α.Π. προμηθεύονται τα καύσιμά τους από Εισαγωγές, επέχουν υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας εντός της ελληνικής επικράτειας, το ύψος των οποίων ανέρχεται σε 90/365 του συνόλου των εισαγωγών του υπόχρεου, κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος (άρθρο 12 παρ. 2 Ν

3054/2002). Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται σε αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί ως Αποθήκες Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας σύμφωνα με τον Κανονισμό Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας (άρθρο 7). Στις ποσότητες αυτές δεν προσμετρώνται αυτές που βρίσκονται σε βυτιοφόρα, αγωγούς ή και δεξαμενές των πρατηριούχων (άρθρο 10 παρ. 1 Ν 3054/2002).

(iv). Οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας μπορούν, ύστερα από συμφωνία, να αναθέτουν σε τρίτο, ο οποίος διαθέτει πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, την τήρηση μέρους ή του συνόλου των ποσοτήτων που υποχρεούνται να τηρούν. Η σχετική σύμβαση πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον ενός έτους και να αφορά αποκλειστικά στην τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας (άρθρο 12 παρ. 8 του Ν 3054/2002). Οι φορείς των εγκαταστάσεων που έχουν πιστοποιηθεί ως αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας υποχρεούνται να απέχουν από διακρίσεις υπέρ των συνδεδεμένων με αυτούς εταιριών ή υπέρ εταιριών με τις οποίες έχουν συμβάσεις προμήθειας και δεν μπορούν να θέτουν ως προϋπόθεση την ύπαρξη τέτοιας σύμβασης (άρθρο 17 του Κανονισμού τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας). Ωστόσο οι εν λόγω φορείς μπορούν να αρνηθούν την πρόσβαση του υποχρέου στις αποθήκες τους εάν δεν διαθέτουν περίσσεια αποθηκευτικού χώρου ή δυσχεραίνεται η λειτουργία της εγκατάστασης ή η τήρηση των ανειλημμένων συμβατικών τους υποχρεώσεων ή όταν είναι οι ίδιοι υπόχρεοι και δεν έχει επάρκεια αποθηκευτικού χώρου (άρθρο 19 του Κανονισμού).

1.3 Το καθεστώς της τιμολόγησης των προμηθευόμενων πετρελαιοειδών προϊόντων

(i). Οι τιμές των πετρελαιοειδών που διατίθενται στην εσωτερική αγορά διαμορφώνονται ελεύθερα από τους ασκούντες την εμπορία αυτών. Για λόγους όμως προστασίας του ανταγωνισμού τα Διυλιστήρια υποχρεούνται να γνωστοποιούν στον Υπουργό Ανάπτυξης και στην Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.) τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται οι εργοστασιακές (ex factory) τιμές, βάσει των οποίων τιμολογούν τις Εταιρίες Εμπορίας και τα Α.Π.. Για τον ίδιο λόγο, οι Εταιρίες Εμπορίας γνωστοποιούν στον Υπουργό Ανάπτυξης με κοινοποίηση στην Ρ.Α.Ε. τις πραγματικές τιμές (συμπεριλαμβανομένων εκπτώσεων και διακανονισμών) στις οποίες διαθέτουν τα προϊόντα στους πρατηριούχους ανά περιοχή (άρθρο 20 παρ. 1 Ν 3054/2002).

(ii). Εξειδικεύοντας την ανωτέρω νομοθετική επιταγή, με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης ορίστηκε ότι οι εγχώριες Εταιρίες Δύλισης υποχρεούνται να γνωστοποιούν εγγράφως ή με ηλεκτρονικό μέσο στις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών αλλά και στα Α.Π. που προμηθεύονται απευθείας από τα Διυλιστήρια τα καύσιμά τους, την τιμή πώλησης των πετρελαιοειδών που προορίζονται για την εγχώρια αγορά, το αργότερο έως τις 10:00 το πρωί της ημέρας παράδοσής τους.

1.4. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών προϊόντων από τους κατέχοντες Άδεια Λιανικής Εμπορίας

1.4.1. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών προϊόντων από τους κατέχοντες Άδεια Λειτουργίας Πρατηρίου Υγρών Καυσίμων που δεν είναι δεσμευμένοι με αποκλειστική σύμβαση συνεργασίας με συγκεκριμένη Εταιρία Εμπορίας (Α.Π.)

(i). Η μεταφορά των πετρελαιοειδών προϊόντων που προμηθεύονται τα Α.Π., κατά τα ανωτέρω, από τα Διυλιστήρια, τις Εταιρίες Εμπορίας ή μέσω Εισαγωγών, πραγματοποιείται αποκλειστικά, από τις εγκαταστάσεις των κατόχων Άδειας Δύλισης ή Εμπορίας, προς τα Α.Π., είτε με βυτιοφόρο όχημα δημοσίας χρήσης (εφεξής ΔΧΒ) είτε με βυτιοφόρο όχημα ιδιωτικής χρήσης (εφεξής ΙΧΒ) που ανήκει στην προμηθεύτρια Εταιρία Εμπορίας (άρθρο 7 παρ. 2 Ν 3054/2002, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν 3335/2005).

(ii). Η μεταφορά των πετρελαιοειδών προϊόντων που προμηθεύονται τα Α.Π., μέσω των Προμηθευτικών Συνεταιρισμών ή Κοινοπραξιών του άρθρου 7 παρ. 10 του Ν 3054/2002, πραγματοποιείται αποκλειστικά, κατά τον ίδιο τρόπο, είτε δηλαδή με ΔΧΒ είτε με ΙΧΒ ιδιοκτησίας των Εταιριών Εμπορίας. Η παραπάνω ρύθμιση συνάγεται ευθέως από το άρθρο 23 του «Κανονισμού Αδειών», που αφορά στις προϋποθέσεις χορήγησης Άδειας για απευθείας προμήθεια καυσίμων των Κοινοπραξιών / Συνεταιρισμών των ΑΠ : «Καθ'όλο το χρόνο άσκησης της δραστηριότητας για την οποία χορηγείται η Άδεια, ο κάτοχος αυτής οφείλει : ...γ) Να προσκομίζει στην αδειοδοτούσα Αρχή, εντός της προθεσμίας που τίθεται από αυτή, κατάσταση με τις συμβάσεις μίσθωσης βυτιοφόρων Δ.Χ. ή Ι.Χ. Εταιριών Εμπορίας, για τη μεταφορά των πετρελαιοειδών από Διυλιστήριο ή εγκατάσταση εισαγωγής στους αποθηκευτικούς χώρους των μελών της κοινοπραξίας ή του προμηθευτικού συνεταιρισμού». Η απαγόρευση κτήσης ίδιων μεταφορικών μέσων συνάγεται επίσης και από το άρθρο 7 παρ. 10, σύμφωνα με το οποίο οι Συνεταιρισμοί / Κοινοπραξίες δεν μπορούν αυτοτελώς να διαθέτουν βυτιοφόρο όχημα πέραν αυτών που διαθέτουν τα μέλη τους (Α.Π.).

(iii). Κατά το στάδιο της διακίνησης, δηλαδή της μεταφοράς των πετρελαιοειδών προϊόντων τους από τις εγκαταστάσεις τους προς τους τελικούς καταναλωτές, τα Α.Π., δύνανται να χρησιμοποιούν ίδια μεταφορικά μέσα, για την μεταφορά μόνο πετρελαίου θέρμανσης, πετρελαίου κίνησης και φωτιστικού πετρελαίου από τις δεξαμενές του πρατηρίου στους καταναλωτές (Α8/36824/3042/2008 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών & Επικοινωνιών), εξαιρουμένης ωστόσο της πρόβλεψης του άρθρου 7 παρ. 8 β του Ν 3054/2002 που συμπεριλαμβάνει και τις βενζίνες, που προέρχονται από τον αποθηκευτικό χώρο του πρατηρίου και παραδίδονται σε δοχείο ή στους αποθηκευτικούς χώρους των καταναλωτών με βυτιοφόρο όχημα.. Σε κάθε περίπτωση, δυνάμει της προαναφερθείσας Υπουργικής Απόφασης, τα Α.Π. δεν δύνανται να κατέχουν περισσότερες απο δύο άδειες ΙΧΒ, μικτού βάρους μεγαλύτερου των 4.000 χιλ/μωv και μέχρι 8.000 χιλ/μωv.

(iv). Τέλος, το ανεκπλήρωτο έργο της διακίνησης υγρών καυσίμων, λόγω έλλειψης ίδιων φορτηγών βυτιοφόρων, εξαιτίας της απαγόρευσης κτήσης

περισσότερων των δύο ΙΧΒ, τα Α.Π. οφείλουν να το ικανοποιούν με αγορά έργου από τα ΔΧ βυτιοφόρα.

1.4.2. Η μεταφορά των πετρελαιοειδών προϊόντων από τους κατέχοντες Άδεια Πωλητή Πετρελαίου Θέρμανσης

(i). Μεταξύ των Αδειών Λιανικής που προβλέπονται στο άρθρο 7 παρ. 3 του Ν 3054/2002, περιλαμβάνεται και η Άδεια Πωλητή πετρελαίου θέρμανσης, η οποία ρυθμίζει το καθεστώς της διάθεσης πετρελαίου θέρμανσης και φωτιστικού πετρελαίου σε καταναλωτές οι οποίοι διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.

Αυτονόητα και δεδομένου ότι η ίδια η φύση της συγκεκριμένης δραστηριότητας απαιτεί μεταφορά και παράδοση των πετρελαιοειδών προϊόντων από τον ίδιο τον πωλητή, (αφού κατά ρητή διάταξη του νόμου το πετρέλαιο θέρμανσης διατίθεται στους αποθηκευτικούς χώρους του τελικού καταναλωτή), η διακίνηση ανατίθεται, δυνάμει της παρ. 6 του άρθρου 7 του Ν 3054/2002, στους κατόχους της συγκεκριμένης Άδειας Λιανικής Εμπορίας. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, «Ο κάτοχος άδειας λιανικής εμπορίας πωλητή πετρελαίου θέρμανσης υποχρεούται σε ομαλή και συνεχή τροφοδοσία της κατανάλωσης ανάλογα με την άδειά του. Επίσης φέρει την ευθύνη για τη διακίνηση των προϊόντων που εμπορεύεται και προς τούτο εξασφαλίζει την ασφαλή χρήση των απαραίτητων αποθηκευτικών χώρων, εξοπλισμού και μεταφορικών μέσων, οι οποίοι χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες άσκησης της Λιανικής Εμπορίας από τον Πωλητή πετρελαίου θέρμανσης (...)).».

Εντούτοις και παρά το γεγονός ότι η διάθεση πετρελαίου θέρμανσης είναι απόλυτα συνυφασμένη με τη διάθεση μεταφορικών μέσων, (αφού πως άλλως θα μπορούσε να γίνει η παράδοση του πετρελαίου απο τον πωλητή προς τις εγκαταστάσεις του αγοραστή), η κείμενη εθνική νομοθεσία απαγορεύει στους κατόχους Άδειας πωλητή πετρελαίου θέρμανσης να κατέχουν όσα Ι.Χ. βυτιοφόρα αυτοί κρίνουν αναγκαία και απαραίτητα για την πλήρωση των επαγγελματικών τους υποχρεώσεων και την επίτευξη των επιχειρηματικών τους στόχων.

