



**ΚΥΠΡΙΑΚΗ  
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**



**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

**ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 2008 ΚΑΙ  
2014**

**ΚΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

Ημερομηνία: 3/6/2020

Αρ. φακ: 05.30.006.12

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	6
EXECUTIVE SUMMARY .....	8
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΛΑΔΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	46
1. ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ .....	47
1.1 Δομή της αγοράς .....	47
1.2. Αγορές Πετρελαιοειδών προϊόντων.....	49
1.3. Παρουσίαση Εταιρειών που ασχολούνται με την Χονδρική Εμπορία .....	50
2. Δημόσιες Αρχές ή Οργανισμοί που Ασκούν Εποπτεία στον Τομέα των Πετρελαιοειδών .....	59
2.1. Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων των Πετρελαιοειδών (ΚΟΔΑΠ) .....	59
2.2. Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.) .....	62
2.3. Τμήμα Τελωνείων.....	62
2.4. Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (ΥΕΕΒ).....	64
2.4.1 Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ.....	64
2.4.2 Υπηρεσία Προστασίας των Καταναλωτών του ΥΕΕΒ (ΥΠΚ) .....	67
2.4.3. Ο ρόλος της Επιτροπής Παρακολούθησης Τιμών του ΥΕΕΒ .....	71
2.5. Επαγγελματικοί Σύνδεσμοι .....	72
3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ.....	77
3.1. Ρύθμιση των προδιαγραφών και της ποιότητας των πετρελαιοειδών και καυσίμων.....	77
3.2. Ο περί Πετρελαιοειδών Νόμος (ΚΕΦ.272).....	80
3.3. Οι περί Πετρελαιοειδών Κανονισμοί.....	84
3.4. Ο περί Κόστους Εφοδιασμού του Αργού Πετρελαίου και των Τιμών των Πετρελαιοειδών Νόμος του 2002 (152(Ι)/2002) .....	84
3.5. Διατήρηση αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης: Νομός αρ. 149(Ι)/2003.....	85

3.6. Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων .....	89
3.7. Άδειες λειτουργίας πρατήριων πετρελαιοειδών .....	92
3.7.1. Υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και προσπάθειες αναθεώρησης αυτού. ....	92
3.7.2. Θέσεις Εμπλεκόμενων Φορέων και αρμόδιων Κυβερνητικών Τμημάτων αναφορικά με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.....	103
3.8. Εξουσία του Υπουργού Ενέργειας για τον καθορισμό πλαφόν .....	107
3.9. Είδη Φορολογίας/Τελών /Επιβαρύνσεων .....	112
4. ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ, ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ .....	124
4.1. Εισαγωγή Πετρελαϊκών Προϊόντων .....	124
4.2. Μεταφορά μέσω αγωγών.....	131
4.3. Αποθηκευτικοί Χώροι .....	134
4.4. Αποθέματα Ασφαλείας.....	145
4.5. Υποβάθμιση και Ανάμιξη Ενεργειακών Προϊόντων.....	147
4.6. Απώλειες κατά τη διαδικασία Επεξεργασίας, Αποθήκευσης και Μεταφοράς.....	150
5. ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ.....	152
5.1 Πωλήσεις στο Χονδρικό Στάδιο της αγοράς πετρελαιοειδών – Αριθμητική ανάλυση .....	152
5.2 Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς πρατήρια CODO/DODO και περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών .....	156
5.3 Άλλες χονδρικές Πωλήσεις σε πρατήρια και άλλους λιανοπωλητές .....	158
5.4 Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς εταιρείες πετρελαιοειδών (συμπεριλαμβανομένων συγγενικών / συνδεδεμένων εταιρειών) οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις πετρελαιοειδών και υγραερίου σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα και περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών .....	159
5.5. Συγκέντρωση της αγοράς στο χονδρικό επίπεδο .....	162
5.6. Χειρισμός παραγγελιών και διανομή προϊόντων από τις εταιρείες .....	164

5.7. Πολιτική καθορισμού χονδρικής τιμής πώλησης και εκπτώσεων, πιστωτικών ή/και άλλων διευκολύνσεων .....	165
6. ΛΙΑΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ.....	167
6.1. Συνοπτική παρουσίαση των διαφόρων κατηγοριών πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν εντός της Δημοκρατίας.....	167
6.2. Προϊόντα που διατίθενται, αριθμός προσωπικού που εργοδοτείται και παρεμφερείς υπηρεσίες που παρέχονται από τα πρατήρια καυσίμων .....	172
6.2.1 Προϊόντα που πωλούνται στα πρατήρια καυσίμων.....	172
6.2.2. Εργοδότηση Προσωπικού και παρεμφερείς προσφερόμενες υπηρεσίες .....	174
6.2.3 Επάρκεια του αριθμού των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν στην Κυπριακή Αγορά.....	181
6.3. Ενδεχόμενοι περιοριστικοί όροι στις συμβάσεις μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και λιανικής διάθεσης.....	190
6.3.1. Συμβάσεις των εταιρειών σε σχέση με τα πρατήρια κατηγορίας CODO .....	191
6.3.2. Συμβάσεις των εταιρειών σε σχέση με τα Πρατήρια κατηγορίας DODO .....	191
6.4. Απόψεις αναφορικά με τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων και εισηγήσεις.....	192
6.5. Καθορισμός Λιανικών Τιμών.....	202
6.6. Πωλήσεις στο λιανικό στάδιο της αγοράς – αριθμητική ανάλυση .....	203
6.6.1 <i>Σύνολο ετήσιων Πωλήσεων στο λιανικό στάδιο της αγοράς κατά τα έτη 2008-2014.....</i>	204
(α) <i>Συνολικές ετήσιες λιανικές πωλήσεις κατά τα έτη 2008-2014.....</i>	204
(β) <i>Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των εταιρειών πετρελαιοειδών .....</i>	206
6.6.2. <i>Ετήσιες πωλήσεις (λιανικό στάδιο) μέσω πρατηρίων COCO/COMO .....</i>	206
(α) <i>Ετήσιες πωλήσεις (λιανικό στάδιο) μέσω πρατηρίων COCO/COMO ....</i>	207
(β) <i>Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) για πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO.....</i>	208
6.6.3. Συνοπτικές παρατηρήσεις αναφορικά με τα κεφάλαια 6.6.1 και 6.6.2 .....	209

6.7. Προβλήματα και εισηγήσεις αναφορικά με τη λειτουργία στην αγορά των πετρελαιοειδών και εισηγήσεις .....	209
6.8. Εισηγήσεις αναφορικά με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας πρατηρίων στη Δημοκρατία .....	223
7. Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ: Ανάλυση για τη διαπίστωση ή μη συμμετρίας στην προσαρμογή των τιμών στην Κυπριακή αγορά καυσίμων κίνησης .....	226
7.1. Εισαγωγή .....	226
7.2. Μεθοδολογία .....	228
7.3. Στοιχεία και Περιγραφική Στατιστική .....	229
7.4. Αποτελέσματα Εκτίμησης του Οικονομικού Υποδείγματος.....	236
7.5. Συμπεράσματα .....	246

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Οι ακόλουθες συντομογραφίες χρησιμοποιούνται στην παρούσα μελέτη και περιλαμβάνονται αλφαβητικά στο παρόν κεφάλαιο, για ευκολία αναφοράς:

Αρχή Λιμένων Κύπρου	ΑΛΚ
Αμόλυβδης Βενζίνης 95 Οκτανίων	UMG 95
Αμόλυβδης Βενζίνης 98 Οκτανίων	UMG 98
Άσφαλτος	BITUMEN
Γενική Συνομοσπονδία Παγκύπριων Οργανώσεων Βιοτεχνών	
Επαγγελματιών Καταστημαρχών	Γ.Σ.ΠΟΒΕΚ
Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης	ΕΦΚ
Ελαφρύ μαζούτ (Light Fuel Oil)	LFO
Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε	ΕΛΠΕ
Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου Λτδ	ΕΚΟ
Ενδιάμεσο μαζούτ (Intermediate Fuel Oil)	IFO
Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού	Επιτροπή
Καύσιμα Αεροσκαφών (JET A-1)	Καύσιμα Αεροσκαφών
Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών	Κ.Ε.Τ.Α.Π
Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών	ΚΟΔΑΠ
Μετρικός Τόνος	MT
Οι περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμοι του 2008 και 2014	Νόμος
Οργανισμός για Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη	ΟΟΣΑ
Πετρέλαιο κίνησης	HGO 0,1
Συνεργατική Εταιρεία Σύνεργαζ Λτδ	Synergas
Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης	ΣΛΕΕ
Υγραέριο (LPG)	Υγραέριο
Υπηρεσία της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού	Υπηρεσία

Υπηρεσίας Προστασίας Καταναλωτών	ΥΠΚ
Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας	ΥΕΕΒ
Υπουργός Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας	Υπουργός ΕΕΒ
Φόρος Προστιθέμενης Αξίας	ΦΠΑ
Automotive Gas Oil	AGO LS
BP Eastern Mediterranean Limited Eastern	BP
BP Cyprus Ltd	BP
Company Owned Dealer Operated	CODO
Company Owned Manager Operated	COMO
Company Owned Company Operated	COCO
CORAL A.E. Πετρελαιοειδών & Χημικών Προϊόντων. A.E	Coral
Dealer Operated Dealer Owned	DODO
ExxonMobil Cyprus	ExxonMobil
Intergaz Λίμιτεδ	Intergaz
Lukoil Cyprus Ltd	Lukoil
Petrolina (Holdings) Public Ltd	Petrolina
Staroil Ltd	Staroil
Staroil Retail Enterprises Ltd Retail	Staroil
Total Plus Ltd Plus	Total
Jomaro Ltd	Jomaro
VTT Vasiliko Ltd	VTTV
Vassiliko Cement Public Company Ltd Cement	Vassiliko

## EXECUTIVE SUMMARY

### Σκοπός της Έρευνας

1. Η Επιτροπή σε συνεδρία ημερομηνίας 15/12/2014, ενεργώντας στη βάση των διατάξεων του άρθρου 32Α των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 2008 και 2014 (στο εξής «ο Νόμος») είχε ομόφωνα αποφασίσει τη διεξαγωγή πλήρους επισκόπησης του κλάδου της αγοράς των πετρελαιοειδών, ιδίως σε ό,τι αφορά τους ακόλουθους τύπους πετρελαιοειδών: UMG 95, UMG 98, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και υγραέριο. Η κλαδική έρευνα της Επιτροπής ολοκληρώθηκε από την Υπηρεσία της Επιτροπής στις 4 Μαΐου 2018, και έκτοτε εξετάσε το εκτεταμένο κείμενο της που ανέρχεται σε 674 σελίδες, ώστε να αποφασίσει επί των συμπερασμάτων και εισηγήσεων της καθώς και ως προς το κείμενο που θα δημοσιευόταν, υπό το φως του μεγάλου αριθμού των επιχειρηματικών απορρήτων και εμπιστευτικής φύσεως πληροφοριών που περιέχονται διάσπαρτα σ' αυτό.
2. Σκοπός της κλαδικής έρευνας ήταν να καλύψει όλες τις επιμέρους βαθμίδες της αγοράς, ήτοι την εισαγωγή, μεταφορά, αποθήκευση, χονδρική διανομή και πώληση και λιανική εμπορία, και συμπεριλαμβάνει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της αγοράς, ήτοι εταιρείες εισαγωγής, εταιρείες χονδρικής πώλησης, εταιρείες λιανικής πώλησης - πρατήρια καυσίμων και οποιαδήποτε άλλη εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα, καθώς και τον Παγκύπριο Σύνδεσμο Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών Κύπρου, ή/και οποιοδήποτε άλλο Σύνδεσμο δραστηριοποιείται ή/και λειτουργεί στον εν λόγω τομέα της αγοράς. Η κλαδική έρευνα, αφορούσε την περίοδο από την 01/01/2008 έως την 31/12/2014. Σημειώνεται ότι κατά την περίοδο αυτή υπήρξαν περίοδοι αύξησης και μείωσης των διεθνών τιμών.
3. Πρωταρχικό στόχο της συγκεκριμένης έρευνας αποτέλεσε η διερεύνηση των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά πετρελαιοειδών, (εισαγωγή, μεταφορά, αποθήκευση, χονδρική διανομή, και λιανική εμπορία) για την υπό εξέταση περίοδο. Ειδικότερα, έχει εξεταστεί η οργάνωση και αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας των πετρελαιοειδών και του υγραερίου, η ύπαρξη ενδεχόμενων νομοθετικών περιορισμών, η διαμόρφωση και διακύμανση των τιμών και του κόστους στα διάφορα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και διερεύνηση της ύπαρξης του φαινομένου «rocket and feathers» όπου το κατά πόσο οι τιμές των πετρελαιοειδών αυξάνονται γρήγορα σε περιόδους αυξήσεων του κόστους εισαγωγής, ενώ



μειώνονταν αργά σε περιόδους μειώσεων του κόστους εισαγωγής, (φαινόμενο γνωστό ως “Rockets and Feathers”, δηλαδή την κατάσταση όπου οι τιμές ανεβαίνουν σαν πύραυλος (rocket) και πέφτουν σαν φτερό (feather)).

4. Η έρευνα είχε επίσης σκοπό την πλήρη κατανόηση της δομής και της λειτουργίας της αγοράς σε όλα τα στάδια της αλυσίδας προμήθειας, έτσι ώστε:
  - i. Να προσδιοριστούν ενδεχόμενα προβλήματα στην ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς, αν αυτά υπάρχουν, και το στάδιο στο οποίο εμφανίζονται αυτά τα προβλήματα. Επίσης, να προσδιοριστούν τα στάδια στα οποία ο ανταγωνισμός ενδεχόμενα να μην λειτουργεί σε υγιή βάση.
  - ii. Να διαφανεί κατά πόσον πιθανά προβλήματα στην ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς προέρχονται από δομικά χαρακτηριστικά της αγοράς ή από τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων στην αγορά.
  - iii. Να υποβληθούν προτάσεις και να προταθούν μέτρα για βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς σε όλα τα στάδια.
5. Κατά την επισκόπηση της αγοράς εξετάστηκαν τα κυριότερα χαρακτηριστικά της αγοράς, οι νομοθετικές ρυθμίσεις και η εποπτεία της αγοράς που γίνεται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Κράτους. Επίσης, εξετάστηκε η εφοδιαστική αλυσίδα των πετρελαιοειδών στην κυπριακή αγορά, ξεκινώντας από την εισαγωγή, τη μεταφορά, την αποθήκευση και ακολούθως τη χονδρική διανομή και λιανική πώληση των πετρελαιοειδών.
6. Σε ότι αφορά το στάδιο της εισαγωγής, έγιναν στατιστικές αναλύσεις σε σχέση με τις ποσότητες που εισήχθησαν από τις εταιρείες, κατά την υπό αναφορά περίοδο ώστε να διαπιστωθούν οι τάσεις, τα μερίδια αγοράς και ο βαθμός συγκέντρωσης. Σε ότι αφορά το στάδιο μεταφοράς εξετάστηκε κατά πόσο υπήρχαν συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών για τη μεταφορά των καυσίμων μέσω των θαλάσσιων αγωγών, ενώ για την αποθήκευση εξετάστηκε η επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων και τα μερίδια αγοράς.
7. Για τα στάδια της χονδρικής και λιανικής πώλησης, έγιναν οικονομικές και στατιστικές αναλύσεις τόσο σε σχέση με τις πωλήσεις όσο και σε σχέση με το κόστος ανά στάδιο (εισαγωγή, αποθήκευση, χονδρική διανομή και λιανική διάθεση), στη βάση των στοιχείων που δόθηκαν από τις εταιρείες. Επίσης, εξετάστηκε ο τρόπος λειτουργίας

της χονδρικής και λιανικής αγοράς, η επάρκεια του αριθμού των πρατηρίων και κατά πόσο παρατηρείται το φαινόμενο των «πυραύλων και φτερών» για την περίοδο 2008 έως και 2014, ήτοι 7 χρόνια.

8. Προκειμένου να συλλεχθούν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες αναφορικά με τη λειτουργία της εν λόγω αγοράς, αποστάληκε μεγάλος αριθμός αιτημάτων συλλογής πληροφοριών, σε εταιρείες εισαγωγής ή/και εμπορίας πετρελαιοειδών, εταιρείες εισαγωγής ή/και εμπορίας υγραερίου, πρατήρια πετρελαιοειδών, εταιρείες που είναι υπεύθυνες για την υποστήριξη των προγραμμάτων που έχουν εγκατεστημένα τα πρατήρια πετρελαιοειδών, Συνδέσμους Πρατηριούχων, Υπουργεία, Οργανισμούς, εταιρείες αποθήκευσης καυσίμων, κ.λ.π. στη βάση του άρθρου 30 του Νόμου.
9. Ο όγκος της πληροφόρησης και των στοιχείων που λήφθηκε στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, τόσο από τις εταιρείες, όσο και από τους πρατηριούχους, καθώς και από άλλα κυβερνητικά και μη Κυβερνητικά Τμήματα και Οργανισμούς ήταν εξαιρετικά μεγάλος και ανερχόταν σε πολλές χιλιάδες σελίδες. Πρέπει να σημειωθεί πως αντιμετωπίστηκαν αρκετές δυσκολίες για τη συλλογή πληροφοριών, λόγω της χρονικής έκτασης της κλαδικής έρευνας (επτά χρόνια), του όγκου των πληροφοριών που ζητήθηκαν, καθότι αυτή αφορά πολλά επίπεδα στην αλυσίδα προμήθειας και διάθεσης πετρελαιοειδών αλλά και λόγω της δυσκολίας εξεύρεσης, όλων των απαραίτητων πληροφοριών και άλλων στοιχείων. Επισημαίνεται ότι προβλήματα αντιμετωπίστηκαν ιδιαίτερα σε σχέση με την συλλογή ιστορικών στοιχείων που αφορούσαν τις λιανικές τιμές των πετρελαιοειδών.
10. Επίσης, θα πρέπει να λεχθεί πως δεν αποστάληκαν/προσκομίστηκαν, αιτούμενα στοιχεία, στην ολότητα τους, από μεγάλο αριθμό των πρατηριούχων (ενδεικτικά 62% των πρατηριούχων δεν έδωσαν καθόλου στοιχεία για τις αλλαγές των λιανικών τιμών), καθώς και από τις πλείστες εταιρείες πετρελαιοειδών, καθότι ως προβλήθηκε δεν διατηρούντο τα ζητηθέντα στοιχεία. Περαιτέρω, το παρατηρητήριο τιμών του ΥΕΕΒ, για την εν λόγω περίοδο, δεν είχε στοιχεία τέτοια που να επέτρεπαν την διεξαγωγή λεπτομερέστερης οικονομικής ανάλυσης, αφού δεν υπήρχαν καθόλου στοιχεία για όλα ή για μεγάλο μέρος του αριθμού των πρατηρίων, και οι παρατηρήσεις (ήτοι η καταγραφή τιμών) σε αυτό, ήταν περιορισμένες. Ως αποτέλεσμα τούτου, ζητήθηκαν στοιχεία από τις εταιρείες διαχείρισης και στήριξης λογισμικών προγραμμάτων με τις οποίες συνεργάζονταν οι εταιρείες πετρελαιοειδών και οι πρατηριούχοι για την παροχή στοιχείων, όμως, και εκείνες ανέφεραν ότι δεν κατείχαν όλα τα στοιχεία. Ως εκ τούτου,

έγινε διαχείριση και αξιολόγηση των στοιχείων που εξασφαλίστηκαν μέσα από ανάλυση οικονομετρικών μελετών για την εξαγωγή συμπερασμάτων, διαδικασία εξαιρετικά πολύπλοκη και χρονοβόρα.

#### Συνοπτική παρουσίαση της αγοράς

11. Στη βάση της έρευνας προκύπτει ότι στην Κύπρο υφίστανται τα ακόλουθα εφοδιαστικά στάδια: (α) η αγορά εισαγωγής πετρελαιοειδών στην οποία δραστηριοποιούνται οι εταιρείες που εισάγουν έτοιμα διυλισμένα προϊόντα, (β) η χονδρική διανομής πετρελαϊκών προϊόντων, στην οποία δραστηριοποιούνται τόσο οι εταιρείες που εισάγουν τα διυλισμένα προϊόντα, όσο και εταιρείες που αγοράζουν από τις εταιρείες χονδρικής και μεταπωλούν τα εν λόγω προϊόντα, και (γ) η λιανική εμπορία πετρελαϊκών προϊόντων, η οποία περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας (πρατήρια, μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης και μεταπωλητές υγραερίου.)

#### **Σχηματική αναπαράσταση της δομής του κλάδου των πετρελαιοειδών**

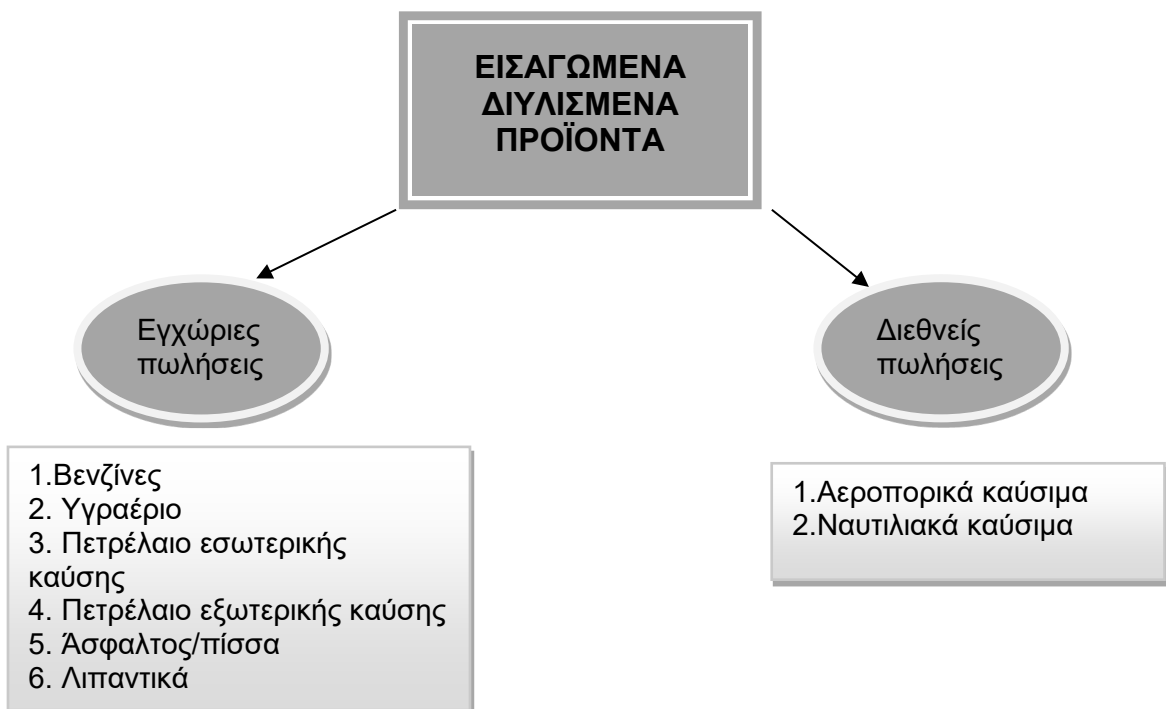


12. Στο επίπεδο της εισαγωγής πετρελαιοειδών, την περίοδο από το 2008 έως και 2014 δραστηριοποιούνταν οι εταιρείες Petrolina, ExxonMobil και ΕΚΟ, ενώ οι εταιρείες Lukoil και BP Eastern εισήγαγαν μόνο ορισμένα προϊόντα για ορισμένο χρονικό διάστημα. Σε ό,τι αφορά το υγραέριο, την εν λόγω περίοδο στο στάδιο της εισαγωγής δραστηριοποιείτο η εταιρεία ΕΚΟ, η εταιρεία Petrolina και η εταιρεία Intergaz.
13. Αναλυτικότερη παρουσίαση της αγοράς εισαγωγής γίνεται στο [κεφάλαιο 1 της περίληψης της κλαδικής έρευνας](#). Σε επίπεδο χονδρικής αγοράς για τα πετρελαιοειδή (συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου) δραστηριοποιούνταν κατά κύριο λόγο οκτώ (8) εταιρείες ΕΚΟ, ExxonMobil, Petrolina, Lukoil, BP Eastern, Staroil, Intergaz, Synergas οι οποίες εφοδίαζαν το επόμενο στάδιο της αγοράς (επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας, μεγάλους τελικούς καταναλωτές) με πετρελαιοειδή (βενζίνη, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και υγραέριο κ.ο.κ.). Η εταιρεία Total Plus δήλωσε ότι πωλούσε χονδρικός μόνο σε ένα πρατηριούχο. Σημειώνεται η ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού εταιρειών που ασχολείτο με τη διανομή πετρελαιοειδών σε σημεία πώλησης (π.χ.

υποστατικά/αποθήκες χονδρέμπορες). Αναλυτικότερη παρουσίαση της χονδρικής αγοράς γίνεται στο [κεφάλαιο 5 της περίληψης της κλαδικής έρευνας](#). Τέλος, στην αγορά της λιανικής πώλησης πετρελαιοειδών όσον αφορά την εγχώρια κατανάλωση την υπό εξέταση περίοδο δραστηριοποιούνταν περί τα 292 πρατήρια (εκ των οποίων τα τρία (3) ήταν ανεξάρτητα), η πλειοψηφία των οποίων φέρει το σήμα συγκεκριμένων εταιρειών. Αναλυτικότερη παρουσίαση της λιανικής αγοράς γίνεται στο [κεφάλαιο 6 της περίληψης της κλαδικής έρευνας](#).

14. Με βάση την υπάρχουσα πρακτική και νομολογία, τα πετρελαιοειδή αποτελούν προϊόντα παράγωγα του αργού πετρελαίου και διακρίνονται στις μεγάλες κατηγορίες: (α) πετρελαιοειδή εγχώριας κατανάλωσης και (β) πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων.

#### ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ



15. Στην κατηγορία των εγχώριων προϊόντων περιλαμβάνονται τα ακόλουθα: (α) Βενζίνες (UMG 95, UMG 98), (β) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (ντίζελ) που διακρίνεται σε i) πετρέλαιο θέρμανσης και ii) πετρέλαιο κίνησης, (γ) Υγραέριο, (δ) Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ), (ε) Ασφαλτος και (στ) Λιπαντικά.

16. Στην κατηγορία των Διεθνών πωλήσεων περιλαμβάνονται τα προϊόντα που διατίθενται για το εφοδιασμό αεροσκαφών και πλοίων.
17. Τα υπό αναφορά προϊόντα μπορούν να διαχωριστούν στα λευκά ή καθαρά πετρελαιοειδή (π.χ. Βενζίνη και Πετρέλαιο), στα μαύρα ή σκούρα πετρελαιοειδή (π.χ. ελαφρύ ή ενδιάμεσο μαζούτ) και σε αυτά που έχουν μορφή αερίου (υγραέριο).
18. Η κλαδική έρευνα στον τομέα της αγοράς των πετρελαιοειδών επικεντρώθηκε ιδίως σε ό,τι αφορά τα ακόλουθα προϊόντα, ως η απόφαση της Επιτροπής:
- Αμόλυβδη Βενζίνη 95 Οκτανίων (UMG 95),
  - Αμόλυβδη Βενζίνη 98 Οκτανίων (UMG 98),
  - Πετρέλαιο κίνησης,
  - Πετρέλαιο θέρμανσης, και
  - Υγραέριο, το οποίο εισάγεται μόνο σε μορφή χύμα<sup>1</sup> και ακολούθως διατίθεται σε δύο μορφές, εμφιαλωμένο και χύμα (για οικιακή χρήση, θέρμανση, βιομηχανική χρήση κ.λπ.).
19. Οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών κατά την υπό επισκόπηση περίοδο ήταν οι ακόλουθες:
- Petrolina Holdings Ltd, η οποία εισήγαγε πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό σήμα PERTOLINA, LINA και AGIP. Η εταιρεία επίσης εισάγει και εμπορεύεται υγραέριο. Επιπρόσθετα έχει μετοχική συμμετοχή στην εταιρεία P.P.T. Aviation η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα ανεφοδιασμού αεροσκαφών. Τέλος, η εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα ανεφοδιασμού πλοίων.
  - ExxonMobil Cyprus Ltd, η οποία εισήγαγε πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό σήμα ESSO. Η εταιρεία επίσης δραστηριοποιείται στον τομέα ανεφοδιασμού αεροσκαφών και πλοίων.
  - Hellenic Petroleum Cyprus Ltd, η οποία εισήγαγε πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό ΕΚΟ. Η εταιρεία επίσης εισάγει

---

<sup>1</sup> Στην Κύπρο εισάγεται ένα είδος υγραερίου (μείγμα προπάνιου και βουτανίου) και χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακή χρήση και θέρμανση και σε μικρότερο βαθμό για βιομηχανική χρήση. Την υπό αναφορά περίοδο δεν χρησιμοποιείται το υγραέριο για την κίνηση οχημάτων.

και εμπορεύεται υγραέριο. Επιπρόσθετα, δραστηριοποιείται στον τομέα ανεφοδιασμού πλοίων.

- Lukoil Cyprus Ltd, η οποία εισήγαγε για περιορισμένη περίοδο πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό LUKOIL.
- Staroil Ltd, η οποία αγόραζε χονδρικής πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό STAROIL.
- Total Plus Ltd, η οποία αγόραζε χονδρικής πετρελαιοειδή τα οποία διέθετε λιανικά, μέσω πρατηρίων που έφεραν το εμπορικό TOTAL PLUS.
- BP Eastern Mediterranean Ltd η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα ανεφοδιασμού αεροσκαφών και πλοίων.
- Intergaz, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα εισαγωγής και εμπορίας υγραερίου.
- Sunergaz, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα εμπορίας υγραερίου.

20. Στον τομέα των πετρελαιοειδών υφίστανται διάφοροι Επαγγελματικοί Σύνδεσμοι φυσικών και νομικών προσώπων που κατέχουν ή και λειτουργούν και διαχειρίζονται πρατήρια πετρελαιοειδών. Οι εν λόγω Σύνδεσμοι είναι ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Κύπρου, στον οποίο υπάγονται οι τοπικοί σύνδεσμοι, οι Επαρχιακοί Σύνδεσμοι των Πρατηριούχων και οι Σύνδεσμοι των Εταιρειών (πρατηριούχοι ανά εταιρεία). Πλήρης παρουσίαση των Συνδέσμων γίνεται στο [Κεφάλαιο 2.5](#).

21. Οι Δημόσιες Αρχές που ασκούσαν εποπτεία στον Τομέα Πετρελαιοειδών κατά την υπό επισκόπηση χρονική περίοδο είναι: ο Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων των Πετρελαιοειδών (ΚΟΔΑΠ), η Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.), το Τμήμα Τελωνείων και το Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (ΥΕΕΒ) - Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ, Υπηρεσία Προστασίας των Καταναλωτών του ΥΕΕΒ και η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών του ΥΕΕΒ.

22. Ο Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων των Πετρελαιοειδών (ΚΟΔΑΠ), είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Κύπρου έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διατήρηση και διαχείριση των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών. Η Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.) έχει ως κύρια δραστηριότητα την ενοικίαση χώρων/δεξαμενών σε εταιρείες εμπορίας

πετρελαιοειδών για αποθήκευση των λειτουργικών τους αποθεμάτων (η μεταφορά των προϊόντων στις εταιρείες εμπορίας γίνεται μέσω αγωγών) και ο ΚΟΔΑΠ για τη φύλαξη των στρατηγικών αποθεμάτων της χώρας. Το Τμήμα Τελωνείων είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των διατάξεων της τελωνειακής και της περί Φόρων Κατανάλωσης Νομοθεσίας, αφού οι εισαγωγές/παραλαβές ενεργειακών προϊόντων, στα οποία περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή και το υγραέριο, υπόκεινται σε εισαγωγικούς δασμούς και φόρους κατανάλωσης.

23. Στο ΥΕΕΒ έχει ανατεθεί αριθμός αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τον κλάδο των πετρελαιοειδών, για τις οποίες είναι υπεύθυνες η Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή<sup>2</sup>, η Επιτροπή Ενέργειας και η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών. Η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης προμήθειας πετρελαιοειδών στους καταναλωτές, για τον καθορισμό των προδιαγραφών και τον έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων και την παρακολούθηση και συντονισμό των αποφάσεων της Κυβέρνησης σε σχέση με τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης.
24. Ο ρόλος της Υπηρεσίας Προστασίας Καταναλωτών (ΥΠΚ) του ΥΕΕΒ, απορρέει από τους περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανώτατων Τιμών Πώλησης σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμους του 2004 – 2010 και είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η ΥΠΚ οφείλει να προβαίνει σε συνεχείς αξιολογήσεις σε σχέση με το ύψος των τιμών των καυσίμων λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που τίθενται στη σχετική νομοθεσία. Εντός των αρμοδιοτήτων είναι ακόμα η διεξαγωγή συστηματικών υπολογισμών, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζει η Επιτροπή Παρακολούθησης των Τιμών για το ύψος της αποδεκτής τιμής πώλησης των πετρελαιοειδών.
25. Το Παρατηρητήριο Τιμών Καυσίμων της ΥΠΚ, παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο τα πιο φθηνά καύσιμα σε κάθε περιοχή. Εκδίδει Εβδομαδιαίο Δελτίο Επισκόπησης Τιμών Καυσίμων καθώς και άλλο ενημερωτικό υλικό, αναφορικά με τη διαμόρφωση των τιμών των καυσίμων στην Κύπρο.
26. Υπογραμμίζεται πως το Υπουργικό Συμβούλιο στη συνεδρία του στις 30/3/2005, ενέκρινε τη σύσταση Επιτροπής για την Παρακολούθηση των Τιμών των

---

<sup>2</sup> Στις 27/10/2016, η Υπηρεσία Ανταγωνισμού και Προστασίας Καταναλωτών του ΥΕΕΒ μετονομάστηκε σε Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτών.  
[http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/All/F8C33C3D4A6CDB5FC22580610050946A/\\$file/%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82%20108\(%CE%99\)-2016%20-%20%CE%92%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/All/F8C33C3D4A6CDB5FC22580610050946A/$file/%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82%20108(%CE%99)-2016%20-%20%CE%92%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82.pdf)

Πετρελαιοειδών, έχοντας ως δεδομένο ότι «το θέμα της παρακολούθησης των τιμών είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αφού οι συνέπειες για τους καταναλωτές και την οικονομία γενικότερα είναι σοβαρές».

### **Θεσμικό και νομικό πλαίσιο που διέπει την αγορά**

27. Το νομικό πλαίσιο για την αγορά αυτή περιλαμβάνει αριθμό νόμων οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα που αφορούν την ποιότητα, τις προδιαγραφές, τις τιμές, τη διανομή καυσίμων, αλλά και θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την υγεία, το περιβάλλον κ.ο.κ., τα οποία αναλύονται εκτενέστερα στο [Κεφάλαιο 3](#). Κάτωθι συνοψίζονται οι απόψεις των φορέων της αγοράς σε σχέση με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

#### *(i) Αδειοδότηση πρατηρίων*

28. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να εξασφαλίσει άδεια λειτουργίας πρατηρίου πετρελαιοειδών, νοουμένου ότι ικανοποιεί το Δημοτικό Συμβούλιο ή τον Έπαρχο, ότι πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στις διάφορες νομοθεσίες της Κυπριακής Δημοκρατίας.

29. Διάφοροι ερωτηθέντες φορείς εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις αναφορικά με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την αδειοδότηση και λειτουργία των πρατηρίων. Η ΠΟΒΕΚ στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας δήλωσε ότι υπάρχουν προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της αγοράς τα οποία είναι αποτέλεσμα της μη πιστής εφαρμογής των νόμων και κανονισμών από τις διάφορες πολεοδομικές αρχές στην αδειοδότηση νέων πρατηρίων. Σχετικά με το ζήτημα αυτό, επισημάνθηκε ότι ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων στις αρχές του 2013 είχε αποφασίσει το κλείσιμο των πρατηρίων παγκύπρια καθότι δεν είχαν βρει θετική ανταπόκριση για επίλυση του ζητήματος αδειοδότησης και ανέγερσης νέων πρατηρίων πετρελαιοειδών μετά από επαφές που είχαν κάνει με κρατικά όργανα, τη Βουλή των Αντιπροσώπων και διάφορους Φορείς Επίσης, αριθμός εταιρειών πετρελαιοειδών (εισαγωγής και χονδρικής διανομής) εξέφρασαν την άποψη ότι η δημιουργία νέων πρατηρίων είναι πολύ χρονοβόρα, δύσκολη και απαιτεί μεγάλα κεφάλαια, λόγω των προδιαγραφών που υφίστανται δυνάμει του νομοθετικού πλαισίου.

30. Επίσης, ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων υποστηρίζει ότι ο αριθμός των πρατηρίων στην Κυπριακή αγορά είναι πολύ μεγάλος και υποστήριξε ότι δεν υπάρχει ανάγκη για ανέγερση νέων πρατηρίων.



31. Το ΥΕΕΒ, στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας αναφερόμενο στη δραστηριοποίηση νέων επιχειρήσεων στην αγορά πετρελαιοειδών σε όλα τα στάδια της αγοράς, κατά την περίοδο 2008-2014, δήλωσε ότι αυτή δεν ήταν εύκολη. Πιο συγκεκριμένα, για το στάδιο της λιανικής πώλησης δήλωσαν ότι η ανέγερση νέων πρατηρίων πετρελαιοειδών εξαρτάται από την χωροταξική και πολεοδομική πολιτική της κάθε περιοχής/επαρχίας και ότι η ισχύουσα όμως χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις των νομοθεσιών για αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίων πετρελαιοειδών, περιορίζουν την εγκατάσταση νέων πρατηρίων, ιδιαίτερα πρατηρίων χαμηλού κόστους.
32. Το 2011, η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ έθεσε σε δημόσια διαβούλευση προσχέδιο νομοσχεδίου με σκοπό τη ρύθμιση της Λειτουργία των Πρατηρίων. Επίσης, το Υπουργείο Εσωτερικών ετοίμαζε νομοσχέδιο για σκοπούς εκσυγχρονισμού της νομοθεσία που αφορά τη ρύθμιση της κατασκευή, καθίδρυσης και λειτουργία πρατηρίων πετρελαιοειδών. Σημειώνεται ότι από το 2011 μέχρι και την ολοκλήρωση της παρούσας κλαδικής έρευνας, η νομοθεσία δεν έχει εκσυγχρονιστεί, με τις απόψεις των αρμοδίων Τμημάτων και Υπουργείων να δίστανται.