(ii). Δυνάμει της με αριθμό Α8/οικ.3895/276/2007 Κοινής Απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών , για την «Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης σε πωλητές πετρελαίου θέρμανσης», προβλέπονται τα εξής :

«Άρθρο 2 παρ. 1. : Χωρίς να θίγονται οι διατάξεις του ν. 1959/1991 και της Α2/29542/5347/91 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, (Κεφ. Γ, παρ. 4, περ. (α), επιτρέπεται η χορήγηση σε πωλητές πετρελαίου θέρμανσης, εφόσον διαθέτουν εγκατάσταση με αποθηκευτικούς χώρους, αδειών κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ, μικτού βάρους μεγαλύτερου των 4.000 χιλ/μων και μέχρι 8.000 χιλ/μων με βάση την χωρητικότητα των αποθηκευτικών χώρων που διαθέτουν, ως εξής:

α. Εφόσον διαθέτουν εγκατάσταση με αποθηκευτικούς χώρους εντός του νομού

Αττικής ή εντός του Νομού Θεσσαλονίκης χωρητικότητας:

- 100 κυβικών μέτρων, χορηγούνται έως τέσσερις (4) άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ.
- 101 έως 140 κυβικών μέτρων, χορηγούνται έως πέντε (5) άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ.
- 141 έως 200 κυβικών μέτρων, χορηγούνται έως έξι (6) άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ.
- 201 έως 400 κυβικών μέτρων, χορηγούνται έως επτά (7) άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ.
- Άνω των 400 κυβικών μέτρων, χορηγούνται έως οκτώ (8) άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ.

Αν η χωρητικότητα των αποθηκευτικών χώρων είναι μικρότερη των 100 κυβικών μέτρων δεν χορηγούνται άδειες κυκλοφορίας ΒΦΑ-ΙΧ μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιόγραμμων.

β. Εφόσον διαθέτουν εγκατάσταση με αποθηκευτικούς χώρους, χωρητικότητας 100 κυβικών μέτρων και άνω εκτός του νομού Αττικής ή Θεσσαλονίκης χορηγείται μια άδεια κυκλοφορίας βυτιοφόρου μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιόγραμμων.

(...) Άρθρο 4 παρ. 3. : Για την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας νέων ΒΦΑ-ΙΧ ελέγχεται ο αριθμός των ήδη κατεχόμενων από την επιχείρηση βυτιοφόρων άνω των 4.000 χιλιόγραμμων ώστε το σύνολο να μην υπερβαίνει τον αριθμό των δικαιούμενων αυτοκινήτων σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 2 της παρούσας.»

(iii). Όπως σαφώς συνάγεται εκ των ανωτέρω, ο αριθμός των ΙΧ. βυτιοφόρων οχημάτων που δύναται να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος Άδειας Λιανικής Εμπορίας πετρελαίου θέρμανσης (προς εξασφάλιση της ομαλής και συνεχούς τροφοδοσίας της αγοράς και για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης του) προσδιορίζεται και ελέγχεται από την κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση και είναι περιορισμένος. Το εύρος του περιορισμού καταλείπεται στην διακριτική ευχέρεια και κρίση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή αποτυπώνεται, εν προκειμένω, στην προπαρατεθείσα Κοινή Υπουργική απόφαση. Το δε ανεκπλήρωτο έργο της διακίνησης του πετρελαίου θέρμανσης, λόγω έλλειψης επαρκούς αριθμού ίδιων φορτηγών βυτιοφόρων, εξαιτίας της απαγόρευσης κτήσης περισσότερων των δύο ΙΧΒ, οι κάτοχοι Άδειας Πωλητή Πετρελαίου Θέρμανσης οφείλουν, ομοίως με τους Ανεξάρτητους Πρατηριούχους, να το ικανοποιούν με αγορά έργου από τα ΔΧ βυτιοφόρα.

2. Η πρακτική εφαρμογή των εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων στην εγχώρια αγορά των πετρελαιοειδών

Δυνάμει της οργάνωσης της αγοράς των πετρελαιοειδών, όπως αυτή ρυθμίζεται από τις προεκτεθείσες νομοθετικές διατάξεις, καθίσταται σαφές, ότι η δραστηριοποίηση των Α.Π., ρυθμίζεται - και επί της ουσίας εξαρτάται - αφενός από την θεωρητική δυνατότητα να προβαίνουν σε εισαγωγές, εφόσον το «επιθυμούν» (§2.1), αφετέρου από τη δυνατότητα να προμηθεύονται καύσιμα σε ανταγωνιστικές τιμές (§2.2) και εκ τρίτου από την δυνατότητα να

εκτελούν το μεταφορικό έργο που επιτάσσει η επιχειρηματική τους δραστηριότητα, γεγονός που ισχύει και για τους κατόχους Άδειας Πωλητής Πετρελαίου Θέρμανσης (§2.3). Πλην όμως, η Ελληνική Διοίκηση, με σωρεία παράνομων νομοθετικών ρυθμίσεων και την πάγια πρακτική των διοικητικών της οργάνων, έχει ματαιώσει, και σε κάθε περίπτωση έχει περιορίσει καθοριστικά, τις παραπάνω δραστηριότητες, αποκλείοντας εν τοις πράγμασι, κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής δράσης στην οικεία αγορά. Ειδικότερα :

2.1. Η απαγόρευση των Εισαγωγών.

2.1.1. Όπως εκτέθηκε παραπάνω, η κείμενη εθνική νομοθεσία, επέτρεψε στα Α.Π., ενεργώντας μεμονωμένα ή κατά Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς /Κοινοπραξίες, να εισάγουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα που εμπορεύονται. Ωστόσο στην πραγματικότητα, το ελληνικό κράτος, μέσω των νομοθετικών του ρυθμίσεων, εισήγαγε τέτοιους όρους και προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση των Εισαγωγών, που πρακτικά ματαίωσε την δυνατότητα αυτή. Ειδικότερα :

(i). Σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν.3054/2002, ο εισαγωγέας πετρελαιοειδών υποχρεούται σε τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας ύψους 90 ημερών της μέσης ημερήσιας κατανάλωσης του προηγούμενου έτους, τα δε αποθέματα αυτά θα πρέπει να τηρούνται σε πιστοποιημένες αποθήκες ασφαλείας. Σύμφωνα όμως με το άρθρο 10, παρ. 4 του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας οι εγκαταστάσεις των κατόχων Άδειας Λιανικής Εμπορίας που πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις ανάγκες άσκησης της δραστηριότητας λιανικής εμπορίας, δεν πιστοποιούνται ως αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Συνεπώς τα Ανεξάρτητα Πρατήρια και συνακόλουθα και οι κοινοπραξίες/συνεταιρισμοί, εφόσον επιθυμούν να εισάγουν καύσιμα, οδηγούνται αναγκαστικά στη χρήση των εγκαταστάσεων των Εταιριών Διύλισης ή των Εταιριών Εμπορίας (άρθρο 10, παρ. 1 του ν.3054/2002).

Πλην όμως, ακόμη και στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα πάντα με τον Κανονισμό Ασφαλείας (άρθρα 16 έως και 20), η πρόσβαση των δυνητικών εισαγωγέων σε τέτοιες εγκαταστάσεις υπόκειται στις εξής διαδικασίες και προϋποθέσεις:

(α). Η πρόσβαση προϋποθέτει καταρχήν τη μίσθωση ή παραχώρηση της χρήσης αποθηκευτικού χώρου από το φορέα της εγκατάστασης στον υπόχρεο προς τήρηση, με σύμβαση αποθήκευσης, ή την ανάθεση της τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας από τον υπόχρεο προς τήρηση, στο φορέα της εγκατάστασης με σύμβαση ανάθεσης (άρθρο 16 του Κανονισμού Ασφαλείας). Η πρόσβαση των υπόχρεων σε αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας παρέχεται έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται από τον Υπόχρεο προς Τήρηση στον αντίστοιχο Φορέα της Εγκατάστασης.

(β). Οι φορείς των αποθηκών τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας οφείλουν να επιτρέπουν την πρόσβαση των υπόχρεων, χωρίς να προβαίνουν σε διακρίσεις υπέρ των συνδεδεμένων με αυτούς εταιριών ή υπέρ άλλων εταιριών με τις οποίες έχουν συνάψει σύμβαση προμήθειας ή διακίνησης πετρελαιοειδών προϊόντων, όσον αφορά στο αντάλλαγμα ή στους άλλους όρους πρόσβασης στις αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και να μην θέτουν ως προϋπόθεση για την πρόσβαση την

ύπαρξη ή τη σύναψη άλλων συμβάσεων προμήθειας ή διακίνησης πετρελαιοειδών (άρθρο 17 παρ 1 του Κανονισμού Ασφαλείας)

(γ). Για οποιαδήποτε υπηρεσία τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, η σχετική σύμβαση πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον ενός έτους, να περιλαμβάνει διακριτά το αντάλλαγμα και να μην περιέχει όρους ή προϋποθέσεις, που θα είχαν ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και την παρεμπόδιση εισόδου νέων ανταγωνιστών στην εγχώρια αγορά όπως λ.χ. την επιβολή σύναψης συμβάσεων προμήθειας ή διακίνησης πετρελαιοειδών με τον φορέα της εγκατάστασης ή την απαγόρευση στον υπόχρεο να συνάψει συμφωνία για πρόσβαση με άλλον φορέα (άρθρο 17 παρ. 2 του Κανονισμού Ασφαλείας).

Ωστόσο όπως προεκτέθηκε και ανωτέρω, ο φορέας της εγκατάστασης, τηρουμένων των αρχών της καλής πίστης, των συναλλακτικών ηθών και του υγιούς ανταγωνισμού δεν είναι υποχρεωμένος, τηρούμενων όλων των παραπάνω υποχρεώσεων, να αποδεχθεί την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας για λογαριασμό τρίτων. Αντιθέτως μάλιστα μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση του υπόχρεου προς τήρηση, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, όπως, όταν δεν διαθέτει περίσσειμα αποθηκευτικού χώρου ή κατάλληλο αποθηκευτικό χώρο για την τήρηση αποθέματος συγκεκριμένου πετρελαιοειδούς προϊόντος ή όταν η πρόσβαση του υπόχρεου δυσχεραίνει τη λειτουργία της εγκατάστασης κλπ. (άρθρο 19 του Κανονισμού Ασφαλείας).

Επισημαίνεται στο σημείο αυτό ότι η ισχύουσα νομοθεσία περί τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, αποτελεί (θεωρητικά) το χρονοβόρο αποτέλεσμα Καταγγελίας, του τότε ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, προς την Επιτροπή σας, που κατέληξε στην έκδοση της με αριθμό C- 398/1998 της 25.10.2001 απόφασης του ΔΕΚ, δυνάμει της οποίας είχε τότε καταδικασθεί η Ελληνική Δημοκρατία για διακριτική μεταχείριση. Ειδικότερα :

Τον Σεπτέμβριο του 1992 η Επιτροπή, κατόπιν υποβαλλόμενης Καταγγελίας, πληροφόρησε τις ελληνικές αρχές ότι ορισμένες πτυχές του ελληνικού καθεστώτος, σχετικά με την υποχρεωτική διατήρηση αποθεμάτων ασφαλείας πετρελαιοειδών ήταν ενδεχομένως αντίθετες προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Τον Μάιο του 1994 μετά από εκτενή αλληλογραφία, οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή σχέδιο νόμου περί τροποποίησης του σχετικού άρθρου 10 του προϊσχύοντος νόμου 1571/85, όπως αυτό είχε διαμορφωθεί με τους νόμους 1769/88 και 2008/92. Το κείμενο του σχεδίου αυτού κατέστη ο νόμος 2289/95 στις αρχές του 1995. Στις 19 Σεπτεμβρίου 1995 η Επιτροπή απέστειλε στις ελληνικές αρχές έγγραφο οχλήσεως στο οποίο ανέφερε ότι η ελληνική νομοθεσία, μολονότι έχει τροποποιηθεί, εξακολουθούσε αντίθετη προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Η Ελληνική κυβέρνηση είχε απαντήσει τότε, με έγγραφο της 1ης Δεκεμβρίου 1995 ότι το ελληνικό καθεστώς περί της υποχρεωτικής διατηρήσεως αποθεμάτων ασφαλείας πετρελαιοειδών ήταν σύμφωνο με το άρθρο 30 της Συνθήκης, ότι δεν εισήγαγε καμία διάκριση μεταξύ εγχωρίων και εισαγόμενων προϊόντων και ότι δεν επηρέαζε τις τιμές. Κατόπιν διμερούς συναντήσεως, οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή με έγγραφο της 11ης Ιουλίου 1996 σχέδιο τροποποίησης του άρθρου 10, παράγραφος 3, του νόμου 1571/85, όπως είχε τροποποιηθεί με το νόμο 2289/95. Η Επιτροπή, θεωρώντας ότι τα