(ii) Ωράριο Λειτουργίας

33. Το ωράριο Λειτουργίας των πρατηρίων Πετρελαιοειδών ρυθμίζεται στη βάση του Προμηθειών και Υπηρεσιών (Ωράριο Λειτουργίας Πετρελαιοειδών) Διατάγματος του 1993, ως αυτό εκάστοτε τροποποιείται.
34. Σε ότι αφορά το ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων μία εκ των, εταιρειών πετρελαιοειδών ανέφερε ότι για αρκετά χρόνια τα πρατήρια λειτουργούν είκοσι τέσσερις (24) ώρες, επτά (7) μέρες την εβδομάδα με τη χρήση χρηματοδεικτών τα βράδια και τις Κυριακές. Υποστήριξε ότι η εικοσιτετράωρη λειτουργία είναι αχρείαστη και ότι τα πρατήρια μπορούν να κλείνουν μετά τις 22:00, όπως τα διανυκτερεύοντα φαρμακεία, και να ανοίγουν στις 06:00. Υποστήριξε ότι αυτό θα εξοικονομούσε ηλεκτρική ενέργεια και έξοδα από βανδαλισμούς που συμβαίνουν αργά τα βράδια, αλλά και θα βοήθούσε στην ασφαλέστερη λειτουργία των πρατηρίων.
35. Άλλη εταιρεία πετρελαιοειδών υποστήριξε ότι η νομοθεσία που διέπει τη δραστηριότητα των καταστημάτων των πρατηρίων (περιορισμένες ώρες εργασίας, απαγόρευση πώλησης αγαθών που δε σχετίζονται με καύσιμα), ουσιαστικά

περιθωριοποιεί τέτοια δραστηριότητα και αναγκάζει τους πρατηριούχους να αντλούν το μεγαλύτερο μέρος αν όχι όλο το εισόδημα τους από τις πωλήσεις καυσίμων.

*(iii) Εξουσία του Υπουργού ΕΕΒ για την επιβολή πλαφόν*

36. Ο Υπουργός ΕΕΒ δυνάμει του περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανωτάτων Τιμών Λιανικής Πώληση σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμου του 2004, δύναται να εκδίδει διάταγμα με το οποίο να καθορίζει, για περίοδο μέχρι σαράντα πέντε (45) ημερών, ανώτατες τιμές πώλησης για όλα ή μερικά από τα πετρελαιοειδή, όταν εύλογα πιστεύει ότι το ύψος των τιμών, στις οποίες διατίθενται τα προϊόντα αυτά στην αγορά είναι σε υπερβολικά πιο ψηλό επίπεδο από ό,τι δικαιολογείται από τις διεθνείς και εγχώριες συνθήκες. Ο Υπουργός ΕΕΒ, κατά τον καθορισμό των ανώτατων τιμών, λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες της διεθνούς και της εγχώριας αγοράς και ιδίως τις τιμές εισαγωγής των πετρελαιοειδών και τα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών, των διανομέων και των πρατηριούχων.

37. Κατά την περίοδο 2008-2014 επιβλήθηκε πλαφόν στις τιμές πετρελαιοειδών τρεις φορές και μια για το υγραέριο. Συγκεκριμένα, από την ημερομηνία ψήφισης της σχετικής νομοθεσίας μέχρι και το 2014, εκδόθηκαν 4 διατάγματα από τους εκάστοτε Υπουργούς ΕΒΒΤ με τα οποία καθορίστηκαν οι ανώτατες λιανικές τιμές πετρελαιοειδών και υγραερίου.

38. Η πρακτική της επιβολής ανώτατων τιμών, εΐθισται να μην χρησιμοποιείται συχνά γιατί η εμπειρία ανέδειξε πολλά προβλήματα στην εφαρμογή της. Ειδικότερα, η επιβολή ανώτατης τιμής, μπορεί να μην μειώσει βραχυπρόθεσμα τις τιμές στα πρατήρια καυσίμων, εντούτοις δημιουργούνται προβλήματα στην λειτουργία της αγοράς, όπως είναι η δημιουργία ελλείμματος αποθεμάτων ως αποτέλεσμα της διαφοράς μεταξύ της ζητούμενης και της προσφερόμενης ποσότητας.

*(iv) Φορολογίες*

39. Τα πετρελαιοειδή (βενζίνη, πετρέλαιο κ.λπ.) υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (δασμούς). Οι εταιρείες εισαγωγής έχουν Άδεια Λειτουργίας Φορολογικής Αποθήκης, βάσει της οποίας μπορούν να αποθηκεύουν αδασμολόγητα προϊόντα. Καθημερινά, οι εταιρείες έχουν υποχρέωση να διατηρούν προπληρωμένο φόρο στο τελωνείο για τα προϊόντα που πρόκειται να πουλήσουν. Οι εταιρείες επίσης υπόκεινται σε φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ), ο οποίος λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο με την προπληρωμή του δασμού στο Τελωνείο. Δηλαδή, καθημερινά, οι εταιρείες

έχουν υποχρέωση να έχουν προπληρωμένο στο Τελωνείο, το ΦΠΑ που αναλογεί στα προϊόντα που πρόκειται να πουλήσουν.

40. Ειδικότερα, τα πετρελαιοειδή υπόκεινται σε διάφορους φόρους, τέλη και επιβαρύνσεις ως εξής:

**(Α) Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ):** Ο ειδικός φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) καταβάλλεται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών κατά την εκτελώνιση των προϊόντων σε ευρώ ανά λίτρο,

**(Β) Φόρος προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ):** Ο ΦΠΑ καταβάλλεται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών κατά την εκτελώνιση των προϊόντων,

**(Γ) Δασμός:** κοινό τελωνειακό δασμολόγιο, το οποίο εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε στις εισαγωγές από τρίτες χώρες. Τα προϊόντα τρίτων χωρών πρέπει να εκτελωνίζονται μία μόνο φορά κατά την εισαγωγή σε ένα κράτος μέλος και κατόπιν μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα σε όλον τον κοινό τελωνειακό χώρο.

**(Δ) Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα:** Η ΑΛΚ χρεώνει «Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα» στην ποσότητα των προϊόντων που παραλαμβάνεται από τις εταιρείες εισαγωγής, τα οποία καταβάλλονται αμέσως μετά την εκφόρτωση των προϊόντων

41. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας μελετήθηκαν και στατιστικά στοιχεία σε σχέση με τη φορολογία που επιβάλλεται σε άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως αυτά δημοσιεύονται στην επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Taxations and Customs). Από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι από τον Ιανουάριο του 2008 έως τον Ιανουάριο του 2010, ο φόρος κατανάλωσης στην Κύπρο ήταν πιο χαμηλός από τον κατώτατο συντελεστή φόρου κατανάλωσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως αποτέλεσμα της παρέκκλισης που προβλεπόταν στην Οδηγία (ΕΕ) 2003/96. Οι φόροι που εφαρμόστηκαν το 2014 στην Κυπριακή Δημοκρατία σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι σε σχετικά μέσα επίπεδα για την UGM και σε σχετικά ψηλότερα από τα μέσα επίπεδα για το πετρέλαιο κίνησης.

#### **Εισαγωγή πετρελαιοειδών εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας**

42. Από την κλαδική έρευνα διαφάνηκε ότι η εταιρεία Petrolina εισάγει από μόνη της όλα τα προϊόντα που εμπορεύεται πλην του υγραερίου και δεν συνάπτει συνεργασίες με άλλες εταιρείες.

43. Η εταιρεία Petrolina προμηθεύει και άλλες εταιρείες χονδρικής εμπορίας με πετρελαιοειδή την Lukoil Cyprus Ltd (καθ' όλη την υπό επισκόπηση περίοδο) και την Staroil Ltd (από τον Ιανουάριο του 2011). Σε ότι αφορά το υγραέριο, η Petrolina εφοδιάζεται το προϊόν από εταιρεία και ακολούθως προμηθεύει ποσότητα υγραερίου στην Synergas Ltd.
44. Η εταιρεία ΕΚΟ εισάγει τα πετρελαιοειδή που εμπορεύεται στην αγορά από την εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. (ΕΛΠΕ), μέλος του ιδίου Ομίλου Εταιρειών με την ΕΚΟ. Στο παρελθόν, η ΕΚΟ προμήθευε τη εταιρεία Lukoil με καύσιμα, ενώ προμηθεύει μέρος των αναγκών της εταιρείας Staroil.
45. Την περίοδο από το 2008 έως το 2014, η εταιρεία ExxonMobil δραστηριοποιείτο στην εισαγωγή πετρελαϊκών προϊόντων, πλην του υγραερίου. Η εταιρεία ExxonMobil κατά την υπό αναφορά περίοδο είχε εισάξει προϊόντα από εταιρείες με έδρα εκτός Κύπρου (και είχε προμηθευτές σε πολύ περιορισμένο βαθμό, από εταιρείες με έδρα την Κύπρο).
46. Μέχρι και τα τέλη του 2009, και η εταιρεία Lukoil δραστηριοποιείτο στο στάδιο της εισαγωγής, για ορισμένα από τα προϊόντα (UMG 95, πετρέλαιο θέρμανσης, πετρέλαιο κίνησης). Το 2010 προμηθευόταν όλα της τα προϊόντα από άλλες εταιρείες που εισάγουν προϊόντα στην Κύπρο.
47. Η εταιρεία BP Eastern μέχρι και το 2010 που δραστηριοποιείτο στην αγορά, προμηθευόταν τα συγκεκριμένα είδη πετρελαιοειδών κυρίως από την ΕΚΟ. Οι εισαγωγές της BP Eastern για το πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης γίνονταν από το Ισραήλ.
48. Η εταιρεία Intergaz Ltd είναι αδελφική εταιρεία με την εταιρεία Jomaro Ltd, η οποία πωλεί υγραέριο στην κυπριακή αγορά. Η εταιρεία Jomaro Ltd, πωλούσε υγραέριο σε άλλες εταιρείες, όταν αυτές της το ζητούσαν. Οι χώρες προέλευσης του υγραερίου καθ' όλη την υπό επισκόπηση περίοδο ποικίλουν.
49. Από την κλαδική έρευνα διαφάνηκε ότι η UMG 95 το 2008 αντιστοιχούσε στο 42% των εισαγωγών πετρελαιοειδών στην Κυπριακή Δημοκρατία. Από το 2008 έως και το 2014, παρουσιάστηκε μια σταθερή και συνεχιζόμενη αύξηση των ποσοτήτων εισαγωγής UMG 95 με το 2014 να φτάνει στο 51%. Ακολουθεί, το πετρέλαιο κίνησης όπου την περίοδο 2008 ως 2014 παρουσίασε μείωση, αφού το 2008 το ποσοστό εισαγωγών αντιστοιχούσε στο 42% και το 2014 μειώθηκε στο 36%. Η UMG 98 την περίοδο 2008

έως 2010 αντιστοιχούσε στο 5% των εισαγωγών, ενώ την περίοδο από το 2011 έως το 2014 μειώθηκε στο 3%. Τέλος, οι εισαγωγές του πετρελαίου θέρμανσης παρέμειναν σχετικά σταθερές, περί το 13% με 11%, επί του συνόλου των εισαγωγών.

50. Η αγορά εισαγωγή των πετρελαιοειδών (UMG 95, UMG 98, πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης) παρουσιάζεται αρκετά συγκεντρωμένη, αφού ο Δείκτης ΗΗΙ κυμαίνεται για τα περισσότερα έτη υπό έρευνα, πέραν του 3.000. (Η τιμή του Δείκτη υπολογίζεται βάσει ενός εύρους τιμών τιμές από 0+ - 10.000). Το στάδιο της εισαγωγής βενζίνης και πετρελαίου χαρακτηρίζεται από μικρό αριθμό εταιριών (τρεις) με δύο κύριες πηγές εισαγωγής. Για το υγραέριο επίσης, υφίστανται 3 εταιρείες εισαγωγής, με τις δύο από αυτές να εισάγουν από την ίδια εταιρεία.<sup>3</sup>
51. Συμπερασματικά, ο μικρός αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στην αγορά σε συνάρτηση με την ομοιογένεια του προϊόντος, προσδίδει στην ολιγοπωλιακή αυτή αγορά το χαρακτηριστικό της έντονης αλληλοεξάρτησης. Δηλαδή κάθε ενέργεια μιας επιχείρησης, με σκοπό να επηρεάσει την κατάσταση στην αγορά προς όφελός της, προκαλεί αντιδράσεις από μέρους των άλλων επιχειρήσεων, που με τη σειρά τους παρεμβαίνουν στην αγορά με δικές τους ενέργειες. Το στοιχείο της αλληλεξάρτησης διαφοροποιεί το ολιγοπώλιο, έναντι τόσο της τέλει ανταγωνιστικής αγοράς όσο και του αμιγούς μονοπωλίου.

### **Αποθήκευση Πετρελαιοειδών και Υγραερίου**

52. Κατά την περίοδο 2008 - 2014, οι εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών ΕΚΟ, ExxonMobil και Petrolina, ήταν ταυτόχρονα εγκεκριμένοι αποθηκευτές/ ιδιοκτήτες/ διαχειριστές των δεξαμενών στις εγκαταστάσεις τους, ενώ παράλληλα ήταν και αποθηκευτές χρήστες (ένοικοι) στις δεξαμενές της Κ.Ε.Τ.Α.Π. Επίσης, ο ΚΟΔΑΠ ως εγκεκριμένος διαχειριστής χρησιμοποιούσε τις δεξαμενές αποθήκευσης της Κ.Ε.Τ.Α.Π για την αποθήκευση ενεργειακών προϊόντων δικής του ιδιοκτησίας. Όσον αφορά την

---

<sup>3</sup> Ο βαθμός συγκέντρωσης μιας αγοράς υπολογίζεται με βάση τον δείκτη ΗΗΙ. Ο δείκτης ΗΗΙ προκύπτει από την άθροιση των τετραγώνων των ατομικών μεριδίων αγοράς όλων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Με τον δείκτη ΗΗΙ δίνεται αναλογικά μεγαλύτερη βαρύτητα στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων. Παρόλο που είναι προτιμότερο να περιλαμβάνονται στον υπολογισμό όλες οι επιχειρήσεις, η απουσία πληροφοριών για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις μπορεί να μην έχει τόσο σημασία, επειδή οι επιχειρήσεις αυτές δεν επηρεάζουν αισθητά τον ΗΗΙ. Ο δείκτης ΗΗΙ παίρνει τιμές από το 0+ (στην θεωρητική περίπτωση της ύπαρξης πλήρους ανταγωνισμού με άπειρες επιχειρήσεις που έκαστη κατέχει σχεδόν μηδενικό μερίδιο αγοράς) μέχρι και το 10000 (στην περίπτωση του μονοπωλίου). Σημείο αναφοράς αποτελούν οι 1800 μονάδες του δείκτη ΗΗΙ, πάνω από τις οποίες η συγκέντρωση μιας αγοράς μπορεί να χαρακτηριστεί ως υψηλή.

εταιρεία Lukoil, ως εγκεκριμένος αποθηκευτής χρήστης είχε έγκριση να χρησιμοποιεί τις φορολογικές αποθήκες των εταιρειών ΕΚΟ, ExxonMobil και Petrolina.

53. Η εταιρεία Total Plus, ανέφερε ότι δεν κατέχει αποθηκευτικούς χώρους. Η Staroil ανέφερε ότι διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους στην Λευκωσία, στην βιομηχανική περιοχή Γερίου από το 2008.
54. Σε ό,τι αφορά την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων για τα πετρελαιοειδή την περίοδο 2008-2014, οι εταιρείες εξέφρασαν διάφορες απόψεις, με ορισμένες από αυτές να δηλώνουν ότι οι αποθηκευτικοί χώροι που διαθέτουν, σε συνδυασμό με αυτές που μπορούν να ενοικιαστούν από την Κ.Ε.Τ.Α.Π. είναι ικανοποιητικές, ενώ άλλες να δηλώνουν ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποθηκευτικοί χώροι.
55. Σε ό,τι αφορά την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων για το υγραέριο την περίοδο 2008 - 2014, η πλειοψηφία των εταιρειών δήλωσε ότι κατά τους χειμερινούς μήνες παρατηρείται έλλειψη με αποτέλεσμα οι εισαγωγές να γίνονται σε συχνότερη βάση.
56. Η συνολική χωρητικότητα των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων στους οποίους αποθηκεύονταν προϊόντα πετρελαιοειδών κατά την περίοδο 2008-2014, ήταν περίπου 240 χιλ. m<sup>3</sup>, με μικρές αυξομειώσεις σε κάποια χρόνια. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π και η Petrolina την υπό αναφορά περίοδο ήταν οι σημαντικότερες εταιρείες όσο αφορά την ιδιοκτησία ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων για φύλαξη προϊόντων πετρελαιοειδών (όπως αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους), αφού μαζί κατείχαν ένα μεγάλο μερίδιο της συνολικής χωρητικότητας των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων κατά την περίοδο 2008 – 2014.
57. Για το υγραέριο οι αποθηκευτικοί χώροι ανέρχονταν σε περίπου 10 χιλ. m<sup>3</sup>, κατά την περίοδο 2008-2014.
58. Η Petrolina την υπό εξέταση περίοδο κατείχε το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων κατά την περίοδο 2008 – 2014. Σημαντικοί παίκτες στην αγορά ήταν και οι άλλες 2 εταιρείες που εισήγαγαν υγραέριο κατά την εν λόγω περίοδο, ήτοι η Intergaz και η ΕΚΟ, Σημαντική ήταν και η χωρητικότητα που κατείχε η Synergaz.
59. Η συνολική χωρητικότητα των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων στους οποίους αποθηκεύονταν προϊόντα πετρελαιοειδών κατά την περίοδο 2008-2014 κυμαινόταν περίπου στα 165-185 χιλ. m<sup>3</sup>.

### **Χονδρική εμπορία πετρελαιοειδών**

60. Στο επίπεδο χονδρικής πώλησης πετρελαιοειδών (συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου) δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι εταιρείες ΕΚΟ, ΕxxonMobil, Petrolina, Lukoil, BP Eastern, Staroil, Intergaz και Synergas, οι οποίες εφοδιάζουν το επόμενο στάδιο της αγοράς με πετρελαιοειδή, ήτοι σε εταιρείες ή πρατηριούχους που διαχειρίζονται πρατήρια καυσίμων, σε διανομείς υγραερίου, πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης καθώς και σε άλλα λιανικά σημεία πώλησης. Ως προς την εταιρεία Total Plus, σημειώνεται ότι η ίδια αναφέρει ότι ασχολείται μόνο με λιανική πώληση. Η Total Plus, την υπό αναφορά περίοδο, πωλούσε χονδρικός σ' ένα πρατήριο. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι στην αγορά δραστηριοποιείται αριθμός εταιρειών που αγοράζουν χονδρικός πετρελαιοειδή (καύσιμα) από εταιρείες που εισάγουν πετρελαιοειδή και ακολούθως τα διαθέτουν σε αριθμό πρατηρίων καυσίμων.
61. Οι εταιρείες Petrolina, ΕΚΟ, ΕxxonMobil, Lukoil, Staroil και Total Plus, ανέφεραν ότι δεν έχουν προβεί σε πωλήσεις πετρελαιοειδών προς πρατήρια με διαφορετική επωνυμία λόγω της αυξημένης ζήτησης που υπάρχει από τα δικά τους πρατήρια.
62. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 443 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 447 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 528 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 526 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 515 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 491 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 481 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
63. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις της UMG 98 σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 34 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 27 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 25 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
64. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις πετρελαίου κίνησης σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 361 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 336 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 387 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 364 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 322 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 277 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 262 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

65. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις πετρελαίου θέρμανσης σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 172 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 155 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 122 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 137 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 132 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 102 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 93 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
66. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου χύμα σε κιλά στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 60 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 58 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 52 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 60 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 60 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 54 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 51 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
67. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου σε κυλίνδρους σε κιλά στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν κατά προσέγγιση σε 21 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 21 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 22 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 23 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 24 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 22 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 20 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
68. Ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς στο χονδρικό επίπεδο με τη χρήση του Δείκτη ΗΗΙ, ο οποίος υπολογίστηκε χρησιμοποιώντας τα μερίδια των εταιρειών και με βάση την αξία και με βάση τον όγκο, αναδεικνύει μικρή, σταδιακή και συνεχιζόμενη μείωση της συγκέντρωσης της αγοράς από το 2008 έως το 2014. Ο Δείκτης κυμαίνεται και στις δύο περιπτώσεις από 2.500 – 3200.

#### **Διανομή προϊόντων πετρελαιοειδών στη Δημοκρατία**

69. Από την Κλαδική Έρευνα, και στη βάση των στοιχείων που αποστάλησαν διαφάνηκε ότι οι εταιρείες στην πλειοψηφία τους συνεργάζονται με ανεξάρτητες εταιρείες διανομής για τη διανομή των πετρελαιοειδών (καυσίμων) και υγραερίου (σε μορφή κυλίνδρων) στα πρατήρια και στους υπόλοιπους πελάτες τους, σύμφωνα κυρίως με γραπτές συμφωνίες, οι οποίες δεν περιέχουν αποκλειστικές ρήτρες, ή ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού και συνεπώς, δεν προκύπτουν οποιοδήποτε περιορισμοί. Ορισμένες εταιρείες διαθέτουν, επίσης, ιδιότητα βυτιοφόρα τα οποία χρησιμοποιούν για τη διανομή των προϊόντων τους σε συνδυασμό με την αγορά υπηρεσιών από τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες.



70. Οι μοναδικές εταιρείες που διαθέτουν δικούς τους στόλους οχημάτων για την εξ' ολοκλήρου διανομή των προϊόντων τους στην κυπριακή αγορά, είναι οι εταιρείες που ασχολούνται με την πώληση υγραερίου, ήτοι οι εταιρείες Intergaz και Synergaz.

**Πολιτική καθορισμού χονδρικής τιμής πώλησης και εκπτώσεων, πιστωτικών ή/και άλλων διευκολύνσεων**

71. Από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας έχει διαφανεί ότι η πλειοψηφία των εταιρειών εισαγωγής πετρελαιοειδών κατά τον καθορισμό των χονδρικών τους τιμών λαμβάνουν υπόψη το κόστος αγοράς/εισαγωγής (συμπεριλαμβανομένου των νομισματικών ισοτιμιών) και διαχείρισης των προϊόντων, το επιχειρηματικό ρίσκο, το αναμενόμενο κέρδος/απόδοση και τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς, περιλαμβανομένων και των τιμών του ανταγωνισμού. Οι εταιρείες που δεν εισάγουν πετρελαϊκά προϊόντα, είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένες από τις τιμές αγοράς που αποφασίζονται από τις εταιρείες εισαγωγής. Όλες οι εταιρείες εκδίδουν χονδρικές τιμές επί των οποίων τιμολογούν τα πρατήρια λιανικής πώλησης καυσίμων. Οι εν λόγω χονδρικές τιμές διαφοροποιούνται αναλόγως με το διαφοροποιημένο κόστος εισαγωγής σε μη προκαθορισμένα διαστήματα.
72. Επίσης, η πλειοψηφία των εταιρειών παραχωρεί εκπτώσεις, φιλοδωρήματα ή/και δικαιώματα για επιστροφές (εκπτώσεις) ή/και στόχους πωλήσεων στους πρατηριούχους. Ορισμένες εταιρείες δήλωσαν ότι οι εκπτώσεις βασίζονται σε ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια, άλλες δήλωσαν ότι, μεταξύ άλλων λαμβάνουν υπόψη τις επενδύσεις που είχαν προβεί οι ίδιες εταιρείες στα πρατήρια. Επίσης, ορισμένες εταιρείες δήλωσαν ότι παραχωρούν προμήθεια αντί εκπτώσεων. Μια άλλη εταιρεία δήλωσε ότι δεν παρέχει εκπτώσεις, αλλά ούτε κλιμακωτές εκπτώσεις. Αντί αυτού δίδεται φιλοδώρημα το οποίο βασίζεται σε συγκεκριμένα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια).
73. Περαιτέρω, από την κλαδική έρευνα έχει διαπιστωθεί ότι ορισμένες από τις εταιρείες παρέχουν σε πρατηριούχους, λιανοπωλητές και διανομείς, πρόσθετες διευκολύνσεις όπως είναι κάλυψη μέρους του κόστους του στόλου οχημάτων των πρατηρίων, μέρους του κόστους διαχείρισης πιστωτικών καρτών, μέρος του κόστους αγοράς εξοπλισμών, πρόσθετες πιστωτικές διευκολύνσεις ή/και πρόσθετες εκπτώσεις και άλλου είδους διευκολύνσεις. Η πλειοψηφία των εταιρειών δήλωσε ότι πάντα

υπάρχουν περιθώρια διαπραγμάτευσης του ύψους των προμηθειών και άλλων διευκολύνσεων με τους πρατηριούχους.

### **Λιανική αγορά πώλησης**

74. Στο λιανικό επίπεδο της αγοράς και συγκεκριμένα της λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων και πετρελαιοειδών δραστηριοποιούνται 7 εταιρείες, οι ΕΚΟ, Petrolina (με τα εμπορικά σήματα Petrolina, Lina και Agip), Lukoil, ExxonMobil (με το εμπορικό σήμα «Esso»), Total Plus και Staroil. Τα πρατήρια πετρελαιοειδών που λειτουργούν στην Κύπρο, διαχωρίζονται σε κατηγορίες, ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους. Ένας αρχικός διαχωρισμός των πρατηρίων πετρελαιοειδών μπορεί να γίνει με κριτήριο τα εμπορικά σήματα που διαθέτει το εκάστοτε πρατήριο, οπότε και τα πρατήρια διαχωρίζονται σε πρατήρια καυσίμων που φέρουν κάποιο εμπορικό σήμα (ήτοι ΕΚΟ, Petrolina, Lukoil, Esso, Total Plus, Staroil και Agip) και σε πρατήρια τα οποία είναι ανεξάρτητα (την περίοδο επισκόπησης λειτουργούσε μόνο ένα ανεξάρτητο πρατήριο).
75. Μια δεύτερη κατηγοριοποίηση, τα είδη των επώνυμων πρατηρίων μπορούν να διαχωριστούν σε τέσσερις (4) κατηγορίες, ανάλογα με την κυριότητα του εξοπλισμού και των υποδομών αλλά και τη λειτουργική διαχείρισή τους:
- (α) Ιδιότητα πρατήρια καυσίμων εταιρείας, ή πρατήρια καυσίμων ίδιας διαχείρισης γνωστά ως **Company Owned Company Operated (COCO)**
  - (β) Ιδιότητα πρατήρια της εταιρείας, τα οποία διαχειρίζεται αδελφική εταιρεία (βλ. ΕΚΟ- RAMOIL), τα γνωστά ως **Company Owned Manager Operated (COMO)**
  - (γ) Ιδιότητα πρατήρια της εταιρείας τα οποία διαχειρίζονται πρατηριούχοι, γνωστά ως **Company Owned Dealer Operated (CODO)**.
  - (δ) Ιδιότητα από πρατηριούχο, τα οποία διαχειρίζεται πρατηριούχος, γνωστά ως **Dealer Operated Dealer Operated (DODO)**
76. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την Υπηρεσία, την περίοδο 2008-2014 στην Κυπριακή Δημοκρατία η μεγάλη πλειοψηφία των πρατηρίων λειτουργούσαν υπό τις εμπορικές επωνυμίες τριών εταιρειών πετρελαιοειδών –COCO-, ήτοι της Petrolina (περί του 34%), ΕΚΟ (περί του 30%) και Esso (περί του 21%). Μικρότερος είναι ο αριθμός των πρατηρίων που λειτουργεί υπό τις εμπορικές επωνυμίες των εταιρειών Lukoil (περί του 10%), Staroil (περί του 3%) και Total Plus (περί του 1%).

77. Επίσης, προκύπτει ότι στην Κύπρο από το σύνολο των 285 πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούσαν κατά την υπό επισκόπηση περίοδο, τα 226 ήτοι ποσοστό 78.42% είναι DODO, ενώ τα 56 ή 20,55% είναι COMO και COCO. Από τους τρεις ανεξάρτητους πρατηριούχους που εντοπίστηκαν διαφάνηκε ότι μόνο ένα πρατήριο ουσιαστικά λειτουργεί ως πλήρως ανεξάρτητο, δηλαδή χωρίς να έχει το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών. Επίσης, προκύπτει ότι ο αριθμός των πρατηρίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες χρόνο με τον χρόνο σημειώνει αύξηση.
78. Πέραν των πρατηρίων υπάρχουν και άλλα κανάλια λιανικής πώλησης πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης, είτε μέσω απευθείας πωλήσεων σε πελάτες, είτε μέσω μεταπωλητών και διανομέων όπως είναι οι διανομείς υγραερίου και πετρελαίου θέρμανσης.
79. Από την παγκύπρια έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, διαπιστώθηκε ότι η πλειοψηφία των πρατηριούχων την περίοδο από το 2008 έως το 2014, πωλούσε στα πρατήρια καυσίμων Αμόλυβδη Βενζίνη 95 Οκτανίων, Αμόλυβδη Βενζίνη 98 Οκτανίων και πετρέλαιο κίνησης. Η συντριπτική πλειοψηφία των πρατηριούχων δήλωσαν ότι δεν διέθεταν στα πρατήρια τους Αμόλυβδη Βενζίνη 100 Οκτανίων. Η πλειοψηφία των πρατηρίων καυσίμων πωλούσε πετρέλαιο θέρμανσης. Σε ότι αφορά το υγραέριο τόσο σε κυλίνδρους όσο και χύμα, η κλαδική έρευνα κατέδειξε ότι η πλειοψηφία των πρατηρίων καυσίμων δήλωσε ότι δεν συμπεριλαμβάνονταν στην γκάμα των προϊόντων που πωλούσαν. Μικρός ήταν και ο αριθμός των πρατηριούχων που δήλωσε ότι την περίοδο 2008 έως 2014, πωλούσε αγροτικό πετρέλαιο, ενώ μεγαλύτερος ήταν ο αριθμός των πρατηριούχων που δήλωσαν ότι πωλούσαν κηροζίνη.
80. Αναφορικά με την εργοδότηση προσωπικού, στην Επαρχία Λευκωσίας ο μεγαλύτερος αριθμός πρατηρίων εργοδοτούσε 2-4 άτομα, στην Επαρχία Λεμεσού εργοδοτούσε πέραν των 6 ατόμων, στην Επαρχία Λάρνακας 2-5 άτομα, στην Επαρχία Αμμοχώστου 4 άτομα και στην Επαρχία Πάφου πέραν των 4 ατόμων. Επίσης, τα περισσότερα πρατήρια σε όλη την Κύπρο λειτουργούσαν πλυντήρια αυτοκινήτων, προσέφεραν υπηρεσίες αλλαγής λαδιού και πωλούσαν περιορισμένα είδη περιπτέρου.
81. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, ερωτήθηκαν τόσο οι εταιρείες πετρελαιοειδών όσο και οι πρατηριούχοι για την επάρκεια του αριθμού των πρατηρίων που λειτουργούν στην κυπριακή αγορά και ζητήθηκε να δοθούν οι απόψεις τους αναφορικά με την

ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων από τις εταιρείες, ήτοι πρατήρια κατηγορίας COCO και COMO. Οι απόψεις των εταιρειών και των φορέων της αγοράς παρουσιάζονται στο [Κεφάλαιο 6.4 της περίληψης της κλαδικής έρευνας](#).

82. Επίσης, στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας συλλέχθηκαν στοιχεία αναφορικά με τον πληθυσμό της Κύπρου το 2014 ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα αναφορικά με τον ποσοστό ή την αναλογία του πληθυσμού ανά πρατήριο, τόσο ανά Επαρχία όσο και Παγκύπρια, ο οποίος συγκρίθηκε με αυτό που ισχύει σε άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από τη μελέτη που διενεργήθηκε προκύπτει ότι η αναλογία του πληθυσμού ανά πρατήριο, σε παγκύπρια βάση την περίοδο 2014, συγκρινόμενη με τα στοιχεία που δόθηκαν για άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι από τις χαμηλότερες, γεγονός που συνηγορεί ότι υπάρχει πληθώρα πρατηρίων στην αγορά

**Ενδεχόμενοι περιοριστικοί όροι στις συμβάσεις μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών και των πρατηριούχων**

83. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας εξετάστηκε το ενδεχόμενο ύπαρξης περιοριστικών όρων στις συμβάσεις που έχουν συνολοποιηθεί μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών και των πρατηριούχων.
84. Η μεγαλύτερη πλειοψηφία των πρατηρίων που λειτουργούσε εντός της Δημοκρατίας την υπό επισκόπηση περίοδο ανήκε στην κατηγορία CODO (Company Owned Dealer Operated). Πρατήρια, δηλαδή, τα οποία ανήκουν σε εταιρεία πετρελαιοειδών (οι εγκαταστάσεις των πρατηρίων ανήκουν στην εταιρεία ή μισθώνονται από αυτήν από τον ιδιοκτήτη της γης), και τα οποία λειτουργούν από πρατηριούχους, οι οποίοι συνάπτουν με την εταιρεία πετρελαιοειδών συμφωνία για την άδεια χρήσης του πρατηρίου.
85. Από δειγματοληπτική έρευνα που διεξήχθη στη διάρκεια των συμβολαίων που αφορούν πρατήρια κατηγορίας CODO, προκύπτει ότι η διάρκεια των συμβολαίων που ρυθμίζουν την άδεια χρήσης και λειτουργίας πρατηρίων διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία. Τα περισσότερα συμβόλαια είναι ετήσια, αλλά φαίνεται ότι ακόμα υπάρχουν συμβόλαια τα οποία προνοούν για παραχώρηση άδειας χρήσης του πρατηρίου ακόμα και για είκοσι χρόνια.
86. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας διαπιστώθηκε ότι οι Συμβάσεις παραχώρησης άδειας χρήσεων πρατηρίου από τις εταιρείες για τα πρατήρια τύπου CODO περιείχαν ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού, για περίοδο δύο (2) ετών μετά τον τερματισμό ή

λήξη της συμφωνίας αφού περιόριζαν τη δυνατότητα στους «εργολάβους» να ασκούν αυτοπροσώπως ή μέσω αντιπροσώπων, οποιαδήποτε άλλη παρόμοια εμπορική δραστηριότητα. Επίσης, από τη δειγματοληπτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια των συμβολαίων που αφορούν πρατήρια κατηγορίας CODO, διαπιστώνεται ότι τρεις εταιρείες εισαγωγής εφαρμόζουν ρήτρες ελάχιστης υποχρεωτικής ποσότητας αγοράς συγκεκριμένων τύπων καυσίμων (είτε με την άρνηση εκτέλεσης παραγγελίας είτε με τον τερματισμό της σύμβασης σε περίπτωση μη επιτυχίας των καθορισμένων στόχων πωλήσεων).

87. Την περίοδο αναφοράς της κλαδικής έρευνας, τα πρατήρια κατηγορίας DODO που λειτουργούσαν, πωλούσαν αποκλειστικά και μόνο προϊόντα ενός εμπορικού σήματος. Από τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας έχει διαφανεί ότι οι συμφωνίες προμήθειας μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και των εταιρειών/πρατηρίων λιανικής διάθεσης που διαθέτουν σήμα (brand), υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη. Παρόλο που ορισμένες συμφωνίες αναφέρονται σε πενταετή συνεργασία, από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας προκύπτουν «σιωπηρές ανανεώσεις» των γραπτών αποκλειστικών Συμβάσεων.
88. Στο πλαίσιο της Κλαδικής έρευνας εξετάστηκε κατά πόσο η ύπαρξη περισσότερων «ανεξάρτητων» πρατηριούχων (χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών) στην κυπριακή λιανική αγορά, θα επιφέρει όφελος για τον κύπριο καταναλωτή. Προς το σκοπό αυτό ζητήθηκαν οι απόψεις τόσο των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών όσο και των πρατηριούχων και του Συνδέσμου τους οι οποίες παρουσιάζονται στο [Κεφάλαιο 6.4 της περίληψης της κλαδικής έρευνας](#).
89. Η πλειοψηφία της Επιτροπής, μελετώντας τα όσα έχουν δηλωθεί από τις εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας ειδών πετρελαιοειδών καθώς και από τους ίδιους τους πρατηριούχους έχει διαπιστώσει ότι ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά την υπό αναφορά περίοδο (2008-2014), εν αντιθέσει με άλλες χώρες, δεν επιτρέπει αλλά ούτε διευκολύνει τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων. Ειδικότερα, κατά την υπό αναφορά περίοδο στην απουσία σταθμών χονδρικής διάθεσης πετρελαϊκών προϊόντων και έχοντας υπόψη το μέγεθος της κυπριακής αγοράς (που σχετίζεται με τη ζήτηση), δεν μπορεί να εγδυθεί η μακροχρόνια τροφοδοσία, αλλά ούτε οι όροι προμήθειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής επί τούτου, σημείωσε το μεγάλο κόστος λειτουργίας δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων. Πέραν αυτού, τα πρατήρια τα οποία συνεργάζονται είτε με εταιρείες εισαγωγής είτε με

εταιρείες χονδρικής εμπορίας επωφελούνται κάποιων διευκολύνσεων, όπως είναι η κάλυψη μέρους των κόστων επένδυσης ή συντήρησης εξοπλισμού και ευκολίες πληρωμής σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής παρατηρεί ότι η λειτουργία «ανεξάρτητων» πρατηρίων δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο από τον περιορισμένο αριθμό εταιρειών που εισάγουν πετρελαϊκά προϊόντα, όλες εκ των οποίων δραστηριοποιούνται κάθετα στη λιανική αγορά είτε μέσω εργολάβων είτε μέσω των δικών τους πρατηρίων. Η όποια εισήγηση περί της λειτουργίας πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας θα θεωρείτο αυθαίρετη καθότι δεν διερευνήθηκαν από την τομεακή έρευνα αυτές οι δυνατότητες και ειδικότερα δεν υπήρξε εις βάθος διερεύνηση των δεδομένων της αγοράς, μεταφοράς, εισαγωγής και αποθήκευσης πετρελαιοειδών.

Επιπρόσθετα η έρευνα κατάδειξε ότι υπάρχει αυξημένος αριθμός πρατηρίων στην Κυπριακή αγορά. Η Κύπρος συγκρινόμενη με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες βρίσκεται πιο πάνω από τον μέσο όρο σε ότι αφορά τον αριθμό των κατά κεφαλή πρατηρίων. Συγκεκριμένα ο αριθμός των πρατηρίων ανά χίλους κατοίκους στην Κύπρο ήταν (με βάση στοιχεία του 2016) 0,35 ενώ την ίδια ώρα ο μέσος όρος επιλεγμένων ευρωπαϊκών χωρών ήταν 0,30. Να σημειωθεί ακόμη ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η δημιουργία και νέων πρατηρίων γεγονός που ενδεχόμενα να αύξησε ακόμη περισσότερο τον συγκεκριμένο δείκτη.

Σημειώνεται ακόμη ότι, η λειτουργία πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας συνεπάγεται και διαφοροποίηση στο πλαίσιο των όρων αδειοδότησης και λειτουργίας τους σε σχέση με τα υπό λειτουργία πρατήρια. Μια τέτοια εξέλιξη ενδεχόμενα να αποτελεί εφαρμογή ανόμοιων όρων για υφιστάμενα πρατήρια–επιχειρήσεις οι οποίες να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, κάτι που επίσης δεν εξετάστηκε από την παρούσα τομεακή έρευνα.

90. Επί τούτου, η πλειοψηφία της Επιτροπής σημείωσε τα όσα έχει αναφέρει ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων αναφορικά με την ύπαρξη περισσότερων «ανεξάρτητων» πρατηρίων. Ειδικότερα, ανέφερε ότι η λειτουργία περισσότερων ανεξάρτητων πρατηρίων δεν θα ωφελήσει τον κύπριο καταναλωτή λόγω της μικρής ποσότητας καυσίμων που θα αγοράζουν και του μικρού περιθωρίου κέρδους που θα έχουν. Η θέση αυτή του Συνδέσμου των Πρατηριούχων αποτυπώνεται και στις απαντήσεις που δόθηκαν από τους πρατηριούχους σε όλες τις επαρχίες, αφού περίπου το 20% αυτών δήλωσαν ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για τη

λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων και το 38,4% δήλωσε ότι η ύπαρξη ανεξάρτητων πρατηρίων θα οδηγήσει σε αρνητικά αποτελέσματα. Μόνο ένα μικρό ποσοστό των πρατηριούχων δήλωσε πως η ύπαρξη ανεξάρτητων πρατηρίων θα οδηγήσει σε θετικά αποτελέσματα.

91. Η Πρόεδρος της Επιτροπής, κυρία Λουκία Χριστοδούλου και το Μέλος της Επιτροπής, κύριος Άριστος Αριστείδου (μειοψηφία), συμφωνεί με τη διαπίστωση εκείνη της πλειοψηφίας που καταλήγει, δηλαδή πως την περίοδο 2008 έως 2014, ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά δεν διευκόλυνε τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων και πως η πλειοψηφία των πρατηρίων ήταν συνδεδεμένη ή συμβεβλημένη με μια από τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών.
92. Η μειοψηφία μελετώντας όμως και τα όσα έχουν δηλωθεί από το ΥΕΕΒ, καθώς και από την εταιρεία VTTV, διαπιστώνει πως η δημιουργία του τερματικού της VTTV, συμβάλλει θετικά στην κατεύθυνση που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στο τομέα της εισαγωγής και διάθεσης πετρελαιοειδών στην Κύπρο, αφού πλέον υπάρχει η υποδομή που επιτρέπει την εξυπηρέτηση των τοπικών εταιρειών πετρελαιοειδών, αλλά και την είσοδο νέων εταιρειών στο χονδρικό εμπόριο χωρίς την προηγούμενη ανέγερση αποθηκευτικών χώρων (δεξαμενών). Ειδικότερα, η μειοψηφία σημειώνει πως, ως αναφέρθηκε από την ίδια την εταιρεία VTTV, το τερματικό της εταιρείας στο Βασιλικό έχει τη δυνατότητα να ενοικιάζει χωρητικότητα στις δεξαμενές της σε ενδιαφερόμενους πελάτες της με σκοπό την αποθήκευση των πετρελαϊκών προϊόντων τους, ώστε αυτοί να καταστούν ικανοί να ασκούν τις δραστηριότητές τους με ευέλικτο και ασφαλή τρόπο. Επίσης, πλέον οι εταιρείες, λόγω των μεγάλων αποθηκευτικών χώρων που διατηρεί η εταιρεία VTTV στο τερματικό του Βασιλικού, έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων από ότι παλαιότερα, ενώ η μεταφορά των καυσίμων από τα δεξαμενόπλοια στις αποθήκες πλέον γίνεται μέσω της προβλήτας της εταιρείας και δεν χρειάζεται η πόντιση αγωγού με αποτέλεσμα να διατηρείται χαμηλό λειτουργικό κόστος για τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαϊκών προϊόντων. Πέραν όμως αυτού, η μειοψηφία της Επιτροπής θεωρεί πως δεδομένου ότι το τερματικό της εταιρείας VTTV στο Βασιλικό εξυπηρετεί εταιρείες πέραν των τοπικών εταιρειών, υπάρχει η δυνατότητα ή/και το ενδεχόμενο οι τοπικές εταιρείες πετρελαίου να αγοράζουν απευθείας από αυτές τους εμπόρους, ελαχιστοποιώντας το κόστος μεταφοράς/ το λειτουργικό τους κόστος τους.

### **Καθορισμός Λιανικών Τιμών**

93. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών δήλωσαν ότι οι πρατηριούχοι καθορίζουν οι ίδιοι τις λιανικές τιμές τους, εκτός για τα πρατήρια που διαχειρίζονται οι ίδιες. Σε σχέση με το υγραέριο μια εταιρεία, δήλωσε πως δεν κοινοποιεί προτεινόμενες τιμές στους διανομείς της, αλλά εκδίδει επίσημη ανακοίνωση αλλαγής της λιανικής τιμής της. Μια άλλη εταιρεία ανέφερε ότι δεν εφάρμοζε σύστημα κοινοποίησης προτεινόμενων τιμών πώλησης στο στάδιο της λιανικής πώλησης των προϊόντων υγραερίου.
94. Επίσης, στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας οι πρατηριούχοι ερωτήθηκαν πώς καθορίζονται οι λιανικές τιμές πώλησης καυσίμων και υγραερίου, εάν ο καθορισμός των λιανικών τιμών είναι κοστοστρεφείς (δηλαδή κατά πόσο λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που σχετίζονται με έξοδα αγοράς, μεταφοράς, αποθήκευσης καυσίμων καθώς και τα έξοδα λειτουργίας πρατηρίου, φορολογίες, ασφάλειες κτλ.) και μη κοστοστρεφείς παράγοντες (παράγοντες που δεν σχετίζονται με έξοδα αγοράς, μεταφοράς, αποθήκευσης καυσίμων καθώς και τα έξοδα λειτουργίας πρατηρίου, φορολογίες, ασφάλειες κτλ), και κατά πόσο επηρεάζονται από άλλα πρατήρια κατά τον καθορισμό της λιανικής τιμής.
95. Υπογραμμίζεται πως η επεξεργασία των απαντήσεων των πρατηρίων ήταν εξαιρετικά δύσκολη, καθότι δεν απάντησαν ακολουθώντας τις επιλογές που είχαν δοθεί στο ερωτηματολόγιο αλλά απάντησαν με γενικότητα τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν. Ως αποτέλεσμα τούτου δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν συμπεράσματα ως προς το πώς επηρεάζονται από τα πρατήρια του ίδιου εμπορικού σήματος που όμως διαχειρίζονται πρατηριούχοι τα οποία βρίσκονται είτε σε κοντινή είτε σε μακρινή απόσταση από το δικό τους πρατήριο και τέλος από πρατήρια εμπορικού σήματος άλλη εταιρείας. Επίσης, δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν αποτελέσματα αναφορικά με τους κοστοστρεφείς και μη κοστοστρεφείς παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των λιανικών τους τιμών.

### **Πωλήσεις στο λιανικό στάδιο της αγοράς – αριθμητική ανάλυση**

96. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 55 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 64 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 71 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 83 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 83 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 92 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.



97. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις UMG 98 σε λίτρα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 4,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 6,3 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 6,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 6,3 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 5,7 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 4,9 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 4,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
98. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις πετρελαίου κίνησης σε λίτρα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 78 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 89 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 99 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 106 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 102 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 95 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 95 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
99. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις πετρελαίου θέρμανσης σε λίτρα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 28 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 28 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 26 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 33 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 31 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 33 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 25 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
100. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου χύμα σε κιλά στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 10 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 13 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 14 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 17 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 17 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 15 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 14 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
101. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου χύμα σε κιλά στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 1,46 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 1,54 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 1,34 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 1,69 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 1,53 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 1,76 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 1,57 εκατομμύρια κιλά για το 2014.

#### **Προβλήματα και εισηγήσεις για τη λειτουργία στην αγορά των πετρελαιοειδών**

102. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, τόσο οι εταιρείες πετρελαιοειδών όσο και οι πρατηριούχοι, αλλά και ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών ερωτήθηκαν για τα τυχόν προβλήματα που παρουσιάζονται στην αγορά πετρελαιοειδών καθώς και τους ζητήθηκε να δώσουν τις εισηγήσεις και απόψεις τους για τη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς.

103. Ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας δήλωσε ότι το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν είναι ότι οι εταιρείες ανταγωνίζονται τους ίδιους τους πρατηριούχους, αφού εδώ και κάποια χρόνια ξεκίνησαν να αγοράζουν πρατήρια αντί να επιτρέπουν στους πρατηριούχους να τα πωλήσουν σε ανεξάρτητους επενδυτές.

104. Περαιτέρω, από τις απαντήσεις των πρατηριούχων προκύπτουν τα πιο κάτω ως πιθανά προβλήματα λειτουργίας στην αγορά των πετρελαιοειδών:

- *Μείωση κατανάλωσης στα καύσιμα*
- *Μείωση ζήτησης για πλύσιμο αυτοκινήτου*
- *Αυξημένος Ανταγωνισμός μεταξύ πρατηριούχων*
- *Αθέμιτος ανταγωνισμός με εταιρείες μέσω ιδιόκτητων πρατηρίων*
- *Ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών λειτουργίας*
- *Μεγάλος αριθμός πρατηρίων*
- *Έλλειψη εκπαιδευμένου προσωπικού*
- *Έλλειψη ρευστότητας στην αγορά*

105. Όσον αφορά πιθανές εισηγήσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οι Πρατηριούχοι στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας υπέδειξαν τα εξής:

- *Μείωση φορολογιών*
- *Μη άνοιγμα νέων πρατηρίων*
- *Εκσυγχρονισμένη νομοθεσία για πιο εύκολη αδειοδότηση και λειτουργία νέων πρατηρίων*
- *Αδειοδότηση για τη δημιουργία τερματικού αποθήκευσης*
- *Μη 24ωρη λειτουργία*
- *Έλεγχος χονδρικών τιμών από το κράτος*
- *Αύξηση ανταγωνιστών στην εισαγωγή πετρελαίου*

*Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ: Ανάλυση για τη διαπίστωση ή μη ασυμμετρίας στην προσαρμογή των τιμών στην Κυπριακή αγορά καυσίμων κίνησης.*

106. Ανάμεσα σε αρκετούς κύπριους καταναλωτές στην αγορά καυσίμων κίνησης, υπάρχει η αντίληψη ότι οι τιμές πετρελαιοειδών προσαρμόζονται γρηγορότερα όταν το κόστος της πρώτης ύλης αυξάνεται απ' ότι όταν το κόστος μειώνεται. Με άλλα λόγια, υπάρχει η αντίληψη ότι εάν η τιμή του αργού (ακατέργαστου) πετρελαίου αυξηθεί, αυτό θα φανεί γρηγορότερα στις πινακίδες των κυπριακών πρατηρίων παρά εάν η τιμή του αργού πετρελαίου μειωθεί, φαινόμενο, γνωστό ως: "Rockets and Feathers".<sup>4</sup>
107. Σε περίπτωση που το φαινόμενο υπάρχει μόνο στην αγορά χονδρικής (και ευθύνονται όλες οι εταιρείες), αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια ένδειξη συνεννόησης μεταξύ των εταιρειών υπό την έννοια ότι θα ήταν εξαιρετικά απίθανο όλες οι εταιρείες να επέλεγαν την ίδια στρατηγική, δηλαδή «να καθυστερούν να μειώσουν τις χονδρικές τιμές όταν το κόστος τους μειώνεται», τυχαία για όλη την περίοδο 2008-2014 (και καμία να μην αντιδρά ενώ θα υπήρχαν μεγάλα κέρδη για την επιχείρηση που θα αντιδρούσε). Όμοια, σε περίπτωση που το φαινόμενο υπάρχει μόνο στην αγορά λιανικής (και ευθύνονται όλοι οι πρατηριούχοι), αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια ένδειξη συνεννόησης μεταξύ των πρατηριούχων καυσίμων. Είναι σημαντικό, λοιπόν να διερευνηθεί κατά πόσο υπήρχε ή όχι το φαινόμενο αυτό στην κυπριακή αγορά καυσίμων. Τα κυριότερα στοιχεία συλλέχθηκαν στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας της αγοράς η οποία τονίζεται ότι καλύπτει την περίοδο 2008 – 2014.
108. Στην παρούσα κλαδική έρευνα δόθηκε έμφαση μόνο στο κατά πόσο την περίοδο 2008 έως 2014, παρατηρείται το φαινόμενο των «πυραύλων και πούπουλων» ως η απόφαση της Επιτροπής. Κατά την οικονομική ανάλυση χρησιμοποιήθηκε μια μεθοδολογία η οποία είναι ευρέως διαδεδομένη στη βιβλιογραφία, και η οποία διαχωρίζει τη χρονική προσαρμογή των τιμών σε άμεση (βραχυχρόνια) προσαρμογή και έμμεση (μακροχρόνια) προσαρμογή. Συγκεκριμένα, γίνεται χρήση 2 μεταβλητών: μιας εξαρτημένης (τιμή) και μιας ανεξάρτητης (κόστος). Αυτό επιτρέπει την απάντηση 4 ερωτημάτων σε σχέση με την προσαρμογή των τιμών:
- (α) ποιο είναι το μέγεθος της προσαρμογής της τιμής στην αύξηση του κόστους,
  - (β) ποια είναι η ταχύτητα προσαρμογής,

---

<sup>4</sup> Η έκφραση αυτή αντανάκλα την ιδέα ότι οι τιμές ανεβαίνουν σαν πύραυλοι (rockets) και πέφτουν σαν τα πούπουλα (feathers).

(γ) εάν υπάρχει ασυμμετρία προσαρμογής σε περιόδους αύξησης του κόστους σε σχέση με περιόδους μείωσης του κόστους, και

(δ) στην περίπτωση που υπάρχει ασυμμετρία προσαρμογής κατά πόσο αυτή υποστηρίζει το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» ή υποστηρίζει το «ανάποδο του φαινομένου» (οι τιμές να πέφτουν σαν πύραυλοι και ανεβαίνουν σαν τα πούπουλα);

109. Η ανάλυση επικεντρώθηκε στην εξέταση του κατά πόσο η προσαρμογή των τιμών είναι διαφορετική σε περιόδους μείωσης του κόστους σε σχέση με τις περιόδους αύξησης του κόστους. Στην αγορά χονδρικής αυτό γίνεται με χρήση των χονδρικών τιμών ως εξαρτημένης μεταβλητής. Ως ανεξάρτητη μεταβλητή-κόστος χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες μεταβλητές:

α) το κόστος αγοράς καυσίμων κίνησης από τις εταιρείες ανά λίτρο (κόστος εισαγωγής και λοιπά έξοδα εισαγωγής ανά λίτρο),

β) οι τιμές άμεσης παράδοσης (spot prices) των διυλισμένων προϊόντων, και

γ) οι τιμές του αργού πετρελαίου Brent.

110. Μέσα από τα Γραφήματα, ως αυτά παρουσιάζονται στο [Κεφάλαιο 7.4](#), εξάγεται το συμπέρασμα ότι την υπό εξέταση περίοδο ήτοι 2008 έως 2014, δεν υφίστατο το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» στην χονδρική αγορά. Ειδικότερα, στην αγορά χονδρικής δεν εντοπίστηκε να υφίσταται ασύμμετρη προσαρμογή τιμών καυσίμων προς της κατεύθυνση του φαινομένου «πύραυλοι και πούπουλα». Συγκεκριμένα, τα ευρήματα υποστηρίζουν είτε ασυμμετρία προς την αντίθετη κατεύθυνση ή συμμετρία.

111. Όμοια ήταν τα συμπεράσματα για τη λιανική αγορά όσον αφορά το μέσο πρατηριούχο. Ειδικότερα, μέσα από την ανάλυση που διενεργήθηκε διαφαίνεται ότι την εν λόγω περίοδο δεν υφίστατο το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» ούτε στη λιανική αγορά.

112. Παρά ταύτα με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα τα οποία αφορούν πρατηριούχους μόνο μιας εκ των τριών μεγάλων εταιρειών της κυπριακής αγοράς, υπάρχουν ενδείξεις υπέρ του φαινομένου για δώδεκα(12) πρατηριούχους. Από αυτούς μόνο τρεις (3) επιβίωσαν μέχρι σήμερα και είτε βρίσκονται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές είτε έχουν διαφορετικό καθεστώς ιδιοκτησίας. Βάσει των διαθέσιμων δεδομένων, δεν υπάρχουν ενδείξεις για την ενδεχόμενη ύπαρξη τοπικών καρτέλ πρατηριούχων που να

σχετίζονται με το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» και που συνέχισαν να λειτουργούν μέχρι και σήμερα.

### **ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

113. Η Επιτροπή λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ευρήματα της Κλαδικής Έρευνας, κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- (i) Το νομικό πλαίσιο για την αγορά των πετρελαιοειδών περιλαμβάνει αριθμό νόμων οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα που αφορούν την ποιότητα, προδιαγραφές, τιμές, τη διανομή καυσίμων, θέματα που αφορούν την ασφάλεια, υγεία, το περιβάλλον κ.ο.κ., τις εξουσίες του Υπουργού ΥΕΕΒ σε σχέση με τον καθορισμό πλαφόν στα σχετικά προϊόντα καθώς και τις διάφορες φορολογίες και τέλη που αφορούν τα προϊόντα αυτά. Παρόλα αυτά, στη βάση των στοιχείων που έχουν συλλεχθεί φαίνεται ότι οι εμπλεκόμενοι στην αγορά επιζητούν τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας και των κανονισμών για τη λειτουργία πρατηρίων.
- (ii) Σύμφωνα με το Τμήμα Τελωνείων, τα προϊόντα πετρελαιοειδών που εισάγονται/παραλαμβάνονται στην Κύπρο από τις διάφορες εταιρείες, μπορεί να προέρχονται από τον ίδιο προμηθευτή και να μεταφέρονται με το ίδιο πλοίο. Στις γενικές φορολογικές αποθήκες/δημόσιες αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης είναι δυνατή η από κοινού αποθήκευση σε δεξαμενές πετρελαιοειδών από περισσότερες από μια εταιρεία και τα αποθέματα κάθε εταιρείας διαχωρίζονται λογιστικά. Από την έρευνα προκύπτει ότι οι εταιρείες εισαγωγής έχουν μόνο δύο κύριες συμφέρουσες πηγές εισαγωγής πετρελαιοειδών και αυτό λόγω της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου και των διυλιστηρίων πετρελαιοειδών που υφίστανται στην περιοχή.
- (iii) Στην αγορά υγρών πετρελαιοειδών δραστηριοποιούνταν κυρίως 6 εταιρείες (οι δύο εισήλθαν στην αγορά σχετικά πρόσφατα) και στην αγορά υγραερίου 4 εταιρείες και οι αγορές αυτές δύνανται να χαρακτηρισθούν ως ολιγοπωλιακές. Παρόλα αυτά από την ανάλυση των περιθωρίων κέρδους στη βάση των στοιχείων που κατέστη δυνατό να συλλεχθούν, δεν διαφαίνεται να υπάρχουν υπερκέρδη (*excessive profits*). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις κεφαλαιουχικές ανάγκες που απαιτούνται για τέτοια δραστηριοποίηση και το μέγεθος της Κύπρου ενδεχόμενα να μην ελκύνει περισσότερες εταιρείες να εισέλθουν στην αγορά, ώστε, να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στις αγορές αυτές.

- (iv) Ο Υπουργός ΕΕΒ κατέχει πολλές εξουσίες σε σχέση με τη δυνατότητα παρακολούθησης και ενδεχόμενης ρύθμισης των λιανικών τιμών ώστε να διαπιστώνεται κατά πόσο οι τιμές των προϊόντων αντανακλούν προς αποφυγή αισχροκέρδειας. Επιπρόσθετα στην λιανική αγορά πώλησης πετρελαιοειδών από πρατήρια υπάρχει μεγάλη διαφάνεια στις τιμές μέσω της υποχρεωτικής ανάρτησης των τιμών στα πρατήρια και του Παρατηρητηρίου Τιμών του ΥΕΕΒ. Το γεγονός αυτό αυξάνει τον διασηματικό και ενδοσηματικό ανταγωνισμό.
- (v) Παραδοσιακά οι εγκαταστάσεις των πρατηρίων ανήκουν στις εταιρείες εισαγωγής και δεν είναι εύκολο να αποδεσμευτούν λόγω μεγάλου κόστους όπως επίσης χρειάζονται πολλά κεφάλαια για να δημιουργηθούν νέα ανεξάρτητα πρατήρια (τα λεγόμενα «λευκά») πρατήρια. Επιπλέον, αναφέρονται διάφοροι λόγοι και από τις εταιρείες και από τους πρατηριούχους αναφορικά με τα μειονεκτήματα της μη λειτουργίας υπό το σήμα μιας εταιρείας εισαγωγής. Γι' αυτό και κατά την περίοδο της έρευνας υφίσταντο μόνο 3 πρατήρια που θεωρούνταν ανεξάρτητα.
- (vi) Οι εμπλεκόμενοι στην αγορά (εταιρείες εισαγωγής και χονδρικής διανομής πετρελαιοειδών και αριθμός πρατηριούχων) έχουν τη θέση ότι πλέον δύσκολο να λειτουργήσουν νέα πρατήρια λόγω κόστους και προδιαγραφών. Επίσης, από τα στοιχεία της Κλαδικής Έρευνας, διαφαίνεται ότι υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός πρατηρίων στη κυπριακή επικράτεια. Περαιτέρω, από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε προκύπτει ότι θα ήταν αποδοτικότερο και/ή πλέον πρόσφορο να γινόταν καλύτερη γεωγραφική κατανομή των πρατηρίων – σε νέες περιοχές (οικονομικές/βιομηχανικές ή οικιστικές) και νέους δρόμους, παρά την αύξηση του αριθμού των πρατηρίων σε περιοχές όπου υπάρχει ήδη πληθώρα.
- (vii) Σε ότι αφορά την εξουσία του Υπουργού για την επιβολή ανώτατων τιμών (πλαφόν), η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πρακτική αυτή παρουσιάζει πολλά προβλήματα στην εφαρμογή της. Πιο συγκεκριμένα, η επιβολή ανώτατης τιμής, μειώνει μεν βραχυπρόθεσμα τις τιμές σε πρατήρια που πωλούν καύσιμα σε ψηλές τιμές, όμως ταυτόχρονα παρατηρούνται προβλήματα στην λειτουργία της αγοράς. Ειδικότερα, η επιβολή πλαφόν- ανώτατης τιμής- έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία ελλείμματος που είναι η διαφορά της ζητούμενης ποσότητας και της προσφερόμενης ποσότητας στην συγκεκριμένη ανώτατη τιμή. Σημειώνεται ότι σε περίπτωση που το κράτος θα μπορούσε να ελέγξει τους πρατηριούχους ως προς τις πωλούμενες ποσότητες, τότε θα ήταν εφικτός ο περιορισμός των ποσοτήτων που θα πωλούνταν

για κάθε μηχανοκίνητο όχημα. Εάν, όμως, δεν υπάρχει τρόπος το κράτος να ελέγχει τις ποσότητες που θα διατίθενται για κάθε μηχανοκίνητο όχημα, τότε λόγω της περιορισμένης ποσότητας η οποία πωλείται σε χαμηλή τιμή, ενδέχεται να δημιουργηθούν ουρές αναμονής στα πρατήρια καυσίμων, αφού θα εξυπηρετηθούν τα άτομα που θα μεταβαίνουν πρώτα σ' αυτά. Πέραν αυτού, λόγω περιορισμού της προσφερόμενης ποσότητας, ελλοχεύουν κίνδυνοι δημιουργίας «μαύρης αγοράς».

(viii) Αναφορικά με το ύψος των φορολογιών που επιβάλλονται στα καύσιμα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αρμοδιότητα της περιορίζεται στην εξέταση των συνθηκών της αγοράς και τη διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού πλαισίου για τη λειτουργία των επιχειρήσεων στην αγορά και όχι να καθορίζει το φόρο που να εσωτερικεύει μια αρνητική εξωτερικότητα. Ταυτόχρονα όμως επισημαίνεται πως το έργο της Επιτροπής συμπληρώνει το έργο του κοινωνικού σχεδιαστή (αρμόδιο Υπουργείο), όταν για παράδειγμα σε μια αγορά όπου υπάρχουν αρνητικές εξωτερικότητες ο φόρος υπολογίστηκε ώστε να τις διορθώνει με το να μειώνει την κατανάλωση από το ανταγωνιστικό επίπεδο, την ύπαρξη σύμπραξης στην εν λόγω αγορά που θα οδηγούσε σε συνολική κατανάλωση που θα είναι μικρότερη από το κοινωνικά άριστο επίπεδο, με αποτέλεσμα ο περιβαλλοντικός φόρος να αποτύχει να οδηγήσει την κατανάλωση καυσίμων στο κοινωνικά άριστο επίπεδο που είναι και ο στόχος του κοινωνικού σχεδιαστή. Η Επιτροπή με την αποτροπή της εν λόγω αντανταγωνιστικής σύμπραξης υποβοηθά τον κοινωνικό σχεδιαστή να ολοκληρώσει το έργο.

(ix) Τέλος η Επιτροπή καταγράφει το αποτέλεσμα της οικονομετρικής μελέτης ότι δεν αποδεικνύεται η διαδεδομένη εντύπωση του φαινομένου των «Rockets and Feathers» τα υπό επισκόπηση έτη.

114. Η πλειοψηφία της Επιτροπής, μελετώντας τα όσα έχουν δηλωθεί από τις εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας ειδών πετρελαιοειδών καθώς και από τους ίδιους τους πρατηριούχους έχει διαπιστώσει ότι ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά την υπό αναφορά περίοδο (2008-2014), εν αντιθέσει με άλλες χώρες, δεν επιτρέπει αλλά ούτε διευκολύνει τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων. Ειδικότερα, κατά την υπό αναφορά περίοδο στην απουσία σταθμών χονδρικής διάθεσης πετρελαϊκών προϊόντων και έχοντας υπόψη το μέγεθος της κυπριακής αγοράς (που σχετίζεται με τη ζήτηση), δεν μπορεί να εγγυηθεί η μακροχρόνια τροφοδοσία, αλλά ούτε οι όροι προμήθειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής επί τούτου,

σημείωσε το μεγάλο κόστος λειτουργίας δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων. Πέραν αυτού, τα πρατήρια τα οποία συνεργάζονται είτε με εταιρείες εισαγωγής είτε με εταιρείες χονδρικής εμπορίας επωφελούνται κάποιων διευκολύνσεων, όπως είναι η κάλυψη μέρους των κόστων επένδυσης ή συντήρησης εξοπλισμού και ευκολίες πληρωμής σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής παρατηρεί ότι η λειτουργία «ανεξάρτητων» πρατηρίων δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο από τον περιορισμένο αριθμό εταιρειών που εισάγουν πετρελαϊκά προϊόντα, όλες εκ των οποίων δραστηριοποιούνται κάθετα στη λιανική αγορά είτε μέσω εργολάβων είτε μέσω των δικών τους πρατηρίων. Η όποια εισήγηση περί της λειτουργίας πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας θα θεωρείτο αυθαίρετη καθότι δεν διερευνήθηκαν από την τομεακή έρευνα αυτές οι δυνατότητες και ειδικότερα δεν υπήρξε εις βάθος διερεύνηση των δεδομένων της αγοράς, μεταφοράς, εισαγωγής και αποθήκευσης πετρελαιοειδών.

Επιπρόσθετα η έρευνα κατάδειξε ότι υπάρχει αυξημένος αριθμός πρατηρίων στην Κυπριακή αγορά. Η Κύπρος συγκρινόμενη με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες βρίσκεται πιο πάνω από τον μέσο όρο σε ότι αφορά τον αριθμό των κατά κεφαλή πρατηρίων. Συγκεκριμένα ο αριθμός των πρατηρίων ανά χίλους κατοίκους στην Κύπρο ήταν (με βάση στοιχεία του 2016) 0,35 ενώ την ίδια ώρα ο μέσος όρος επιλεγμένων ευρωπαϊκών χωρών ήταν 0,30. Να σημειωθεί ακόμη ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η δημιουργία και νέων πρατηρίων γεγονός που ενδεχόμενα να αύξησε ακόμη περισσότερο τον συγκεκριμένο δείκτη.

Σημειώνεται ακόμη ότι, η λειτουργία πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας συνεπάγεται και διαφοροποίηση στο πλαίσιο των όρων αδειοδότησης και λειτουργίας τους σε σχέση με τα υπό λειτουργία πρατήρια. Μια τέτοια εξέλιξη ενδεχόμενα να αποτελεί εφαρμογή ανόμοιων όρων για υφιστάμενα πρατήρια–επιχειρήσεις οι οποίες να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, κάτι που επίσης δεν εξετάστηκε από την παρούσα τομεακή έρευνα.

115. Η Πρόεδρος της Επιτροπής, κυρία Λουκία Χριστοδούλου και το Μέλος της Επιτροπής, κύριος Άριστος Αριστείδου (μειοψηφία), συμφωνεί με τη διαπίστωση εκείνη της πλειοψηφίας που καταλήγει, δηλαδή πως την περίοδο 2008 έως 2014, ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά δεν διευκόλυνε τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων και πως η πλειοψηφία των πρατηρίων ήταν συνδεδεμένη ή συμβεβλημένη με μια από τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών.



116. Η μειοψηφία μελετώντας όμως και τα όσα έχουν δηλωθεί από το ΥΕΕΒ, καθώς και από την εταιρεία VTTV, διαπιστώνει πως η δημιουργία του τερματικού της VTTV, συμβάλλει θετικά στην κατεύθυνση που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στο τομέα της εισαγωγής και διάθεσης πετρελαιοειδών στην Κύπρο, αφού πλέον υπάρχει η υποδομή που επιτρέπει την εξυπηρέτηση των τοπικών εταιρειών πετρελαιοειδών, αλλά και την είσοδο νέων εταιρειών στο χονδρικό εμπόριο χωρίς την προηγούμενη ανέγερση αποθηκευτικών χώρων (δεξαμενών). Ειδικότερα, η μειοψηφία σημειώνει πως, ως αναφέρθηκε από την ίδια την εταιρεία VTTV, το τερματικό της εταιρείας στο Βασιλικό έχει τη δυνατότητα να ενοικιάζει χωρητικότητα στις δεξαμενές της σε ενδιαφερόμενους πελάτες της με σκοπό την αποθήκευση των πετρελαϊκών προϊόντων τους, ώστε αυτοί να καταστούν ικανοί να ασκούν τις δραστηριότητές τους με ευέλικτο και ασφαλή τρόπο. Επίσης, πλέον οι εταιρείες, λόγω των μεγάλων αποθηκευτικών χώρων που διατηρεί η εταιρεία VTTV στο τερματικό του Βασιλικού, έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων από ότι παλαιότερα, ενώ η μεταφορά των καυσίμων από τα δεξαμενόπλοια στις αποθήκες πλέον γίνεται μέσω της προβλήτας της εταιρείας και δεν χρειάζεται η πόντιση αγωγού με αποτέλεσμα να διατηρείται χαμηλό λειτουργικό κόστος για τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαϊκών προϊόντων. Πέραν όμως αυτού, η μειοψηφία της Επιτροπής θεωρεί πως δεδομένου ότι το τερματικό της εταιρείας VTTV στο Βασιλικό εξυπηρετεί εταιρείες πέραν των τοπικών εταιρειών, υπάρχει η δυνατότητα ή/και το ενδεχόμενο οι τοπικές εταιρείες πετρελαίου να αγοράζουν απευθείας από αυτές τους εμπόρους, ελαχιστοποιώντας το κόστος μεταφοράς/ το λειτουργικό τους κόστος τους.
117. Περαιτέρω, μελετώντας τα όσα έχουν δηλωθεί από τις εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας ειδών πετρελαιοειδών, καθώς και από τους ίδιους τους πρατηριούχους, η Πρόεδρος της Επιτροπής, κυρία Λουκία Χριστοδούλου και το Μέλος της Επιτροπής, κύριος Άριστος Αριστείδου έχουν τη θέση πως διαφαίνεται ότι το υψηλό κόστος ανέγερσης πρατηρίων στη βάση των υφιστάμενων νομοθετικών ρυθμίσεων δημιουργούν εμπόδια στην είσοδο νέων εταιρειών, οδηγούν πολλές φορές τους πρατηριούχους να συμβάλλονται με τις υφιστάμενες εταιρείες εισαγωγής ώστε να επιτυγχάνουν κάλυψη μέρους των κόστων επένδυσης ή συντήρησης εξοπλισμού και ευκολίες πληρωμής σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας. Ως εκ τούτου, θεωρούν πως η τροποποίηση της Χωροθετικής Πολιτικής και των λοιπών νομοθεσιών που εφαρμόζονται για την αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίου

πετρελαιοειδών καθίσταται πλέον επιτακτική ώστε να επιτρέπεται η γρήγορη και χωρίς γραφειοκρατία δημιουργία/ ανέγερση χαμηλότερου κόστους πρατηρίων όπως π.χ. πρατήρια με μικρό αριθμό αντλιών, (τουλάχιστον της Βενζίνης 95 και πετρελαίου κίνησης, πρατήρια που να λειτουργούν αυτοματοποιημένα χωρίς συνεχή παρουσία προσωπικού καθώς και πρατήρια που να αποτελούν μέρος άλλων επιχειρήσεων ή να ασκούν περισσότερες δραστηριότητες, νοουμένου φυσικά ότι θα πληρούνται χωρίς εκπτώσεις τα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Είναι η θέση τους, πως κάτι τέτοιο, θα άλλαζε τα δεδομένα βιωσιμότητας των πρατηρίων (π.χ. μικρότερος απαιτούμενος όγκος πωλήσεων για οικονομική βιωσιμότητα ενός πρατηρίου), γεγονός που δύναται να ωθήσει νέους επενδυτές να εισέλθουν στην αγορά της εισαγωγής και εμπορίας, ενώ θα βελτίωνε σημαντικά την προσβασιμότητα του πληθυσμού σε πρατήρια καυσίμων, καθώς σε πολλές περιπτώσεις, ολόκληρες κοινότητες (ιδιαίτερα στη επαρχία και στα ορεινά) δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε πρατήρια γιατί απλά το μέγεθος της κοινότητας δεν καθιστά οικονομικά εφικτή την ανέγερση πρατηρίου κοντά στην κοινότητα αυτή (με βάση τα εκάστοτε δεδομένα και τις ισχύουσες νομοθεσίες).

118. Η Πρόεδρος της Επιτροπής και το μέλος της Επιτροπής Άριστος Αριστείδου – Παλούζας θεωρούν ότι θα πρέπει:

- να μελετηθεί από το Κράτος η δημιουργία χαμηλότερου κόστους πρατηρίων όπως π.χ. πρατήρια με μικρό αριθμό αντλιών, τουλάχιστον Βενζίνης 95 και πετρελαίου κίνησης, πρατήρια που να λειτουργούν αυτοματοποιημένα χωρίς συνεχή παρουσία προσωπικού καθώς και πρατήρια που να αποτελούν μέρος άλλων επιχειρήσεων ή να ασκούν περισσότερες δραστηριότητες, νοουμένου φυσικά ότι θα πληρούνται χωρίς εκπτώσεις τα θέματα ασφάλειας. Κάτι τέτοιο, θα άλλαζε τα δεδομένα βιωσιμότητας των πρατηρίων (π.χ. μικρότερος απαιτούμενος όγκος πωλήσεων για οικονομική βιωσιμότητα ενός πρατηρίου), γεγονός που θα ωθήσει νέους επενδυτές να εισέλθουν στην αγορά της εισαγωγής και εμπορίας, ενώ θα βελτίωνε σημαντικά την προσβασιμότητα του πληθυσμού σε πρατήρια καυσίμων, καθώς σε πολλές περιπτώσεις, ολόκληρες κοινότητες (ιδιαίτερα στη επαρχία και στα ορεινά) δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε πρατήρια γιατί απλά το μέγεθος της κοινότητας δεν καθιστά οικονομικά εφικτή την ανέγερση πρατηρίου κοντά στην κοινότητα αυτή (με βάση τα εκάστοτε δεδομένα και τις ισχύουσες νομοθεσίες).

- να μελετηθεί από το Κράτος η δυνατότητα παραχώρησης κινήτρων σε εταιρείες, έτσι ώστε να δημιουργηθούν πρατήρια, ανεξάρτητα που να έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν προϊόντα από οπουδήποτε επιθυμούν, μέσω των αποθηκευτικών χώρων που διατηρεί η VTTV.

### **ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ**

119. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι είναι γενικά αποδεκτό ότι η είσοδος νέων αποδοτικότερων επιχειρήσεων μπορεί να ενισχύσει τον ανταγωνισμό σε επίπεδο τιμών στην αγορά, και να αποφέρει κέρδη όσον αφορά την αποδοτικότητα της αγοράς. Σύμφωνα με βιβλιογραφία στις περιπτώσεις όπου η είσοδος των νέων αποδοτικότερων επιχειρήσεων στην αγορά είναι σχετικά εύκολη (χαμηλοί φραγμοί εισόδου), αυξάνεται η πιθανότητα ανταγωνισμού στην αγορά και μειώνεται η πιθανότητα για τις υπάρχουσες επιχειρήσεις να ασκήσουν ισχύ στην αγορά. Εάν οι φραγμοί εισόδου είναι χαμηλοί, τότε οι νέες επιχειρήσεις είναι αναμενόμενο να εισέλθουν στην αγορά σχετικά γρήγορα και να αλλοιώσουν τα υψηλά κέρδη των υπάρχουσών επιχειρήσεων, αν υπάρχουν. Αντιθέτως, εάν οι φραγμοί εισόδου είναι υψηλοί, οι υπάρχουσες επιχειρήσεις μπορεί να υιοθετήσουν αντί-ανταγωνιστική συμπεριφορά, να αυξήσουν τις τιμές και να επωφεληθούν από αυξημένα κέρδη, αφού δεν θα υπάρχει ο κίνδυνος να μειωθούν τα κέρδη τους από την είσοδο νέων επιχειρήσεων.<sup>5</sup>
120. Μετά από ενδελεχή μελέτη των σχετικών νομοθεσιών, διαπιστώνεται ότι στην Κύπρο υπάρχουν νομοθετικοί φραγμοί εισόδου, οι οποίοι εμποδίζουν την ελεύθερη και εύκολη πρόσβαση σε εταιρείες λιανικής πώλησης στην αγορά, ήτοι:
- Νομοθεσίες και Κανονισμοί που επιβάλλουν περιορισμούς στην αδειοδότηση πρατηρίων καυσίμων και στην είσοδο νέων επιχειρήσεων
  - Χρονοβόρες και δαπανηρές γραφειοκρατικές διαδικασίες προκειμένου να δραστηριοποιηθούν νέες επιχειρήσεις.
121. Πιο αναλυτικά, σε ό,τι αφορά το λιανικό επίπεδο στην Κύπρο υφίστανται νομοθετικοί περιορισμοί αναφορικά με την ανέγερση και λειτουργία πρατηρίων πετρελαιοειδών.