προβαλλόμενα από τις ελληνικές αρχές επιχειρήματα δεν ήταν πειστικά, απηύθυνε, στις 17 Ιουνίου 1997, αιτιολογημένη γνώμη στην Ελληνική Δημοκρατία και η Ελληνική Κυβέρνηση απάντησε εμμένοντας στην προηγούμενη επιχειρηματολογία της. Υπό τις περιστάσεις αυτές η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει προσφυγή (πρόκειται για την με στοιχεία JURM (98) 8100 από 16.09.1998) και τρία χρόνια μετά, την 25.10.2001, εκδόθηκε τελικά η με αριθμό C- 398/1998 απόφαση του ΔΕΚ, σύμφωνα με την οποία : «... είναι προφανές ότι η δυνατότητα που προσφέρεται στις Εταιρίες Εμπορίας να μεταθέτουν την υποχρέωση αποθεματοποίησης πετρελαιοειδών στα εγκατεστημένα στην Ελλάδα Διυλιστήρια, συνεπάγεται πλεονεκτήματα, που τις οδηγούν κατά συνέπεια να εφοδιάζονται σε σημαντικό ποσοστό από τα εγκατεστημένα στην Ελλάδα Διυλιστήρια. Το να εξαρτάται όμως η μετάθεση της υποχρέωσης αποθεματοποίησης από την αγορά πετρελαιοειδών, από τα εγκατεστημένα στην Ελλάδα Διυλιστήρια, συνιστά μεταχείριση, συνεπαγόμενη διακρίσεις, σε βάρος των πετρελαιοειδών των διυλιστηρίων που κείνται εντός άλλων κρατών μελών, καθόσον καθιστά δυσχερέστερη την εμπορία τους...».

(ii). Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι μόνοι οι εγχώριες Εταιρίες Διύλισης, διαθέτουν πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, τα Α.Π. αναγκαστικά απευθύνονται στα Διυλιστήρια, και με τον τρόπο αυτό οι εισαγωγές διυλισμένων ετοιμών καυσίμων τελικά καταλήγουν να εξαρτώνται από την καλή βούληση των διυλιστηρίων, να αποδεχθούν να διαθέσουν στην εγχώρια αγορά, προϊόντα ευθέως ανταγωνιστικά στην δική τους παραγωγή .

Όπως όμως διαπιστώθηκε και στην από Σεπτέμβριο 2006 Έκθεση Διαβούλευσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού : «Από την έως τώρα έρευνα της Υπηρεσίας στον κλάδο των πετρελαιοειδών, προέκυψε ότι η πρόσβαση τρίτων στις πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας είναι σημαντικά περιορισμένη. (...) Σε σημαντικό πρόβλημα θα μπορούσε να θεωρηθεί το γεγονός ότι δύναμι του περιορισμού του άρθρου 12. παρ. 1 του Ν. 3054/02, τα αποθέματα ασφαλείας πρέπει υποχρεωτικά να τηρούνται εντός της ελληνικής επικράτειας. Η νομική αυτή δέσμευση δεν ισχύει σε άλλες (ευρωπαϊκές) χώρες. Οι τιμές δε με τις οποίες χρεώνουν και τα δύο εγχώρια διυλιστήρια τις εταιρείες εμπορίας στην Ελλάδα ενδέχεται να είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες των άλλων χωρών της Ε.Ε παρά το χαμηλό κόστος αργού που απολαμβάνουν οι εγχώριες εταιρείες διύλισης Η κατάσταση επιδεινώνεται σημαντικά από την έλλειψη αποθηκευτικών χώρων προκειμένου οι δυνητικοί εισαγωγείς να μπορούν να εκπληρώσουν την εκ του νόμου επιβολή υποχρέωσης τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας που αντιστοιχεί στην εισαγόμενη ποσότητα. Με άλλα λόγια, η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας φαίνεται να καθιστά τις απευθείας εισαγωγές ασύμφορες» και κατά συνέπεια αδύνατες.

Τα αυτά επανέλαβε η Επιτροπή Ανταγωνισμού και στην από Μάιο 2008 Έκθεση Διαβούλευσης :

«..., η απουσία εφαρμογής ενός γενικού χωροταξικού σχεδιασμού (σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας) επιτείνει το έντονο πρόβλημα έλλειψης επαρκών αποθηκευτικών χώρων. Η έλλειψη ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδίου καθώς και η εκτεταμένη

γραφειοκρατία για την αδειοδότηση που παρατηρείται σήμερα, αποθαρρύνουν τη δημιουργία νέων αποθηκευτικών χώρων υγρών καυσίμων. Το γεγονός αυτό δημιουργεί σοβαρά προβλήματα και στρεβλώσεις στην ομαλή και ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς, επειδή υφίστανται φραγμοί στην πραγματοποίηση εισαγωγών. Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, τονίζεται ότι η απουσία εισαγωγών σε μια απελευθερωμένη αγορά, θέτει σοβαρούς περιορισμούς στη λειτουργία του επιπέδου του ανταγωνισμού, ενώ παράλληλα λειτουργεί απορρυθμιστικά στο επίπεδο καθορισμού των τιμών. Η κατάσταση επιδεινώνεται σημαντικά από την έλλειψη αποθηκευτικών χώρων που είναι απαραίτητοι προκειμένου οι δυνητικοί εισαγωγείς να μπορούν να εκπληρώσουν την εκ του νόμου επιβολή υποχρέωσης τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας που αντιστοιχεί στην εισαγόμενη ποσότητα. Με άλλα λόγια, η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας φαίνεται να καθιστά τις απευθείας εισαγωγές ασύμφωτες, διότι οι εταιρείες εμπορίας είτε πρέπει να χρησιμοποιήσουν τους υφιστάμενους αποθηκευτικούς χώρους για τα συγκεκριμένα προϊόντα σε βάρος άλλων εισαγωγών για τις οποίες ενδεχομένως έχουν ανειλημμένες δεσμεύσεις, είτε πρέπει να δεσμεύσουν συμβατικά αποθηκευτικούς χώρους τρίτων. (...) Η απουσία διαφάνειας αναφορικά με το κόστος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας σε συνδυασμό με την έλλειψη ανταγωνισμού μεταξύ των διυλιστηρίων και των εισαγωγέων πετρελαιοειδών, δεν θα είχε τόση σημασία εάν υπήρχε ένας ανεξάρτητος (μη κερδοσκοπικός) φορέας τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας στο πρότυπο άλλων ευρωπαϊκών χωρών όπως άλλωστε είχε επισημανθεί και στη σχετική Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Συνοψίζοντας, τονίζεται ότι το υφιστάμενο σύστημα τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας, παρά τις σχετικές τροποποιήσεις σε σχέση με το παλαιότερο καθεστώς, εμφανίζει σημαντικά προβλήματα που επιτείνουν την έλλειψη ανταγωνισμού και την εν γένει αδιαφάνεια που χαρακτηρίζει την εν λόγω αγορά. Σε κάθε περίπτωση, η τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας καθώς και η προνομιακή χρήση των υποδομών (αποθηκευτικοί χώροι, αγωγοί διέλευσης καυσίμων), οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως «ουσιώδεις» δεν θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούνται για περιορισμό του ανταγωνισμού από τις εγχώριες εταιρείες διύλισης και ως μέσο άσκησης μονοπωλιακής δύναμης στην αγορά». Επισημαίνουμε στο σημείο αυτό ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης απέρριψε την εισήγηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για ίδρυση ανεξάρτητου μη κερδοσκοπικού οργανισμού διαχείρισης των αποθεμάτων ασφαλείας καθώς και την δημιουργία νέων αποθηκευτικών χώρων παρότι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην δημόσια διαβούλευση που εκκίνησε στις 24-4-2008 για την Πρόταση Οδηγίας για την διαχείριση των Αποθεμάτων Ασφαλείας προτείνει να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να ιδρύσουν τέτοιους οργανισμούς αλλά και να επιτρέψουν την εκπλήρωση της σχετικής υποχρέωσης σε διυλιστήρια γειτονικών κρατών-μελών.

Καθίσταται συνεπώς προφανές ότι τα προβλήματα που διεπίστωσε η εθνική Επιτροπή Ανταγωνισμού αποτρέπουν τόσο τις Εταιρίες Εμπορίας από τις απευθείας εισαγωγές πετρελαιοειδών, όσο και τα Α.Π., για τα οποία μάλιστα το ισχύον νομοθετικό καθεστώς της τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας είναι απολύτως απαγορευτικό, λόγω των δυσεκπλήρωτων προϋποθέσεων του άρθρου 17 του Κανονισμού Ασφαλείας αλλά και λόγω των απαγορεύσεων που έχει θεσπίσει η

ελληνική Διοίκηση που αφορά στο καθεστώς της μεταφοράς των προϊόντων τους, το οποίο, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, δεν τους επιτρέπει ούτε καν να μεταφέρουν τα εισαγόμενα προϊόντα στις αποθήκες τήρησης ακόμη και όταν αυτές είναι διαθέσιμες.

(iii). Όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, η ελληνική νομοθεσία επεκτείνει το δικαίωμα των εισαγωγών και στους Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς/Κοινοπραξίες που συνιστούν τα Α.Π. Σημειωτέον ότι, όλως αναιτιολογήτως και παρανόμως, τα Α.Π. στερούνται της δυνατότητας επιλογής της εταιρικής μορφής που δύνανται να λάβει η ένωσή τους και υποχρεωτικώς πρέπει να επιλέξουν ανάμεσα στις δύο «σωματειακές» μορφές που η κείμενη νομοθεσία τους επιβάλλει, κατά κατάφορη παράβαση της «ελευθερίας του συνεταιρίζεσθαι».

Σύμφωνα με το άρθρο 23 του Κανονισμού Αδειών, για να χορηγηθεί άδεια εισαγωγών, στους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς / κοινοπραξίες, αυτοί υποχρεούνται - πέραν των λοιπών προϋποθέσεων του νόμου - να προσκομίζουν συμβάσεις μίσθωσης βυτιοφόρων ΦΔΧ ή ΦΙΧ των Εταιριών Εμπορίας, για την απαραίτητη μεταφορά των πετρελαιοειδών, από τις εγκαταστάσεις εισαγωγής στους αποθηκευτικούς χώρους των μελών ενώ ρητά απαγορεύεται στους κατόχους της άδειας να διαθέτουν ΙΧ βυτιοφόρα πέραν αυτών που διαθέτουν τα μέλη.

Όπως όμως θα εκθέσουμε αναλυτικά παρακάτω, η μίσθωση ΦΙΧ, δεν είναι ούτε νομοθετικά αλλά ούτε και πρακτικά εφικτή. Περαιτέρω δε, οι σχετικές νομοθετικές διατάξεις περί μίσθωσης ΔΧΒ, καθιστούν στην πραγματικότητα αδύνατη και την μίσθωση βυτιοφόρων της αυτής κατηγορίας, εξουδετερώνοντας τελικά από μέρους Κοινοπραξιών /Συνεταιρισμών, τη δυνατότητα μεταφοράς των εισαγόμενων προϊόντων.