---

<sup>5</sup> ΟΔΗΓΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ, Τόμος II: Κατευθυντήριες Έκδοση 2.0, βλ. <http://www.oecd.org/daf/competition/49411453.pdf>

Καταρχήν, οι Κανονισμοί που ρυθμίζουν τα θέματα αυτά χρονολογούνται από το 1972 (οι Κανονισμοί του 1989 και 1999 δεν επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές ως προς τις προϋποθέσεις που τίθενται για την ανέγερση πρατηρίου πετρελαιοειδών). Πέραν των προϋποθέσεων που τίθενται στους εν λόγω Κανονισμούς, οι οποίοι, αφορούν θέματα ασφάλειας, υπάρχουν περιορισμοί σε σχέση με το μέγεθος των πρατηρίων καθώς αυτά δεν μπορούν να είναι μικρότερα των 790 τ.μ. (με αποτέλεσμα οι εταιρείες να καλούνται να πληρώνουν αυξημένα ενοίκια), με τις αποστάσεις εισόδων και εξόδων από τα πρατήρια, με τις εμπορικές δραστηριότητες των πρατηρίων και τα ωράρια λειτουργίας αυτών. Περαιτέρω, στη βάση των όσων έχουν αναφερθεί από τους εμπλεκόμενους φορείς, οι διαδικασίες για την απόκτηση των απαιτούμενων αδειών και πιστοποιητικών από αριθμό κυβερνητικών υπηρεσιών καθιστούν την όλη διαδικασία χρονοβόρα και δαπανηρή. Αξίζει να αναφερθούν μόνο μερικά από τα απαιτούμενα/ες Πιστοποιητικά/άδειες:

(1) Άδεια αποθήκευσης πετρελαιοειδών από τον Έπαρχο.

(2) Πιστοποιητικό καταλληλότητας και ασφάλειας από τον Επαρχιακό Μηχανικό των Δημοσίων Έργων.

(3) Πολεοδομική άδεια (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή Επαρχιακά / Κεντρικά Γραφεία Πολεοδομίας και Οικήσεως).

(4) Άδεια οικοδομής (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).

(5) Πιστοποιητικό τελικής έγκρισης (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).

(6) Άδεια λειτουργίας πρατηρίου (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).

(7) Άδεια εκπομπής αερίων αποβλήτων (έκδοση άδειας από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων).

(8) Αριθμός Τελών που πληρώνονται για τις άδειες.

122. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, θεωρεί ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για είσοδο νέων αποδοτικότερων παικτών στη λιανική αγορά καυσίμων, σε μια προσπάθεια να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στον κλάδο των πετρελαιοειδών στην Κύπρο, και εισηγείται τα ακόλουθα:

- Τροποποίηση/ Αναθεώρηση του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου, ώστε να λυθεί το πρόβλημα της λειτουργίας πρατηρίων χωρίς άδεια και για καλύτερη εποπτεία των πρατηρίων γενικά, αφού σύμφωνα με τις Ετήσιες Εκθέσεις του Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας ένας σεβαστός αριθμός πρατηρίων λειτουργεί χωρίς να έχουν εξασφαλιστεί οι απαιτούμενες άδειες, ενώ κάποιες εξ' αυτών έχουν εκδοθεί αντικανονικά.
- Το αρμόδιο Υπουργείο να μελετήσει το ενδεχόμενο αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού της ισχύουσας χωροθετικής πολιτικής, του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου και των σχετικών Κανονισμών που αφορούν στην αδειοδότηση των πρατηρίων πετρελαιοειδών, με σκοπό την ευκολότερη είσοδο νέων αποδοτικότερων δυνητικών ανταγωνιστών, ιδίως σε αγροτικές, και ορεινές περιοχές της Κύπρου, ώστε να αναπτυχθεί αποτελεσματικότερα ο ανταγωνισμός στις εν λόγω περιοχές.
- Το αρμόδιο Υπουργείο να εκπονήσει νέα, εξυγχρονισμένη μελέτη για να εξεταστεί το ενδεχόμενο απλοποίησης των διαδικασιών και κριτηρίων στη διαδικασία εισόδου στην αγορά και μείωση γραφειοκρατίας κατά την έκδοση αδειών λειτουργίας, χωρίς όμως να υπάρχουν εκπτώσεις σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών να συγκαλείται συχνότερα για ενημέρωση, συζήτηση και μελέτη των αυξομειώσεων των τιμών που παρουσιάζονται στην αγορά καθότι κατά αυτό το τρόπο θα υπάρχει καλύτερη εποπτεία και παρακολούθηση τους.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΚΛΑΔΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

---

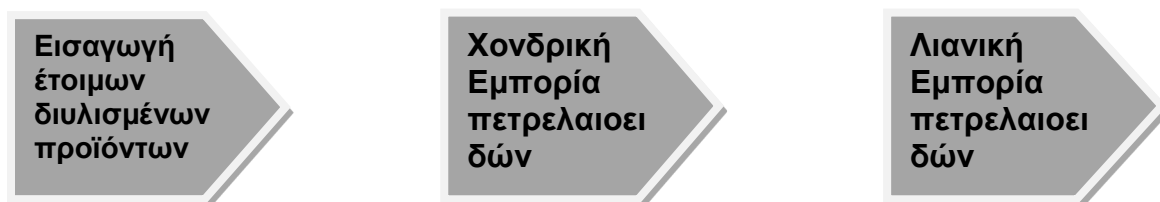
## 1. ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

### 1.1 Δομή της αγοράς

1. Η αγορά των πετρελαιοειδών διακρίνεται σε έξι βασικά στάδια, από τη διαδικασία παραγωγής μέχρι και την προμήθεια πετρελαιοειδών στη λιανική αγορά:
  - i. Εξόρυξη – η εξόρυξη αργού πετρελαίου και η μεταφορά του στο σημείο όπου γίνεται η επεξεργασία.
  - ii. Παραγωγή καυσίμων κίνησης – η παραγωγή διαφόρων ειδών πετρελαιοειδών (π.χ. βενζίνης, πετρελαίου κίνησης, πετρελαίου θέρμανσης, κ.λπ.) μέσω της διύλισης του αργού πετρελαίου και ανάμειξης του με διάφορα συστατικά καυσίμων.
  - iii. Εισαγωγή και μεταφορά καυσίμων κίνησης και θέρμανσης – η εισαγωγή βενζίνης ή πετρελαίου κίνησης από το εξωτερικό και η μεταφορά τους προς ένα τερματικό διανομής.
  - iv. Αποθήκευση για χονδρική πώληση – η αποθήκευση σε δεξαμενές με σκοπό τη χονδρική πώληση.
  - v. Χονδρική Πώληση – η πώληση ή/και η διανομή πετρελαιοειδών προς πρατηριούχους ή λιανοπωλητές/μεταπωλητές ή άλλους χονδρέμπορες.
  - vi. Λιανική Πώληση - η πώληση πετρελαιοειδών από τα πρατήρια ή άλλους μεταπωλητές στους τελικούς καταναλωτές ή απευθείας πωλήσεις από χονδρεμπόρους σε μεγάλους καταναλωτές.
2. Στην Κύπρο δεν γίνεται διύλιση και παραγωγή καυσίμων κίνησης. Παλαιότερα, υπήρχε στη Λάρνακα διυλιστήριο, το οποίο παρήγαγε πετρελαιοειδή για τις εταιρείες που εισήγαγαν αργό πετρέλαιο, αλλά αυτό έχει κλείσει από τον Απρίλιο του 2004.
3. Συνεπώς, για σκοπούς της παρούσας κλαδικής έρευνας διακρίνονται τα ακόλουθα εφοδιαστικά στάδια: (α) η αγορά εισαγωγής στην οποία δραστηριοποιούνται οι εταιρείες που εισάγουν έτοιμα διυλισμένα προϊόντα, (β) η χονδρική διανομή πετρελαϊκών προϊόντων, στην οποία δραστηριοποιούνται τόσο οι εταιρείες που εισάγουν τα διυλισμένα προϊόντα, όσο και εταιρείες που αγοράζουν από τις εταιρείες χονδρικής και μεταπωλούν τα εν λόγω προϊόντα, και (γ) η λιανική εμπορία, η οποία

περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας (πρατήρια, μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης και μεταπωλητές υγραερίου).

#### Γράφημα 1: Σχηματική αναπαράσταση της δομής του κλάδου των πετρελαιοειδών



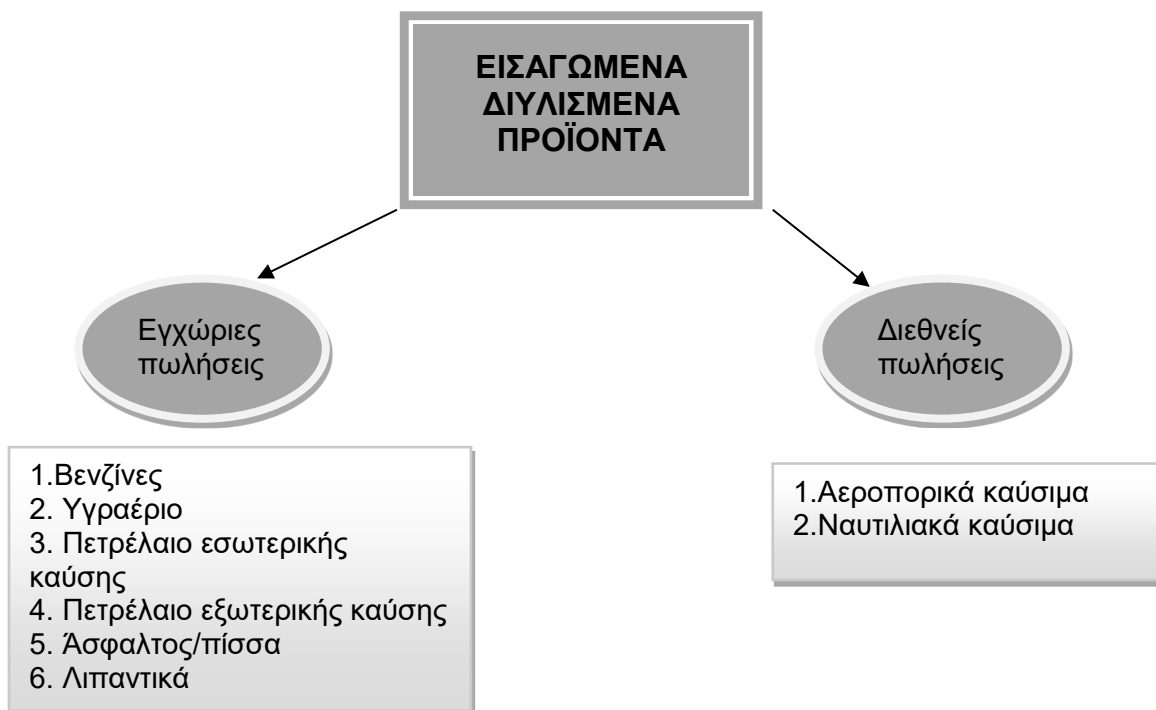
4. Στο επίπεδο της εισαγωγής πετρελαιοειδών, την περίοδο από το 2008 έως 2014 δραστηριοποιούνταν οι εταιρείες Petrolina, ExxonMobil και ΕΚΟ, ενώ οι εταιρείες Lukoil και BP Eastern εισήγαγαν μόνο ορισμένα προϊόντα για ορισμένο χρονικό διάστημα. Σε ό,τι αφορά το υγραέριο, την εν λόγω περίοδο στο στάδιο της εισαγωγής δραστηριοποιείτο η εταιρεία ΕΚΟ, η εταιρεία Petrolina και η εταιρεία Intergaz. Αναλυτικότερη παρουσίαση της αγοράς εισαγωγής, γίνεται στο [κεφάλαιο 4](#). Σε επίπεδο χονδρικής αγοράς για τα πετρελαιοειδή (συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου), δραστηριοποιούνταν κατά κύριο λόγο οκτώ (8) εταιρείες (ΕΚΟ, ExxonMobil, Petrolina, Lukoil, BP Eastern, Staroil, Intergaz και Synergaz) οι οποίες εφοδίαζαν το επόμενο στάδιο της αγοράς (επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας, μεγάλους τελικούς καταναλωτές) με πετρελαιοειδή (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και υγραέριο κ.ο.κ.). Η εταιρεία Total Plus δήλωσε ότι πωλούσε χονδρικώς μόνο σε ένα πρατηριούχο.
5. Υφίσταται ένας μεγάλος αριθμός εταιρειών που ασχολείτο με τη διανομή πετρελαιοειδών σε σημεία πώλησης (π.χ. υποστατικά/αποθήκες χονδρέμπορες). Αναλυτικότερη παρουσίαση της χονδρικής αγοράς γίνεται στο [κεφάλαιο 5](#).
6. Τέλος, στην αγορά της λιανικής πώλησης πετρελαιοειδών όσον αφορά την εγχώρια κατανάλωση την περίοδο 2008 έως 2014 δραστηριοποιούνταν περίπου 285 πρατήρια (εκ των οποίων τα τρία (3) ήταν ανεξάρτητα). Η πλειοψηφία των πρατηρίων φέρει το σήμα εταιρειών Petrolina, ESSO, ΕΚΟ, Total Plus, Lukoil και Staroil. Αναλυτικότερη παρουσίαση της λιανικής αγοράς θα γίνεται στο [κεφάλαιο 6](#).



## 1.2. Αγορές Πετρελαιοειδών προϊόντων

7. Με βάση την υπάρχουσα πρακτική και νομολογία, τα πετρελαιοειδή αποτελούν προϊόντα παράγωγα του αργού πετρελαίου και διακρίνονται στις μεγάλες κατηγορίες: (α) πετρελαιοειδή εγχώριας κατανάλωσης και (β) πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων.

**Γράφημα 2 : ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**



8. Στην κατηγορία των εγχώριων προϊόντων περιλαμβάνονται τα ακόλουθα: (α) Βενζίνες (UMG 95, UMG 98), (β) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (ντίζελ) που διακρίνεται σε i) πετρέλαιο θέρμανσης και ii) πετρέλαιο κίνησης, (γ) Υγραέριο, (δ) Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ), (ε) Άσφαλτος και (στ) Λιπαντικά.
9. Στην κατηγορία των Διεθνών πωλήσεων περιλαμβάνονται τα προϊόντα που διατίθενται για το εφοδιασμό αεροσκαφών και πλοίων.
10. Τα υπό αναφορά προϊόντα μπορούν να διαχωριστούν στα λευκά ή καθαρά πετρελαιοειδή (π.χ. Βενζίνη και Πετρέλαιο), στα μαύρα ή σκούρα πετρελαιοειδή (π.χ. ελαφρύ ή ενδιάμεσο μαζούτ) και σε αυτά που έχουν μορφή αερίου (υγραέριο).

11. Η κλαδική έρευνα στον τομέα της αγοράς των πετρελαιοειδών ως η απόφαση της Επιτροπής επικεντρώθηκε , στα ακόλουθα προϊόντα:

- Αμόλυβδη Βενζίνη 95 Οκτανίων (UMG 95),
- Αμόλυβδη Βενζίνη 98 Οκτανίων (UMG 98),
- Πετρέλαιο κίνησης,
- Πετρέλαιο θέρμανσης, και
- Υγραέριο, το οποίο εισάγεται μόνο σε μορφή χύμα<sup>6</sup> και ακολούθως διατίθεται σε δύο μορφές, εμφιαλωμένο και χύμα (για οικιακή χρήση, θέρμανση, βιομηχανική χρήση κ.λπ.).

### 1.3. Παρουσίαση Εταιρειών που ασχολούνται με την Χονδρική Εμπορία

12. Στην Κύπρο, σύμφωνα και με τα δημοσιευμένα στοιχεία του ΥΕΕΒ λειτουργούσαν, την υπό αναφορά περίοδο, οι πιο κάτω εταιρείες πετρελαιοειδών, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς εμπορίας πετρελαιοειδών. Επισημαίνεται ότι ορισμένες εταιρείες δεν δραστηριοποιούνταν σε όλους του τομείς καθ' όλη τη διάρκεια της υπό αναφορά περίοδο (περισσότερες λεπτομέρειες δίδονται στα Κεφάλαια που ακολουθούν). Παρουσιάζεται σχετικός Πίνακας.

**Πίνακας 1**

<u>Εταιρεία</u>	<u>Λιανικό εμπόριο μέσω πρατηρίων με το εμπορικό της σήμα</u>	<u>Ανεφοδιασμός Αεροσκαφών</u>	<u>Ανεφοδιασμός πλοίων</u>	<u>Υγραέριο</u>
Petrolina (Holdings) Ltd –Με το εμπορικό σήμα	ΝΑΙ	ΟΧΙ/ΝΑΙ <sup>7</sup>	ΝΑΙ	ΝΑΙ

<sup>6</sup> Στην Κύπρο εισάγεται ένα είδος υγραερίου (μείγμα προπάνιου και βουτανίου) και χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακή χρήση και θέρμανση και σε μικρότερο βαθμό για βιομηχανική χρήση.

<sup>7</sup> Η Petrolina κατέχει το 50% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας PPT Aviation Services Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα του ανεφοδιασμού καυσίμων.

<b>PETROLINA (50% P.P.T. AVIATION), LINA KAI AGIP</b>				
ExxonMobil Cyprus Ltd–Με το εμπορικό σήμα <b>ESSO</b>	NAI	NAI	NAI	OXI
Hellenic Petroleum Cyprus Ltd–Με το εμπορικό σήμα <b>EKO</b>	NAI	OXI	NAI	NAI
Lukoil Cyprus Ltd–Με το εμπορικό σήμα <b>LUKOIL</b>	NAI	OXI	OXI	OXI
BP Eastern Mediterranean Ltd–Με το εμπορικό σήμα <b>BP</b>	OXI	NAI	NAI	OXI
Staroil –Με το εμπορικό σήμα <b>STAROIL</b>	NAI	OXI	OXI	OXI
Total Plus–Με το εμπορικό σήμα <b>TOTAL PLUS</b>	NAI	OXI	OXI	OXI
Intergaz	OXI	OXI	OXI	NAI
Synergaz	OXI	OXI	OXI	NAI

### 1.3.1. Γενικές πληροφορίες για τις εταιρείες πετρελαιοειδών

#### (i) Petrolina

13. Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 30/12/1961 με την επωνυμία FINA (Cyprus) Ltd ως ιδιωτική εταιρεία, με κυριότερη δραστηριότητα την εμπορία πετρελαιοειδών και υγραερίου, και στις 18/2/1983 εξαγοράστηκε από τον Όμιλο Εταιρειών Λευκαρίτη και μετονομάστηκε

σε Lina Ltd. Η εταιρεία την 1/12/1999, μετονομάστηκε σε Petrolina και στις 31/12/1999, βάσει σχετικών συμφωνιών, εξαγόρασε από τις άλλες εταιρείες του Ομίλου που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των πετρελαιοειδών, υγραερίου και λιπαντικών, τις λειτουργικές δραστηριότητες που αφορούν την εισαγωγή και εμπορία πετρελαιοειδών, το κινητό πάγιο ενεργητικό τους που αφορά τις δραστηριότητες αυτές καθώς και τα αποθέματα τους σε πετρελαιοειδή, υγραέριο και λιπαντικά.

14. Περί το 2000, η εταιρεία μετατράπηκε σε δημόσια εταιρεία και εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου. Η εταιρεία Petrolina διαθέτει ιδιόκτητους χώρους αποθήκευσης καθώς και αγωγούς μεταφοράς πετρελαιοειδών και υγραερίου. Το δίκτυο της Εταιρείας κατά την υπό εξέταση περίοδο (2008-2014), αποτελείτο από ενενήντα οκτώ (98) πρατήρια Παγκύπρια, τα οποία έφεραν τις εμπορικές επωνυμίες «Petrolina», «Lina» και «Agip». Η εταιρεία εμπορεύετο υγραέριο με τις επωνυμίες Petrolinagas, Petrogaz, Centragaz, Agip και Linagas, το οποίο διανέμετο στα πρατήρια της εταιρείας Petrolina μέσω ανεξάρτητων διανομέων.<sup>8</sup>
15. Περαιτέρω, η Petrolina κατέχει το 50% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας PPT Aviation Services Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα του ανεφοδιασμού καυσίμων αεροσκαφών στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου.
16. Η Petrolina συμμετέχει επίσης στις ακόλουθες δύο εταιρείες:
  - (1) Superlube Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα παραγωγής λιπαντικών για την κυπριακή αγορά. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1989 ως κοινοπραξία των εταιρειών BP Cyprus Ltd (ακολούθως ΕΚΟ) και Lefkaritis Bros Ltd. Τον Ιούνιο του 2005, η Petrolina εξαγόρασε το ποσοστό που κατείχε η Lefkaritis Bros Ltd.
  - (2) P&S LPG Gas Ltd, η οποία προσβλέπει στην αποτελεσματικότερη διαχείριση της διανομής υγραερίου στην ευρύτερη περιοχή Πάφου. Η εταιρεία έχει την ευθύνη για την αποθήκευση και διαχείριση του υγραερίου με βάση τις ανάγκες των μετόχων της ή/και τις ανάγκες οποιασδήποτε άλλης εταιρείας επιθυμεί την συνεργασία και την εξυπηρέτηση της, παρέχοντας υπηρεσίες φόρτωσης των βυτιοφόρων τους οχημάτων μεταφοράς υγραερίου χύμα. Η εταιρεία

---

<sup>8</sup> Είσοδος της Petrolina Limited στην εμπορία υγραερίου αρχικά με την εμπορική επωνυμία Petrolinagas και στη συνέχεια με την εξαγορά των εταιρειών Agip (Cyprus) Co. Limited (1975 και 1978), Petrogaz Limited (1979) και Centragaz Limited (1993), πηγή πληροφορίας [http://www.stockwatch.com.cy/nqcontent.cfm?a\\_id=25&lang=gr&code=PHL&compcode=](http://www.stockwatch.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=25&lang=gr&code=PHL&compcode=)

δημιουργήθηκε το 2008 από την εταιρεία Petrolina και Synergas, η οποία κατέχει συμβόλαιο ενοικίασης αποθηκευτικού χώρου υγραερίου στην Πάφο.

**(ii) Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου με την εμπορική επωνυμία ΕΚΟ**

17. Η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου Λτδ (ΕΚΟ), με την εμπορική επωνυμία ΕΚΟ, ανήκει εξ' ολοκλήρου στη Hellenic Petroleum International AG, η οποία είναι εταιρεία εγγεγραμμένη στην Αυστρία και ανήκει εξολοκλήρου στον όμιλο Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., η οποία εδρεύει στην Ελλάδα. Η εν λόγω εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα των πετρελαιοειδών στην Κύπρο από τις 31/12/2002, ημερομηνία κατά την οποία εξαγόρασε την εταιρεία BP Cyprus Ltd.
18. Η εταιρεία ΕΚΟ δραστηριοποιείται στη διάθεση, διακίνηση και εμπορία υγρών καυσίμων, λιπαντικών και υγραερίου σε εμπορικούς και βιομηχανικούς πελάτες. Ταυτόχρονα, η εταιρεία διαθέτει όλα τα προϊόντα της μέσω ενός δικτύου που κατά την υπό επισκόπηση περίοδο ανερχόταν σε 85 πρατήρια με την εμπορική επωνυμία ΕΚΟ. Από το 2005, η ΕΚΟ λειτουργεί στις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών της στη Λάρνακα, μονάδα ανάκτησης ατμών πετρελαιοειδών.
19. Αδελφική εταιρεία της ΕΚΟ είναι η εταιρεία RAMOIL, της οποίας το 100% του μετοχικού κεφαλαίου της RAMOIL ανήκει στην Hellenic Petroleum International AG. Η εταιρεία RAMOIL δραστηριοποιείται στη διαχείριση πρατηρίων πετρελαιοειδών και στον τομέα πωλήσεων καυσίμων σε αεροπορικές εταιρείες.
20. Η εταιρεία ΕΚΟ κατέχει, επίσης, μετοχικό κεφάλαιο στην εταιρεία Superlube Ltd, η οποία δραστηριοποιείται στην πρόσμιξη και παραγωγή λιπαντικών. Στην εν λόγω εταιρεία συμμετέχει μετοχική και η εταιρεία Petrolina. Η εταιρεία Superlube παράγει λιπαντικά ΕΚΟ για την ίδια και λιπαντικό με την εμπορική επωνυμία AGIP για την Petrolina, στη βάση σχετικής άδειας και φόρμουλας από τις αντίστοιχες εταιρείες.

**(iii) ExxonMobil (ESSO)**

21. Η εταιρεία ExxonMobil Cyprus Ltd δραστηριοποιείται στον τομέα των πετρελαιοειδών στην Κύπρο από το 2001, μετά τη συγχώνευση των πολυεθνικών εταιρειών Exxon και Mobil. Τόσο η εταιρεία Exxon όσο και η Εταιρεία Mobil, είχαν εμπορικές δραστηριότητες στην Κύπρο μέσω των θυγατρικών τους ESSO Cyprus Inc. και Mobil Oil Cyprus Ltd, αντίστοιχα.

22. Η κύρια δραστηριότητα της ExxonMobil είναι η πώληση πετρελαϊκών προϊόντων σε πρατηριούχους, μεταπωλητές και βιομηχανικούς πελάτες. Η ExxonMobil δεν λειτουργεί η ίδια πρατήρια πετρελαιοειδών, αλλά όλα τα πρατήρια με την επωνυμία της ESSO στην Κύπρο λειτουργούσαν και διοικούνταν από ανεξάρτητους πρατηριούχους στη βάση σχετικών συμφωνιών.
23. Η ExxonMobil συνεργαζόταν με άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών, ενώ σημειώνεται ότι όλες οι διευθετήσεις συνεργασίας αφορούσαν στη λειτουργία των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού πετρελαιοειδών. Αυτές είναι οι ακόλουθες:
- i) Υποθαλάσσιος αγωγός (από κοινού με τις εταιρείες ΕΚΟ και BP Eastern)
  - ii) Μονάδα Ανάκτησης Ατμών (από κοινού με την ΕΚΟ)
  - iii) Αντλία πυρκαγιάς (συμφωνία χρήσης εξοπλισμού της ExxonMobil από την ΕΚΟ)
  - iv) Εγκαταστάσεις αποθήκευσης υγραερίου και γη πρατηρίου (συμφωνία για εκμίσθωση εγκαταστάσεων/γης της ExxonMobil στην ΕΚΟ)
  - v) Θέση υγραερίου (από κοινού με την ΕΚΟ, αλλά χρησιμοποιείται μόνο από την ΕΚΟ επειδή η ExxonMobil δεν εμπορεύεται υγραέριο)

**(iv) Lukoil**

24. Η εταιρεία Lukoil Cyprus Ltd εισήλθε στην κυπριακή αγορά πετρελαιοειδών το 2002, μετά από σχετικό διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου ημερομηνίας 7/9/2001, το οποίο ζητούσε από τις εταιρείες Mobil Oil Cyprus, ExxonMobil και BP Cyprus να παραχωρήσουν δεκαπέντε (15) πρατήρια στη νέα ενδιαφερόμενη εταιρεία. Μέχρι το 2003 αγόρασε είκοσι εννέα (29) πρατήρια, από τις εταιρείες ExxonMobil και BP. Από την περίοδο 2010-2011 σε μεγάλο βαθμό, και στην συνέχεια, από το 2013 η Lukoil προμηθευόταν προϊόντα από τοπικές εταιρείες που εισάγουν έτοιμα διυλισμένα προϊόντα.<sup>9</sup>
25. Στις 22/12/2016, η Επιτροπή με απόφασή της ενέκρινε την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας LUKOIL CYPRUS LTD η οποία είναι θυγατρική εταιρεία της LUKOIL EUROPE HOLDINGS B.V., από την CORAL A.E.<sup>10</sup> Με την

<sup>9</sup> Δηλαδή ο πελάτης αγοράζει από το terminal της άλλης εταιρείας. Επίσης, υφίσταται η μέθοδος customer collects from terminal.

<sup>10</sup> Βλέπε απόφαση ΕΠΑ αρ. 31/2016 <http://www.competition.gov.cy/competition/competition.nsf/All/EC203AD9ED082BDBC22580DD0047DAD3/>

ολοκλήρωση της συγκέντρωσης τα πρατήρια της εταιρεία LUKOIL μετονομάστηκαν σε SHELL.

26. Η Lukoil ασχολείτο από το 2002, κυρίως, με την προμήθεια/ πώληση/ διάθεση προϊόντων πετρελαιοειδών και συναφών ειδών μέσω πρατηρίων, ανά το Παγκύπριο, αλλά και με την πώληση σε άλλους, τόσο απευθείας όσο και μέσω των πρατηρίων της. Η Lukoil τηρεί διάφορους εσωτερικούς κανονισμούς αλλά και προδιαγραφές του πολυεθνικού Ομίλου «Lukoil». Όσον αφορά τις οικονομικές και άλλες πολιτικές της, αλλά και γενικά όσον αφορά τις δραστηριότητες της σχετικά με την Κυπριακή αγορά πετρελαιοειδών, η εταιρεία ασκεί τις εργασίες της ανεξάρτητα από τον πολυεθνικό Όμιλο «Lukoil» και/ή από οποιονδήποτε άλλο.
27. Το δίκτυο της εταιρείας κατά την υπό εξέταση περίοδο, αποτελείτο από τριάντα δύο (32) πρατήρια Παγκύπρια τα οποία έφεραν την εμπορική επωνυμία «Lukoil».
28. Η Lukoil δεν έλεγχε είτε άμεσα είτε έμμεσα, οποιαδήποτε άλλη εταιρεία και δεν υπάρχουν οποιοδήποτε διαρθρωτικοί δεσμοί με οποιοδήποτε εταιρείες που δραστηριοποιούνται ή δραστηριοποιούνταν στην Κυπριακή αγορά πετρελαιοειδών. Καθ' όλη την υπό αναφορά περίοδο έχει συνάψει συμφωνίες (με συγκεκριμένους όρους) με εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κυπριακή αγορά πετρελαιοειδών όσον αφορά την αγορά/ προμήθεια, την αποθήκευση, την χρήση τερματικών φόρτωσης και την πώληση προϊόντων, ήτοι με τις εταιρείες EKO, Petrolina και Total Plus.

#### **(v) Staroil**

29. Η STAROIL LTD δραστηριοποιείται στον χώρο των πετρελαιοειδών από το 2007. Όπως ανέφερε η Staroil, την περίοδο 2008 έως 2014 συνεργαζόταν με εταιρεία που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο για σκοπούς προμήθειας προϊόντων. Η Staroil προμηθεύεται καύσιμα κίνησης και θέρμανσης από όλες τις εταιρείες πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά στη βάση γραπτών συμφωνιών και πωλεί σε:

- I. Διανομείς πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά.

- II. Σε τελικούς καταναλωτές είτε με διανομή πετρελαίου με ιδιότητα βυτιοφόρα, είτε με ιδιότητους σταθμούς βενζίνης.
- III. Σε τελικούς καταναλωτές μέσω πρατηριούχων που λειτουργούν υπό το εμπορικό της σήμα.

30. Η εταιρεία αρχικά επικεντρώθηκε στον τομέα των εμπορικών καυσίμων, και στην συνέχεια το 2011 εισήλθε στη λιανική αγορά εμπορίας πετρελαιοειδών (πρατήρια πετρελαιοειδών). Ειδικότερα, η Staroil επέκτεινε στις δραστηριότητες της στη λιανική πώληση καυσίμων, έχοντας λειτουργήσει οκτώ (8) πρατήρια πετρελαιοειδών στις επαρχίες Λευκωσίας, Λάρνακας, Πάφου και ελεύθερης Αμμοχώστου (συγκεκριμένα, τα πρατήρια βρίσκονται στα Πέρα Ορεινής, στο Τσέρι, στο Παλιομέτοχο, στην Ανθούπολη και στη Λακατάμια στην Λευκωσία, στο Κίτι στην Λάρνακα, στην Χλώρακα στην Πάφο καθώς και στο χωριό Αυγόρου στην Ελεύθερη Επαρχία Αμμοχώστου).<sup>11</sup> Στα πρατήρια Staroil, προσφέρονται όλων των τύπων καύσιμα, κίνησης, θέρμανσης καθώς και λιπαντικά Castrol και Repsol.<sup>12</sup>

#### **(vi) Total Plus**

31. Η εταιρεία TOTAL PLUS συστάθηκε με βάση τον περί Εταιρειών Νόμο ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης στις 7/12/2010. Η εταιρεία TOTAL PLUS ασχολείται κυρίως με λιανική πώληση, ενώ συνεργάζεται και με ανεξάρτητο διαχειριστή πρατηρίου. Όλα τα προϊόντα πετρελαιοειδών τα αγοράζει από τη LUKOIL CYPRUS LTD και τη STAROIL LTD.

32. Η εταιρεία έχει τέσσερα πρατήρια με την εμπορική επωνυμία TOTAL PLUS σε Λευκωσία, Πάφο, Παραλίμνι και Πεντάκωμο. Η εταιρεία διαχειρίζεται επίσης και δύο πρατήρια ως πρατηριούχος της LUKOIL, στην Κακοπετριά και Γαλάτα.

#### **(vii) BP Eastern**

33. Η εταιρεία BP Eastern είναι εγγεγραμμένη στην Αγγλία και στην Ουαλία ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, με εγγεγραμμένη Αλλοδαπή Εταιρεία (Υποκατάστημα Κύπρου) σύμφωνα με τον περί Εταιρειών Νόμο Κεφ. 113. Δεν υπάρχουν άλλες εταιρείες που ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από την εταιρεία BP Eastern. Η BP Eastern που δημιουργήθηκε το 2002, κατόπιν συμφωνίας πώλησης του δικτύου πρατηρίων και

<sup>11</sup> <http://staroilcyprus.com/> (τελευταία πρόσβαση στις 5/1/2017)

<sup>12</sup> <http://staroilcyprus.com/> (τελευταία πρόσβαση στις 5/1/2017)



άλλων εργασιών και περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας BP Cyrgus Ltd στα Ελληνικά Πετρέλαια, είναι θυγατρική της BP Plc. με κύριες δραστηριότητες τις πωλήσεις καυσίμων στην αεροπλοΐα καθώς και τις πωλήσεις λιπαντικών στην Ανατολική Μεσόγειο και Βόρειο-Ανατολική Αφρική.

34. Η BP Eastern δραστηριοποιείτο στους συγκεκριμένους τύπους πετρελαιοειδών από τον Μάρτιο 2007 μέχρι τον Ιούνιο 2011 και έκτοτε δεν έχει επαναδραστηριοποιηθεί στο συγκεκριμένο τομέα. Συγκεκριμένα, όπως ανέφερε η ίδια η εταιρεία, η επιχειρηματική μονάδα των καυσίμων που αφορούν την έρευνα τερμάτισε τις δραστηριότητες της τον Ιούνιο 2011 και τα άτομα που λειτουργούσαν την επιχειρηματική μονάδα των καυσίμων που αφορούν την έρευνα αποχώρησαν από την εταιρεία.
35. Μετά την πώληση των Πρατηρίων Καυσίμων και των Εμπορικών και Βιομηχανικών Καυσίμων της BP CYPRUS LTD στην εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, βάση Συμφωνίας Πώλησης (Asset Sale Agreement), το ποσοστό ιδιοκτησίας της BP CYPRUS LTD κατανεμήθηκε μεταξύ BP Eastern και ΕΚΟ.

### **1.3.2. Παρουσίαση εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας υγραερίου**

#### **i) Jomaro Limited**

36. Η εταιρεία Jomaro είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης και η οποία είναι εγγεγραμμένη στην Κυπριακή Δημοκρατία. Η εταιρεία Jomaro πωλεί υγράριο κυρίως στην Κύπρο. Οι πωλήσεις της γίνονται σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά, οι οποίες επιθυμούσαν να εισάγουν υγραέριο.
37. Η εταιρεία Jomaro κατά την υπό αναφορά περίοδο είχε ναυλωμένα πλοία και με τα οποία μετέφερε υγραέριο, το οποίο πωλούσε σε εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην κυπριακή αγορά.

#### **ii) Intergaz Ltd**

38. Η εταιρεία Intergaz Limited ιδρύθηκε το 1973 και είναι κυπριακή εταιρεία που ασχολείται με την εισαγωγή, αποθήκευση, εμφιάλωση και διανομή υγραερίου (χύμα και σε κυλίνδρους). Ειδικότερα, η εταιρεία δραστηριοποιείται στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο υγραερίου. Οι κεντρικές εγκαταστάσεις της βρίσκονται στην Λάρνακα, από τις οποίες διανέμεται το προϊόν της, σε κυλίνδρους και χύμα, σε όλη την ελεύθερη Κύπρο.

### **iii) Συνεργατική Εταιρεία Σύνεργκαζ Λτδ (Synergaz)**

39. Η Συνεργατική Εταιρεία Σύνεργκαζ Λτδ ιδρύθηκε το 1965 από τους τρεις Επαρχιακούς Προμηθευτικούς Οργανισμούς ΕΣΕΛ/ΣΠΟΛΠ<sup>13</sup>, ΣΠΕΛ, και Συνεργατική εταιρεία ΣΠΕΑΛ Λτδ, με σκοπό την εμφιάλωση και την προμήθεια υγραερίου στα Συνεργατικά Παντοπωλεία σε ολόκληρη την Κύπρο. Η εταιρεία SYNERGAS διαθέτει εμφιαλωτήριο υγραερίου. Η διανομή του εμφιαλωμένου υγραερίου γίνεται σε Παγκύπρια βάση μέσω των αντιπροσώπων/διανομέων της. Παράλληλα, οι δραστηριότητες της εταιρείας επεκτάθηκαν στον τομέα της διανομής υγραερίου χύμα μέσω των δικών της βυτιοφόρων οχημάτων και μέσω ενός από τα Μέλη/Μετόχους της (Συνεργατική Εταιρεία ΣΠΕΑΛ Λτδ). Η διανομή γίνεται σε εγκαταστάσεις υγραερίου, τις οποίες κατασκευάζει το ειδικά καταρτισμένο προσωπικό της εταιρείας σε οποιοδήποτε υποστατικό, όπως εργοστάσια, ξενοδοχεία, αρτοποιεία, φάρμες, οικίες, κλπ.
40. Η SYNERGAS από την ίδρυση της, παρείχε υπηρεσίες εμφιάλωσης κυλίνδρων και προμήθειας υγραερίου χύμα στα δύο της Μέλη/Μετόχους, τις εταιρείες ΕΣΕΛ/ΣΠΟΛΠ Λτδ και ΣΠΕΑΛ Λτδ, οι οποίες είχαν στην ιδιοκτησία τους όλους τους κυλίνδρους υγραερίου και αριθμό βυτιοφόρων οχημάτων διανομής υγραερίου χύμα.
41. Το 2011, η SYNERGAS αγόρασε τις εμπορικές δραστηριότητες που αφορούν το εμφιαλωμένο υγραέριο και από τα δύο πιο πάνω Μέλη/Μετόχους, καθώς και τις εμπορικές δραστηριότητες του χύμα υγραερίου από την ΕΣΕΛ/ΣΠΟΛΠ Λτδ. Από το σημείο αυτό και μετά, η κυριότητα όλων των περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των κυλίνδρων υγραερίου, καροτσιών και παλετών μεταφοράς των κυλίνδρων και των οχημάτων για την μεταφορά κυλίνδρων και υγραερίου χύμα, μεταφέρθηκαν στην κυριότητα της Σύνεργκαζ Λτδ. Η εταιρεία ΣΠΕΑΛ Λτδ την υπό αναφορά περίοδο δραστηριοποιείτο στον τομέα του υγραερίου χύμα και να προμηθεύεται το υγραέριο από την SYNERGAS για την εξυπηρέτηση των πελατών της.

---

<sup>13</sup> Το 1994 οι δύο εταιρείες Ένωσης Συνεργατικών Εταιρειών Λεμεσού (ΕΣΕΛ) και Συνεργατικός Προμηθευτικός Οργανισμός Λεμεσού- Πάφου (ΣΠΟΛΠ) προχώρησαν στην ενοποίησή τους. Βλ. <http://eands.com.cy/%CE%97-%CE%95%CE%A4%CE%91%CE%99%CE%A1%CE%95%CE%99%CE%91/>

## **2. Δημόσιες Αρχές ή Οργανισμοί που Ασκούν Εποπτεία στον Τομέα των Πετρελαιοειδών**

42. Για τους σκοπούς της κλαδικής έρευνας συλλέχθηκαν στοιχεία και ως εκ τούτου γίνεται αναφορά σε αριθμό δημοσίων αρχών ή οργανισμών που σχετίζονται με το κλάδο των πετρελαιοειδών.

### **2.1. Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων των Πετρελαιοειδών (ΚΟΔΑΠ)**

43. Ο Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων των Πετρελαιοειδών (στο εξής ο «ΚΟΔΑΠ»)<sup>14</sup> έχει συσταθεί και είναι ο κατεξοχήν υπεύθυνος για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Κύπρου έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διατήρηση και διαχείριση των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών, δυνάμει του περί Διατήρησης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών Νόμου του 2003 (149(I)/2003) (στο εξής ο «Νόμος αρ. 149(I)/2003»), όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

44. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Νόμου αρ. 149(I)/2003:

*«(1) Ιδρύεται ο ΚΟΔΑΠ, ο οποίος καθορίζεται ως ο Κεντρικός Φορέας Διατήρησης Αποθεμάτων και είναι υπεύθυνος για τη διατήρηση αποθεμάτων εκτάκτου ανάγκης και τη διατήρηση των ειδικών αποθεμάτων της Δημοκρατίας·*

*(2) θεσπίζονται κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας του εφοδιασμού με πετρέλαιο στη Δημοκρατία μέσω αξιόπιστων και διαφανών μηχανισμών, βασιζόμενων στην αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών, στη διατήρηση των ελάχιστων αποθεμάτων αργού πετρελαίου ή/και προϊόντων πετρελαίου και στη δημιουργία των απαραίτητων διαδικαστικών μέσων για την αντιμετώπιση μιας σοβαρής έλλειψης.»*

45. Επίσης, το άρθρο 4 του Νόμου αρ. 149(I)/2003, το οποίο ρυθμίζει την ίδρυση του ΚΟΔΑΠ προνοείται ότι: «4.-(1) Ιδρύεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που θα ονομάζεται Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών, καλούμενο στο εξής ως ΚΟΔΑΠ, με έδρα που αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση.

---

<sup>14</sup> Ο ΚΟΔΑΠ ιδρύθηκε στο πλαίσιο της εναρμόνισης της Κυπριακής Δημοκρατίας με την οδηγία 69/414 ΕΟΚ του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περί υποχρέωσης διατήρησης ενός ελαχίστου επιπέδου αποθεμάτων αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. [www.kodap.org.cy/index.php/el/the-organization/establishment](http://www.kodap.org.cy/index.php/el/the-organization/establishment))

*(1A) Ο ΚΟΔΑΠ είναι ο Κεντρικός Φορέας Διατήρησης Αποθεμάτων (ΚΦΔΑ) που δημιουργείται στη Δημοκρατία· δεν δημιουργείται άλλος Κεντρικός Φορέας Διατήρησης Αποθεμάτων ή παρεμφερής φορέας στη Δημοκρατία.*

*(1B) Ο ΚΟΔΑΠ έχει τη μορφή μη κερδοσκοπικού οργανισμού, ενεργεί προς το γενικό συμφέρον και δε θεωρείται οικονομικός φορέας κατά την έννοια του παρόντος Νόμου.*

*(2) Ο ΚΟΔΑΠ διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, τους Κανονισμούς, τα Διατάγματα και τους εσωτερικούς διοικητικούς κανόνες που εκδίδονται δυνάμει του Νόμου αυτού.*

*(3) Ο ΚΟΔΑΠ τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού κατά την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων και καθηκόντων του.»*

46. Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΚΟΔΑΠ σύμφωνα με το άρθρο 21(1) του Νόμου αρ. 149(I)/2003 αποτελείται από εννέα φυσικά πρόσωπα το κάθε ένα από τα οποία έχει μία ψήφο, τα οποία διορίζονται ως ακολούθως: (α) τρία μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι μέλη του ΚΟΔΑΠ ή εκπρόσωποι των μελών του ΚΟΔΑΠ και εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση· η θητεία των εν λόγω μελών είναι τριετής και έξι μέλη που διορίζονται από Υπουργικό Συμβούλιο για τριετή θητεία: Μέλη του ΚΟΔΑΠ είναι η ΑΗΚ, τα Τσιμεντοποία Βασιλικού και οι εταιρείες ΕΚΟ, Lukoil, Petrolina, ExxonMobil, BP Eastern και PTT Aviations Services Ltd. «Κάθε» μέλος του ΚΟΔΑΠ δεν δύναται να κατέχει πέραν της μιας θέσης στο Διοικητικό Συμβούλιο· (β) έξι μέλη που διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο για τριετή θητεία είναι (i) ένα ανεξάρτητο άτομο που είναι ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΟΔΑΠ, (ii) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, ο οποίος είναι Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΟΔΑΠ, (iii) εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, (iv) εκπρόσωπος του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων(v) εκπρόσωπος του Υπουργείου Εσωτερικών και (vi) εκπρόσωπος της Αρχής Ηλεκτρισμού Κύπρου.

47. Πρωταρχικός σκοπός του ΚΟΔΑΠ, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Νόμου αρ. 149(I)/2003 είναι η απόκτηση, η διατήρηση και η πώληση αποθεμάτων πετρελαίου. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, μόνο στον ΚΟΔΑΠ ανατίθεται εξουσία να αποκτά ή να πωλεί ειδικά αποθέματα μετά από τη λήψη σχετικής απόφασης από το Υπουργικό Συμβούλιο.

48. Οι αποθήκες με τα αποθέματα ασφαλείας κατά την περίοδο 2008 έως 2014 βρίσκονταν στη Λάρνακα καθώς και στο εξωτερικό, ενώ μετά από την Υπουργική απόφαση για την μετακίνηση όλων των αποθηκευτικών χώρων από τη Λάρνακα μετακινήθηκαν τον Αύγουστο του 2015 στο τερματικό της VTTV στο Βασιλικό (Βλέπε [Κεφάλαιο 4.3.3](#)).
49. Ο ΚΟΔΑΠ υπέγραψε συμφωνία με την εταιρεία VTTV για αποθήκευση στο Βασιλικό αποθεμάτων, ενώ χρησιμοποιεί από το Νοέμβριο του 2014, τις εγκαταστάσεις της ΑΗΚ στο Βασιλικό. Σύμφωνα με το μνημόνιο συνεργασίας που υπέγραψαν οι δύο οργανισμοί, οι δεξαμενές στη Μονή θα μετατραπούν ώστε να χρησιμοποιηθούν από τον ΚΟΔΑΠ, αφού βάσει της στρατηγικής μελέτης το 20% των αποθεμάτων του οργανισμού πρέπει να φυλάσσεται σε χώρο εκτός του Βασιλικού, για λόγους ασφαλείας.
50. Ο ΚΟΔΑΠ διαθέτει ιδιόκτητα αποθέματα αποθηκευμένα στην Κύπρο και στην Ελλάδα, ενοικιαζόμενα αποθέματα σε Κύπρο και Ολλανδία και αποθέματα εταιρειών πετρελαιοειδών, της ΑΗΚ και του Τσιμεντοποιείου Βασιλικού. Το 2015, το 84,3% των αποθεμάτων τηρήθηκε στην Κύπρο, το 5,5% στην Ελλάδα και το 10,2% στην Ολλανδία. Από πλευράς ιδιοκτησιακού καθεστώτος, το 34,4% ανήκει στον ΚΟΔΑΠ, το 28,3% είναι ενοικιαζόμενα και το 37,3% είναι αποθέματα εταιρειών πετρελαιοειδών, της ΑΗΚ και του Τσιμεντοποιείου Βασιλικού.<sup>15</sup>
51. Σύμφωνα με το άρθρο 5(2)του Νόμου αρ. 149(Ι)/2003: *«Ο ΚΟΔΑΠ κατά την εκπλήρωση των σκοπών ίδρυσής του, σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο, τηρεί τις προϋποθέσεις του ανταγωνισμού για όλα τα εκάστοτε μέλη του, κατά τη διάρκεια της άσκησης των λειτουργικών του δραστηριοτήτων.»*. (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)
52. Με βάση τη Συνθήκη Προσχώρησης της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (παρ.8 του Παραρτήματος VII της Συνθήκης Προσχώρησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση), η Κύπρος ήταν υποχρεωμένη να διατηρεί αποθέματα πετρελαιοειδών που να ισοδυναμούν με εξήντα (60) ημέρες μέσης κατανάλωσης, ενώ από την 1.1.2008 τα εν λόγω αποθέματα έπρεπε να ισοδυναμούν με 90 (ενενήντα) ημέρες. Ως εκ τούτου, οι ποσότητες

<sup>15</sup>

αποθεμάτων που πρέπει να διατηρεί ο ΚΟΔΑΠ ανέρχονται σύμφωνα με Διάταγμα του ΥΕΕΒ σε:<sup>16</sup>

- Κατ. I 42.834 τόννους βενζίνη
- Κατ. II 143.106 τόννους πετρέλαιο (ντίζελ, γκάζοϊλ, φωτιστικό πετρέλαιο και καύσιμα αεριοπρωθοομένων τύπου κηροζίνης)
- Κατ. III 169.100 τόννους μαζούτ (fuel oil)

## **2.2. Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών (Κ.Ε.Τ.Α.Π.)**

53. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π., η οποία αποτελεί μετεξέλιξη του Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου Λτδ, του οποίου η λειτουργία τερματίστηκε το 2004, είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου με μοναδικό μέτοχο την Κυπριακή Δημοκρατία. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π. λειτουργεί προσωρινά, αφού ο στόχος της Κυπριακής Δημοκρατίας ήταν η μετακίνηση των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών στο Βασιλικό.

54. Η κύρια δραστηριότητα της Κ.Ε.Τ.Α.Π. είναι η ενοικίαση χώρων/δεξαμενών σε εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών για αποθήκευση των λειτουργικών τους αποθεμάτων (η μεταφορά των προϊόντων στις εταιρείες εμπορίας γίνεται μέσω αγωγών) και στον ΚΟΔΑΠ για τη φύλαξη των στρατηγικών αποθεμάτων της χώρας. Περαιτέρω, η Κ.Ε.Τ.Α.Π. διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους/δεξαμενές βιτουμενίου (εγκαταστάσεις φόρτωσης βιτουμενίου, μόνο), τους οποίους ενοικιάζει σε εργοληπτικές εταιρείες και αγκυροβόλιο, το οποίο χρησιμοποιείται για την εκφόρτωση δεξαμενοπλοίων στον Τερματικό της Κ.Ε.Τ.Α.Π. και στις εγκαταστάσεις των εταιρειών ΕΛ.ΠΕ και ExxonMobil. Σημειώνεται ότι η Κ.Ε.Τ.Α.Π. δεν διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους υγραερίου.

## **2.3. Τμήμα Τελωνείων**

55. Το Τμήμα Τελωνείων του Υπουργείου Οικονομικών έχει την αρμοδιότητα για την εφαρμογή των διατάξεων της τελωνειακής και της περί Φόρων Κατανάλωσης Νομοθεσίας. Οι εισαγωγές/παραλαβές ενεργειακών προϊόντων, στα οποία περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή και υγραέριο, υπόκεινται σε εισαγωγικούς δασμούς και φόρους κατανάλωσης.

---

<sup>16</sup> Πηγή πληροφόρησης: [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil\\_gr/dmloil\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil_gr/dmloil_gr?OpenDocument) (10/1/207)

56. Σύμφωνα με πληροφορίες που συλλέχθηκαν από το ίδιο το Τμήμα, με την εισαγωγή/ παραλαβή τους, τα πετρελαιοειδή αποθηκεύονται σε Αποθήκες Τελωνιακής Αποταμίευσης/Φορολογικές αποθήκες, οι οποίες είναι εγκεκριμένες από το Τμήμα και τελούν υπό καθεστώς αναστολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, οι οποίες καθίστανται απαιτητές κατά την έξοδο των προϊόντων από το καθεστώς αναστολής.
57. Κατά την άφιξη του πετρελαιοφόρου, υποβάλλεται στο Τελωνείο δήλωση με την ποσότητα προς εκφόρτωση, με βάση την ποσότητα που αναγράφεται στο δηλωτικό εισαγωγής του σκάφους. Πριν και μετά την εκφόρτωση, στην παρουσία του Τμήματος Τελωνείων, γίνεται καταμέτρηση των δεξαμενών στεριάς, όπου εκφορτώνεται το φορτίο. Εάν διαπιστωθεί διαφορά μεταξύ της δηλωθείσας με την παραληφθείσα ποσότητα, σε ποσοστό το οποίο είναι πέραν του μέγιστου ποσοστού απώλειας (φύρας) κατά την εισαγωγή/είσοδο, που προβλέπεται στην σχετική Γνωστοποίηση Κ.Δ.Π. 337/2014, όπως έχει τροποποιηθεί με την Κ.Δ.Π. αρ. 288/2015, το Τμήμα ζητά γραπτώς εξηγήσεις από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα. Εάν δεν προσκομιστούν επαρκείς εξηγήσεις, τότε απαιτεί την καταβολή των οφειλόμενων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων επί των ελλειμμάτων (Βλέπε [Κεφάλαιο 4.6](#) υπό τον τίτλο «Απώλειες κατά τη διαδικασία επεξεργασίας, αποθήκευσης και μεταφοράς»).
58. Όταν διακινούνται πετρελαιοειδή εντός της Δημοκρατίας από μία αποθήκη σε άλλη μέσω αγωγών υπό καθεστώς αναστολής, πριν και μετά τη μεταφορά διενεργείται καταμέτρηση των δεξαμενών παρουσία τελωνείου, στα υποστατικά τόσο του αποστολέα όσο και του παραλήπτη. Εάν διαπιστωθεί διαφορά μεταξύ της ποσότητας που αποστάλθηκε με την παραληφθείσα ποσότητα, σε ποσοστό το οποίο είναι πέραν του αποδεκτού ποσοστού απώλειας για τη μεταφορά με αγωγό όπως καθορίζεται στις πιο πάνω γνωστοποιήσεις, το Τμήμα ζητά εξηγήσεις και αν δεν ικανοποιηθεί απαιτεί την καταβολή των οφειλόμενων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων.
59. Σύμφωνα με το Τμήμα Τελωνείων, τα προϊόντα πετρελαιοειδών που εισάγονται/παραλαμβάνονται στην Κύπρο από τις διάφορες εταιρείες, μπορεί να προέρχονται από τον ίδιο προμηθευτή και να μεταφέρονται με το ίδιο πλοίο. Στις γενικές φορολογικές αποθήκες/δημόσιες αποθήκες τελωνιακής αποταμίευσης είναι δυνατή η από κοινού αποθήκευση σε δεξαμενές πετρελαιοειδών από περισσότερες από μια εταιρεία και τα αποθέματα κάθε εταιρείας διαχωρίζονται λογιστικά.

60. Όπως ανέφερε το Τμήμα Τελωνείων, στις αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης αποταμιεύονται μη ενωσιακά εμπορεύματα (προέλευσης τρίτων χωρών), ενώ στις φορολογικές αποθήκες αποθηκεύονται ενωσιακά προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (π.χ. ενεργειακά προϊόντα), τα οποία παραλαμβάνονται από άλλα κράτη μέλη ή παράγονται στη Δημοκρατία. Σύμφωνα με το Τμήμα Τελωνείων, υπάρχει η δυνατότητα αποθήκευσης προϊόντων διαφορετικών κατηγοριών πετρελαιοειδών στην ίδια δεξαμενή σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, νοουμένου ότι η εν λόγω δεξαμενή έχει κενωθεί και καθαριστεί. Αυτό συμβαίνει συνήθως κατά τη χειμερινή περίοδο, κατά την οποία γίνεται αλλαγή αποθήκευσης σε μία δεξαμενή από πετρέλαιο κίνησης σε πετρέλαιο θέρμανσης και αντιθέτως κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

61. Αναφορικά με το υγραέριο, το Τμήμα ανέφερε ότι ακολουθείται παρόμοια διαδικασία, με τα πετρελαιοειδή με τη διαφορά ότι κατά την εισαγωγή/παραλαβή του δεν αποθηκεύεται υπό καθεστώς αναστολής σε Αποθήκες Τελωνειακής Αποταμίευσης/Φορολογικές Αποθήκες, αλλά τίθεται σε ελεύθερη κυκλοφορία/ανάληψη με την καταβολή των οφειλόμενων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και μεταφέρεται απευθείας στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις του εισαγωγέα.

#### **2.4. Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (ΥΕΕΒ)**

62. Στο ΥΕΕΒ έχει ανατεθεί αριθμός αρμοδιοτήτων που σχετίζονται με τον κλάδο των πετρελαιοειδών, για τις οποίες είναι υπεύθυνες η Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή<sup>17</sup>, η Επιτροπή Ενέργειας και η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών. Σχετικές λεπτομέρειες καταγράφονται στη συνέχεια:

##### **2.4.1 Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ**

63. Η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης προμήθειας πετρελαιοειδών στους καταναλωτές, για τον καθορισμό των προδιαγραφών και τον έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων, και την παρακολούθηση και συντονισμό των αποφάσεων της Κυβέρνησης σε σχέση με τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Ειδικότερα, οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας αυτής είναι:

---

<sup>17</sup> Στις 27/10/2016 η Υπηρεσία Ανταγωνισμού και Προστασίας Καταναλωτών του ΥΕΕΒ μετονομάστηκε σε Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτών.  
[http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/All/F8C33C3D4A6CDB5FC22580610050946A/\\$file/%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82%20108\(%CE%99\)-2016%20-%20%CE%92%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/All/F8C33C3D4A6CDB5FC22580610050946A/$file/%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82%20108(%CE%99)-2016%20-%20%CE%92%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82.pdf)



- Η διασφάλιση της απρόσκοπτης προμήθειας πετρελαιοειδών στους καταναλωτές σε προσιτές τιμές:
- Ο καθορισμός των προδιαγραφών και έλεγχος της ποιότητας των πετρελαιοειδών και καυσίμων, τα οποία διατίθενται στην Κυπριακή αγορά: Η παρακολούθηση και ο συντονισμός των διαδικασιών που σχετίζονται με τις αποφάσεις της Κυβέρνησης για μετακίνηση των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και υγραερίου από τη Λάρνακα στην Ενεργειακή και Βιομηχανική Περιοχή στο Βασιλικό, περιλαμβανομένης και της παραχώρησης κατάλληλης γης στον ΚΟΔΑΠ για ανέγερση ιδιόκτητου τερματικού πετρελαιοειδών για διατήρηση των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών.
- Ο συντονισμός των ενεργειών για διαφοροποίηση του ενεργειακού μίγματος που καταναλώνεται στον τομέα των οδικών μεταφορών προκειμένου η Κυπριακή Δημοκρατία να εκπληρώσει τους Ευρωπαϊκούς στόχους όσον αφορά την ενέργεια και το κλίμα.

64. Το ΥΕΕΒ, στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, επεσήμανε ότι η αγορά των πετρελαιοειδών στην Κύπρο, επηρεάζεται σημαντικά και από τις περιβαλλοντικές και ενεργειακές δεσμεύσεις και στόχους που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε σχέση με το θέμα αυτό, σημειώνεται ότι για σκοπούς προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, τίθενται αυστηρές ποιοτικές προδιαγραφές για τα πετρελαιοειδή, με αποτέλεσμα το κόστος διύλισης και χημικών διεργασιών τους να αυξάνεται και να μετακυλείται στην τιμή αγοράς τους. Περαιτέρω, η υποχρεωτική ανάμιξη των συμβατικών καυσίμων των μεταφορών (βενζίνη και ντίζελ) με βιοκαύσιμα που πληρούν τα κριτήρια αειφορίας επιφέρει κάποια αύξηση στο κόστος λιανικής τιμής πώλησης των καυσίμων αυτών. Όσο πιο αειφόρο το βιοκαύσιμο, με αυξημένη συνεισφορά στους δεσμευτικούς στόχους, τόσο πιο ψηλό είναι το κόστος αγοράς του, οδηγώντας ταυτόχρονα σε αύξηση της τελικής τιμής πώλησης της βενζίνης και του ντίζελ. Σύμφωνα με το ΥΕΕΒ: «με βάση τις τρέχουσες τιμές ντίζελ και βιοκαυσίμων, η ανάμιξη του ντίζελ με βιοντίζελ στην Κύπρο εκτιμάται ότι προσθέτει στην τελική τιμή του καυσίμου [.....], ανάλογα με το είδος του βιοκαυσίμου (προέλευση από φυτικά λάδια ή χρησιμοποιημένα τηγανέλαια, αντίστοιχα). Σημειώνεται ότι το κόστος επίτευξης των περιβαλλοντικών και ενεργειακών στόχων μετακυλείται στον τελικό καταναλωτή, είτε αυτό αφορά πετρελαιοειδή, είτε αφορά ηλεκτρισμό, είτε οποιοδήποτε άλλο τομέα της

οικονομίας (π.χ. γεωργοκτηνοτροφία) και το γεγονός αυτό συμβαίνει σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.». (Η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής.)

65. Η Υπηρεσία Ενέργειας, στο πλαίσιο των πιο πάνω αρμοδιοτήτων της, εφαρμόζει μια σειρά εθνικών και κοινοτικών νομοθεσιών για τη ρύθμιση της αγοράς πετρελαιοειδών, αναφορικά με τα ακόλουθα:

(1) Διατήρηση Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών (Οι πρόνοιες του σχετικού νόμου παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο που αφορά το Νομικό Πλαίσιο).

(2) Ποιότητα Πετρελαιοειδών και Καυσίμων (Οι πρόνοιες του σχετικού νόμου παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο που αφορά το Νομικό Πλαίσιο).

(3) Υπολογισμός μέσων εβδομαδιαίων τιμών: Στο πλαίσιο εφαρμογής της «Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1999/280/ΕΚ όσον αφορά κοινοτική διαδικασία πληροφόρησης και διαβούλευσης σχετικά με το κόστος εφοδιασμού με αργό πετρέλαιο και τις τιμές διάθεσης των πετρελαιοειδών στην κατανάλωση», η οποία μεταφέρθηκε στην κυπριακή νομοθεσία με τον περί Κόστους Εφοδιασμού του Αργού Πετρελαίου και των Τιμών των Πετρελαιοειδών Νόμο του 2002 και τα σχετικά Διατάγματα, η Υπηρεσία Ενέργειας συλλέγει τις τιμές διάθεσης στην κατανάλωση των πετρελαιοειδών που ισχύουν κάθε Δευτέρα από πρατήρια πετρελαιοειδών προκειμένου να υπολογιστούν οι μέσοι όροι των τιμών των πετρελαιοειδών που διατίθενται στην κατανάλωση στη Δημοκρατία.

(4) Διαφοροποίηση ενεργειακού μίγματος του τομέα των οδικών μεταφορών:

Όπως αναφέρει το ΥΕΕΒ, στο πλαίσιο των δεσμεύσεων της Ε.Ε. για «μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο εσωτερικό της κατά 20% μέχρι το 2020 και μερίδιο συμμετοχής ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) στη συνολική ακαθάριστη κατανάλωση ενέργειας της Κοινότητας 20% μέχρι το 2020, τέθηκαν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένοι υποχρεωτικοί στόχοι για τον τομέα των οδικών μεταφορών, η επίτευξη των οποίων εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Ενέργειας. Συγκεκριμένα, σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο έχουν τεθεί οι ακόλουθοι υποχρεωτικοί στόχοι:

(α) τουλάχιστον 10% μερίδιο συμμετοχής ενέργειας από ΑΠΕ σε όλες τις μορφές μεταφορών μέχρι το 2020, η οποία απορρέει από την «Οδηγία 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την

*τροποποίηση και τη συνεπακόλουθη κατάργηση των Οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ», και*

*(β) 6% μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον κύκλο ζωής των καυσίμων των μεταφορών μέχρι το 2020, η οποία απορρέει από την «Οδηγία 2009/30/ΕΚ με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/ΕΚ όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τροποποιείται η Οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η Οδηγία 93/12/ΕΟΚ».*

66. Οι εν λόγω στόχοι επιτυγχάνονται μέσω της επιβολής υποχρέωσης στους προμηθευτές καυσίμων των οδικών μεταφορών να αντικαθιστούν τα συμβατικά καύσιμα των οδικών μεταφορών (βενζίνης και ντίζελ) με βιοκαύσιμα τα οποία πληρούν τα κριτήρια αειφορίας που καθορίζονται στους περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμους του 2003 έως 2015. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σε ισχύ το περί του Ποσοστού Ανάμιξης των Συμβατικών Καυσίμων με Βιοκαύσιμα Διάταγμα του 2013, το οποίο καθορίζει την υποχρέωση των προμηθευτών να αναμιγνύουν βιοκαύσιμα στα συμβατικά καύσιμα των οδικών μεταφορών ώστε η μέση ετήσια ενεργειακή περιεκτικότητα των εν λόγω συμβατικών καυσίμων σε βιοκαύσιμα που διαθέτουν στην αγορά να ανέρχεται τουλάχιστον στο 2,4%.

#### **2.4.2 Υπηρεσία Προστασίας των Καταναλωτών του ΥΕΕΒ (ΥΠΚ)**

67. Ο ρόλος της Υπηρεσίας Προστασίας Καταναλωτών του ΥΕΕΒ (ΥΠΚ) απορρέει από τους περί Πετρελαιοειδών (καθορισμός Ανώτατων Τιμών Πώλησης σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμους του 2004 – 2010.

68. Η ΥΠΚ προβαίνει σε αξιολογήσεις σε σχέση με το ύψος των τιμών των καυσίμων λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που τίθενται στη σχετική νομοθεσία (βλ. άρθρο 4 του Νόμου Ν.115(Ι)/2004). Κατά την αξιολόγηση που γίνεται από την ΥΠΚ: *«παρακολουθούνται τα φορτία εισαγωγής καυσίμων, το απόθεμα που διαθέτει η εταιρεία στις δεξαμενές της κατά τη στιγμή εισαγωγής, η ισχύουσα συναλλαγματική ισοτιμία, η μετατροπή από μετρικούς τόνους σε λίτρα και τυχόν αλλαγές στις χονδρικές τιμές. Τα στοιχεία αυτά αξιοποιούνται για την ετοιμασία κοστολογίου. Το κοστολόγιο περιλαμβάνει όλες τις παραμέτρους που συνθέτουν την τιμή, δηλαδή τη σταθμισμένη*

*αξία της ποσότητας που διατίθεται προς πώληση σε Ευρώ, το ναύλο (από τα στοιχεία Τελωνείου), τα έξοδα εγκαταστάσεων / εκτελωνιστικά, λιμενικά, τα έξοδα εμπορίας εταιρειών, το κέρδος των εταιρειών πετρελαιοειδών, το φόρο κατανάλωσης και το τέλος του ΚΟΔΑΠ.»*

69. Σε σχέση με τις αρμοδιότητές της αυτές, η ΥΠΚ του ΥΕΕΒ αναφέρει ότι με βάση τα σχετικά στοιχεία που αποστέλλονται από το Τμήμα Τελωνείων, διεξάγει συστηματικά υπολογισμούς, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που καθορίζει η Επιτροπή Παρακολούθησης των Τιμών για το ύψος της αποδεκτής τιμής πώλησης των πετρελαιοειδών. Σε σχέση με αυτό το θέμα, το Τμήμα Τελωνείων ανέφερε ότι για σκοπούς επίστευσης της ενημέρωσης του ΥΕΕΒ για τις τιμές των καυσίμων που παραλαμβάνονται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, «*διαβιβάζονται με τηλεομοιότυπο ή/και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Επιτροπή Παρακολούθησης των Τιμών Πετρελαιοειδών, σε τρία διαφορετικά στάδια, τα πιο κάτω στοιχεία:*

*(α) Πληροφορίες για την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης του πλοίου, τις διαθέσιμες ποσότητες (αποθέματα) υγρών καυσίμων στις εγκαταστάσεις της εταιρείας πετρελαιοειδών πριν την εκφόρτωση του πλοίου καθώς και όλων των διαθέσιμων εγγράφων (B/L) (τα οποία παραλαμβάνονται πριν την έναρξη της διαδικασίας εκφόρτωσης) για την αμόλυβδη βενζίνη 95 Οκτανίων, το L.P.G. Mixture (υγραέριο), το ακάθαρτο πετρέλαιο θέρμανσης 0.1% και το πετρέλαιο κίνησης (Gasoil), αυθημερόν ή το αργότερο την επόμενη εργάσιμη μέρα.*

*(β) Τελικές πραγματικές παραληφθείσες ποσότητες σε λίτρα στους 15 °C και σε θερμοκρασία περιβάλλοντος αμέσως μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης και της καταμέτρησης των.*

*(γ) Τελικά τιμολόγια για τις παραληφθείσες ποσότητες ή το κλείσιμο της τιμής των καυσίμων, μόλις προσκομιστούν στο Τελωνείο, από τους Οικονομικούς Φορείς οι οποίοι έχουν ήδη ειδοποιηθεί με επιστολή, όπως το πράττουν εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την εκφόρτωση των πλοίων μεταφοράς των.»*

70. Επιπλέον, αναφορικά με τις αξιολογήσεις, σημειώνεται ότι όπως αναφέρει το ΥΕΕΒ, η βελτίωση του Πλαισίου Αξιολόγησης των Τιμών των Πετρελαιοειδών αποτελεί για την Πολιτεία, αλλά και για το Υπουργείο ειδικότερα, έργο πρωταρχικής σημασίας.<sup>18</sup> Το

---

<sup>18</sup><http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/F0BE5C07B2ED0872C2257E7A0035F100?OpenDocument>

ΥΕΕΒ, στο πλαίσιο της προσπάθειας που καταβάλλει για βελτίωση του πλαισίου αξιολόγησης των τιμών των πετρελαιοειδών, έθεσε στις 6/7/2015 σε Δημόσια Διαβούλευση το υφιστάμενο πλαίσιο αξιολόγησης των τιμών των πετρελαιοειδών στην Κύπρο,<sup>19</sup> με σκοπό την αναθεώρηση του.

71. Η ΥΠΚ θεωρεί ότι το κυριότερο μέτρο για την ενίσχυση της διαφάνειας για τις τιμές των καυσίμων, είναι η ανάπτυξη μηχανισμού ενημέρωσης των καταναλωτών, ο οποίος δίνει στοιχεία αναφορικά με τις λιανικές τιμές καυσίμων, τη σύνθεση της λιανικής τιμής, καθώς και για την προσαρμογή των τιμών λιανικής στις μεταβολές διεθνών τιμών, για άμεση και ακριβή ενημέρωση των καταναλωτών, και έχει αναπτύξει τα ακόλουθα εργαλεία:<sup>20</sup>

(i) **Παρατηρητήριο Τιμών Καυσίμων:**<sup>21</sup> το οποίο παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο τα πιο φθηνά καύσιμα σε κάθε περιοχή και έχει αξιοποιηθεί ήδη από ιδιώτες για την ανάπτυξη αντίστοιχων εφαρμογών για κινητά τηλέφωνα. Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της λειτουργίας της αγοράς του λιανικού εμπορίου και της πληροφόρησης των καταναλωτών για τα επίπεδα των λιανικών τιμών πετρελαιοειδών, η ΥΠΚ, διεξήγαγε από τον Αύγουστο του 2008 μέχρι τον Ιούλιο του 2015, τα Παρατηρητήρια Τιμών Λιανικής Πώλησης Πετρελαιοειδών. Τα παρατηρητήρια αυτά, σύμφωνα πάντα με στοιχεία που έδωσε το ΥΕΕΒ, διεξάγονταν σε τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη την εικόνα που παρουσίαζε η αγορά (μεταβολές των τιμών σε χονδρικό και λιανικό επίπεδο). Κατά την αρχική τους μορφή, τα παρατηρητήρια αφορούσαν καταγραφή και δημοσίευση λιανικών τιμών πώλησης πετρελαιοειδών από 156 πρατήρια σε Παγκύπρια βάση, ενώ με την πάροδο του χρόνου ο αριθμός των πρατηρίων ανήλθε στα 256 περίπου πρατήρια. Η καταγραφή των τιμών, που γινόταν με επιτόπου επισκέψεις Επιθεωρητών της ΥΠΚ στα πρατήρια λιανικής πώλησης, αφορούσε την UMG 95 και UMG 98 (UMG 100 αναλόγως διαθεσιμότητας), το Πετρέλαιο Κίνησης, το Πετρέλαιο Θέρμανσης και την Κηροζίνη. Τα εν λόγω Παρατηρητήρια δημοσιοποιούνταν στην ιστοσελίδα του ΥΕΕΒ και

<sup>19</sup>[http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/F0BE5C07B2ED0872C2257E7A0035F100/\\$file/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B9%CE%BC%CF%8E%CE%BD%20%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CF%8E%CE%BD%20%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/F0BE5C07B2ED0872C2257E7A0035F100/$file/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%94%CE%B9%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%B9%CE%BC%CF%8E%CE%BD%20%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CF%8E%CE%BD%20%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD%20%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF.pdf)

<sup>20</sup> [http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/index\\_gr/index\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument)

<sup>21</sup> [https://mobile.eservices.cyprus.gov.cy/Public/eForm/eForm?transaction=PBL\\_MCIT\\_PetroleumPrices](https://mobile.eservices.cyprus.gov.cy/Public/eForm/eForm?transaction=PBL_MCIT_PetroleumPrices)

αποστέλλονταν στο Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών και τα ΜΜΕ. Από το Σεπτέμβριο του 2015, λειτουργεί το ηλεκτρονικό παρατηρητήριο λιανικών τιμών καυσίμων, μέσω του οποίου οι καταναλωτές έχουν στην διάθεσή τους τις τιμές καυσίμων σε πραγματικό χρόνο ([www.mcit.gov.cy/ccps](http://www.mcit.gov.cy/ccps)). Πλέον, οι πρατηριούχοι οφείλουν να διαβιβάζουν, μεταξύ άλλων, τις λιανικές τιμές πώλησης καθώς και κάθε αλλαγή αυτών στο ΥΕΕΒ. Σύμφωνα με το Υπουργείο: «Οι τιμές διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, σε πραγματικό χρόνο (*real time*), μέσω διαδικτύου από το λογισμικό του σημείου πώλησης (*point of sale*) των πρατηρίων πετρελαιοειδών, ως οι πρόνοιες του Κ.Δ.Π. 166/2015». Σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην Κ.Δ.Π. 166/2015, η διαρκής και καθ' όλο το εικοσιτετράωρο σύνδεση των πρατηρίων πετρελαιοειδών με το ΥΕΕΒ είναι υποχρέωση των πρατηριούχων και ελέγχεται από το μηχανογραφημένο σύστημα του ΥΕΕΒ. Περαιτέρω, εντός του 2015 δημιουργήθηκε από το ΥΕΕΒ μια δεύτερη πλατφόρμα, με ειδική εφαρμογή για τα κινητά και ταμπλέτες, η οποία φέρει την ονομασία «Map Cyrgus» και διατίθεται για κινητά/ ταμπλέτες. Με το άνοιγμα της εν λόγω εφαρμογής οι καταναλωτές μπορούν να εντοπίσουν τα δέκα φτηνότερα πρατήρια της περιοχής τους.

(ii) **Εβδομαδιαίο Δελτίο Επισκόπησης Τιμών Καυσίμων:**<sup>22</sup> το οποίο αναλύει σε εβδομαδιαία βάση, τη διακύμανση των λιανικών τιμών των καυσίμων στην Κύπρο και παραθέτει σύγκριση με τις αντίστοιχες τιμές που ισχύουν στην ΕΕ, καθώς και με τον διεθνή δείκτη τιμών Platt's.

(iii) **Ενημερωτικό Υλικό:** Η Υπηρεσία αυτή έχει εκδώσει έντυπο,<sup>23</sup> στο οποίο δίνονται απαντήσεις σε συχνά ερωτήματα αναφορικά με τη διαμόρφωση των τιμών των καυσίμων στην Κύπρο.

72. Πέραν της λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας λιανικών τιμών, το ΥΕΕΒ προέβη και στα ακόλουθα βήματα προς ενημέρωση των καταναλωτών:

- Δημιουργήθηκε σελίδα στο “Facebook” και στο «Twitter», καθώς και νέα ιστοσελίδα στο διαδίκτυο, η οποία κάνει την πλοήγηση για τους χρήστες ακόμη πιο εύκολη.
- Στη νέα ιστοσελίδα του ΥΕΕΒ είναι αναρτημένα όλα τα δελτία επισκόπησης των τιμών των καυσίμων που έχουν εκδοθεί.

<sup>22</sup> <http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/All/1BEDC2701B8BBA48C2257EF5004FD31D>

<sup>23</sup> [http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/59E28E09486F3477C2257E2E00305A9A/\\$file/FAQs%20-%20%CE%9A%CE%B1%CF%8D%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B1.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/cyco/cyconsumer.nsf/59E28E09486F3477C2257E2E00305A9A/$file/FAQs%20-%20%CE%9A%CE%B1%CF%8D%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B1.pdf)

- Αυτοματοποίηση των στατιστικών στοιχείων μέσω της χρήσης “Business Intelligence Tools – BI Tools”. Με την χρήση των εργαλείων αυτών θα μπορεί η ΥΠΚ να ελέγχει περαιτέρω τον τομέα αυτό. Γίνονται σκέψεις ακόμη και για δημιουργία εργαλείου που θα δεικνύει τις αυξομειώσεις των λιανικών τιμών σε σχέση με το δείκτη Platts.