Πράγματι, σύμφωνα με την εγκύκλιο Γ5/29829/2313 της 14-6-2006 του Υπουργείου Μεταφορών για την εφαρμογή του ΠΔ 91/1988, για τα φορτηγά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί στην Ελλάδα διακρίνονται τρεις περιπτώσεις μισθώσεως ΦΔΧ :

(α). Από μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν στην κατοχή ή κατά χρήση Φ.Δ.Χ αυτοκίνητα ή από μεμονωμένους αυτοκινητιστές.

(β). Από επιχειρήσεις μη μεταφορικές, οι οποίες έχουν δικαίωμα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις να λάβουν άδεια κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων (παραγωγοί, έμποροι, εισαγωγείς, εξαγωγείς, εργολάβοι δημοσίων και ιδιωτικών έργων).

(γ). Από οδηγούς κατόχους άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας με αυτής που απαιτείται για το μισθωμένο όχημα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3446/2006.

Οι προμηθευτικές κοινοπραξίες και οι συνεταιρισμοί θα μπορούσαν ενδεχομένως να εμπίπτουν στην δεύτερη κατηγορία, όμως, αφενός δεν είναι βέβαιο ότι αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια των διατάξεων αυτών (εξ ου λοιπόν και η επιβεβλημένη «σωματειακή» μορφή), και, αφετέρου, σύμφωνα με το άρθρο 7, παρ. 10 του ν.3054/2002, δεν μπορούν να διαθέτουν βυτιοφόρα ΦΙΧ άλλα από αυτά που διαθέτουν τα Α.Π – μέλη τους. Συνεπώς κι αν ακόμη θεωρητικά το άρθρο 23 του Κανονισμού Αδειών αναγνωρίζει στις Κοινοπραξίες / Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς την δυνατότητα να προβούν σε Εισαγωγές, μία σειρά από λοιπες νομοθετικές ρυθμίσεις, ακυρώνουν τη δυνατότητα αυτή, που παραμένει

«κενό γράμμα».

2.1.2. Όσον αφορά τους Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης, η απαγόρευση των Εισαγωγών είναι ρητή και κατηγορηματική. Τούτο προκύπτει από το άρθρο 7 παρ. 11 του Ν 3054/2002, στο οποίο ορίζεται ότι δικαίωμα να πραγματοποιούν Εισαγωγές έχουν οι κάτοχοι Άδειας Λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πώλησης υγραερίων που δεν προμηθεύονται με βάση αποκλειστική σύμβαση πετρελαιοειδή προϊόντα από κάτοχο Άδειας Εμπορίας ή δεν φέρουν το Σήμα αυτού. Συνεπώς δικαίωμα εισαγωγών αναγνωρίζεται μόνο στους διατηρούντες Ανεξάρτητα Πρατήρια (ή στους Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς/Κοινοπραξίες αρ.7 παρ. 11) εξαιρουμένης κάθε άλλης κατηγορίας κατόχων Άδειας Λιανικής Εμπορίας του Ν 3054/2002. Αλλά και στο άρθρο 21 του «Κανονισμού αδειών» ορίζεται ότι : «Καθ' όλο το χρόνο άσκησης της δραστηριότητας για την οποία χορηγείται ή Άδεια (Πωλητή Πετρελαίου Θέρμανσης), ο κάτοχος της Άδειας οφείλει : α)... β) Να προμηθεύεται τα ανωτέρω προϊόντα από κατόχους Άδειας Εμπορίας κατηγορίας Α' του ν. 3054/2002». Καθίσταται συνεπώς σαφές ότι η συγκεκριμένη επαγγελματική τάξη στερείται πλήρως του δικαιώματος εισαγωγής του καυσίμου που διακινεί και εμπορεύεται.

2.2. Ο αποκλεισμός των Α.Π. να προμηθεύονται τα πετρελαιοειδή προϊόντα σε ανταγωνιστικές τιμές.

(i). Στην εγχώρια αγορά Διύλισης πετρελαιοειδών προϊόντων δραστηριοποιούνται σήμερα δύο εταιρίες, η «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.» (ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.) και «ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.» Είναι γεγονός ότι η ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε. επικυριαρχεί σήμερα σε όλα τα στάδια της αγοράς, λόγω της συντριπτικής δεσπόζουσας θέσης της στην διύλιση των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, η οποία ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο μετά την απορρόφηση το έτος 2003 της εταιρίας «ΠΕΤΡΟΛΑ Α.Ε.». Η ΕΛ.ΠΕ. διαθέτει και λειτουργεί σήμερα στην Ελλάδα τρία διυλιστήρια, στον Ασπρόπυργο, στην Ελευσίνα και στη Θεσσαλονίκη, με ετήσια ονομαστική δυναμικότητα 7,5 εκ. τόνους, 5 εκ. τόνους και 3,4 εκ. τόνους αργού αντίστοιχα. Τα τρία διυλιστήρια καλύπτουν από κοινού το 73% περίπου της συνολικής διυλιστικής ικανότητας στην Ελλάδα ενώ σαφέστατα, συγκριτικό πλεονέκτημα των τριών διυλιστηρίων αποτελεί το εκτεταμένο δίκτυο αποθήκευσης και διανομής (σύνολο αποθηκευτικών χώρων 6,5 εκ. m³) και η χωροταξία τους, στοιχεία που ενισχύουν την ηγετική θέση του Ομίλου στην εγχώρια αγορά.

Στον τομέα των πετρελαιοειδών όμως, η «ΕΛΠΕ ΑΕ», πέραν των πωλήσεων από τα διυλιστήρια (ex refinery sales) προς τις Εταιρείες Εμπορίας και τα ΑΠ ή τους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς αυτών, δραστηριοποιείται και στην εμπορία πετρελαιοειδών (χονδρικό και λιανικό επίπεδο) μέσω της θυγατρικής εταιρίας ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε. (σύμφωνα δε με τα στοιχεία της ΕΛ.ΠΕ. ΑΕ, εντός Ελλάδας, η ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε. απασχολεί 686 εργαζόμενους και διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο 1.274 πρατηρίων σε σύνολο περίπου 8.000, 12 εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής καυσίμων, 21 σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών στα περισσότερα αεροδρόμια

της χώρας, 4 εμφιαλωτήρια υγραερίου και μια μονάδα παραγωγής και συσκευασίας λιπαντικών. Όπως μάλιστα διατείνεται η ίδια η ΕΛ.ΠΕ ΑΕ, το μερίδιο του ομίλου τους στην εγχώρια λιανική αγορά το 2006 ήταν 21,8 %, το υψηλότερο μεταξύ των εμπορικών εταιριών στην Ελλάδα).

Στον αντίποδα όλων αυτών βρίσκεται η «ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ», η οποία το έτος 1999 κατείχε ποσοστό 28,90% της αγοράς βενζινών και ποσοστό 25,60% της αγοράς του πετρελαίου κίνησης, το έτος 2000 τα αντίστοιχα ποσοστά ανήλθαν σε 27,13% και 23% αντίστοιχα, το έτος 2001 σε 22,95% και 15,74% και το έτος 2002 σε 31,13% και 21,33%.

Με βάση την από Σεπτέμβριο 2006 Έκθεση Διαβούλευσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, προέκυψε ότι η «ΕΛ.ΠΕ ΑΕ» με μερίδιο αγοράς που κυμαίνεται -με μικρές διαφοροποιήσεις- γύρω στο 75%, κατέχει ουσιώδη οικονομική ισχύ (SMP) στην αγορά διύλισης πετρελαιοειδών, ενώ η παραγωγική της δυναμικότητα υπερβαίνει κατά πολύ το 50% της συνολικής δυναμικότητας της χώρας. Περαιτέρω δε, βάσει της ίδιας Έκθεσης Διαβούλευσης διαπιστώθηκε ότι υφίσταται αυξημένη πιθανότητα συντονισμού και αλληλεξάρτησης της συμπεριφοράς των υπάρχουσών εταιριών διύλισης. Σύμφωνα με το κείμενο της Έκθεσης Διαβούλευσης : «Η δραστηριοποίηση δύο μόνο εταιριών στη αγορά διύλισης ευνοεί την δυνατότητα της εναρμόνισης της συμπεριφοράς τους και περιορίζει την πιθανότητα ανάπτυξης αυτόνομης και ανταγωνιστικής δραστηριότητας εκ μέρους των εταιριών. Εξάλλου, η ύπαρξη μόνο δύο εταιριών οδηγεί σε αυξημένα συνολικά κέρδη που μπορούν να προκύψουν από τον συντονισμό της συμπεριφοράς τους και μοιράζονται μόνο μεταξύ των δύο εταιριών. (...)Επιπρόσθετα, η ύπαρξη δυοπωλίου στην αγορά διύλισης, σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρου για εισαγωγές εκ μέρους των εταιριών εμπορίας, αποτελούν παράγοντες (facilitating practices) που διευκολύνουν σε μεγάλο βαθμό τη δημιουργία και διατήρηση εναρμονισμένων πρακτικών λειτουργώντας εις βάρος του ελεύθερου ανταγωνισμού...»

(ii). Με δεδομένη την εναρμονισμένη συμπεριφορά μεταξύ των δύο Εταιριών Διύλισης (αναπόφευκτο αποτέλεσμα του διοπωλίου) και την «επιβεβλημένη», προμήθεια των πετρελαιοειδών προϊόντων από τις δύο αυτές εγχώριες πηγές τροφοδοσίας (δεδομένης της αδυναμίας των Α.Π. να εισάγουν προϊόντα απο το εξωτερικό) οι παραπάνω αναφερόμενες Εταιρίες Διύλισης έχουν περιέλθει σε κατάσταση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά, την οποία και δεν διστάζουν να καταχραστούν, ρυθμίζοντας κατ' αρχήν (συντονισμένα) τις τιμές πώλησης των πετρελαιοειδών (και συνακόλουθα τις τιμές λιανικής πώλησης) κατά το δοκούν και κάτω από αδιαφανείς διαδικασίες.

Λόγω της συγκεκριμένης και εναρμονισμένης μεθόδου τιμολόγησης που ακολουθούν μεταξύ τους οι Εταιρίες Διύλισης, οι τελικές τιμές που επιβαρύνονται οι προμηθευόμενοι (Εταιρίες Εμπορίας και Α.Π.) θα έπρεπε ωστόσο να διαφέρουν σε ελάχιστο βαθμό μεταξύ τους. Στην πραγματικότητα όμως, οι αποκλίσεις στην τιμή κτήσης είναι πολύ μεγάλες και τούτο ουσιαστικά οφείλεται στις εκπτώσεις που χορηγούν οι Εταιρίες Διύλισης (κυρίως στις μεγάλες Εταιρίες Εμπορίας) και στα λεγόμενα «premiums». Όσον αφορά τις εκπτώσεις, ευθύς τονίζουμε ότι πρόκειται για «στοχευμένες»

εκπτώσεις, οι οποίες χορηγούνται με σκοπό να συγκρατηθεί η υφιστάμενη πελατεία των Εταιριών Διύλισης στην εγχώρια αγορά και να αποφευχθούν οι διαρροές προς άλλες πηγές τροφοδοσίας, του εξωτερικού. Όσο δηλαδή μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα μίας Εταιρίας Εμπορίας να προβεί σε Εισαγωγές τόσο μεγαλύτερες και οι χορηγούμενες εκπτώσεις, που ουσιαστικά λειτουργούν ως δέλεαρ για τις Εταιρίες Εμπορίας προκειμένου να συνεχίσουν να προμηθεύονται από τις εγχώριες Εταιρίες Διύλισης. Δεδομένου όμως ότι ο ίδιος κίνδυνος δεν υφίσταται για τα Α.Π., αφού όπως εκτέθηκε ανωτέρω, τα Α.Π. αδυνατούν να προβούν σε Εισαγωγές, λόγω των υφιστάμενων νομοθετικών περιορισμών, οι Εταιρίες Διύλισης αρνούνται να χορηγήσουν αντίστοιχες εκπτώσεις και προς τους Ανεξάρτητους Πρατηριούχους. Συνεπώς, η τιμή κτήσης από πλευράς Α.Π. και συνακόλουθα η τιμή διάθεσης των πετρελαιοειδών προϊόντων τους προς τον τελικό καταναλωτή, είναι σαφέστατα υψηλότερη σε σχέση με την τιμή κτήσης των Εταιριών Εμπορίας, που απολαμβάνουν του «προνομίου» των εκπτώσεων.

Επισημαίνουμε στο σημείο αυτό, ότι ο συνολικός αριθμός των λειτουργούντων στην Ελλάδα πρατηρίων είναι περίπου 8.000. Από τα πρατήρια αυτά, μόνο 600 είναι Α.Π., τα δε υπόλοιπα συνεργάζονται με σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας με τις είκοσι τέσσερις υφιστάμενες Εταιρίες Εμπορίας, εκ των οποίων, οι πέντε μόνο διαθέτουν πάνω από 4.000 πρατήρια υγρών καυσίμων. Όπως προκύπτει δε και από τον παρακάτω πίνακα, από τις πέντε αυτές εταιρίες, οι τρεις είναι θυγατρικές των Εταιριών Διύλισης και οι υπόλοιπες δύο, πολυεθνικές. Δεν είναι συνεπώς τυχαία η εύνοια των Εταιριών Διύλισης προς τις συγκεκριμένες Εταιρίες Εμπορίας, αλλά ούτε και η «στενή» συνεργασία μεταξύ τους.

ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ

1 ΕΛΠΕ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

ΠΕΤΡΟΛΑ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΚΟ 1265

2 ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΟΙ ΑΒΙΝ

CYCLON 577

137

3 BP 1397

4 SHELL 858

Περαιτέρω κατά την ισχύουσα πρακτική της τιμολόγησης των Εταιριών Διύλισης, η τιμή κτήσης των πετρελαιοειδών, επιβαρύνεται με τα λεγόμενα “premia”, τα οποία αντιστοιχούν σε προσαυξήσεις, οι οποίες θεωρητικά ενσωματώνουν το κόστος της διακίνησης, αποθήκευσης, και διάφορα άλλα χρηματοοικονομικά κόστη. Οι επιβαρύνσεις όμως αυτές, κατά κατάφορη παραβίαση κάθε αρχής περί διαφάνειας των τιμών, δεν είναι ελέγξιμες, διότι οι

Εταιρίες Διύλισης αρνούνται να προβούν σε αναλυτικό επιμερισμό, με αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη διακύμανση των τιμών, δίχως να καθίσταται εφικτός ο έλεγχος της διαφοροποίησης του κόστους αγοράς των προϊόντων. Έτσι λοιπόν, οι Εταιρίες Διύλισης που επιθυμούν να ευνοήσουν συγκεκριμένες Εταιρίες Εμπορίας, έχουν εφεύρει έναν «έξυπνο» τρόπο, να ρυθμίζουν, κατά το δοκούν και κατ'εναρμονισμένη πολιτική με τις μεγάλες Εταιρίες Εμπορίας (και τα αντίστοιχα ανταλλάγματα) την ανταγωνιστικότητα των τιμών, αφού έχουν τη δυνατότητα να χρεώνουν, μέσω των «premiums», κατά τρόπο ανέλεγκτο, τα καύσιμα, σε τιμές υψηλότερες για ορισμένες επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων αυτονόητα και τα Α.Π., που στερούνται εναλλακτικής πηγής προμήθειας. (iii). Ομοίως, η προμήθεια των πετρελαιοειδών προϊόντων από τις Εταιρίες Εμπορίας, καθίσταται επίσης προβληματική. Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα Α.Π. είναι η άρνηση των Εταιριών Εμπορίας να τους πωλήσουν καύσιμα. Και τούτο γίνεται ευκόλως κατανοητό, δεδομένου ότι τα Α.Π. δρουν ανταγωνιστικά απέναντι στις Εταιρίες Εμπορίας και στο δίκτυο διανομής αυτών. Είναι συνεπώς προς το συμφέρον των Εταιριών Εμπορίας να «κρατούν» τα Α.Π. χωρίς καύσιμα, αφού κατά τον τρόπο αυτό, ενισχύεται η δυναμική των πρατηρίων του δικού τους δικτύου διανομής.

Ακόμη όμως και όταν δέχονται να τους προμηθεύσουν με καύσιμα, η τιμή στην οποία τα διεθέτουν, είναι οπωσδήποτε πιο υψηλή και συνακόλουθα αντανταγωνιστική. Και τούτο διότι τα Α.Π. καλούνται να καταβάλουν, όχι μόνο την τιμή κτήσης από πλευράς Εταιριών Εμπορίας (τιμή ex refinery + premiums) αλλά και ένα ποσοστό κέρδους υπέρ των Εταιριών, επιβαρυνόμενοι πρόσθετα του ΦΠΑ 19%. Όταν συνεπώς τα Α.Π. θα διαθέσουν τα καύσιμά τους στην λιανική αγορά, η τιμή (λιανικής) πώλησης, που επιβαρύνεται με όλα τα ανωτέρω στοιχεία, συν του ποσοστού κέρδους του Πρατηριούχου, είναι οπωσδήποτε υψηλότερη από την τιμή των λοιπών πρατηρίων αποκλειστικής συνεργασίας και προμήθειας. Σημειωτέον δε ότι παραλλήλως οι Εταιρίες Εμπορίας χορηγούν «ενισχυτικές» εκπτώσεις προς τα δικά τους δίκτυα διανομής, για να τα καταστήσουν ακόμη πιο ανταγωνιστικά, με αποτέλεσμα οι τιμές των Α.Π. - που επιβαρύνονται με όλα τα ανωτέρω στοιχεία, δίχως όμως τις ευνοϊκές εκπτώσεις - να διαμορφώνονται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα, καθιστάμενες μη ανταγωνιστικές.

2.3. Η απαγόρευση ανάληψης ιδίου μεταφορικού έργου.

2.3.1. Αναφορικά με τα Ανεξάρτητα Πρατήρια

(i). Το ισχύον νομοθετικό καθεστώς, μετά τις τροποποιήσεις του άρθρου 7 παρ. 1, 2 και 3 του Ν 3335/2005, παρέχει τη δυνατότητα στα Α.Π. να προμηθεύονται, απευθείας, δίχως (θεωρητικά) τη διαμεσολάβηση τρίτων, τα πετρελαιοειδή προϊόντα που εμπορεύονται, είτε από τα Διυλιστήρια, είτε από τις Εταιρίες Εμπορίας είτε μέσω Εισαγωγών είτε τέλος μέσω των Κοινοπραξιών / Προμηθευτικών Συνεταιρισμών που δύνανται να ιδρύσουν.

Στην πραγματικότητα ωστόσο, τα Α.Π. δεν είναι ελεύθερα να λειτουργήσουν κατά τρόπο ανεξάρτητο και αυτόνομο στην αγορά. Αντιθέτως μάλιστα, προκειμένου να μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν και να αναπτύξουν την επιχειρηματική τους δράση, τα Α.Π. υποχρεούνται να συμπράξουν με τους Βυτιοφορείς Δ.Χ., οι οποίοι και αποτελούν τελικά το μοναδικό μέσο προσέγγισης τόσο των πηγών τροφοδοσίας όσο και των καταναλωτών - πελατών τους.

(ii). Δεδομένης της ρητής απαγόρευσης κτήσης (και χρήσης) ιδίων μεταφορικών μέσων για την προμήθεια των πετρελαιοειδών τους, το άρθρο 7 παρ. 2 του Ν 3054/2002 αναγνωρίζει στα Α.Π. (και στις Κοινοπραξίες / Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς που ιδρύουν), παράλληλα με τη δυνατότητα μίσθωσης ΔΧΒ, τη δυνατότητα μίσθωσης ΙΧΒ από τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

Η μίσθωση όμως ΙΧΒ ρητώς απαγορεύεται από το άρθρο 3 Ν 1959/1991, σύμφωνα με το οποίο : «1. Απαγορεύεται : ... δ) η με οποιοδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης του ΦΙΧ αυτοκινήτου σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό, πλην σε κοινοπραξία, στην οποία συμμετέχει εξ αρχής ο ιδιοκτήτης του οχήματος ...η) Σε περίπτωση άσκησης αποκλειστικής εμπορίας από τον επαγγελματία ή την επιχείρηση χωρίς παραγωγή αγαθών, απαγορεύεται η μεταφορά εμπορευμάτων και γενικά αγαθών και αντικειμένων απο τον τόπο παραγωγής απευθείας στον πελάτη. Ειδικά για ΦΙΧ βυτιοφόρα υγρών καυσίμων που ανήκουν σε Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών επιτρέπεται : ...2) να μεταφέρουν υγρά καύσιμα από διυλιστήρια αποκλειστικά για τον εφοδιασμό πρατηρίων υγρών καυσίμων που είναι συμβεβλημένα με την εταιρία ιδιοκτήτη του φορτηγού αυτοκινήτου ».

Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 1 του β.δ. 281 της 29.3/19.4.1973 «Περί κωδικοποίησης εις ενιαίο κείμενο των διατάξεων περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσης», όπως αντικαταστάθηκε απο το άρθρο 1 του Ν 1959/1991, ως ΦΙΧ θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης, απαγορευομένης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης είσπραξης κομίστρου με οιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό. Συνεπώς οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών απαγορεύεται με ρητές νομοθετικές διατάξεις να διαθέσουν τα μεταφορικά τους μέσα για σκοπό άλλο πλην των αναφερομένων στο νόμο αυτό και να εισπράξουν αμοιβή για την παραχώρηση αυτή.

Αλλά και σε πρακτικό επίπεδο, η εκμίσθωση των ΙΧΒ δεν είναι εφικτή. Και τούτο διότι λόγω της ισχύουσας νομοθεσίας (η οποία έχει αποτελέσει αντικείμενο πρόσφατης Καταγγελίας προς την Επιτροπή από πλευράς Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών) ο αριθμός των Ι.Χ. βυτιοφόρων οχημάτων που επιτρέπεται να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος Άδειας Εμπορίας δεν εξαρτάται από τις οικονομικές δυνατότητες και τα αναπτυξιακά επιχειρηματικά σχέδια της κάθε Εταιρίας Εμπορίας Πετρελαιοειδών αλλά προσδιορίζεται και ελέγχεται από την Ελληνική Διοίκηση (άρθρο 6 παρ. 5 περ. γ' Ν 3054/2002), με αποτέλεσμα να καθίσταται περιορισμένος και πάντα ελλειμματικός. Εφόσον

συνεπώς τα IXB που διαθέτουν σήμερα οι Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού τους έργου, είναι αδύνατο για τις Εταιρίες αυτές να προβούν σε περαιτέρω αποδυνάμωση του στόλου τους, με την εκμίσθωση των IXB τους σε Πρατηριούχους, για την εξυπηρέτηση δηλαδή αλλότριων μεταφορικών αναγκών.