#### **2.4.3. Ο ρόλος της Επιτροπής Παρακολούθησης Τιμών του ΥΕΕΒ**

73. Το Υπουργικό Συμβούλιο στη συνεδρία του στις 30/3/2005 ενέκρινε τη σύσταση Επιτροπής για την Παρακολούθηση των Τιμών των Πετρελαιοειδών, έχοντας ως δεδομένο ότι *«το θέμα της παρακολούθησης των τιμών είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αφού οι συνέπειες για τους καταναλωτές και την οικονομία γενικότερα είναι σοβαρές»*.<sup>24</sup>
74. Η Επιτροπή έχει ως μέλη της άτομα τα οποία προέρχονται από διάφορες κυβερνητικές υπηρεσίες. Στην Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών κατά τη μέρα που αποστάληκαν οι απαντήσεις του ΥΕΕΒ (31/12/2015) συμμετείχαν: ο Αν. Διευθυντής ΥΠΚ, εκπρόσωποι της ΥΠΚ, εκπρόσωποι της Υπηρεσίας Ενέργειας, εκπρόσωπος της Γενικής Λογίστριας της Δημοκρατίας, εκπρόσωπος της Στατιστικής Υπηρεσίας και εκπρόσωπος του Τμήματος Τελωνείων.
75. Οι αρμοδιότητες της Επιτροπής, καθορίζονται στην απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου για τη σύσταση Επιτροπής για την Παρακολούθηση των τιμών των Πετρελαιοειδών ημερομηνίας 10/3/2005, η οποία εγκρίθηκε στις 30/3/2005<sup>25</sup>.
76. Η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών του ΥΕΕΒ, μετά από μελέτη αριθμού στοιχείων προέβαινε σε εισήγηση στον Υπουργό ΕΕΒΤ για το ύψος του αποδεκτού κέρδους. Σύμφωνα με τα όσα καταγράφονται στην πρόταση, η οποία εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο στις 30/3/2005, η Επιτροπή Παρακολούθηση Τιμών του ΥΕΕΒ συγκαλείται μόνο όταν διαπιστώνεται σημαντική απόκλιση μεταξύ της αποδεκτής τιμής και της πραγματικής τιμής που ισχύει στην αγορά, η οποία θα συμφωνηθεί εκ των προτέρων και ανάλογα θα συμβουλεύει τον Υπουργό ΕΕΒΤ.
77. Ο Υπουργός ΕΕΒΤ δυνάμει του περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανωτάτων Τιμών Λιανικής Πώληση σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμου του 2004, δύναται να εκδίδει

<sup>24</sup><http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/B6BFB9B4767EE0B6C22573930058955B?OpenDocument>

<sup>25</sup> Βλ. Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου

<http://www.moa.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/60f24dd3d8b73c09c2257076004d01c9/e327758ffe1840e1c2256fd500378235?OpenDocument> (τελευταία πρόσβαση στις 5/1/2017)

διάταγμα με το οποίο να καθορίζει, για περίοδο μέχρι σαράντα πέντε (45) ημερών, ανώτατες τιμές πώλησης για όλα ή μερικά από τα πετρελαιοειδή, όταν εύλογα πιστεύει ότι το ύψος των τιμών στις οποίες διατίθενται τα προϊόντα αυτά στην αγορά είναι σε υπερβολικά πιο ψηλό επίπεδο από ό,τι δικαιολογείται από τις διεθνείς και εγχώριες συνθήκες. Ο Υπουργός ΕΕΒΤ, κατά τον καθορισμό των ανώτατων τιμών, λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες της διεθνούς και της εγχώριας αγοράς και ιδίως τις τιμές εισαγωγής των πετρελαιοειδών και τα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών, των διανομέων και των πρατηριούχων. Κατά την περίοδο 2008-2014 επιβλήθηκε πλαφόν τρεις φορές. Ενημερωτικά σημειώματα αναφορικά με το ύψος και τις διακυμάνσεις των τιμών γίνονταν κατά καιρούς.

78. Κατά την περίοδο 2008-2014, η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών συγκλήθηκε περίπου δεκαεννέα (19) φορές. Το ΥΕΕΒ σημείωσε ότι κάθε φορά που εξαγόταν κοστολόγιο, αυτό αποστέλλοταν στα μέλη της για ενημέρωσή τους και τυχόν απόψεις, και επιπρόσθετα, όταν κρινόταν αναγκαίο ενημερωνόταν και ο Υπουργός. Επίσης, ανέφερε πως στα μέλη της αποστέλλοταν και ενημέρωση για τυχόν αυξομειώσεις στις τιμές και όπου απαιτείτο ή κρινόταν σκόπιμο συγκαλείτο.

79. Περαιτέρω, όπως αναφέρεται στην απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, η ΥΠΚ του ΥΕΕΒ: *«με βάση τα σχετικά στοιχεία που θα αποστέλλονται από το Τμήμα Τελωνείων διεξάγει συστηματικά υπολογισμούς, λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που θα καθορίσει η Επιτροπή για το ύψος της αποδεκτής τιμής πώλησης των πετρελαιοειδών».*

## **2.5. Επαγγελματικοί Σύνδεσμοι**

### **2.5.1 Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Κύπρου**

80. Ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών λειτουργεί με βάση το Καταστατικό της Γενικής Συνομοσπονδίας ΠΟΒΕΚ. Ο Σύνδεσμος Πρατηριούχων Κύπρου, το 28μελές Διοικητικό Συμβούλιο του και η Πενταμελής εκτελεστική Γραμματεία, συνέρχονται σε συνεδρίες σε τακτικά χρονικά διαστήματα. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνέρχεται μία με δύο φορές το χρόνο στα γραφεία της ΠΟΒΕΚ στη Λευκωσία ή σε χώρο την Χοιροκοιτία, ενώ η εκτελεστική Γραμματεία συνέρχεται σε πιο τακτική βάση αναλόγως της θεματολογίας και των προβλημάτων του κλάδου και συντονιστικό και οργανωτικό ρόλο διαδραματίζει ο μηχανισμός της ΠΟΒΕΚ.

81. Σύμφωνα με στοιχεία που εντοπίζονται στην ιστοσελίδα του Συνδέσμου, στις εν λόγω συνεδρίες συζητούνται διάφορα θέματα και πραγματοποιούνται επαφές για προώθηση



και επίλυσή τους.<sup>26</sup> Κάποια από τα θέματα με τα οποία ασχολείται/έχει ασχοληθεί ο Σύνδεσμος, και πραγματοποίησε σχετικές επαφές, αφορούν τα ακόλουθα:

- Τις νομοθεσίες για ανέγερση νέων πρατηρίων, ιδιόκτητα πρατήρια Εταιρειών Πετρελαιοειδών, η πώληση πρατηρίων (αέρας – εμπορική εύνοια).
- Θέματα προμηθειών και πολιτικής των εταιρειών έναντι πελατών- καταναλωτών.
- Συνάντηση στο Υπουργείο Εμπορίου με θέμα: δημόσια Διαβούλευση για το Νομοσχέδιο με τίτλο «Ο Περί Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμος του 2011».
- Παγκύπριες Γενικές συνελεύσεις των πρατηρίων της Exxonmobil, EKO, Petrolina-Agip, Lukoil.
- Επιστολές στον ΥΕΕΒ για τις λιανικές τιμές πώλησης στα πρατήρια πετρελαιοειδών, επιστολές προς όλες τις Εταιρείες Πετρελαιοειδών για συνάντηση με θέμα την «Βιωσιμότητα των Πρατηρίων πετρελαιοειδών».

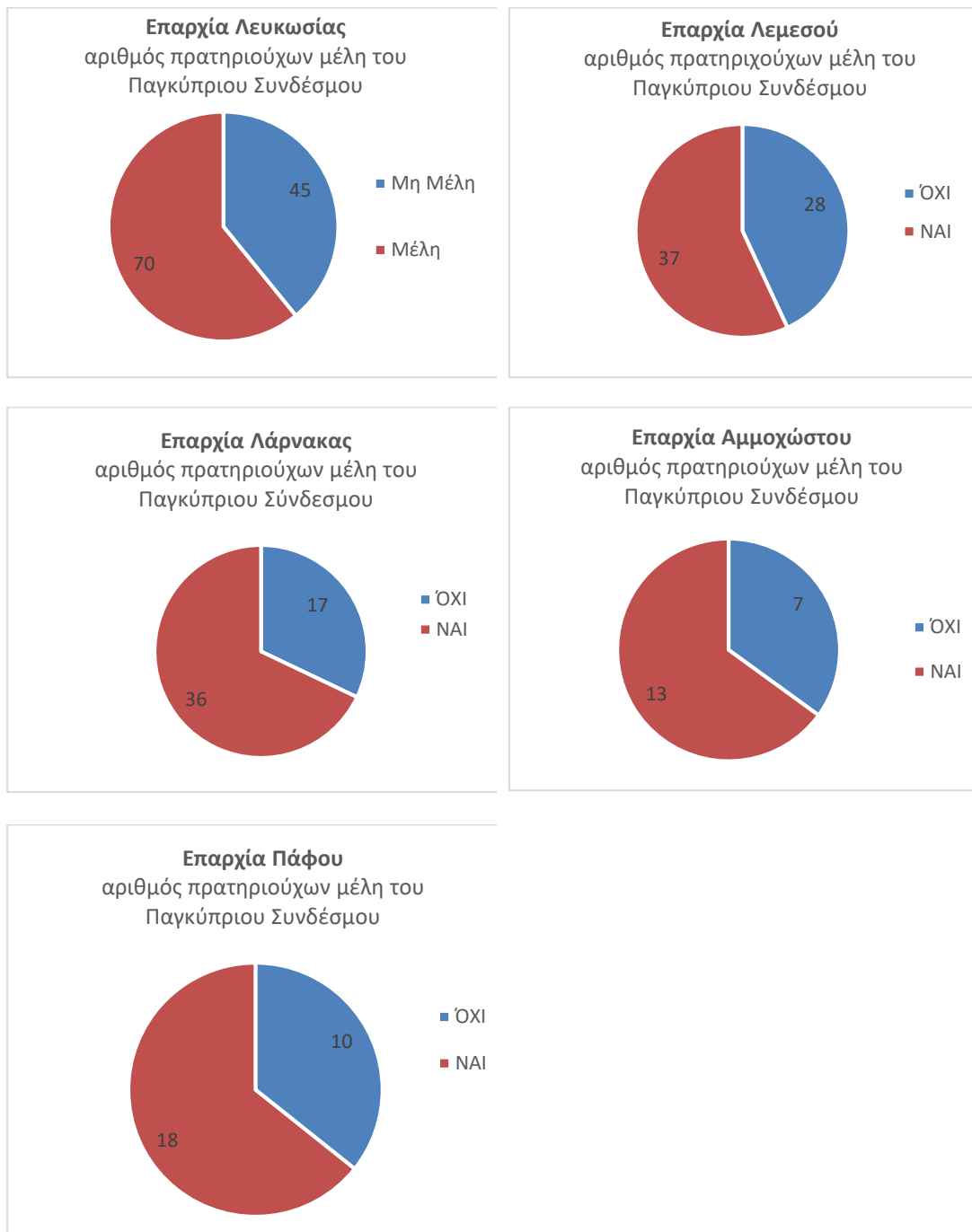
82. Ο Σύνδεσμος ανέφερε ότι εκπροσωπεί τα μέλη του για διάφορα θέματα, π.χ. η αδειοδότηση νέων πρατηρίων, έκδοση πολεοδομικών αδειών, καταγραφή των κανονισμών και κριτηρίων για αδειοδότηση νέων πρατηρίων και εφαρμογή κανονισμών για αδειοδότηση παροχής υγραερίου στα πρατήρια, αλλά ο Σύνδεσμος δεν εισέρχεται σε επιμέρους διαφορές μεταξύ ενός πρατηριούχου και της εταιρείας του ή σε θέματα που αφορούν την τιμολογιακή πολιτική του κάθε πρατηριούχου.

83. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, λήφθηκαν στοιχεία αναφορικά με τον αριθμό των πρατηριούχων που είναι Μέλη του Παγκύπριου Συνδέσμου Πρατηριούχων, τα οποία παρουσιάζονται πιο κάτω:

---

<sup>26</sup> Βλ. <http://www.petrolstationscy.com/dioikisi>, (τελευταία πρόσβαση στις 2/11/2015).

### Γραφήματα 3



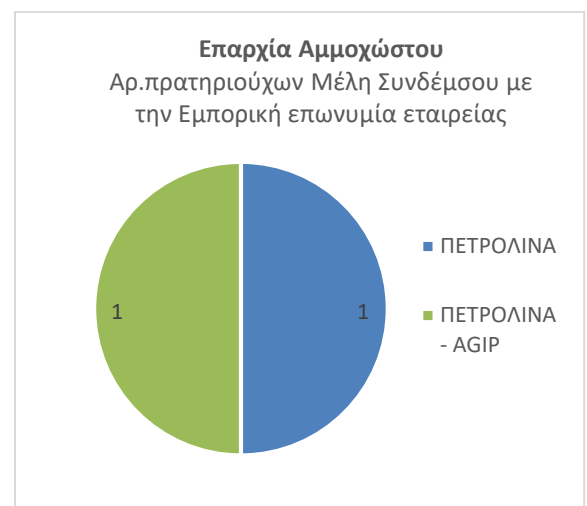
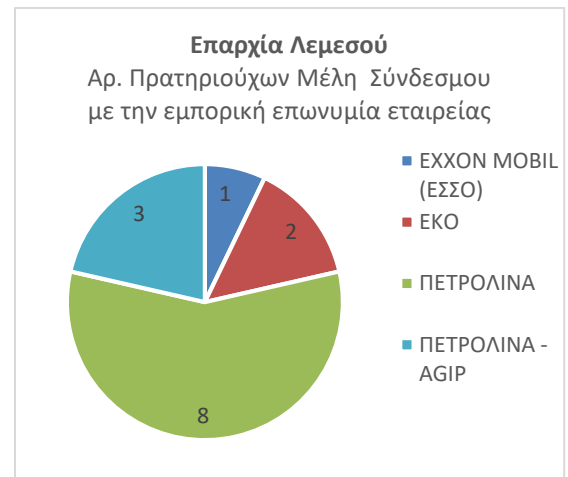
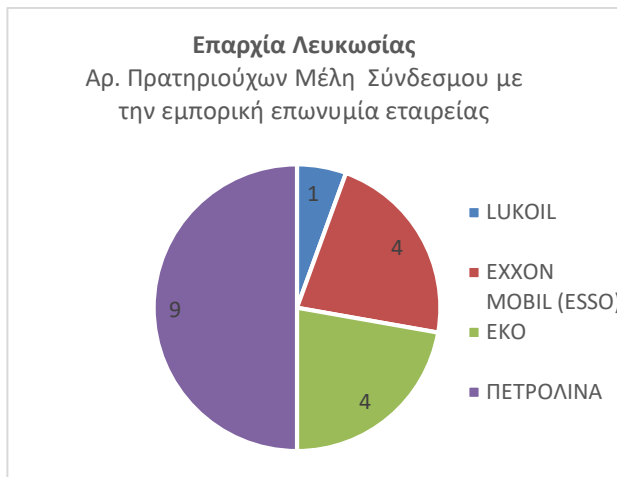
#### 2.5.2. Επαρχιακοί Σύνδεσμοι

84. Όπως αναφέρεται στις απαντήσεις της Γ.Σ. ΠΟΒΕΚ, σε εξαιρετικές περιπτώσεις λειτουργούν επαρχιακοί σύνδεσμοι οι οποίοι ασχολούνται με τοπικά ζητήματα και προβλήματα.

### 2.5.3 Σύνδεσμοι των Εταιρειών

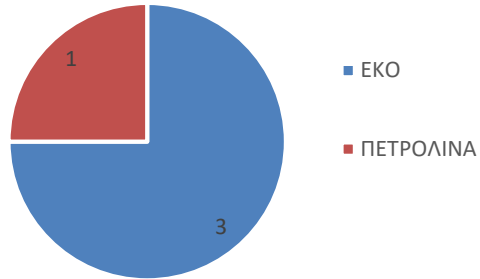
85. Περαιτέρω, η Γ.Σ. ΠΟΒΕΚ σημειώνει ότι λειτουργούν σε άτυπη βάση σύνδεσμοι ανά εταιρεία πετρελαιοειδών, οι οποίοι ασχολούνται με ζητήματα που αφορούν συγκεκριμένους πρατηριούχους/ συγκεκριμένες εταιρείες.
86. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, λήφθηκαν στοιχεία αναφορικά με τον αριθμό των πρατηριούχων που είναι Μέλη Συνδέσμων που φέρουν την εμπορική επωνυμία μιας εκ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη λιανική εμπορία πετρελαιοειδών, τα οποία παρουσιάζονται πιο κάτω:

#### Γραφήματα 4



### Επαρχία Πάφου

Αρ. πρατηριούχων Μέλη σε Σύνδεσμο με  
την εμπορική επωνυμία εταιρείας



### **3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ**

87. Στην παρούσα ενότητα "Νομικό Πλαίσιο", παρουσιάζονται κατά συστηματικό τρόπο τα κυριότερα νομοθετικά και άλλα κείμενα νομικού περιεχομένου, τα οποία αφορούν τα πετρελαιοειδή, συμπεριλαμβανομένου και του υγραερίου, από το στάδιο εισαγωγής τους στην Κυπριακή Δημοκρατία μέχρι και το σημείο λιανικής πώλησης τους, τα οποία έχουν υποδειχθεί από (α) τις εταιρείες πετρελαιοειδών και (β) τους πρατηριούχους καθότι με αυτά, πρέπει να συμμορφώνονται κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους.
88. Στα κείμενα αυτά περιλαμβάνονται Νόμοι και Κανονισμοί, οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα που αφορούν την ποιότητα, τις προδιαγραφές, τις τιμές, τη διανομή καυσίμων, θέματα που αφορούν την ασφάλεια, την υγεία, το περιβάλλον κ.ο.κ., καθώς και τις εξουσίες του Υπουργού ΥΕΕΒ σε σχέση με τον καθορισμό πλαφόν στα σχετικά προϊόντα.
89. Ακολούθως παρουσιάζονται οι διατάξεις των κυριότερων νόμων, οι οποίοι αποτελούν το νομικό πλαίσιο για τα πετρελαιοειδή:

#### ***3.1. Ρύθμιση των προδιαγραφών και της ποιότητας των πετρελαιοειδών και καυσίμων***

90. Η ποιότητα των πετρελαϊκών προϊόντων και ο έλεγχος των προδιαγραφών των πετρελαιοειδών και καυσίμων ρυθμίζεται από τον περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμο του 2003, Ν. 148(Ι)/2003 και τους τροποποιητικούς Ν. 40(Ι)/2007, Ν. 12(Ι)/2009, Ν. 111(Ι)/2013 (οι περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμοι του 2003 έως 2013) και τα σχετικά Διατάγματα και Κανονισμούς. Η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του εν λόγω Νόμου είναι το ΥΕΕΒΤ, και συγκεκριμένα η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ. Ο Υπουργός καθορίζει με σχετικά Διατάγματα του τις προδιαγραφές του προϊόντος<sup>27</sup> και πραγματοποιεί αιφνίδιες επιθεωρήσεις ποιότητας προϊόντος σε πρατήρια. Περαιτέρω, η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ είναι αρμόδια βάσει εναρμονιστικής νομοθεσίας που διέπει τις προδιαγραφές των πετρελαιοειδών και καυσίμων (οι περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμοι του 2003), να παρακολουθεί την ποιότητα των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται στην κυπριακή

---

<sup>27</sup> Τα περί προδιαγραφών πετρελαιοειδών και καυσίμων Διατάγματα (Κ.Δ.Π. 314/2004, 315/2004, 316/2004, 317/2004, 318/2004) και το περί Προδιαγραφών Υγραερίου Διάταγμα του 2004 (Κ.Δ.Π. 314/2004) ως έχει τροποποιηθεί.

αγορά και να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα σε περίπτωση που παρουσιάζονται παραβάσεις.

91. Σύμφωνα με ορισμένες εταιρείες πετρελαιοειδών, πριν και μετά από κάθε παραλαβή καυσίμων (Βενζίνες, πετρέλαια κίνησης και θέρμανσης, αεροπορικό, μαζούτ και υγραέριο) γίνεται ποιοτικός έλεγχος των καυσίμων με χημικές αναλύσεις. Οι αναλύσεις γίνονται σε πιστοποιημένα χημεία και η εκάστοτε εταιρεία εισαγωγής πετρελαιοειδών επιβαρύνεται με το σχετικό κόστος. Κατά τη διάρκεια των εκφορτώσεων η εκάστοτε εταιρεία εισαγωγής πετρελαιοειδών παρακολουθεί την εκφόρτωση με διορισμένους επιθεωρητές για να διασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλής εκφόρτωση σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλεια υγείας και περιβάλλοντος (ISGOTT, The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals Regulations).
92. Επίσης, σύμφωνα με τα όσα καταγράφονται στην επίσημη ιστοσελίδα του ΥΕΕΒ, συστηματικά Λειτουργοί της ΥΠΚ του ΥΕΕΒ σε συνεργασία με την Υπηρεσία Ενέργειας προβαίνουν σε δειγματοληπτικούς ελέγχους χωρίς μέχρι σήμερα να παρουσιαστούν σημαντικές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές που καθορίζονται από την νομοθεσία. Οι έλεγχοι με τη λειτουργία των δύο κινητών μονάδων αναμένετο να εντατικοποιηθούν και να συστηματοποιηθούν ώστε να ασκείται πληρέστερος έλεγχος στην κυπριακή αγορά.<sup>28</sup>
93. Σύμφωνα με το άρθρο 3(1) του περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμου, ο Νόμος εφαρμόζεται για τα πετρελαιοειδή και τα καύσιμα, τα οποία αποτελούν ή είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορίας ή/και χρήσης στην επικράτεια της Δημοκρατίας, στη χωρική θάλασσα της Δημοκρατίας, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της Δημοκρατίας, καθώς επίσης και σε κυπριακά πλοία.
94. Στο άρθρο 3(2) του περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμου, καταγράφεται ειδικότερα ότι, όσον αφορά τα οδικά οχήματα και τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα), τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες και τα σκάφη αναψυχής όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα, καθορίζονται: (α) τεχνικές προδιαγραφές για λόγους υγείας και περιβάλλοντος για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης και στα οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών απαιτήσεων των

---

<sup>28</sup> [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil\\_gr/dmloil\\_gr?OpenDocument](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmloil_gr/dmloil_gr?OpenDocument) .

κινητήρων αυτών και (β) ο στόχος για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής.

95. Στο άρθρο 3(3) του περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμου καθιερώνονται κριτήρια αειφορίας για τα βιοκαύσιμα και τα βιορευστά.
96. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οι περί Προδιαγραφών Πετρελαιοειδών και Καυσίμων Νόμοι του 2003 μέχρι 2013 παρέχουν, μεταξύ άλλων, την εξουσία στον Υπουργό ΕΕΒΤ να εκδίδει Διατάγματα με τα οποία καθορίζει τις προδιαγραφές των πετρελαιοειδών και καυσίμων που διατίθενται στην Κυπριακή αγορά. Ο καθορισμός των προδιαγραφών για τα πετρελαιοειδή και καύσιμα αποσκοπεί στην προστασία της υγείας του ανθρώπου και του περιβάλλοντος από τις εκπομπές που εκλύονται κατά τη χρήση τους, καθώς και στην καλή και αποδοτική λειτουργία των οχημάτων/μηχανημάτων/εξοπλισμού στα οποία χρησιμοποιούνται.
97. Οι πιο πάνω Νόμοι ρυθμίζουν τα ακόλουθα:
- (α) τον έλεγχο των προδιαγραφών των πετρελαιοειδών και καυσίμων που διατίθενται στην Κυπριακή αγορά,
  - (β) τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από πλοία,
  - (γ) τον έλεγχο της τήρησης των κριτηρίων αειφορίας των βιοκαυσίμων και βιορευστών που καταναλώνονται στην Κυριακή αγορά προκειμένου να προσμετρούν στους ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς στόχους,
  - (δ) τις υποχρεώσεις των προμηθευτών καυσίμων των μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκοί και εθνικοί στόχοι που αφορούν την ενέργεια και το κλίμα, και
  - (ε) τις διαδικασίες που εφαρμόζονται όταν εντοπίζονται πετρελαιοειδή και καύσιμα που δεν πληρούν τις νομοθετικά καθορισμένες προδιαγραφές.
98. Σύμφωνα με τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών, λόγω του ότι οι προδιαγραφές των πετρελαιοειδών είναι σύμφωνες με τις διατάξεις των υπό αναφορά νομοθεσιών και κανονισμών, κάθε προϊόν μπορεί να αντικατασταθεί από το ίδιο προϊόν που πωλεί μια άλλη εταιρεία, νοουμένου φυσικά ότι πληρούνται οι προδιαγραφές αυτές.
99. Επίσης, σύμφωνα με τις εταιρείες, λόγω του γεγονότος ότι τα πετρελαιοειδή αποτελούν είδη ευρείας κατανάλωσης, καινοτομία μπορεί να υπάρξει μόνο σε περιορισμένο βαθμό

και ως εκ τούτου δεν μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη διαμόρφωση των μεριδίων αγοράς που διατηρούν οι εταιρείες. Η καινοτομία μπορεί να υπάρξει σε κάποιο βαθμό στα προϊόντα με τη χρήση ειδικών πρόσθετων τα οποία βελτιώνουν τις ιδιότητες των καυσίμων. Από τα στοιχεία που απέστειλαν οι εταιρείες, φαίνεται ότι ορισμένες εταιρείες προέβαιναν σε διαφοροποιήσεις σε ό,τι αφορά τα καύσιμα κίνησης, με την προσθήκη χημικών παρασκευασμάτων (π.χ. υγρούς καταλύτες βελτιωτικά πρόσθετα απόδοσης).

100. Αναφορικά με το υγραέριο σημειώνεται ότι στην Κύπρο εισάγεται ένα είδος υγραερίου (μείγμα προπάνιου και βουτανίου) και χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακή χρήση και θέρμανση και σε μικρότερο βαθμό για βιομηχανική χρήση. Δεν υπάρχουν διαφοροποιήσεις τεχνικών και άλλων προδιαγραφών του υγραερίου. Σύμφωνα με τις εταιρείες, οι καινοτομίες στα προϊόντα υγραερίου στην Κύπρο δεν φαίνεται να διαδραματίζουν ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση των μεριδίων αγοράς. Το υγραέριο είναι είδος πρώτης ανάγκης για τον καταναλωτή και συναγωνίζεται με τα υπόλοιπα καύσιμα ως προς τη χρήση του.

### **3.2. Ο περί Πετρελαιοειδών Νόμος (ΚΕΦ.272)**

101. Ο περί Πετρελαιοειδών Νόμος του 1975 έως 2014 ρυθμίζει την αποθήκευση, μεταφορά και πώληση πετρελαιοειδών. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Νόμου αυτού, ως τροποποιήθηκε το 2014, την Αρχή Αδειών θα αποτελεί ο Αρχιεπιθεωρητής ο οποίος προέρχεται από το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας.<sup>29</sup> Η Αρχή Αδειών,<sup>30</sup> δυνάμει του άρθρου 4(1) του περί πετρελαιοειδών Νόμου, δύνανται, τηρουμένων των Κανονισμών που εκδίδονται βάσει του Νόμου αυτού, κατά τη διακριτική της εξουσία να χορηγεί σε οποιοδήποτε πρόσωπο (σύμφωνα με το Νόμο «πρόσωπο» περιλαμβάνει Δήμο που εγκαθιδρύεται βάσει του περί Δήμων Νόμου) άδεια κατά τον καθορισμένο τύπο προς

---

<sup>29</sup> Έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στον περί Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του εν λόγω Νόμου «"Αρχιεπιθεωρητής" σημαίνει πρόσωπο που διορίζεται ως Αρχιεπιθεωρητής σύμφωνα με το άρθρο 40», το οποίο ορίζει ότι «40.-(1) Ο Υπουργός [Υπουργός Εργασίας] έχει την ευθύνη για την εφαρμογή του παρόντος Νόμου. Μπορεί να διορίζει Επιθεωρητές με οποιοδήποτε τίτλο ή τίτλους θα αποφασίσει από καιρού εις καιρό και οποιουσδήποτε άλλους λειτουργούς κρίνει σκόπιμο για την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου, και μπορεί να διορίζει Αρχιεπιθεωρητή ο οποίος θα ρυθμίζει τις υποθέσεις και τον τρόπο με τον οποίο οι επιθεωρητές θα ασκούν τις εξουσίες και θα εκτελούν επιθεωρήσεις, εξετάσεις, ελέγχους, δοκιμές, επισκοπήσεις, διερευνήσεις, για σκοπούς του παρόντος Νόμου και μπορεί να τερματίζει τέτοιους διορισμούς.»

<sup>30</sup> Επισημαίνεται ότι πριν από την τροποποίηση του Νόμου που έλαβε χώρα το 2014 Αρχή Αδειών σήμαινε το Διοικητή κάθε Επαρχίας.



αποθήκευση και φύλαξη πετρελαιοειδών<sup>31</sup> της κλάσης<sup>32</sup> που ορίζεται στην άδεια αυτή. Δεν θα χορηγείται τέτοια άδεια εκτός αν ο αιτητής προσκομίσει στην Αρχή Αδειών πιστοποιητικό από εξουσιοδοτημένο Επιθεωρητή του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας, ότι ο χώρος ή τα υποστατικά επί των οποίων ή εντός των οποίων θα αποθηκευτεί ή φυλαχθεί οποιοδήποτε πετρελαιοειδές είναι κατάλληλα και ασφαλή για το σκοπό αυτό.

102. Σύμφωνα με το άρθρο 9(1) του περί Πετρελαιοειδών Νόμου, το Υπουργικό Συμβούλιο δύναται να εκδίδει Κανονισμούς μεταξύ άλλων για τα ακόλουθα:

- ✓ τον καθορισμό των εξουσιών και καθηκόντων του Διευθυντή του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας,
- ✓ τη ρύθμιση της έκδοσης αδειών και διαχείρισης των χώρων αποθήκευσης ή φύλαξης πετρελαιοειδών και καθορισμό της κατασκευής και υλικών οποιουδήποτε χώρου στον οποίο δύναται να αποθηκευτεί ή φυλαχθεί οποιοδήποτε πετρελαιοειδές,
- ✓ τον έλεγχο και τη ρύθμιση της μεταφοράς και μετάγγισης πετρελαιοειδών από το έδαφος της Δημοκρατίας σε πλωτά μέσα οποιασδήποτε φύσης και αντίστροφα,
- ✓ τον καθορισμό των υλικών και συσκευών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την πρόληψη ή κατάσβεση πυρκαγιάς σε οποιοδήποτε χώρο για τον οποίο εκδόθηκε άδεια για την αποθήκευση ή φύλαξη πετρελαιοειδούς,
- ✓ την πρόνοια για την επιθεώρηση οποιουδήποτε χώρου για τον οποίο εκδόθηκε άδεια για την αποθήκευση ή φύλαξη πετρελαιοειδούς, την εξουσιοδότηση στο Διευθυντή να διατάζει όπως εκτελούνται τέτοια έργα ή επισκευές σε οποιαδήποτε αποθήκη όπως κατά τη γνώμη του δυνατό να είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της ασφαλούς αποθήκευσης πετρελαιοειδούς σε αυτή,

---

<sup>31</sup> Οποιαδήποτε εύφλεκτη ουσία, η οποία παράγεται από πετρέλαιο και περιλαμβάνεται στις κλάσεις Α, Β και Γ.

<sup>32</sup> Σύμφωνα με το Νόμο, τα πετρελαιοειδή διακρίνονται σε τρεις Κλάσεις: (α) «πετρελαιοειδές κλάσης Α» περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως υγραέρια, βενζίνη αεροπλάνων, βενζίνη για κινητήρες, αργό πετρέλαιο και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης κάτω από 37,8 βαθμούς Κελσίου· (β) «πετρελαιοειδές κλάσης Β» περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως καύσιμο αεριωθουμένων τύπου κηροζίνης, φωτιστικό πετρέλαιο, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης/ντίζελ και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης όχι κάτω από 37,8 βαθμούς αλλά κάτω από 60 βαθμούς Κελσίου· (γ) «πετρελαιοειδές κλάσης Γ» περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως πετρέλαιο θέρμανσης, ελαφρύ Μαζούτ, βαρύ Μαζούτ, καύσιμο ορυκτέλαιο και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης όχι κάτω από 60 βαθμούς Κελσίου.

- ✓ τη ρύθμιση της εισαγωγής, μεταφοράς και αποθήκευσης πετρελαιοειδών, τη ρύθμιση της πώλησης και εμπορίας πετρελαιοειδών, τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τα επαγγελματικά προσόντα που πρέπει να κατέχουν οι τεχνικοί, οι οποίοι θα ασχολούνται με το υγραέριο,
- ✓ τον καθορισμό των βασικών απαιτήσεων για κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων υγραερίου,
- ✓ τον καθορισμό των τελών που καταβάλλονται για οποιαδήποτε άδεια ή εξέταση ή επιθεώρηση που γίνεται βάσει του Νόμου αυτού ή οποιουδήποτε Κανονισμού που εκδίδεται βάσει αυτού, και
- ✓ τον καθορισμό των τύπων των αιτήσεων και αδειών που υποβάλλονται ή χορηγούνται βάσει του Νόμου αυτού ή οποιουδήποτε Κανονισμού που εκδίδεται βάσει του Νόμου αυτού.

103. Σύμφωνα με το άρθρο 4(2) του περί Πετρελαιοειδών Νόμου, η άδεια αποθήκευσης και φύλαξης πετρελαιοειδών ισχύει μόνο για δύο έτη, από την ημερομηνία έκδοσής της. Αν για οποιοδήποτε λόγο ο οποιοσδήποτε χώρος ή υποστατικά σε σχέση με τα οποία έχει χορηγηθεί άδεια έχουν καταστεί ακατάλληλα για την αποθήκευση πετρελαιοειδούς, τότε η Αρχή Αδειών, μετά την έκθεση του Διευθυντή ακυρώνει την άδεια αυτή (βλ. άρθρο 4(3)). Επισημαίνεται ότι πρόσωπο το οποίο αποθηκεύει ή φυλάττει οποιοδήποτε πετρελαιοειδές, χωρίς άδεια όπως προνοείται στο άρθρο αυτό, είναι ένοχο αδικήματος και υπόκειται σε φυλάκιση ή/και σε πρόστιμο (βλ. άρθρο 4(4)). Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι το άρθρο 4 του περί πετρελαιοειδών νόμου εξαιρουμένου του υγραερίου, δεν εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε πετρελαιοειδές (βλ. άρθρο 4(5)):

(α) το οποίο αποθηκεύεται ή φυλάττεται σε οποιαδήποτε υποστατικά μέσα σε ξεχωριστά γυάλινα, πήλινα ή μετάλλινα δοχεία, που είναι κλεισμένα ερμητικά και με ασφαλή τρόπο, νοουμένου ότι το σύνολο του πετρελαιοειδούς που περιέχεται σε αυτά δεν υπερβαίνει: (i) τα 4 γαλόνια πετρελαιοειδούς κλάσης A<sup>33</sup> και περιέχεται σε δοχεία χωρητικότητας όχι μεγαλύτερης από ένα λίτρο, (ii) τα 100 γαλόνια πετρελαιοειδούς

---

<sup>33</sup> Περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως υγραέρια, βενζίνη αεροπλάνων, βενζίνη για κινητήρες, αργό πετρέλαιο και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης κάτω από 37,8 βαθμούς Κελσίου.

κλάσης Β<sup>34</sup>, (iii) τα 250 γαλόνια πετρελαιοειδούς κλάσης Γ,<sup>35</sup> και ότι το πετρελαιοειδές αυτό δεν αποθηκεύεται ή φυλάσσεται για σκοπούς πώλησης,

(β) το οποίο περιέχεται στο δοχείο αποθήκευσης: (i) οποιουδήποτε μηχανοκίνητου οχήματος ή άλλου οχήματος του οποίου η κινητήρια δύναμη λαμβάνεται από πετρελαιοειδές, (ii) οποιουδήποτε αεροσκάφους ή μηχανοκίνητου πλωτού μέσου, και

(γ) το οποίο μεταφέρεται ως εφεδρική παρακαταθήκη πάνω σε οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα ή άλλο όχημα του οποίου η κινητήρια δύναμη λαμβάνεται από πετρελαιοειδές, νοουμένου ότι η παρακαταθήκη αυτή δεν υπερβαίνει τα 8 γαλόνια.

104. Επίσης, οι διατάξεις του άρθρου 4 του περί Πετρελαιοειδών Νόμου δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση υγραερίου, το οποίο αποθηκεύεται ή φυλάσσεται σε ειδικά για το σκοπό αυτό δοχεία, των οποίων η συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από τετρακόσια πενήντα (450) λίτρα.
105. Περαιτέρω, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον περί Πετρελαιοειδών Νόμο, πρόσωπο το οποίο δυσαρεστείται από την άρνηση χορήγησης άδειας ή από την ακύρωση άδειας από την Αρχή Αδειών ή από τους όρους ή προϋποθέσεις που επιβλήθηκαν από την Αρχή Αδειών σε οποιαδήποτε τέτοια άδεια δύναται, εντός δέκα ημερών από την άρνηση ή ακύρωση αυτή ή από την ημερομηνία χορήγησης της άδειας κατά της οποίας ασκείται έφεση στο Υπουργικό Συμβούλιο του οποίου η απόφαση θα είναι τελική.
106. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 8(1), ο Διευθυντής<sup>36</sup> ή οποιοσδήποτε αστυνομικός βαθμού όχι κατώτερου του λοχία δύναται κατά οποιοδήποτε χρόνο χωρίς ένταλμα να εισέρχεται σε οποιαδήποτε υποστατικά ή χώρο εντός του οποίου ή επί του οποίου έχει εύλογο λόγο να υποψιάζεται ότι αποθηκεύεται, φυλάσσεται, πωλείται ή εκτίθεται προς πώληση πετρελαιοειδές κατά παράβαση του Νόμου αυτού ή οποιωνδήποτε Κανονισμών που εκδίδονται βάσει αυτού και δύναται να κατάσχει και να απομακρύνει οποιοδήποτε τέτοιο πετρελαιοειδές μαζί με το δοχείο που περιέχει αυτό.

---

<sup>34</sup> Περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως καύσιμο αεριωθουμένων τύπου κηροζίνης, φωτιστικό πετρέλαιο, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης/ντίζελ και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης όχι κάτω από 37,8 βαθμούς αλλά κάτω από 60 βαθμούς Κελσίου.

<sup>35</sup> Περιλαμβάνει τα προϊόντα που είναι συνήθως γνωστά ως πετρέλαιο θέρμανσης, ελαφρύ Μαζούτ, βαρύ Μαζούτ, καύσιμο ορυκτέλαιο και οποιοδήποτε άλλο πετρελαιοειδές με σημείο ανάφλεξης όχι κάτω από 60 βαθμούς Κελσίου.

<sup>36</sup> Μετά την τροποποίηση του Νόμου το 2014, «Διευθυντής» σημαίνει τον Διευθυντή του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας ενώ περιλαμβάνει κάθε πρόσωπο που εξουσιοδοτείται από αυτόν να εκτελεί τα καθήκοντα ή να ασκεί τις εξουσίες που του ανατίθενται από το Νόμο αυτό. Πριν από την τροποποίηση «Διευθυντής» σήμαινε τον Διευθυντή του Τμήματος Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων.

Σύμφωνα με το εδάφιο 2, πρόσωπο το οποίο ανθίσταται στην έρευνα ή παρεμποδίζει το Διευθυντή ή οποιοδήποτε αστυνομικό που ενεργεί βάσει των διατάξεων του εδαφίου 1 είναι ένοχο αδικήματος και υπόκειται σε φυλάκιση και/ή σε πρόστιμο.