(iii). Μη δυνάμενοι συνεπώς να αποκτήσουν ίδια μεταφορικά μέσα (δεδομένης της πλήρους απαγόρευσης κτήσης IXB για την προμήθεια των πετρελαιοειδών και της χορήγησης δύο μόνο αδειών IXB για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών – πελατών των Α.Π.), και αποκλειόμενης νομοθετικά και πρακτικά της δυνατότητας μίσθωσης IXB από τις Εταιρίες Εμπορίας, το ισχύον νομοθετικό καθεστώς επιβάλλει ευθέως και άμεσα στα ΑΠ την μίσθωση έργου από τον επαγγελματικό κλάδο των βυτιοφορέων Δ.Χ., με αποτέλεσμα την πλήρη εξάρτηση των πρατηριούχων από τον συγκεκριμένο κλάδο.

Σύμφωνα όμως με τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 3 του Ν 383/1976 : «Τα κόμιστρα (των δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως διενεργουμένων εντός της χώρας εμπορευματικών μεταφορών) καθορίζονται ως αμφιοριακά (μέγιστον και ελάχιστον) προσδιορίζονται δε κατά περίπτωσιν εν σχέσει προς το είδος των μεταφορικών μέσων, το είδος των μεταφερομένων αγαθών, της περιοχής εξυπηρετήσεως, της εποχής του έτους και των τυχόν ειδικών συνθηκών μεταφοράς. Τα τιμολόγια διαμορφούνται ελευθέρως υπό των μεταφορέων εντός των ορίων των εγκεκριμένων αμφιοριακών κομίστρων... »

Δυνάμει της παραπάνω νομοθετικής ρύθμισης, η επαγγελματική τάξη των βυτιοφορέων ΔΧ φορτηγών, αμείβεται για κάθε μεταφορικό έργο που αναλαμβάνει, με εξασφαλισμένη κατώτατη αμοιβή, (αμφιοριακά κόμιστρα), η οποία ανανεώνεται και αναπροσαρμόζεται κάθε έτος δυνάμει Υπουργικής Απόφασης (Κ/26147/2169/2008 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών), με αποτέλεσμα το κόστος μεταφοράς μέσω ΔΧ Βυτιοφόρων να εξαιρείται της ελεύθερης διαπραγματεύσεως μεταξύ Πρατηριούχων και ΔΧ βυτιοφορέων . Το γεγονός όμως αυτό επιδρά άμεσα και καταλυτικά στη διαμόρφωση της τελικής τιμής των πετρελαιοειδών, δεδομένου ότι το κόστος μεταφοράς επηρεάζεται ως ξεχωριστός παράγοντας στο σχηματισμό της τελικής τιμής λιανικής πώλησης. Είναι συνεπώς προφανές ότι η μεταφορά με ΔΧ βυτιοφόρα, στην οποία καταφεύγουν οι Πρατηριούχοι και η οποία (μεταφορά) λειτουργεί σήμερα κάτω από συγκεκριμένο ρυθμιστικό πλαίσιο με καθοριζόμενα από το κράτος κόμιστρα, μη διαπραγματεύσιμα, επιβαρύνει τα πρατήρια υγρών καυσίμων με ένα πρόσθετο κόστος, που αναγκάζονται να επιρρίψουν μετέπειτα στην αγορά και που αναπόφευκτα επηρεάζει αυξητικά την τελική τιμή των προϊόντων τους και άρα την τελική επιλογή του Καταναλωτή, δημιουργώντας δυσμενείς οικονομικές συνέπειες για την λειτουργία , διατήρηση και περαιτέρω επέκταση του κύκλου εργασιών των εξαρτώμενων Πρατηρίων .

Από τα ανωτέρω, σαφώς προκύπτει ότι οι κάτοχοι αδειών Δ.Χ. βρίσκονται σε κατάσταση οικονομικής υπεροχής έναντι των Α.Π., αφού το υφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς τους δίδει την εξουσία να εμποδίζουν την ανάπτυξη ελεύθερου και αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά

παρέχοντας τους παράλληλα τη δυνατότητα να συμπεριφέρονται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών και τελικά των καταναλωτών, επιδρώντας άμεσα και καταλυτικά, κατά τρόπο αναμφισβήτητα αρνητικό, στη διαμόρφωση συνθηκών ανταγωνισμού.

2.3.2. Αναφορικά με τους κατόχους Άδειας Πωλητή πετρελαίου θέρμανσης

(i). Όπως εκτέθηκε και ανωτέρω, το αντικείμενο των εργασιών μίας επιχείρησης πώλησης πετρελαίου θέρμανσης είναι η διάθεση των πετρελαιοειδών προϊόντων με σκοπό το κέρδος. Η διακίνηση των πετρελαιοειδών προϊόντων με ΙΧ βυτιοφόρα οχήματα, λειτουργεί μεν επικουρικά προς το πραγματικό αντικείμενο και τον χαρακτήρα του επαγγέλματος, αλλά είναι εν τέλει άμεσα συνυφασμένη με το κέρδος, αφού όσο μεγαλύτερη είναι η διακίνηση του πετρελαίου που εμπορεύεται ο κάτοχος της σχετικής Άδειας τόσο αυξάνονται τα κέρδη του, και αντίστοιχα, όσο μειώνεται η διακίνηση ή δημιουργούνται εμπόδια σε αυτή, τόσο μειώνονται τα έσοδα της επιχείρησής του. Εξάλλου, στην συγκεκριμένη περίπτωση, δεν νοείται διάθεση, και άρα κερδοφόρα λειτουργία μίας επιχείρησης πώλησης πετρελαίου, δίχως δυνατότητα διακίνησης, ήτοι παράδοσης του εμπορεύματος στους αποθηκευτικούς χώρους των καταναλωτών.

Αυτονόητα συνεπώς, κάθε ρύθμιση που εισάγει περιορισμό ως προς τον μέγιστο αριθμό και τη διαθεσιμότητα των μεταφορικών μέσων, όπως εν προκειμένω η με αρ. Α8/οικ.3895/276/2007 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, για την «Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης σε πωλητές πετρελαίου θέρμανσης», αποδυναμώνει το μεταφορικό έργο των επιχειρήσεων εμπορίας πετρελαίου θέρμανσης, βάλλοντας ευθέως ενάντια στην οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών και επηρεάζοντας ουσιωδώς τον κύκλο συναλλαγών τους.

(ii). Περαιτέρω δυσμενής συνέπεια του επίμαχου περιορισμού είναι και η αδυναμία ανταγωνισμού των επιχειρήσεων εκείνων που διαθέτουν μικρής χωρητικότητας εγκαταστάσεις ή εγκαταστάσεις εκτός Αττικής και Θεσσαλονίκης. Οι επιχειρήσεις αυτές, δυνάμει της κείμενης νομοθεσίας, έχουν δικαίωμα σε σαφώς λιγότερες άδειες από τις επιχειρήσεις εκείνες που διαθέτουν μεγάλης χωρητικότητας εγκαταστάσεις ή είναι εγκατεστημένες στους προαναφερόμενους νομούς της χώρας, με αποτέλεσμα να καταλύεται το αναφαίρετό δικαίωμα της επί ίσοις όροις δραστηριοποίησής των επιχειρήσεων εντός της λιανικής αγοράς εμπορίας πετρελαίου θέρμανσης.

(iii). Περιορίζοντας, συνεπώς, το μεταφορικό έργο των κατόχων Άδειας Λιανικής Εμπορίας πετρελαίου θέρμανσης, η με αρ. Α8/οικ.3895/276/2007 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών οδηγεί σχεδόν αυτόματα τις επιχειρήσεις σε αναζήτηση ΔΧΒ αυτοκινήτων. Και τούτο είναι εύλογο, διότι ο αυστηρός νομοθετικός περιορισμός αφήνει ανικανοποίητες τις μεταφορικές ανάγκες των Πωλητών θέρμανσης, οι οποίοι αναγκαστικά καταφεύγουν στη χρήση υπηρεσιών από το «κλειστό» επάγγελμα των δημοσίας χρήσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα την αναπόφευκτη

ισχυροποίηση του βαθμού εξάρτησης των επιχειρήσεων αυτών από τα ΔΧΒ αυτοκίνητα, με όλες τις περαιτέρω δυσμενείς συνέπειες που εκτέθηκαν ανωτέρω ως προς την ανταγωνιστική διαμόρφωση των τιμών (2.3.1 § iii).

II. Η ΥΠΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Η δυσκολία - απαγόρευση πρόσβασης των Α.Π. στους αποθηκευτικούς χώρους των Διυλιστηρίων και των Εταιριών Εμπρίας Πετρελαιοειδών, το υψηλό κόστος που συνεπάγεται αυτή και η αδυναμία μεταφοράς των εισαγόμενων προϊόντων στην ελληνική επικράτεια, έχουν «παγιδεύσει» τα Α.Π. εντός της εγχώριας αγοράς. Μοναδική, ως εκ τούτου, πηγή τροφοδοσίας και προμήθειας των Α.Π., καθίστανται οι Εταιρίες Διύλισης και Εμπορίας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την πρακτική της «ρυθμιζόμενης» τιμολόγησης, την πλήρη απαγόρευση κτήσης ίδιων μεταφορικών μέσων και την εξάρτηση των Α.Π. από τα Δ.Χ.Β, έχει ως αποτέλεσμα την ανελεύθερη συμμετοχή των Ανεξάρτητων Πρατηρίων στην εγχώρια αγορά και την αναχαίτιση κάθε ανταγωνιστικής ανάπτυξης της οικονομικής τους δραστηριότητάς. Πρόσθετα το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της πλήρους απαγόρευσης των εισαγωγών και της περιορισμένης και «ελεγχόμενης» έκδοσης αδειών βυτιοφόρων οχημάτων για την οδική μεταφορά του πετρελαίου θέρμανσης, δημιουργεί, ομοίως, δυσμενέστερες συνθήκες για την άσκηση της δραστηριότητας των Πωλητών Πετρελαίου Θέρμανσης. Οι παραπάνω περιορισμοί και απαγορεύσεις επηρεάζουν άμεσα και αναπόφευκτα και την Κοινή Αγορά, δεδομένου ότι αντιβαίνουν προς τις κοινοτικές διατάξεις περί Εισαγωγών (§1), περί ελευθερίας εγκαταστάσεως (§2) και περί χορήγησης ειδικών προνομίων (§3).

1. Οι δυσμενείς επιπτώσεις του ισχύοντος νομοθετικού καθεστώτος στις Εισαγωγές

1.1. Τα άρθρα 28 και 29 της ΣυνθΕΚ απαγορεύουν τους ποσοτικούς περιορισμούς στις Εισαγωγές ή τις Εξαγωγές μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και τα μέτρα που έχουν ισοδύναμα αποτελέσματα με τους ποσοτικούς περιορισμούς. Και ναι μεν οι περιορισμοί ή οι απαγορεύσεις επιτρέπονται όταν δικαιολογούνται από λόγους δημοσίου συμφέροντος, δημοσίας ηθικής, δημόσιας τάξης ή δημόσιας ασφάλειας και προστασίας της υγείας και της ζωής των πολιτών, πλην όμως σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 30 της ΣυνθΕΚ «Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί αυτοί δεν δύνανται να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκαλυμμένο περιορισμό στο Εμπόριο μεταξύ των μελών κρατών».

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων όρισε για πρώτη φορά την έννοια των μέτρων ισοδύναμου αποτελέσματος στην υπόθεση Dassonville, όπου και αποφάνθηκε ότι αποτελεί μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος «κάθε

εμπορική ρύθμιση των κρατών μελών, η οποία είναι ικανή να εμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, στο παρόν ή στο μέλλον το ενδοκοινοτικό εμπόριο (...)».

Ο ορισμός που προέκρινε το Δικαστήριο στην υπόθεση αυτή αποτέλεσε τη βάση διαμόρφωσης και εξέλιξης της μεταγενέστερης σχετικής του νομολογίας. Τα εννοιολογικά δε στοιχεία του ορισμού αυτού διαμορφώνονται συνοπτικά ως εξής :

(α). Τα περιοριστικά μέτρα αφορούν τα κρατικά μέτρα, δηλαδή τις πράξεις και πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από δημόσια αρχή.

(β). Τα πιθανά περιοριστικά αποτελέσματα του μέτρου επί των ενδοκοινοτικών συναλλαγών δεν είναι απαραίτητο να μπορούν να υπολογισθούν εκ των προτέρων αλλά ούτε και να είναι αισθητά και

(γ). Περιοριστικά μέτρα αποτελούν και τα λεγόμενα αδιακρίτως εφαρμοζόμενα μέτρα, σε εισαγόμενα και εγχώρια εμπορεύματα. Στην περίπτωση αυτή, εμπίπτουν όλα τα κρατικά μέτρα, που ναι μεν δεν αποσκοπούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών αλλά είναι έτσι διατυπωμένα, ώστε να έχουν εφαρμογή και στα εισαγόμενα και εγχώρια προϊόντα.

Σύμφωνα συνεπώς με τα οριζόμενα στα άρθρα 28 και 29 ΣυνθΕΚ και τη νομολογιακή ερμηνεία των άρθρων αυτών απο το ΔΕΚ, εάν μία εθνική ρύθμιση είναι ικανή να εμποδίσει ή να καθυστερήσει ή να καταστήσει περισσότερο δύσκολη, δαπανηρή ή λιγότερο ελκυστική και ενδιαφέρουσα την εισαγωγή ενός προϊόντος, τότε η ρύθμιση αυτή επιφέρει περιοριστικά αποτελέσματα στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Η διαπίστωση δε του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της ρύθμισης και του περιοριστικού αποτελέσματος, μπορεί να στηρίζεται σε διάφορες ενδείξεις, όπως είναι για παράδειγμα το αντικείμενο του μέτρου, ο διακριτικός ή μη χαρακτήρας του, ή η διαφορετικότητα του από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, η οποία (διαφορετικότητα) συνεπάγεται προσαρμογές και ενδεχομένως πρόσθετες επιβαρύνσεις που καθιστούν τις εισαγωγές πιο δύσκολες. Με την έννοια αυτή, δεν είναι οπωσδήποτε αναγκαία η απόδειξη του διακριτικού αποτελέσματος, αλλά αρκεί η διαπίστωση της πραγματικής παρεμπόδισης των Εισαγωγών. Σημειωτέον δε, ότι για να μπορεί ένα κρατικό μέτρο να χαρακτηριστεί ως μέτρο που οδηγεί σε διακρίσεις ή σε προστατευτικό αποτέλεσμα, δεν είναι αναγκαίο το μέτρο αυτό να έχει ως αποτέλεσμα να ευνοείται το σύνολο των εγχώριων προϊόντων ή να αποβαίνει σε βάρος μόνο των εισαγομένων προϊόντων, αποκλεισμένων εντελώς των εγχωρίων.

1.2. Όπως προεκτέθηκε ανωτέρω, η Ελληνική Δημοκρατία, μέσω των νομοθετικών της ρυθμίσεων, αναφορικά με την υποχρεωτική τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας, σε πιστοποιημένες προς τούτο αποθήκες, που θα πρέπει υποχρεωτικώς να βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας, το υψηλό κόστος πρόσβασης σε αυτές, τη δυνατότητα που αναγνωρίζεται στους κατόχους αποθηκών να αρνηθούν την πρόσβαση τρίτων, και την αδυναμία μίσθωσης ΔΧΒ, απο τους μεμονωμένους Ανεξάρτητους Πρατηριούχους και τις

Κοινοπραξίες / Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς, προκειμένου να μεταφερθούν τα εισαγόμενα καύσιμα στην εγχώρια αγορά, έχει καταστήσει τις Εισαγωγές νομοθετικά και πρακτικά ανέφικτες.

Η δυσκολία πρόσβασης των Α.Π. στις πιστοποιημένες αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας των Εταιριών Διύλισης και Εμπορίας αφενός και το αυξημένο κόστος των Εισαγωγών αφετέρου (δεδομένου ότι οι Εισαγωγείς επιβαρύνονται με το μίσθωμα των αποθηκών αλλά και τα κόμιστρα των ΔΧΒ για την μεταφορά των καυσίμων) καθιστούν σαφέστατα ανελκυστική και σε κάθε περίπτωση μη ενδιαφέρουσα την προοπτική των Εισαγωγών. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις έχουν συνεπώς οδηγήσει στην εδραίωση στεγανοποιήσεων εθνικού χαρακτήρα και στην απομόνωση της ελληνικής αγοράς από τις υπόλοιπες σχετικές αγορές των κρατών μελών της ΕΕ, επηρεάζοντας κατ' αυτό τον τρόπο, τα εμπορικά ρεύματα και τον ανταγωνισμό εντός της ενιαίας αγοράς.

Τα εμπόδια συνεπώς που δημιουργούν οι ρυθμίσεις των άρθρων 7 παρ. 10 και 12 του Ν 3054/2002, το άρθρο 10 του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας και το άρθρο 23 του Κανονισμού Αδειών, αντίκεινται ευθέως στα άρθρα 28 και 29 Συνθ. ΕΚ, δεδομένου ότι ενέχουν πράγματι τις προϋποθέσεις να επηρεάσουν τα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών, δρώντας αποτρεπτικά, σε ό,τι αφορά την εισαγωγή πετρελαιοειδών προϊόντων από άλλα κράτη μέλη.

Περιττεύει φυσικά να επισημάνουμε ότι η πλήρης απαγόρευση εισαγωγών που επιβάλλεται στους Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης, δυνάμει των άρθρων 7 παρ. 12 του Ν 3054/2002 και 21 του Κανονισμού Αδειών, όχι μόνο αντιβαίνει στα άρθρα 28 και 29 Συνθ. ΕΚ αλλά αντίκειται εν γένει στις θεμελιώδεις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί Ενιαίας Αγοράς.

2. Οι επιπτώσεις του ισχύοντος νομοθετικού καθεστώτος στη διαμόρφωση του δικαιώματος της ελεύθερης εγκατάστασης εντός της Κοινής Αγοράς

2.1. Σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο άρθρο 3 περ. γ' και η' της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ήδη άρθρο 3 παράγραφος 1 περίπτωση γ' και η' του ενοποιημένου κειμένου της Συνθήκης, όπως διαμορφώθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, κυρωθείσα με το Ν. 2691/1999), η δράση της Κοινότητας, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων «...μια εσωτερική αγορά την οποία θα χαρακτηρίζει η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων, μεταξύ των κρατών μελών», καθώς επίσης και «...την προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών στο βαθμό που απαιτείται για τη λειτουργία της κοινής αγοράς».

Σύμφωνα με τα παραπάνω, και κατά το μέτρο που το πεδίο εφαρμογής των εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων διασταυρώνεται με το πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Συνθήκης για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οι οποίοι αφορούν στην κατοχύρωση των δικαιωμάτων της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών, «...οι εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις πρέπει, να ερμηνεύονται υπό το πρίσμα των δεσμεύσεων που γεννούν για τον κοινό νομοθέτη, οι προμνησθείσες κρίσιμες διατάξεις του πρωτογενούς και του

παραγωγού κοινοτικού δικαίου», δεδομένου μάλιστα ότι οι κανόνες αυτοί, όπως, άλλωστε, και το σύνολο των κανόνων του πρωτογενούς και του παραγωγού κοινοτικού δικαίου, έχουν, δυνάμει των οριζομένων στο άρθρο 28 του Συντάγματος και της κυρώσεως της Συνθήκης Προσχωρήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες με το Ν. 945/1979 (Α' 170), τυπική ισχύ υπέρτερη του κοινού νόμου. Εν προκειμένω, δυνάμει του άρθρου 43 παρ. 1 ΣυνθΕΚ (πρώην άρθρο 52) ορίζεται ότι :

«... οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύεται. Η απαγόρευση αυτή εκτείνεται επίσης στους περιορισμούς για την ίδρυση πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών εταιριών από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους».

Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΚ, εγκατάσταση είναι η πραγματική άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας μέσω μιας σταθερής οργάνωσης σε ένα άλλο κράτος μέλος, για αόριστο χρόνο . Προκειμένου δε να εφαρμοστεί το εν λόγω άρθρο, η δραστηριότητα πρέπει να είναι κερδοσκοπικής/οικονομικής φύσης και ανεξάρτητη, κατά το μέτρο που ασκείται με ίδια ευθύνη και χωρίς να υπόκειται σε εντολές.

Δυνάμει της θεμελιώδους αρχής του άρθρου 43 ΣυνθΕΚ που έχει άμεση εφαρμογή στις εθνικές έννομες τάξεις, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει με τρόπο σταθερό και συνεχή στην οικονομική ζωή ενός κράτους μέλους, εκτός του κράτους καταγωγής του. Έτσι το άρθρο 43 ΣυνθΕΚ προστατεύει ουσιαστικά την ελεύθερη κινητικότητα και δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων στο σύνολο της εσωτερικής Αγοράς και απαγορεύει τη διαφορετική τους μεταχείριση, κατά περίπτωση κράτους μέλους, καλύπτοντας τόσο τις φανερές, (λ.χ. άνιση μεταχείριση λόγω ιθαγένειας), όσο και τις έμμεσες και συγκαλυμμένες διακρίσεις, όταν δηλαδή οι διατάξεις δεν διακρίνουν βάσει της ιθαγένειας, αλλά «αδιακρίτως εφαρμοζόμενες» αποτελούν υπερβολικό εμπόδιο για την άσκηση επαγγελματικών δραστηριοτήτων σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, δίχως μάλιστα να δικαιολογούνται από επιτακτικές ανάγκες δημοσίου συμφέροντος . Υπερβολικό εμπόδιο δε, κατά πάγια νομολογία του ΔΕΚ, συνιστά η ύπαρξη και εφαρμογή κάθε μέτρου που απαγορεύει, κωλύει ή καθιστά λιγότερο ελκυστική την άσκηση των θεμελιωδών ελευθεριών .

2.2. Εν προκειμένω οι εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται τόσο για τους Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης όσο και για τα Α.Π. περί Εισαγωγών, περί απαγόρευσης/περιρισμού εκτέλεσης ιδίου μεταφορικού έργου όπως επίσης και οι εμφανείς διακρίσεις και σε κάθε περίπτωση ο αδιαφανής τρόπος τιμολόγησης των καυσίμων που προμηθεύονται τα Α.Π. από τις Εταιρίες Διύλισης και Εμπορίας,, αντιβαίνουν ευθέως και περιορίζουν ανεπίτρεπτα την ελευθερία εγκατάστασης που θεσπίζεται στο άρθρο 43 ΣυνθΕΚ. Ειδικότερα :

Όπως εκτέθηκε και ανωτέρω, η νομοθετική και πρακτική ματαίωση των Εισαγωγών έχουν οδηγήσει τα Α.Π. σε αποκλειστική σχεδόν προμήθεια των καυσίμων τους από τις εγχώριες Εταιρίες Δύλισης, σε κόστος που καθιστά τις τιμές τους ανταγωνιστικές. Αντίστοιχα η πλήρης απαγόρευση των Εισαγωγών, υποχρεώνει τους Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης να προμηθεύονται το πετρέλαιο αποκλειστικά και μόνο από τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις νομοθετικές απαγορεύσεις και περιορισμούς περί κτήσης ίδιων βυτιοφόρων υγρών καυσίμων, έχουν μειώσει αισθητά την ανταγωνιστική δυνατότητα των δύο αυτών φορέων της αγοράς., οι οποίοι τελούν υπό πλήρη εξάρτηση, τόσο απέναντι στις Εταιρίες Δύλισης και Εμπορίας όσο και έναντι των Βυτιοφορέων ΔΧ.