107. Σύμφωνα με τα όσα ανέφεραν οι εταιρείες, τόσο οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίων όσο και του υγραερίου τηρούν τις απαιτήσεις της νομοθεσίας που διέπει την αποθήκευση πετρελαιοειδών. Επισημάνθηκε επί τούτου ότι οι εγκαταστάσεις (καυσίμων και υγραερίου) επιθεωρούνται από τις αρμόδιες αρχές (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας και Πυροσβεστική Υπηρεσία) για σκοπούς έκδοσης πιστοποιητικού αποθήκευσης και για σκοπούς συμμόρφωσης με την οδηγία SEVESO της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, για έκδοση άδειας αέριων εκπομπών κάθε χρόνο επιθεωρείται η εγκατάσταση από το Τμήμα Περιβάλλοντος για θέματα εκπομπών.

### **3.3. Οι περί Πετρελαιοειδών Κανονισμοί**

**(Οι περί Πετρελαιοειδών Κανονισμοί (Cap.130) και οι τροποποιητικοί Κ.Δ.Π.178/1977, Κ.Δ.Π.208/1978, Κ.Δ.Π.311/1980, Κ.Δ.Π.21/1982, Κ.Δ.Π.302/1991, Κ.Δ.Π.32/1997, Κ.Δ.Π.111/2002, Κ.Δ.Π.319/2002, Κ.Δ.Π.501/2004, Κ.Δ.Π.74/2010, Κ.Δ.Π.469/2014, Κ.Δ.Π.74/2010, Κ.Δ.Π.469/2014)**

108. Οι περί Πετρελαιοειδών Κανονισμοί και οι τροποποιητικοί αυτών Κανονισμοί θεσπίζουν πρόνοιες που σχετίζονται με την άδεια αποθήκευσης καυσίμων, τους ελέγχους στα πετρελαιοειδή, την φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά πετρελαιοειδών σε κλειστά δοχεία, την αποθήκευση των πετρελαιοειδών σε υπόγειες δεξαμενές και δεξαμενές εκτός πρατηρίων καυσίμων, τις προδιαγραφές των βυτιοφόρων οχημάτων για φόρτωση από τον πυθμένα, τη συλλογή ατμών και την προστασία από υπερπλήρωση.
109. Αρμόδιο Τμήμα της Κυβέρνησης για την εφαρμογή των εν λόγω Κανονισμών από το 2014, είναι το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας.

### **3.4. Ο περί Κόστους Εφοδιασμού του Αργού Πετρελαίου και των Τιμών των Πετρελαιοειδών Νόμος του 2002 (152(I)/2002)**

110. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή εναρμονιστικής νομοθεσίας που διέπει την πληροφόρηση των τιμών των πετρελαιοειδών σε κοινοτικό επίπεδο. Σύμφωνα με τον περί Κόστους Εφοδιασμού του Αργού Πετρελαίου και των Τιμών Πετρελαιοειδών Νόμο του 2002, η Υπηρεσία Ενέργειας

συλλέγει σε εβδομαδιαία βάση τις λιανικές τιμές πώλησης των πετρελαιοειδών στην Κύπρο και τις διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

111. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του περί Κόστους Εφοδιασμού του Αργού Πετρελαίου και των Τιμών των Πετρελαιοειδών Νόμου του 2002, φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διαθέτει πετρελαιοειδή ή προβαίνει σε εισαγωγή ή παραλαβή αργού πετρελαίου οφείλει να κοινοποιεί στον Υπουργό ΥΕΕΒ τις ακόλουθες πληροφορίες για τα καύσιμα οδικών μεταφορών (βενζίνη σούπερ με μόλυβδο, UMG 95, πετρέλαιο κίνησης, υγραέριο), καύσιμα οικιακής χρήσης για μικρούς καταναλωτές (πετρέλαιο θέρμανσης) και καύσιμα βιομηχανίας για τις παραδόσεις στο χονδρεμπόριο (μαζούτ), τις οποίες δυνάμει του άρθρου 5 του Νόμου διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

(α) Το μηνιαίο κόστος εφοδιασμού με αργό πετρέλαιο, σε τιμές cif, κατά το μήνα που ακολουθεί εκείνο για τον οποίο δίνονται οι πληροφορίες·

(β) τις τιμές διάθεσης πετρελαιοειδών στην κατανάλωση, που ισχύουν τη δέκατη πέμπτη κάθε μήνα, εντός 5 ημερών μετά τη δέκατη πέμπτη του μήνα για τον οποίο δίνονται οι πληροφορίες·

(γ) τα αντιπροσωπευτικότερα επίπεδα τιμών των πετρελαιοειδών στην κατανάλωση που ισχύουν έκαστη Δευτέρα.

112. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη συνέχεια δημοσιεύει τις πληροφορίες αυτές στην εβδομαδιαία έκδοση του Oil Bulletin στο διαδίκτυο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://europa.eu.int/comm/energy/oil/bulletin/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/oil/bulletin/index_en.htm).

### **3.5. Διατήρηση αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης: Νομός αρ. 149(Ι)/2003**

113. Όσον αφορά τη διατήρηση αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης και τον υπολογισμό των υποχρεώσεων διατήρησης αποθεμάτων, ο Νόμος αρ. 149(Ι)/2003, στο άρθρο 7, προβλέπει ότι: « [...] το Υπουργικό Συμβούλιο με απόφασή του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας καθορίζει τον πολλαπλάσιο αριθμό ημερών που αντιστοιχούν σε μια ημέρα μέσω ημερήσιων καθαρών εισαγωγών ή μέσης ημερήσιας εσωτερικής κατανάλωσης, που πρέπει να διατηρούνται ως αποθέματα έκτακτης ανάγκης, προς όφελος της Δημοκρατίας [...]» και ότι «τα συνολικά αποθέματα πετρελαίου που διατηρούνται σε μόνιμη βάση στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προς όφελος της Δημοκρατίας, αντιστοιχούν, τουλάχιστον, σε ενενήντα (90) ημέρες μέσω ημερήσιων

*καθαρών εισαγωγών ή σε εξήντα ένα (61) ημέρες μέσης ημερήσιας εσωτερικής κατανάλωσης, όποια από τις δύο ποσότητες είναι η μεγαλύτερη.».*

114. Επίσης ο Υπουργός ΥΕΕΒ καθορίζει, με Διάταγμά του τη μέση ημερήσια καθαρή εισαγωγή σε τόνους ισοδύναμου πετρελαίου ή τη μέση ημερήσια εσωτερική κατανάλωση, το ύψος των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης σε τόνους ισοδύναμου πετρελαίου που διατηρούνται σε μόνιμη βάση στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προς όφελος της Δημοκρατίας και τη σύνθεση των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης.<sup>37</sup>
115. Η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΒΒΤ είναι, μεταξύ άλλων, υπεύθυνη για την ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα επίπεδα των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών που διατηρούνται βάσει της σχετικής νομοθεσίας. Δυνάμει της υπό αναφορά νομοθεσίας, έχει συσταθεί ο Κυπριακός Οργανισμός Διαχείρισης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών (ΚΟΔΑΠ), ο οποίος είναι ο κατεξοχήν υπεύθυνος για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Κύπρου έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διατήρηση και διαχείριση των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών.
116. Ο ΚΟΔΑΠ διασφαλίζει ότι, ανά πάσα στιγμή, τα αποθέματα έκτακτης ανάγκης και τα ειδικά αποθέματα που διατηρεί, είναι διαθέσιμα και φυσικά προσβάσιμα για τους σκοπούς του Νόμου με αρ. 149(Ι)/2003. Προς τούτο θεσπίζει ρυθμίσεις για αναγνώριση, λογιστική διαχείριση και έλεγχο των εν λόγω αποθεμάτων, κατ' αναλογία με αυτές που καθορίζονται στο άρθρο 11Γ, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανά πάσα στιγμή εξακρίβωση τους. Ο Υπουργός ΕΕΒΤ λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για να αποτραπούν όλα τα εμπόδια και βάρη που μπορούν να παρεμποδίζουν τη διαθεσιμότητα των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης και των ειδικών αποθεμάτων. Επίσης, ο Υπουργός ΕΕΒΤ δύναται να καθορίζει όρια ή επιπρόσθετες προϋποθέσεις, τα οποία γνωστοποιεί στον ΚΟΔΑΠ και στα μέλη του ΚΟΔΑΠ, για την περίπτωση που τα αποθέματα έκτακτης ανάγκης και τα ειδικά αποθέματα διατηρούνται εκτός της επικράτειας της Δημοκρατίας. Στην περίπτωση που πρέπει να εφαρμοστούν οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που προβλέπονται στον περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Έκτακτες Εξουσίες) Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, ο Υπουργός ΥΕΕΒ απαγορεύει και απέχει από τη λήψη οποιωνδήποτε μέτρων που εμποδίζουν τη μεταφορά, χρήση ή αποδέσμευση αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης ή ειδικών αποθεμάτων που διατηρούνται στην επικράτεια της Δημοκρατίας για λογαριασμό άλλου κράτους μέλους.

---

<sup>37</sup> Άρθρο 7 του Νόμου αρ. 149(Ι)/2003.

117. Σύμφωνα με στοιχεία που παρασχέθηκαν από τον ΚΟΔΑΠ, κατά τη χρονική περίοδο 2008 – 2013, με βάση την Οδηγία 67/2006<sup>38</sup> στα αποθέματα που διατηρούνταν από τον ΚΟΔΑΠ συμπεριλαμβάνονταν τα λειτουργικά αποθέματα των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών χωρίς να υπάρχει οποιαδήποτε επιφόρτιση σε αυτόν. Η νέα Οδηγία 119/2009 αλλά και το άρθρο 7(4)(α) του Νόμου αρ. 149(Ι)/2003 ορίζει ότι "[...] ο Υπουργός δύναται μετά από διαβούλευση με τον ΚΟΔΑΠ και τους οικονομικούς φορείς μέλη του ΚΟΔΑΠ να καθορίζει με Διάταγμα του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας το ύψος των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης που οι οικονομικοί φορείς μέλη του ΚΟΔΑΠ έχουν υποχρέωση να διατηρούν. "

### **3.6. Ο Περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Έκτακτες Εξουσίες) Νόμος του 2002 (170(Ι)/2002) και σχετικοί Κανονισμοί**

118. Ο Νόμος περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Έκτακτες Εξουσίες) του 2002 ως έχει τροποποιηθεί με το Νόμο με αρ. 107(Ι)/2004 και το Νόμο με αρ. 39(Ι)/2014, προνοεί για τη λήψη μέτρων κατά την περίοδο πετρελαϊκών κρίσεων. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 3, προνοεί ότι για σκοπούς διασφάλισης επάρκειας και δίκαιης κατανομής πετρελαιοειδών στους καταναλωτές σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων, η διάθεση και κατανάλωση των πετρελαιοειδών στις περιόδους αυτές θεωρείται ως ελεγχόμενη και ρυθμίζεται με διατάγματα του Υπουργού ΕΕΒΤ.

119. Για σκοπούς εφαρμογής του περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Έκτακτες Εξουσίες) Νόμου του 2002 ως έχει τροποποιηθεί, ο Υπουργός ΥΕΕΒ ενεργώντας δυνάμει του άρθρου 6 του υπό αναφορά νόμου, στη βάση του περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Συμβουλευτική Επιτροπή) Διατάγματος του 2005 (Κ.Δ.Π. 498/2005) προχώρησε στη σύσταση Συμβουλευτικής Επιτροπής, η οποία αποτελείται από Κυβερνητικές και μη κυβερνητικές Οργανώσεις, εκπρόσωπο από κάθε εταιρεία πετρελαιοειδών και ένα εκπρόσωπο από κάθε μεγάλο καταναλωτή.<sup>39</sup> Αρμοδιότητα της Συμβουλευτικής Επιτροπής είναι να συμβουλευεί για τον καλύτερο προγραμματισμό των μέτρων αντιμετώπισης των πετρελαϊκών κρίσεων αναφορικά με το χρόνο έναρξης και λήξης της περιόδου πετρελαϊκής κρίσης, τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν και την κατανομή των αποθεμάτων που διατηρούνται από μέρος της Δημοκρατίας.

<sup>38</sup> Οδηγία 2006/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 2006, περί υποχρέωσης διατηρήσεως ενός ελάχιστου επιπέδου αποθεμάτων αργού πετρελαίου ή/και προϊόντων πετρελαίου από τα κράτη μέλη.

<sup>39</sup> Μεγάλος καταναλωτής σημαίνει τον καταναλωτή πετρελαιοειδών και ενέργειας που καταναλώνει ποσότητες πετρελαιοειδών και ενέργειας που αντιστοιχούν τουλάχιστον σε δέκα (10,000) τόνους ισοδύναμου πετρελαίου ετησίως.

120. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του περί Πετρελαϊκών Κρίσεων (Έκτακτες Εξουσίες) Νόμου, ο Υπουργός ΕΕΒΤ με γνωστοποίηση που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, έχει εξουσία, να κηρύξει την έναρξη της περιόδου πετρελαϊκής κρίσης, σε περιπτώσεις που παρουσιάζονται προβλήματα στην προμήθεια πετρελαιοειδών λόγω αστάθμητων παραγόντων τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό της Δημοκρατίας και εξουσία όταν παύουν οι λόγοι για τους οποίους έχει κηρυχθεί η έναρξη της περιόδου της πετρελαϊκής κρίσης, να κηρύξει τη λήξη της περιόδου πετρελαϊκής κρίσης, η οποία θα καθορίζει και τους τρόπους επαναφοράς της στη συνήθη κατάσταση.
121. Σχετικά με τη διάθεση αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης και ειδικών αποθεμάτων, στο άρθρο 7 του Νόμου ορίζεται ότι ο Υπουργός δύναται, να εκδίδει διατάγματα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, τα οποία περιλαμβάνουν: (α) τις οδηγίες του Υπουργού ΕΕΒΤ προς τον ΚΟΔΑΠ και τους οικονομικούς φορείς οι οποίοι διατηρούν αποθέματα σύμφωνα με τον περί Διατήρησης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, όπως διαθέτουν ταχέως, αποτελεσματικά και με διαφάνεια το σύνολο ή μέρος των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης και των ειδικών αποθεμάτων της Δημοκρατίας, και (β) γενικούς και συγκεκριμένους περιορισμούς στην κατανάλωση, τους οποίους επιβάλλει ο Υπουργός, ανάλογα με τα αναμενόμενα ελλείμματα εφοδιασμού σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, μεταξύ άλλων, και με την κατά προτεραιότητα διανομή προϊόντων πετρελαίου σε ορισμένες κατηγορίες καταναλωτών.
122. Όσον αφορά την κατανομή των αποθεμάτων πετρελαιοειδών εμπορίας ή ιδίας χρήσης, κατά την περίοδο πετρελαϊκής κρίσης, ο Υπουργός ΕΕΒΤ δύναται, σύμφωνα με το άρθρο 9 του υπό αναφορά Νόμου, με γραπτές οδηγίες του προς κάθε επηρεαζόμενη εταιρεία πετρελαιοειδών και μεγάλο καταναλωτή, να προβεί σε κατανομή των εμπορικών αποθεμάτων ή αποθεμάτων ιδίας χρήσης σε περίοδο πετρελαϊκής κρίσης πιστώνοντας και χρεώνοντας ανάλογα τις εταιρείες πετρελαιοειδών και τους μεγάλους καταναλωτές με βάση τη μέση λιανική τιμή, όπως αυτή διαμορφώθηκε τρεις μέρες πριν και τρεις μέρες μετά την ανακατανομή τους, μείον το κόστος διακίνησης και το κέρδος των μεταπωλητών, όπου αυτό ισχύει, τα οποία καθορίζονται από το Υπουργείο, αφού προηγουμένως ενημερωθεί από τους επηρεαζόμενους.
123. Σε περιπτώσεις όπου δεν ισχύουν λιανικές τιμές, τότε χρησιμοποιούνται οι τιμές εισαγωγής συν τα έξοδα διαχείρισης και αποθήκευσης τα οποία συμφωνούνται μεταξύ των επηρεαζόμενων εταιρειών πετρελαιοειδών ή και μεγάλων καταναλωτών. Σε



περιπτώσεις διαφωνίας, οι τιμές καθορίζονται από τον Υπουργό, με γνωστοποίηση του στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, αφού προηγουμένως έχει ενημερωθεί από τους επηρεαζόμενους.

124. Τέλος, όσον αφορά τον καθορισμό λιανικών τιμών πώλησης πετρελαιοειδών, στο άρθρο 10 του Νόμου αναφέρεται ότι ο Υπουργός δύναται με διάταγμα του, να καθορίσει εκτάκτως ανώτατες λιανικές τιμές πώλησης των πετρελαιοειδών και άλλων μορφών ενέργειας σε περιόδους ενεργειακής κρίσης για αποφυγή της αισχροκέρδειας, καθώς επίσης και της εκμετάλλευσης των καταναλωτών. Για τον έγκαιρο εντοπισμό αδικαιολόγητων αυξήσεων στις λιανικές τιμές των πετρελαιοειδών κατά τις περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων, ο Υπουργός ορίζει λειτουργούς του Υπουργείου, οι οποίοι ενεργούν για την εφαρμογή του παρόντος Νόμου και παρακολουθούν και καταγράφουν τις εν λόγω τιμές επί καθημερινής βάσης.

### **3.6. Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων**

125. Για σκοπούς συμμόρφωσης της Δημοκρατίας προς τις υποχρεώσεις της έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα πλαίσια του Κεφαλαίου 9 (Πολιτική Μεταφορών) του Κοινοτικού Κεκτημένου, για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR), θεσπίστηκαν οι περί της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) (Κυρωτικοί) Νόμοι του 2004 μέχρι 2006.
126. Με την υπό αναφορά νομοθεσία, κυρώθηκε η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR)<sup>40</sup> στην οποία με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με ημερομηνία 2 Φεβρουαρίου 2004, αποφασίσθηκε όπως προσχωρήσει η Δημοκρατία.
127. Οι διατάξεις της Συμφωνίας εφαρμόζονται σε συνάρτηση με τον περί Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων Νόμο του 2004 (Ν. 29(Ι)/2004) που αφορά στις οδικές

---

<sup>40</sup> ADR: Είναι το ακρωνύμιο (Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας σχετικά με τις Διεθνείς Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς, η οποία υπογράφηκε στη Γενεύη το 1957. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω Συμφωνίας, η οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, εκτός από ορισμένα εξαιρετικά επικίνδυνα εμπορεύματα, επιτρέπεται αρκεί να υπόκειται σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των τεχνικών παραρτημάτων Α και Β της Συμφωνίας. Τα παραρτήματα της ADR περιλαμβάνουν διατάξεις που μεταξύ άλλων αφορούν την ταξινόμηση των εμπορευμάτων, τις διαδικασίες αποστολής, τις απαιτήσεις για την κατασκευή και τον έλεγχο των συσκευασιών, των δεξαμενών κ.λπ, τις συνθήκες μεταφοράς, φόρτωσης, εκφόρτωσης, διαχείρισης, τις απαιτήσεις για τα πληρώματα και το όχημα. Οι παραπάνω διατάξεις υπόκεινται σε τροποποιήσεις- επικαιροποιήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Τις νέες εκδόσεις της ADR ενσωματώνει κάθε φορά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπό μορφή Οδηγίας με την οποία εναρμονίζουν το εθνικό τους δίκαιο και την οποία εφαρμόζουν τα κράτη μέλη της Ε.Ε.

μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που εκτελούνται από οποιαδήποτε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στο εσωτερικό της Δημοκρατίας ή μεταξύ της Δημοκρατίας και άλλου κράτους μέλους και, στους ελέγχους που διενεργούνται στα εν λόγω οχήματα, εφαρμόζεται και στα οχήματα που εισέρχονται στη Δημοκρατία από τρίτη χώρα.<sup>41</sup>

128. Σημειώνεται ότι με τον όρο "Επικίνδυνα εμπορεύματα" νοείται κάθε ύλη και αντικείμενο, του οποίου η οδική μεταφορά απαγορεύεται από την Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων ADR ή επιτρέπεται μόνο υπό τους όρους που περιγράφονται μέσα στην πιο πάνω συμφωνία ή που καθορίζεται ως επικίνδυνο δυνάμει του Κυπριακού Νόμου. Σε αυτά περιλαμβάνονται και το πετρέλαιο, η βενζίνη και το υγραέριο.
129. Σκοπός του περί Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων Νόμου είναι: (α) η αύξηση της ασφάλειας στις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, μέσω της καθιέρωσης προδιαγραφών και διαδικασιών επαλήθευσης και ελέγχου για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων· (β) ο καθορισμός όρων για τη συσκευασία και την επισήμανση των επικινδύνων εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους·(γ) η επαγγελματική κατάρτιση οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων·(δ) η θέσπιση ελέγχων που διενεργούνται στα οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων· και (ε) ο καθορισμός του θεσμού του συμβούλου ασφαλείας.
130. Στο άρθρο 5 (1) του Περί Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων Νόμου, ορίζεται ότι απαγορεύεται η οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων για τα οποία γίνεται ειδική μνεία για το σκοπό αυτό στα Παραρτήματα Α και Β<sup>42</sup> της ADR, ενώ το άρθρο 5(2) ορίζει ότι τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 6 (το οποίο ορίζει συγκεκριμένες εξαιρέσεις), η μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων για τα οποία δεν απαγορεύεται η οδική μεταφορά με βάση το εδάφιο (1), που απαριθμούνται στο Παράρτημα Α της ADR, επιτρέπεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι σχετικοί όροι που καθορίζονται στο εν λόγω Παράρτημα καθώς και στο Παράρτημα Β της ADR, κυρίως όσον αφορά: (α) τη συσκευασία και την επισήμανση των εν λόγω

---

<sup>41</sup> Ο Νόμος δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, τις οποίες εκτελούν οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις και σώματα ασφαλείας ή σώματα που εμπíπτουν στην ευθύνη τους.

<sup>42</sup> Βλ. <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2013/English/VolumeI.pdf>

εμπορευμάτων και (β) την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την καλή λειτουργία του οχήματος μεταφοράς των εν λόγω εμπορευμάτων.

131. Κάθε επιχείρηση, η οποία εκτελεί ως κύρια ή επικουρική δραστηριότητα μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων ή ενέργειες φορτοεκφόρτωσης που συνδέονται με τις πιο πάνω μεταφορές υποχρεούται να ορίσει ένα ή περισσότερους συμβούλους ασφαλείας για την μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και να γνωστοποιήσει την ταυτότητά τους στην Αρμόδια Αρχή και στον αστυνομικό σταθμό της περιοχής. Ο έλεγχος στον δρόμο διενεργείται από του επόπτες του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, σύμφωνα με τους περί Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Έλεγχοι) Κανονισμούς του 2004 μέχρι 2006.
132. Οι περί Οδικής Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Γενικοί) Κανονισμοί του 2004 (Κ.Δ.Π.120/2004) ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις για τα οχήματα στα οποία προσαρμόζεται βυτίο και την επαγγελματική κατάρτιση οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Αναφορικά με τα οχήματα, με τα οποία μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα, αυτά πρέπει να έχουν Πιστοποιητικό Εγκρίσεως για Οχήματα Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων ADR. Το πιστοποιητικό αυτό στην Κύπρο εκδίδεται από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, και για να είναι δυνατή η έκδοσή του, απαιτείται εν ισχύ πιστοποιητικό επιτυχίας σε αρχικό ή περιοδικό έλεγχο, όπως αυτοί περιγράφονται στα παραρτήματα της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και πιστοποιητικό επιτυχούς τεχνικού ελέγχου του οχήματος, όπως αυτός καθορίζεται στους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς.
133. Οι οδηγοί οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, θα πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης οδηγού ADR. (Η επαγγελματική κατάρτιση αποτελείται από: Τη βασική εκπαίδευση (απαιτείται να την παρακολουθήσουν όλοι οι οδηγοί) και την εκπαίδευση ειδίκευσης για μεταφορά επικίνδυνων ουσιών). Οι οδηγοί οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα θα πρέπει να παρακολουθήσουν σεμινάρια επαγγελματικής κατάρτισης και να επιτύχουν στις γραπτές εξετάσεις που διεξάγει το Τμήμα Οδικών Μεταφορών.

### 3.7. Άδειες λειτουργίας πρατηρίων πετρελαιοειδών

#### 3.7.1. Υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και προσπάθειες αναθεώρησης αυτού.

134. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να εξασφαλίσει άδεια λειτουργίας πρατηρίου πετρελαιοειδών, εάν ικανοποιήσει το Δημοτικό Συμβούλιο ή τον Έπαρχο, ανάλογα με την περιοχή που θα λειτουργήσει το πρατήριο,<sup>43</sup> ότι πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια όπως καθορίζονται από διαφορετικές νομοθεσίες της Κυπριακής Δημοκρατίας, όπως:

- η εξασφάλιση άδειας οικοδομής για τη συγκεκριμένη χρήση (σε περίπτωση κατασκευής ενός νέου πρατηρίου πετρελαιοειδών ή την ανακαίνιση, αλλαγή ή επέκταση του υφιστάμενου πρατηρίου)·
- η εξασφάλιση πιστοποιητικού έγκρισης των εγκαταστάσεων από το Δημοτικό Συμβούλιο ή την Επαρχιακή Διοίκηση (σε περίπτωση κατασκευής ενός νέου πρατηρίου πετρελαιοειδών ή την ανακαίνιση, αλλαγή ή επέκταση του υφιστάμενου πρατηρίου πετρελαιοειδών)·
- η εξασφάλιση Πιστοποιητικού Καταλληλότητας από το Τμήμα Δημοσίων Έργων, σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Πετρελαιοειδών Νόμου Κεφ. 272 (το πιστοποιητικό αποστέλλεται απευθείας στο Δήμο από το Τμήμα Δημοσίων Έργων, μετά την υποβολή της αίτησης)·
- την εξασφάλιση Έκθεσης Καταλληλότητας από την Πυροσβεστική Υπηρεσία Κύπρου (η Έκθεση υποβάλλεται απευθείας στο Δήμο από την Πυροσβεστική Υπηρεσία, μετά την υποβολή της αίτησης)·
- η εξασφάλιση Άδειας Εκπομπής Αερίων Αποβλήτων που εκδίδεται από το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας.

135. Οι περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμοι του 1968 έως 1999, πραγματεύονται τη ρύθμιση της κατασκευής και λειτουργίας πρατηρίων πετρελαιοειδών<sup>44</sup> μέσω καθορισμένης διαδικασίας αδειοδότησης. Σύμφωνα με το άρθρο

<sup>43</sup> Σε περίπτωση που το πρατήριο πετρελαιοειδών θα βρίσκεται εντός των ορίων Δήμου, η αίτηση για την λειτουργία πρατηρίου πετρελαιοειδών θα πρέπει να υποβληθεί στο οικείο Δημοτικό Συμβούλιο ή σε κάθε άλλη περίπτωση θα πρέπει να υποβληθεί στον οικείο Έπαρχο.

<sup>44</sup> “πρατήριο πετρελαιοειδών” σημαίνει οιονδήποτε κτίριον ή τόπον, όστις ήθελε χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθή προς άσκησιν εμπορίας ή επί τω τέλει κέρδους διά τον εφοδιασμόν μηχανοκινήτων οχημάτων, πλοίων ή αεροσκαφών διά πετρελαιοειδών, διά της χρήσεως αντλίας ή σωλήνος τροφοδοτήσεως ή ετέρας παρομοίας φύσεως συσκευής ή μέσου, περιλαμβάνει δε οιονδήποτε οικοδομήν, διαφήμισιν, αντλίαν ή ετέραν συσκευήν χρησιμοποιουμένην συναφώς προς τοιοῦτο κτίριον ή τόπον” (Άρθρο 2, των Περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμοι του 1968 μέχρι 1999).

3 των περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμων, η Αρχή Αδειών για σκοπούς λειτουργίας, κατασκευής, ανοικοδόμησης και κατεδάφισης πρατηρίων πετρελαιοειδών ή προσθήκης, μετατροπής ή επισκευής οποιουδήποτε υφιστάμενου πρατηρίου πετρελαιοειδών είναι η αρμόδια αρχή που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 του περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμου, ήτοι «[...]Η αρμόδια αρχή εντός (α) οποιασδήποτε περιοχής Δήμου, είναι το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου αυτού [...] (β) Οποιασδήποτε περιοχής, η οποία δεν είναι περιοχή Δήμου, είναι ο Έπαρχος της Επαρχίας [...]» Η αρμόδια αρχή ασκεί εξουσίες σε σχέση με οποιοδήποτε σχετικό ζήτημα δυνάμει των διατάξεων του Νόμου εντός της περιοχής αναφορικά με την οποία εγκαθιδρύεται ή διορίζεται. Σύμφωνα με το άρθρο 3 (2) του ίδιου Νόμου.

136. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πολιτική χωροθέτησης πρατηρίων αποτελεί μέρος του Εγκεκριμένου Τοπικού Σχεδίου της κάθε Επαρχίας τα οποία αναθεωρούνται. Τα τοπικά Σχέδια δημοσιεύονται στην Επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών. Αξίζει να σημειωθεί πως σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών μετά από δειγματοληπτική μελέτη στα τοπικά σχέδια της επαρχίας Λεμεσού διαπιστώθηκε πως για ορισμένες χρονιές τα πρατήρια πετρελαιοειδών κατά μήκος του δρόμου, δεν ήταν δυνατόν να χωρομετρηθούν σε απόσταση μικρότερη του 1 χιλιομέτρου μεταξύ τους, ενώ για τις επαρχίες Λευκωσίας, Λάρνακας και Πάφου η απόσταση δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 500 μέτρων.<sup>45</sup>
137. Σύμφωνα με το άρθρο 4(1) των εν λόγω Νόμων, κανείς δεν μπορεί κατά νόμο να κατασκευάζει, ανοικοδομεί, κατεδαφίζει, ανέχεται ή επιτρέπει την κατασκευή, ανοικοδόμηση ή κατεδάφιση πρατηρίου πετρελαιοειδών, ή να προβαίνει σε οποιαδήποτε προσθήκη, μετατροπή ή επισκευή υφιστάμενου πρατηρίου πετρελαιοειδών, ή να ανέχεται ή επιτρέπει οποιαδήποτε τέτοια προσθήκη, μετατροπή ή επισκευή, χωρίς άδεια για αυτό, η οποία παρέχεται από την Αρχή Αδειών. Στο άρθρο 4(2) ορίζεται ότι πριν την παροχή οιασδήποτε αδειάς, η Αρχή Αδειών συμβουλευεται τον Διευθυντή του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως του Υπουργείου Εσωτερικών, τον Διευθυντή του Τμήματος Δημοσίων Έργων και τον Αρχηγό της Αστυνομίας ή αντιπρόσωπο του.<sup>46</sup> Η Αρχή μπορεί να αρνηθεί την παροχή άδειας, αν δεν ικανοποιηθεί ότι: (α) τηρήθηκαν οι διατάξεις του

---

<sup>45</sup> Βλέπε Ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών [http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/page07\\_gr/page07\\_gr?OpenDocument](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/page07_gr/page07_gr?OpenDocument).

<sup>46</sup> Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ της Αρχής Αδειών και οποιασδήποτε από τις αρχές τις οποίες συμβουλευεται, το θέμα της χορήγησης της αδειάς ή όχι αποφασίζεται από τον Υπουργό Εσωτερικών (άρθρο 4(3) του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών).

παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού γενομένων Κανονισμών και της εκάστοτε ισχύουσας πολεοδομικής νομοθεσίας, (β) δεν παραβιάζεται ή επηρεάζεται δυσμενώς από τη θέση, την όψη, το σχέδιο, το μέγεθος, το χρώμα ή την κάλυψη ή στέγαση του πρατηρίου ή οποιουδήποτε μέρους αυτού, ή από τη χρήση του, η θέα, η εμφάνιση ή οι ανέσεις του τοπίου ή της περιοχής ή των οικοδομών αυτής, (γ) η ίδρυση του πρατηρίου πετρελαιοειδών δεν θα συνεπάγεται ουσιαστική παρακώλυση της τροχαίας κίνησης.

138. Η Αρχή Αδειών προχωρεί χωρίς καθυστέρηση στην εξέταση αίτησης έκδοσης άδειας πρατηρίου πετρελαιοειδών και σε περίπτωση απόφασης έκδοσης άδειας, την εκδίδει στον καθορισμένο τύπο και κατόπιν καταβολής του νενομισμένου τέλους (άρθρο 4(4)).
139. Το άρθρων 6 των Οι περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Κανονισμών του 1972 οι οποίοι έχουν τροποποιηθεί με τους Κανονισμούς 229/89 και 54/99 (οι οποίοι δεν επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές στους Κανονισμούς του 1972), ρυθμίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για σκοπούς ανέγερσης πρατηρίου πετρελαιοειδών. Συγκεκριμένα, στους Κανονισμούς για τη ρύθμιση πρατηρίων πετρελαιοειδών προβλέπεται ότι η κύρια χρήση και ο σκοπός λειτουργίας του πρατηρίου θα είναι η αποθήκευση βενζίνης, λιπαντικών και άλλων παρόμοιων προϊόντων και για σκοπούς εφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων, ενώ το πρατήριο δύναται να χρησιμοποιηθεί για σκοπούς αποθήκευσης και προμήθειας μικρών ανταλλακτικών, εξαρτημάτων και ειδών συμπληρωματικού εξοπλισμού για οχήματα και στοιχειώδη περιποίηση των οχημάτων, όπως είναι το πλύσιμο και η λίπανση. Οποιαδήποτε επιπρόσθετη χρήση πέραν της αποθήκευσης βενζίνης, λιπαντικών και άλλων παρόμοιων προϊόντων και για σκοπούς εφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να είναι συμπληρωματική προς την κύρια χρήση και τον κύριο σκοπό του πρατηρίου.
140. Πέραν των περιορισμών που επιβάλλονται με τους περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Κανονισμούς του 1989, αναφορικά με το μέγεθος και τον χώρο τοποθέτησης των δεξαμενών καυσίμων, και αντλιών, υφίστανται περιορισμοί αναφορικά με το μέγεθος των πρατηρίων, το μέγεθος των εισόδων και εξόδων ανάλογα με το που βρίσκεται το πρατήριο πετρελαιοειδών, καθώς και την ορατότητα κυκλοφορίας, η οποία πρέπει να είναι τέτοια ώστε κάθε όχημα που προσεγγίζει το πρατήριο να είναι ορατό από απόσταση 300 μέτρων (για ταχείας κυκλοφορίας δρόμο από 90 μέτρα).
141. Σημειώνεται ότι η Αρχή Αδειών κατά την έκδοση άδειας πρατηρίου πετρελαιοειδών μπορεί να επιβάλει, σε περίπτωση δυνατότητας λειτουργίας του πρατηρίου ή μέρους του

πρατηρίου με σύστημα χαρτονομισματοδεκτών και/ή πλαστικοχρηματοδεκτών, κατάλληλους όρους για την ασφαλή λειτουργία του πρατηρίου, περιλαμβανομένων των όρων: (α) για επαρκή φωτισμό του πρατηρίου κατά τη διάρκεια της νυκτερινής λειτουργίας του, (β) για αυτόματη τηλεφωνική επικοινωνία του πρατηρίου με την αστυνομία με τηλεφωνική συσκευή που θα είναι τοποθετημένη σε περίοπτη και προσιτή θέση και θα υποδεικνύεται εμφανώς και με φωτεινή πινακίδα, (γ) να υπάρχουν σε περίοπτα μέρη και πάνω στις αντλίες πινακίδες με οδηγίες για την ορθή χρήση των αντλιών και ειδικές οδηγίες σε περίπτωση απροόπτου, (δ) για ύπαρξη σε προσιτά σημεία και σε εμφανές σημείο από τις αντλίες ενός τουλάχιστον τροχήλατου πυροσβεστήρα ξηρής σκόνης 25 κιλών ή δύο τουλάχιστον φορητών πυροσβεστήρων ξηρής σκόνης των 10 κιλών ο καθένας, στους οποίους να αναγράφονται ευκρινώς οι οδηγίες χρήσεως στην ελληνική και αγγλική γλώσσα (άρθρο 4(5) του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών).

142. Περαιτέρω, θα πρέπει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 4Α του περί της Αναγραφής της Τιμής Πώλησης και της Μοναδιαίας Τιμής των Προϊόντων που προσφέρονται στους Καταναλωτές Νόμου του 2000 (112(I)/2000):

*«(1) (α) Οι πρατηριούχοι πετρελαιοειδών υποχρεούνται να έχουν αναρτημένη πινακίδα με τις τιμές πώλησης του κάθε είδους καυσίμου που πωλούν κατά μονάδα μέτρησης (λίτρο), ανεξάρτητα από την αναγραφή των τιμών επί των αντλιών.*

*(β) Σε περιπτώσεις που κάποιο είδος καυσίμου διατίθεται σε διαφορετική τιμή για συγκεκριμένη κατηγορία επαγγελματιών, αυτή η τιμή πρέπει να αναγράφεται και στην αναρτημένη πινακίδα, αναφέροντας και την επαγγελματική κατηγορία προς την οποία απευθύνεται.*

*(2) Η πινακίδα πρέπει να είναι τοποθετημένη σε περίοπτη θέση του πρατηρίου και να φωτίζεται κατά τις νυκτερινές ώρες, ώστε να είναι άμεσα ορατή από τους διερχόμενους οδηγούς και τα αναγραφόμενα σ' αυτή στοιχεία πρέπει να είναι ύψους τουλάχιστον 15 εκατοστών του μέτρου.».*

- i. Ο αιτητής ενημερώνεται ως προς την απόφαση έγκρισης εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και των συνοδευτικών αυτής εγγράφων.<sup>47</sup> Με την έγκριση, ο αιτητής θα πρέπει να καταβάλει στο οικείο Δημοτικό Συμβούλιο/οικείο

---

<sup>47</sup><http://www.businessincyprus.gov.cy/mcit/psc/psc.nsf/All/878b76ccc5ef2547c2257b7800373d19?OpenDocument&print>

Κοινοτικό Συμβούλιο τα τέλη άδειας λειτουργίας, ανάλογα με τη χωρητικότητα αποθήκευσης του πρατηρίου. Κανείς δεν μπορεί σύμφωνα με το νόμο να εκμεταλλεύεται ή διατηρεί πρατήριο πετρελαιοειδών ή να ανέχεται ή επιτρέπει την λειτουργία ή διατήρηση πρατηρίου, εκτός εάν κατέχει άδεια λειτουργίας που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Νόμου (άρθρο 8(1) του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών).