Το αρνητικό αποτέλεσμα αυτού του ισχυρότατου βαθμού εξάρτησης επιδρά άμεσα και σε κοινοτικό επίπεδο, αντιβαίνοντας αναμφισβήτητα στο σκοπό της διευκόλυνσης και πραγματικής ελεύθερης άσκησης του δικαιώματος εγκατάστασης, την επίτευξη και τη διασφάλιση του οποίου επιδιώκει το άρθρο 43 ΣυνθΕΚ, και τούτο, διότι, το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο, κατά το μέτρο που παραπέμπει (ευθέως) στις Εταιρίες Δύλισης/Εταιρίες Εμπορίας και στην υποχρεωτική κάλυψη του μεταφορικού έργου, με Δ.Χ. βυτιοφόρα, αποτρέπει και ουσιαστικά ακυρώνει κάθε επιχειρηματική απόφαση περί εγκατάστασης στην ελληνική αγορά.

Πράγματι, ελέγχοντας - και επί της ουσίας κωλύοντας - την δυνατότητα μίας επιχείρησης, κατά την είσοδό της στην ελληνική αγορά, να επιλέξει η ίδια ελεύθερα τους προμηθευτές της, τις τιμές της και τον τρόπο προσέγγισης της αγοράς, κατά την κρίση της και τα επιχειρηματικά της πλάνα, η ελληνική Διοίκηση, επεμβαίνει κατά τρόπο παράνομο και ανεπίτρεπτο στην οικονομική οργάνωση των επιχειρήσεων, επηρεάζοντας κάθε δυνατότητα μελλοντικής ανέλιξης στον χώρο. Η «θεσμοθετημένη» ομηρία των Α.Π. και Πωλητών πετρελαίου θέρμανσης από τις Εταιρίες Δύλισης, τις Εταιρίες Εμπορίας και τα ΔΧΒ, λειτουργεί, αναμφισβήτητα, αποτρεπτικά και για την ευρωπαϊκή επιχείρηση, καθιστώντας ουσιαστικά δυσχερή και σε κάθε περίπτωση ανελκυστική την πρόσβαση και εγκατάσταση της επιχείρησης στην εθνική μας αγορά, αφενός διότι της αφαιρείται κάθε ουσιαστική και αυτόβουλη επιχειρηματική πρωτοβουλία, που συνίσταται στον ακώλυτο επιχειρηματικό προγραμματισμό της προμήθειας, τροφοδοσίας και διακίνησης των προϊόντων της και αφετέρου διότι η ισχυρή σχέση εξάρτησης, που της επιβάλλεται με διοικητικά μέτρα, καθορίζει και εξαρτά δραστικά την μετέπειτα επιχειρηματική της ανάπτυξη.

Συνεπώς, καθίσταται σαφές ότι λόγω των συγκεκριμένων συνθηκών επιχειρηματικής δράσης, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί από την κείμενη ελληνική νομοθεσία, τυχόν επιχειρηματική απόφαση εγκατάστασης στην ελληνική αγορά καθίσταται δυσχερής, λόγω του απροσίτου και ανελκυστικού χαρακτήρα της εγχώριας αγοράς ως προς την λιανική εμπορία των πετρελαιοειδών.

3. Η χορήγηση ειδικών προνομίων προς τους ιδιοκτήτες ΔΧ βυτιοφόρων οχημάτων, αποτελεί παράβαση των άρθρων 86 και 87 ΣυνθΕΚ

3.1. Σύμφωνα με το άρθρο 86 ΣυνθΕΚ ορίζεται ότι :

«1. Τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν, ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της παρούσας Συνθήκης, ιδίως προς εκείνους των άρθρων 12 και 81 μέχρι και 89, ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα.

2. Οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας Συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει οικονομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Κοινότητας (...)

Περαιτέρω το άρθρο 87 ΣυνΕΚ, που αποτελεί την γενικότερη διάταξη απαγόρευσης, εντός της οποίας εμπίπτει το άρθρο 76 ΣυνθΕΚ περί μεταφορών ορίζει ότι :

«Ένισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα Συνθήκη ορίζει άλλως».

Σύμφωνα με τις προαναφερόμενες κοινοτικές διατάξεις, η γενική αρχή της απαγόρευσης στα κράτη μέλη να λαμβάνουν ειδικά και ευνοϊκά μέτρα υπέρ ορισμένων μόνο επιχειρήσεων, επιτάσσεται από την ανάγκη διασφάλισης του ανόθευτου ανταγωνισμού και της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και υπηρεσιών στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Η νόθευση του ανταγωνισμού δεν κρίνεται μόνο στο πλαίσιο της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται η ωφελούμενη επιχείρηση αλλά στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς εν γένει και τούτο διότι η κατάργηση των συνόρων ανάμεσα στις εθνικές οικονομίες, συντελεί στην αυξημένη επιρροή, την οποία κάθε κρατική παρέμβαση ασκεί στην αγορά, όχι μόνο της συγκεκριμένης χώρας αλλά και όσων συναλλάσσονται καθ' οιονδήποτε τρόπο και βαθμό μαζί της, με αποτέλεσμα να είναι σχεδόν ανέφικτο σήμερα, μία στρέβλωση του ανταγωνισμού σε εθνική αγορά να μην συνεπάγεται αυτόματα και την νόθευση, ή τουλάχιστον την απειλή νόθευσης, του ανταγωνισμού σε κοινοτικό επίπεδο.

3.2. Το ισχύον, ενάντια στην ελεύθερη εγκατάσταση και λειτουργία των επιχειρήσεων, προαναφερόμενο νομοθετικό καθεστώς αποσκοπεί στον επιμερισμό του μεταφορικού έργου της διακίνησης των πετρελαιοειδών προϊόντων μεταξύ των ΑΠ/Πωλητών πετρελαίου θέρμανσης και των βυτιοφόρων ΔΧ. Ο

επιμερισμός αυτός επιτυγχάνεται με την επιβολή απαγορεύσεων και περιορισμών ως προς την κτήση ΙΧ βυτιοφόρων, ώστε να δημιουργείται «τεχνικώς» αδυναμία πλήρωσης των μεταφορικών αναγκών των δύο αυτών επαγγελματικών τάξεων, ώστε (αναγκαστικά) να απευθύνονται στις υπηρεσίες των ΔΧ βυτιοφορέων, που είναι και η μόνη επαγγελματική τάξη, εντός της εγχώριας αγοράς, που δύναται να καλύψει τις μεταφορικές τους ελλείψεις.

Ο καταμερισμός αυτός, που υλοποιείται μέσω του δημιουργούμενου, με νομοθετικές διατάξεις, δεσμού εξάρτησης, σε συνδυασμό με τη νομοθετική επιβολή (ανωτάτων και κατωτάτων) προκαθορισμένων κομίστρων στις μεταφορές με Δ.Χ. , οδηγεί στην διασφάλιση του μεταφορικού έργου των Βυτιοφορέων ΔΧ, αφού, δυνάμει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζεται δέσμια πελατειακή σχέση υπέρ των ιδιοκτητών ΔΧ βυτιοφόρων με σίγουρο και εξασφαλισμένο από την Πολιτεία οικονομικό όφελος δίχως να υφίσταται ανταγωνισμός, παρά μόνο εντός της επαγγελματικής τάξης των ΔΧ Βυτιοφορέων . Μάλιστα, η εύνοια της Πολιτείας απέναντι στους ΔΧ βυτιοφορείς έφτασε σε τέτοιο σημείο, ώστε το 2006, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την με αριθμό Β8/6349/439/2006 απόφασή του, απαγόρευσε την έκδοση νέων αδειών ΔΧ βυτιοφόρων, με την αιτιολογία ότι «...το σύνολο των κυκλοφορούντων φορτηγών αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής είναι μεγαλύτερο από το σύνολο των αναγκαίων...». Πλην όμως ο μοναδικός σκοπός του επίμαχου αυτού κανονιστικού μέτρου, ήταν στην πραγματικότητα η προστασία του στενού και μάλιστα οικονομικού συμφέροντος της επαγγελματικής τάξης των ιδιοκτητών Δ.Χ., η οποία υλοποιήθηκε με το «κλειδώμα» του συγκεκριμένου επαγγέλματος, προς αποτροπή διεύρυνσης του κύκλου προσώπων που δύνανται να δραστηριοποιηθούν εντός του οικείου κλάδου, και απώτερο σκοπό τον πλήρη περιορισμό του ανταγωνισμού.

Χάριν λοιπόν στη νομοθετική παρέμβαση της Πολιτείας, οι Βυτιοφορείς ΔΧ περιέρχονται σε κατάσταση οικονομικής και επαγγελματικής υπεροχής, εμποδίζοντας έτσι την ανάπτυξη του ελεύθερου και αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην αγορά, θίγοντας παράλληλα την οικονομική και εν γένει επιχειρηματική ανάπτυξη των Α.Π/Πωλητών Πετρελαίου Θέρμανσης. Η οικονομική αυτή υπεροχή και η δεδομένη «προστασία» του κλάδου τους, από πλευράς Πολιτείας, παρέχει πρόσθετα στους ΔΧ βυτιοφορείς τη δυνατότητα να συμπεριφέρονται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών και τελικά των καταναλωτών , περιάγοντάς τους ουσιαστικά σε κατάσταση δεσπόζουσας θέσης, την οποία και δεν διστάζουν να εκμεταλλευτούν κάθε φορά που - κατά την κρίση τους - απειλούνται τα συμφέροντα τους. Εξάλλου είναι τέτοια η «δύναμη» και επιρροή του κλάδου στις εκάστοτε κυβερνήσεις, που μόνο η απειλή απεργίας αρκεί για να ικανοποιηθούν άμεσα τα αιτήματά τους ..

Ενόψει συνεπώς των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι οι τιθέμενοι περιορισμοί και απαγορεύσεις αποσκοπούν στη χορήγηση ειδικών προνομίων, προς τους κατόχους αδειών ΔΧ βυτιοφόρων στην αγορά, για την ενίσχυση και προστασία της προνομιούχας θέσης τους στην εγχώρια αγορά, στην οποία όμως (θέση) θα

ήταν αδύνατο να βρεθούν από μόνοι τους αν εξέλειπαν οι επίμαχοι περιορισμοί και απαγορεύσεις .

Επειδή η Ελλάδα, θεσπίζοντας τις επίμαχες διατάξεις φέρει ευθέως την ευθύνη της παράβασης των κοινοτικών διατάξεων περί ελεύθερης εγκατάστασης , απαγόρευσης χορήγησης ειδικών και αποκλειστικών δικαιωμάτων και απαγόρευσης περιορισμών στις εισαγωγές, όπως οι υποχρεώσεις αυτές ορίζονται στα άρθρα 28, 29, 43, 86, 87 ΣυνθΕΚ.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΖΗΤΟΥΜΕ

1. Να γίνει δεκτή καθ' ολοκληρίαν η υπό κρίση Καταγγελία
2. Να επιβληθεί πρόστιμο κατά του Ελληνικού Δημοσίου για τη θέσπιση και διατήρηση σε ισχύ, του ρυθμιστικού πλαισίου των διατάξεων των άρθρων 7 παρ. 2 10 και 12 του νόμου 3054/2002 και των συναφών κανονιστικών διατάξεων, κατά το μέρος που θεσπίζουν απαγορεύσεις και περιορισμούς στο δικαίωμα της προμήθειας, των Εισαγωγών και της διακίνησης των πετρελαιοειδών προϊόντων με ίδια μεταφορικά μέσα.

Αθήνα, 15 Οκτωβρίου 2008

Ο Πρόεδρος
Θεόδωρος Δελαγραμμάτικας

Η Γενική Γραμματέας

Μαρία Ασπρούδη