- ii. Η Αρχή Αδειών χορηγεί άδεια λειτουργίας σε κάθε πρόσωπο το οποίο υποβάλει αίτηση στον καθορισμένο τύπο για τη χορήγηση τέτοιας άδειας για πρατήρια πετρελαιοειδών κατασκευασθέντα ή λογιζόμενα ως κατασκευασθέντα σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου (άρθρο 8(2) του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών). Στο εδάφιο 3 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται την πρώτη ημέρα του Ιανουαρίου κάθε έτους ή μετά από αυτή, και λήγει την τριακοστή πρώτη ημέρα του αμέσως επομένου της ημερομηνίας εκδόσεως μηνός Δεκεμβρίου. Η άδεια λειτουργίας των πρατηρίων πετρελαιοειδών ισχύει μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους για το οποίο έχει εκδοθεί. Η ανανέωσης της άδειας, μπορεί να γίνει ακολουθώντας την ίδια διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.
- iii. Στο άρθρο 8(4) του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών ορίζεται ότι η άδεια λειτουργίας εκδίδεται με την καταβολή των καθοριζόμενων τελών στο δημοτικό συμβούλιο, τη Δημοτική Επιτροπή, το Συμβούλιο Βελτιώσεως ή τη Χωρητική Αρχή, με την ιδιότητα τους ως Επιτροπές δημόσιας υγείας, στα όρια αρμοδιότητας των οποίων υφίσταται και λειτουργεί το πρατήριο πετρελαιοειδών.
- iv. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση που οποιοδήποτε πρατήριο πετρελαιοειδών δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις, κάτω από τις οποίες κατασκευάστηκε ή εφόσον η λειτουργία ή διατήρηση του είναι αντίθετη προς τις διατάξεις του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου ή οποιωνδήποτε δυνάμει αυτού γενομένων Κανονισμών, ή αντίκειται προς τους όρους ή περιορισμούς οι οποίοι επιβλήθηκαν από οποιαδήποτε άδεια, η οποία δόθηκε δυνάμει του Νόμου αυτού, η Αρχή Αδειών μπορεί να ανακαλέσει την άδεια και να επιδώσει στον αδειούχο, ιδιοκτήτη ή, αναλόγως της περίπτωσης, στον κάτοχο του πρατηρίου, ειδοποίηση με την οποία καλείται αυτός όπως κλείσει και απομακρύνει το εν λόγω πρατήριο, εντός της καθοριζόμενης προθεσμίας (άρθρο 9 του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών). Εάν ο αδειούχος, ιδιοκτήτης ή κάτοχος, παραλείψει να συμμορφωθεί με την ειδοποίηση, διαπράττει αδίκημα και υπόκειται σε πρόστιμο για



κάθε μέρα εξακολούθησης της παράλειψης και το εκδικάζον Δικαστήριο μπορεί να διατάξει την απομάκρυνση και την κατεδάφιση του πρατηρίου εντός τακτής προθεσμίας, εκτός εάν εν τω μεταξύ δόθηκε στον καταδικασθέντα νέα άδεια από την Αρχή Αδειών. Περαιτέρω επισημαίνεται ότι κάθε πρόσωπο, του οποίου παραβιάσσονται τα νόμιμα συμφέροντα: (α) από την άρνηση της Αρχής Αδειών να παρέχει άδεια δυνάμει του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου· ή (β) από τους όρους και περιορισμούς που επιβάλλονται με την άδεια· ή (γ) από το περιεχόμενο ειδοποίησεως η οποία επιδίδεται σε αυτό δυνάμει του άρθρου 9, με την οποία εντέλλεται όπως προβεί σε κλείσιμο και απομάκρυνση οιοδήποτε πρατηρίου πετρελαιοειδών, δύναται να υποβάλει ενώπιον του Υπουργικού Συμβουλίου αίτηση αναθεώρησης εντός δέκα ημερών, από τη μέρα κοινοποίησης ή επίδοσης σε αυτόν της άρνησης, της άδειας ή της ειδοποίησης (άρθρο 10). Το Υπουργικό Συμβούλιο εξετάζει το ταχύτερο δυνατό οιαδήποτε αίτηση, υποβλήθηκε σε αυτό βάσει του εδαφίου (1), και λαμβάνοντας υπόψη των θέσεων του αιτητή επικυρώνει, τροποποιεί ή ακυρώνει οποιαδήποτε απόφαση της Αρχής Αδειών. Μπορεί επίσης να εκδώσει τις κατά την κρίση του ενδεδειγμένες υπό τις περιστάσεις οδηγίες συμπεριλαμβανομένων και οδηγιών περί καταβολής δικαίας αποζημίωσης στον αδειούχο, ιδιοκτήτη ή κάτοχο του πρατηρίου, ανάλογα με την περίπτωση, εάν προκύψει ότι το κλείσιμο του πρατηρίου δεν οφείλεται σε υπαιτιότητά του. Η απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου επί οποιασδήποτε αίτησης αναθεώρησης κοινοποιείται στον αιτητή και είναι τελική (άρθρο 10).

- v. Το ωράριο λειτουργίας των Πρατηρίων Πετρελαιοειδών ρυθμίζεται στη βάση του περί Προμηθειών και Υπηρεσιών (Ωράριο Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών) Διατάγματος του 1993 ως έχει τροποποιηθεί, όπου ορίζεται ότι κάθε πρατήριο οφείλει με την επιφύλαξη της τήρησης ημιαργιών και αργιών, να ανοίγει και παραμένει ανοικτό έξι ημέρες την εβδομάδα (Δευτέρα έως Σάββατο) κατά το καθορισμένο ωράριο, εξαιρουμένων των Δημόσιων Αργιών, ως αυτές καθορίζονται στο υπό αναφορά Διάταγμα. Σε ό,τι αφορά την επιφύλαξη την τήρηση ημιαργιών παρατηρείται ότι το άρθρο 6 του υπό αναφορά Διατάγματος ρυθμίζει ότι όλα τα πρατήρια πετρελαιοειδών, περιλαμβανομένων και των πρατηρίων υπαίθρου, υποχρεούνται να τηρούν μια εβδομαδιαία ημιαργία από τις 2μ.μ., ως έξης:
- Για τα πρατήρια της επαρχίας Λευκωσίας, το απόγευμα της Τετάρτης.
  - Για τα πρατήρια όλων των άλλων επαρχιών, το απόγευμα της Τρίτης.

Νοείται ότι τα πρατήρια υπαίθρου μπορούν να ανοίγουν και παραμένουν ανοικτά κατά τις Κυριακές και αργίες μεταξύ των ωρών 6 π.μ. και 6 μ.μ.

Τηρούμενης της πιο πάνω επιφύλαξης, κανένα πρατήριο πετρελαιοειδών δεν επιτρέπεται να ανοίξει ή παραμείνει ανοικτό σε οποιαδήποτε άλλη ώρα ή ημέρα εκτός εκείνων που αναφέρονται στο σχετικό Διάταγμα.

143. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι πρατηριούχοι, των οποίων τα πρατήρια διαθέτουν χρηματοδέκτες, υποχρεούνται στη βάση του υπό αναφορά Διατάγματος να θέτουν και να διατηρούν σε λειτουργία τους χρηματοδέκτες τους, καθόλη τη διάρκεια κατά την οποία τα πρατήρια τους παραμένουν κλειστά λόγω τήρησης είτε του καθορισμένου ωραρίου είτε των ημιαργιών και αργιών.
144. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κήρυξη του ωραρίου λειτουργίας πρατηρίων ως ελεγχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 3 του υπό αναφορά Διατάγματος, γίνεται για σκοπούς «διασφάλισης της ομαλής και απρόσκοπτης προμήθειας και διανομής πετρελαιοειδών στη Δημοκρατία καθόλο το εικοσιτετράωρο».
145. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί ότι από τις ετήσιες εκθέσεις του Γενικού Ελεγκτή προκύπτει ότι τα τελευταία χρόνια έχει διαπιστωθεί ότι πολλά πρατήρια λειτουργούν χωρίς να έχουν εξασφαλίσει την απαραίτητη άδεια λειτουργίας, όπως προνοείται στο άρθρο 4(1)του Νόμου περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών, καθότι δεν πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται σε αυτήν, ενώ παρατηρείται ότι για άλλα πρατήρια έχουν εκδοθεί αντικανονικά άδειες λειτουργίας, χωρίς να πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις της σχετικής νομοθεσίας.<sup>48</sup> Η Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το έτος 2014, επισημαίνει την ύπαρξη κινδύνου λόγω της λειτουργίας πολλών πρατηρίων πετρελαιοειδών χωρίς την έκδοση σχετικής άδειας λειτουργίας, και έχει υποδειχθεί ότι η αναθεώρηση και εφαρμογή της πιο πάνω νομοθεσίας πρέπει να επισπευσθεί.
146. Σημειώνεται παράλληλα ότι το Υπουργείο Εσωτερικών είχε διαπιστώσει το 2008 ότι η εν λόγω νομοθεσία είναι απαρχαιωμένη και χρήζει αναθεώρησης και για αυτό το λόγο είχε κινηθεί η διαδικασία αναθεώρησής της. Το ιστορικό της διαδικασίας όπως προκύπτει

---

<sup>48</sup> Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2014, καταγράφεται ότι το 2014, σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν από τους Δήμους, στα όρια 30 Δήμων λειτουργούσαν στις 31.12.2014 συνολικά 203 πρατήρια πετρελαιοειδών, από τα οποία τα 53 λειτουργούσαν χωρίς να έχουν εξασφαλίσει άδεια λειτουργίας, καθότι δεν πληρούσαν τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία, ενώ για άλλα 14 πρατήρια εκδόθηκαν αντικανονικά άδειες λειτουργίας, χωρίς να πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις της σχετικής νομοθεσίας.

κυρίως μέσα από τις Ετήσιες Εκθέσεις του Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας περιγράφεται εν συνεχεία:

147. Η διαδικασία για την αναθεώρηση της εν λόγω νομοθεσίας, ξεκίνησε από το 2001: Στην Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2008 καταγράφηκε ότι: «Στα πλαίσια του τέταρτου Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Υπουργείο Εσωτερικών μετακάλεσε εμπειρογνώμονα το Σεπτέμβριο του 2001 για τη διεξαγωγή μελέτης με θέμα “Legal Framework for the Petroleum Products”, με κύριο στόχο την εισαγωγή νέας νομοθεσίας που να καλύπτει θέματα που αφορούν στο σχεδιασμό, κατασκευή και επιθεώρηση των εγκαταστάσεων των πετρελαιοειδών. Η μελέτη ετοιμάστηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2001. Για επεξεργασία και προώθηση του σχετικού νομοσχεδίου συστάθηκε Τεχνική Επιτροπή το 2002 αποτελούμενη από τον Έπαρχο Λευκωσίας και Λειτουργούς του Υπουργείου Εσωτερικών, του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας) και του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, οι εργασίες της οποίας δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί.

Σε συνεδρία που πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Εσωτερικών στις 18.9.2008 αποφασίστηκε όπως το Υπουργείο Εσωτερικών αναλάβει να ετοιμάσει προσχέδιο νομοσχεδίου με εισηγήσεις ως προς τον τρόπο που μπορεί να τροποποιηθούν οι περί Ρύθμισης της Κατασκευής, Καθιδρύσεως και Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμοι, με σκοπό την απόδοση αρμοδιότητας στο Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική λειτουργία και εποπτεία των πρατηρίων πετρελαιοειδών από εξειδικευμένους αναφορικά με το θέμα λειτουργούς. Όπως πληροφορήθηκα δεν υπήρξε πρόοδος στην ετοιμασία του προσχεδίου του σχετικού Νομοσχεδίου από το Υπουργείο Εσωτερικών και το θέμα εξακολουθεί να εκκρεμεί. Λόγω της λειτουργίας πολλών πρατηρίων πετρελαιοειδών, χωρίς να έχει εκδοθεί γι’ αυτά άδεια λειτουργίας, έχω επισημάνει ότι η αναθεώρηση της πιο πάνω νομοθεσίας πρέπει να επισπευθεί.

Ο Υπουργός Εσωτερικών με πληροφόρησε ότι επιδιώκεται απεμπλοκή των Επαρχιακών Διοικήσεων από αρμοδιότητες και ευθύνες που δεν είναι σε θέση να διαχειριστούν επαρκώς, λόγω έλλειψης εξειδίκευσης των λειτουργών που υπηρετούν σε αυτές. Μέχρι να καταστεί εφικτή η επεξεργασία της γενικότερης τροποποίησης του Νόμου, σε περίπτωση που το Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, κρίνει ότι απαιτούνται επείγουσες τροποποιήσεις για αποτελεσματικότερη λειτουργία και εποπτεία

των πρατηρίων πετρελαιοειδών από εξειδικευμένους αναφορικά με το θέμα λειτουργούς, τότε προτίθεται να ετοιμάσει προσχέδιο σχετικού νομοσχεδίου και να το αποστείλει στο Υπουργείο Εσωτερικών, ώστε αυτό να υιοθετηθεί και διεκπεραιωθεί το ταχύτερο.».<sup>49</sup>

148. Στην Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2009 καταγράφηκε ότι: «Ο Υπουργός Εσωτερικών ενημέρωσε την Υπηρεσία μας ότι η τροποποίηση της νομοθεσίας για τα πρατήρια πετρελαιοειδών προωθείται από την Υπηρεσία Ενέργειας του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, σε συνεννόηση και συντονισμό με το Υπουργείο Εσωτερικών και τους Έπαρχους και το τροποποιητικό νομοσχέδιο αναμένεται ότι θα υποβληθεί στη Νομική Υπηρεσία για νομοτεχνικό έλεγχο μέχρι τέλος του 2010.»<sup>50</sup>
149. Ακολούθως, το υπό συζήτηση τροποποιητικό νομοσχέδιο υποβλήθηκε στη Νομική Υπηρεσία για νομοτεχνικό έλεγχο στις 13/7/2011.<sup>51</sup> Στη συνέχεια, όπως καταγράφεται στην Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2011: «Το Υπουργείο Εσωτερικών αποφάσισε όπως για τα πετρελαιοειδή ετοιμαστεί νέο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα βασίζεται στη σύγχρονη αντίληψη ότι η υποχρέωση για την ασφάλεια των εγκαταστάσεων βαρύνει τον ιδιόκτητη, ο έλεγχος της συμμόρφωσης θα γίνεται από ιδιώτες ελεγκτές, ενώ η εποπτεία και η εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου θα γίνεται από μια αρμόδια Αρχή που θα είναι ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων μέσω του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας . Με αυτόν τον τρόπο, το κράτος θα απεμπλακεί από τον φόρτο εργασίας των ετησίων επιθεωρήσεων, οι οποίες δεν θα γίνονται κάθε χρόνο, όπως γίνεται σήμερα, αλλά από ιδιώτες ελεγκτές περιοδικά σε συχνότητα που θα καθορίζεται στη νέα νομοθεσία και θα διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος καυσίμου και την ποσότητα αποθήκευσης. Το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας ανέλαβε την ετοιμασία προσχεδίου Πρότασης προς το Υπουργικό Συμβούλιο με την οποία θα ζητείται έγκριση της μεταφοράς της αρμοδιότητας για όλα τα πετρελαιοειδή, την κατάργηση του υφιστάμενου συστήματος

<sup>49</sup> Ετήσια Έκθεση Γενικού Ελεγκτή 2008, σελ.229-230  
[http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/2CCBA917DAED3020C225768200337616/\\$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202008.pdf?OpenElement](http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/2CCBA917DAED3020C225768200337616/$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202008.pdf?OpenElement),

<sup>50</sup> Ετήσια Έκθεση Γενικού Ελεγκτή 2009, σελ.165, βλ.  
[http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/86C32DAF5FE9C76BC22577F200330317/\\$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202009.pdf?OpenElement](http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/86C32DAF5FE9C76BC22577F200330317/$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202009.pdf?OpenElement)

<sup>51</sup> Ετήσια Έκθεση Γενικού Ελεγκτή 2010, σελ. 188 , βλ.  
[http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/CFAC961338A1A0E2C225795E0034E73D/\\$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202010.pdf?OpenElement](http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/CFAC961338A1A0E2C225795E0034E73D/$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202010.pdf?OpenElement)

*αδειοδότησης καθώς και του προσχεδίου τροποποίησης της περί Πετρελαιοειδών νομοθεσίας.».*

150. Επί τούτου, επαναλαμβάνεται ότι με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, η άδεια λειτουργίας ενός πρατηρίου πετρελαιοειδών εκδίδεται από τον οικείο Δήμο ή Έπαρχο και ισχύει για ένα χρόνο. Με βάση το νομοσχέδιο που είχε κατατεθεί το 2011, την αδειοδότηση της λειτουργίας των πρατηρίων πετρελαιοειδών και κατ' επέκταση την εφαρμογή της νομοθεσίας θα αναλάμβανε η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ.
151. Η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ στις 28 Ιανουαρίου 2011 έθεσε το προσχέδιο νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί της Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμος του 2011» σε Δημόσια Διαβούλευση. Οι βασικές πρόνοιες του υπό κρίση νομοσχεδίου ήταν:
- (i.) Η άδεια λειτουργίας του πρατηρίου πετρελαιοειδών εκδίδεται από την αρμόδια αρχή που είναι ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Ενέργειας του ΥΕΕΒ, ο οποίος λαμβάνει υπόψη τις θέσεις και τις εισηγήσεις της Τεχνικής Επιτροπής.
  - (ii.) Η αρμόδια αρχή εκδίδει την άδεια λειτουργίας, για περίοδο μέχρι και τρία ημερολογιακά έτη, εφόσον διαπιστώσει ότι πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο νομοσχέδιο, όπως η εξασφάλιση όλων των απαραίτητων αδειών και πιστοποιητικών που χορηγούνται από άλλες υπηρεσίες. Το νομοσχέδιο επίσης καθορίζει τους όρους λειτουργίας που δύναται να επιβάλει η αρμόδια αρχή, ως αναπόσπαστο μέρος της άδειας.
  - (iii.) Συστήνεται Τεχνική Επιτροπή, η οποία συμβουλεύει την αρμόδια αρχή για την έκδοση της άδειας λειτουργίας πρατηρίου, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους της Υπηρεσίας Ενέργειας, του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, του Τμήματος Δημοσίων Έργων, του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και της Αρμόδιας Αρχής με βάση τον περί Ρύθμισης Οδών και Οικοδομών Νόμο.
  - (iv.) Ο Υπουργός ορίζει ονομαστικά τους Επιθεωρητές που θα διενεργούν επιθεωρήσεις και ελέγχους στα πρατήρια, οι οποίοι είναι λειτουργοί της Υπηρεσίας Ενέργειας και λειτουργοί των Τμημάτων/Υπηρεσιών που μετέχουν στην Τεχνική Επιτροπή. Καθορίζονται αναλυτικά οι εξουσίες και τα καθήκοντα των Επιθεωρητών.

(v.) Καθορίζονται τα αδικήματα και ανάλογα με το είδος καθορίζονται και οι ποινές (απαγόρευση λειτουργίας μέχρι την έκδοση της σχετικής άδειας, επιβολή διοικητικού προστίμου, λήψη δικαστικών μέτρων).

(vi.) Παρέχεται η δυνατότητα στο Υπουργικό Συμβούλιο για έκδοση Κανονισμών και στον Υπουργό ΕΒΤ για έκδοση Διαταγμάτων και Γνωστοποιήσεων.<sup>52</sup>

152. Όπως καταγράφεται στην Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2012: «το Υπουργείο Εσωτερικών προγραμματίζε εντός του μηνός Σεπτεμβρίου 2013 την ετοιμασία και υποβολή στη Νομική Υπηρεσία προσχεδίου Νομοσχεδίου, με το οποίο θα καταργούνται οι πρόνοιες των εν ισχύι περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμων του 1968 έως 1999, με την ταυτόχρονη εφαρμογή του περί Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου του 2011 που επεξεργάστηκε η Υπηρεσία Ενέργειας του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, με το οποίο εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία που αφορά τη ρύθμιση της κατασκευής, καθίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων πετρελαιοειδών. Ο Υπουργός Εσωτερικών μάς πληροφόρησε ότι έχει ολοκληρωθεί η επεξεργασία του προσχεδίου Νομοσχεδίου, το οποίο θα προωθηθεί στην Νομική Υπηρεσία.»<sup>53</sup>.

153. Κατά τη διάρκεια της υπό επισκόπηση περιόδου πραγματοποιήθηκαν απεργίες από μέρους των πρατηριούχων οι οποίες αποφασίστηκαν και συντονίστηκαν από το Συνδέσμου Πρατηριούχων τους, αφού το θέμα του εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας παρέμενε στάσιμο, με όλα τα συνεπακόλουθα προβλήματα για αυτούς.

154. Σημειώνεται ότι από το 2011 μέχρι και την ολοκλήρωση της παρούσας κλαδικής έρευνας, η νομοθεσία δεν έχει εκσυγχρονιστεί, με τις απόψεις των αρμοδίων Τμημάτων και Υπουργείων να δίστανται.

---

<sup>52</sup> Ανακοίνωση ημ.28/1/2011 με τίτλο «Δημόσια Διαβούλευση για το προσχέδιο νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί της Λειτουργίας Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμος του 2011». » [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/0/2DC47E137A126E21C2257826003DE0C3/\\$file/20110128-DHMOSIADIAVOYLEVSH.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/0/2DC47E137A126E21C2257826003DE0C3/$file/20110128-DHMOSIADIAVOYLEVSH.pdf)

<sup>53</sup> Ετήσια Έκθεση του Γενικού Ελεγκτή για το 2012 [http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/CECFE1231DF6CBA9C2257AD0002B3405/\\$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202012.pdf?OpenElement](http://www.audit.gov.cy/audit/audit.nsf/All/CECFE1231DF6CBA9C2257AD0002B3405/$file/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202012.pdf?OpenElement)

### **3.7.2. Θέσεις Εμπλεκομένων Φορέων και αρμόδιων Κυβερνητικών Τμημάτων αναφορικά με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο**

155. Σε ό,τι αφορά το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά την ανέγερση και λειτουργία πρατηρίων πετρελαιοειδών, αριθμός εταιρειών αναφέρθηκε στις χρονοβόρες διαδικασίες που χρειάζονται για την έκδοση των απαιτούμενων αδειών για σκοπούς ανέγερσης νέων πρατηρίων.
156. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας αναφέρθηκε ότι η νομοθεσία για την ανέγερση νέων πρατηρίων γίνεται χρόνο με τον χρόνο πιο ανελαστική, με αποτέλεσμα η εξασφάλιση μιας τέτοιας άδειας να χρειάζεται περί τα δύο χρόνια για την έκδοση της, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα.
157. Επίσης, αναφέρθηκε ότι η μεταφορά (ή η ανέγερση νέων) πρατηρίων στα προάστια των πόλεων ή σε περιφερειακές τοποθεσίες/ οδικά δίκτυα, είναι εξαιρετικά δύσκολη κυρίως λόγω των προνοιών του περί Ενοικιοστασίου Νόμου αλλά και της μεγάλης καθυστέρησης που παρατηρείται στη διαδικασία αδειοδότησης για ανέγερση νέων πρατηρίων.
158. Η λύση στο πρόβλημα σύμφωνα με μια εταιρεία είναι ο εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας, ώστε η ανέγερση πρατηρίων να γίνεται ευκολότερα, και μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού να διορθώσουν οι στρεβλώσεις με το κλείσιμο πρατηρίων σε περιοχές υπερπληθυσμού και ανέγερση νέων σε περιοχές όπου χρειάζεται. Επιπλέον, μπορούν να προταθούν λύσεις για μείωση του κόστους ανέγερσης των πρατηρίων, με μείωση των απαιτήσεων της νομοθεσίας, με το να επιτραπεί να γίνουν μικρότερα και αυτόματα πρατήρια ή ακόμα και κινητά πρατήρια. Κάτι τέτοιο, θα άλλαζε τα δεδομένα βιωσιμότητας των πρατηρίων και θα βελτίωνε σημαντικά την προσβασιμότητα του πληθυσμού σε πρατήρια καυσίμων.
159. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων υποστηρίζει ότι ο αριθμός των πρατηρίων είναι πολύ μεγάλος στην Κυπριακή αγορά και δεν υπάρχει ανάγκη για ανέγερση νέων πρατηρίων Σημειώνεται ότι υπήρχαν γύρω στα 295 πρατήρια στον αριθμό, αλλά με βάση το μέσο όρο πωλήσεων ανά πρατήριο στην Ευρώπη, θα έπρεπε να υπήρχαν μόνο 177.
160. Σε σχέση με αυτό το θέμα, στην Έκθεση Δράσης της Κεντρικής Επιτροπής προς το 14<sup>ο</sup> ΠΑΓΚΥΠΡΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ Γ.Σ. ΠΟΒΕΚ, 25 Οκτωβρίου 2015, καταγράφεται ότι:

«Αποτελεί γεγονός ότι στην Κύπρο υπάρχει υπεράριθμος αριθμός πρατηρίων σε αναλογία πληθυσμού και αναγκών με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η βιωσιμότητα των πρατηρίων. Για τον Σύνδεσμο Πρατηριούχων αποτελούν κόκκινες γραμμές τόσο οι σκέψεις που γίνονται από μέρους του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου Βιομηχανίας και Τουρισμού για δημιουργία «πρατηρίων χαμηλού κόστους». Σοβαρότατες παράλληλα επιπτώσεις δημιουργεί η αυξητική τάση των ιδιόκτητων πρατηρίων των εταιρειών, οι οποίες από ολιγοπώλιο στον καθορισμό της χονδρικής τιμής επιδιώκουν και ολιγοπώλιο στον καθορισμό της λιανικής τιμής. Ο Πρόεδρος και η Εκτελεστική Γραμματεία του Συνδέσμου είχαν επανειλημμένες επαφές και συναντήσεις με τα καθύλην αρμόδια Υπουργεία Εσωτερικών και Εμπορίου θέτοντας τις θέσεις, προτάσεις και εισηγήσεις του Συνδέσμου για ομαλή και υγιή διεξαγωγή του εμπορίου και της διάθεσης των πετρελαιοειδών στην αγορά [...]».<sup>54</sup>

161. Η ΠΟΒΕΚ στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας αναφέρθηκε στα προβλήματα που υπάρχουν ως προς τη μη πιστή εφαρμογή των νόμων και κανονισμών από τις διάφορες πολεοδομικές αρχές στην αδειοδότηση νέων πρατηρίων. Επισημαίνεται ότι ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων στις αρχές του 2013 είχε αποφασίσει το κλείσιμο των πρατηρίων Παγκύπρια αρχής γενομένης τις 4/1/2013, καθότι όπως είχε αναφερθεί σε σχετική ανακοίνωση του, δεν είχαν βρει θετική ανταπόκριση για επίλυση του θέματος της αδειοδότησης και ανέγερσης νέων πρατηρίων πετρελαιοειδών μετά από επαφές που είχαν με κρατικά όργανα, Βουλή των Αντιπροσώπων και φορείς. Στην ίδια ανακοίνωση αναγραφόταν αυτολεξεί ότι: «*Η θέση και το αίτημα μας είναι να παγοποιηθούν οι άδειες για δημιουργία νέων πρατηρίων μέχρις ότου ψηφισθούν οι νέοι κανονισμοί και τα κριτήρια από την Βουλή για ανέγερση και λειτουργία πρατηρίων πετρελαιοειδών.*»<sup>55</sup>.
162. Σε δηλώσεις του ο Αντιπρόεδρος του Συνδέσμου,<sup>56</sup> είχε αναφέρει τότε ότι:«[...]εάν δεν υπάρχει εξέλιξη στο αίτημά μας για παγοποίηση των νέων αδειών οικοδομής που εκδόθηκαν μετά την ομόφωνη απόφαση της Βουλής τον περασμένο χρόνο, θα κατέλθουν σε στάση εργασίας όλα τα πρατήρια παγκύπρια.[...]». Πρόσθεσε ότι «το πρόβλημα με την αδειοδότηση νέων πρατηρίων πετρελαιοειδών είναι πολύ μεγάλο επειδή ο νόμος που διέπει το συγκεκριμένο θέμα είναι πολύ παλιός, του 1968. Πριν από τρία χρόνια υπήρξε μια πρωτοβουλία του Υπουργείου Εμπορίου ώστε να συγκεντρωθούν όλες οι υπηρεσίες

<sup>54</sup> Έκθεση Δράσης της Κ.Ε. προς το 14<sup>ο</sup> ΠΑΓΚΥΠΡΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ Γ.Σ. ΠΟΒΕΚ, 25 Οκτωβρίου 2015, σελ. 26 [http://www.povek.com/images/EKTHESI\\_DRASIS.pdf](http://www.povek.com/images/EKTHESI_DRASIS.pdf) ,

<sup>55</sup> <http://www.petrolstationscy.com/images/announcements/02012013ann.pdf>

<sup>56</sup> <http://www.ant1iwo.com/news/cyprus/article/45273/xwris-prathria-kaysimwn-apo-ayrio-h-eley/>



που ασχολούνται με την έκδοση αδειών νέων πρατηρίων, στο Υπουργείο Εμπορίου ώστε να τεθούν νέα κριτήρια και νέο νομοθετικό πλαίσιο για τη σωστή ρύθμιση του θέματος.». Ο ίδιος είχε αναφέρει ακόμα ότι «παρά το γεγονός πως ανακοινώθηκε στο Σύνδεσμο η συγκεκριμένη προσπάθεια και δώσαμε ως Σύνδεσμος γραπτά τις απόψεις μας, εντούτοις το νομοσχέδιο έμεινε στάσιμο. Πριν από ένα χρόνο υπήρξε ομόφωνη απόφαση από την Επιτροπή Εμπορίου της Βουλής για παγοποίηση της έκδοσης νέων αδειών για πρατήρια καυσίμων και πραγματοποιήθηκαν διάφορες συναντήσεις με όλα τα αρμόδια Υπουργεία και έχουν συμφωνήσει με τις θέσεις μας, εντούτοις δεν προχώρησαν στην υλοποίηση της προσπάθειας.». Απαντώντας σε σχετική ερώτηση, είπε πως «δυστυχώς τον τελευταίο καιρό βλέπουμε να υπάρχει μια έξαρση στην έκδοση νέων αδειών προκειμένου να προλάβουν τη νομοθεσία. Συνολικά παγκύπρια υπάρχουν 325 πρατήρια καυσίμων, το 2012 ανεγέρθηκαν 10 πρατήρια, υπάρχουν περίπου 10 – 15 άδειες που έχουν εκδοθεί ενώ προς εξέταση υπάρχουν πέραν των 100 αδειών. Εάν αυτές οι άδειες εξεταστούν με τη παλιά νομοθεσία θα εκδοθούν, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα όλων αυτών των πρατηρίων.». Εν τέλει, μετά από συνάντηση με την τότε Υπουργό Εσωτερικών, αποφασίστηκε η επανεξέταση 29 αδειών που δόθηκαν για ανέγερση πρατηρίων από το 2011 μέχρι και τότε και ότι η επαναξέταση των αδειών θα γινόταν με βάση τα νέα τοπικά σχέδια που εφαρμόστηκαν από τις 27 Ιουλίου του 2011. Ως εκ τούτου, οι πρατηριούχοι αποφάσισαν να τερματίσουν την απεργία.

163. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό αξίζει να σημειωθούν και τα όσα ανέφεραν ορισμένες εταιρείες οι οποίες κατέχουν και διαχειρίζονται πρατήρια εντός της Δημοκρατίας. Συγκεκριμένα, εταιρεία η οποία κατέχει και διαχειρίζεται πρατήριο καυσίμων (DODO) δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου εύκολη η δημιουργία νέων πρατηρίων λόγω των πολεοδομικών αρχών και γενικά όλων των διαδικασιών που είναι αρκετά χρονοβόρες, επισημαίνοντας ταυτόχρονα ότι θα πρέπει να γίνουν ρυθμιστικές χαλαρώσεις.
164. Επίσης, μια άλλη εταιρεία η οποία κατέχει και διαχειρίζεται πρατήριο καυσίμων (DODO) δήλωσε ότι υπάρχουν δυσκολίες στην ανέγερση πρατηρίων, λόγω των δυσκολιών που υπάρχουν για την εξασφάλιση των αναγκαίων αδειών από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως και την αρμόδια Οικοδομική Αρχή, αλλά και λόγω του μεγάλου κόστους κατασκευή και τρήσης προδιαγραφών, νομοθεσιών κ.λπ. Ένας πρόσθετος λόγος που παίζει αρνητικό ρόλο είναι η δυσκολία στην στελέχωση με προσωπικό.
165. Όμοια ήταν και αυτά που αναφέρθηκαν από τρίτη εταιρεία, η οποία κατέχει και διαχειρίζεται πρατήριο καυσίμων (DODO). Συγκεκριμένα η εταιρεία ανέφερε τα εξής:

«Θεωρούμε ότι είναι δύσκολη η δημιουργία και δραστηριοποίηση νέων επιχειρήσεων/πρατηρίων στην αγορά πετρελαιοειδών. Τα εμπόδια είναι κυρίως οικονομικά αφού απαιτείται τεράστια επένδυση για τη δημιουργία ενός σύγχρονου πρατηρίου που να τηρεί όλες τις απαιτήσεις της νομοθεσίας. Η θέση μας τεκμηριώνεται από την ίδια γνώση κατά την υλοποίηση του δικού μας πρατηρίου.».

166. Μόνο μια εταιρεία δήλωσε ότι θεωρεί πολύ εύκολο να ανοίξει κανείς πρατήριο καυσίμων, επισημαίνοντας όμως ότι οι περισσότεροι δεν πληρούν τα κριτήρια, αλλά τους επιτρέπεται να τα ανοίξουν.
167. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, το ΥΕΕΒ ανέφερε ότι η δραστηριοποίηση νέων επιχειρήσεων στην αγορά πετρελαιοειδών σ' όλα τα στάδια της αγοράς, κατά την περίοδο 2008-2014 δεν ήταν εύκολη. Πιο συγκεκριμένα, για το στάδιο της λιανικής πώλησης αναφέρθηκαν τα ακόλουθα: «Η ανέγερση νέων πρατηρίων πετρελαιοειδών εξαρτάται από την χωροταξική και πολεοδομική πολιτική της κάθε περιοχής/επαρχίας. Η ισχύουσα όμως χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις των νομοθεσιών για αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίων πετρελαιοειδών, περιορίζουν την εγκατάσταση νέων πρατηρίων, ιδιαίτερα πρατηρίων χαμηλού κόστους».
168. Το ΥΕΕΒ δήλωσε πως θεωρεί ότι θα πρέπει: «1. Να μελετηθούν και τροποποιηθούν όπου δει, οι περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμοι και οι συν αυτών Κανονισμοί, και Να τροποποιηθεί η σχετική Χωροθετική Πολιτική και λοιπές νομοθεσίες που εφαρμόζονται για την αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίου πετρελαιοειδών ώστε να είναι δυνατή και εφικτή η γρήγορη και χωρίς γραφειοκρατικά εμπόδια αύξηση του αριθμού ανεξάρτητων πρατηρίων, είτε από υφιστάμενα πρατήρια, είτε από νέα μικρά (είτε αυτά είναι σε χώρους όπως αυτών των υπεραγορών, είτε λειτουργούν ως πρατήρια αυτοεξυπηρέτησης). Ταυτόχρονα, θα πρέπει να αναμένεται και η επίδειξη ενδιαφέροντος για εισαγωγή καυσίμων από μη «παραδοσιακούς» εισαγωγείς, οι οποίοι θα μπορούν να τροφοδοτήσουν τα ανεξάρτητα πρατήρια που θα δημιουργηθούν. Προς αυτή την κατεύθυνση συμβάλλει και η δημιουργία του τερματικού της VTTV, το οποίο έχει λάβει τις άδειες που απαιτεί το Τμήμα Τελωνείων για παραλαβή και/ή εισαγωγή πετρελαιοειδών, οπότε είναι δυνατή η είσοδος νέων παικτών και στο χονδρικό εμπόριο. Ως εκ τούτου, ενδιαφερόμενοι επενδυτές μπορούν, σήμερα, να επενδύσουν στην ανέγερση πρατηρίων πετρελαιοειδών χωρίς να υπάρχει η άμεση εξάρτηση μεταξύ εταιρείας πετρελαιοειδών και πρατηριούχου, πρακτική, που

*εφαρμόζεται σε ολοκληρωτικό σχεδόν βαθμό στην Κύπρο μέχρι σήμερα (συνήθως οι εταιρείες επωμίζονται το κόστος ανέγερσης του πρατηρίου και της μετέπειτα συντήρησης του εξοπλισμού του και οι πρατηριούχοι περιορίζονται στη διαχείριση του πρατηρίου). Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι το κόστος και οι απαιτήσεις των διαφόρων νομοθεσιών για αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίου πετρελαιοειδών φαίνεται ότι περιορίζουν τη δραστηριοποίηση μεμονωμένων προσώπων στον τομέα της εμπορίας.».*

169. Τέλος, ως ανέφερε ότι το κλειστό σύστημα αλυσίδας εφοδιασμού, όπου οι εταιρείες πετρελαιοειδών κατέχουν τα προϊόντα, τις υποδομές και τα πρατήρια λιανικής πώλησης καυσίμων, προκαλεί πρόσθετο και περιττό κόστος σε κάθε στάδιο της αλυσίδας εφοδιασμού, κόστος το οποίο καλούνται να πληρώσουν οι καταναλωτές.
170. Σε ό,τι αφορά το ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων, μια από τις εταιρείες ανέφερε ότι για αρκετά χρόνια τώρα τα πρατήρια λειτουργούν είκοσι τέσσερις (24) ώρες, επτά (7) μέρες την εβδομάδα με τη χρήση χρηματοδεκτών τα βράδια και τις Κυριακές. Η εν λόγω εταιρεία υποστήριξε ότι η εικοσιτετράωρη λειτουργία είναι αχρείαστη και ότι τα πρατήρια μπορούν να κλείνουν μετά τις 22:00, όπως τα διανυκτερεύοντα φαρμακεία, τα οποία παραμένουν ανοικτά μέχρι τις 06:00. Αυτό θα εξοικονομούσε ηλεκτρική ενέργεια και έξοδα από βανδαλισμούς που συμβαίνουν αργά τα βράδια, αλλά και θα βοηθούσε στην ασφαλέστερη λειτουργία των πρατηρίων.
171. Επίσης, μια άλλη εταιρεία υποστήριξε ότι η νομοθεσία που διέπει τη δραστηριότητα των καταστημάτων των πρατηρίων (περιορισμένες ώρες εργασίας, απαγόρευση πώλησης αγαθών που δε σχετίζονται με καύσιμα) ουσιαστικά περιθωριοποιεί τέτοια δραστηριότητα και αναγκάζει τους πρατηριούχους να αντλούν το μεγαλύτερο μέρος αν όχι όλο το εισόδημα τους από τις πωλήσεις καυσίμων. Η χαλάρωση αυτής της νομοθεσίας θα βοηθούσε τους πρατηριούχους να έχουν αποδεκτή απόδοση στην επένδυσή τους, αξιοποιώντας έσοδα τόσο από καύσιμα όσο και από αγαθά καταστήματος, αμβλύνοντας έτσι την πίεση του να αποκτούν όλο τους το εισόδημα από τις πωλήσεις καυσίμων.

### **3.8. Εξουσία του Υπουργού Ενέργειας για τον καθορισμό πλαφόν**

172. Όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 της νομοθεσίας περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανωτάτων Τιμών Πώλησης σε Ειδικές Περιπτώσεις) η οποία προωθήθηκε κατόπιν Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου για την απελευθέρωση των τιμών των καυσίμων, το ύψος των τιμών των πετρελαιοειδών, καθορίζεται ελεύθερα από:

(α) τις εταιρείες πετρελαιοειδών , δηλαδή κάθε εταιρεία, η οποία έχει εγκαταστήσει δίκτυο εγκαταστάσεων διανομής στη Δημοκρατία και ασχολείται με την εμπορία πετρελαιοειδών,

(β) τους διανομείς, δηλαδή πρόσωπο που δεν αποτελεί εταιρεία πετρελαιοειδών, το οποίο ασκεί τη δραστηριότητα διανομής και χονδρικής πώλησης πετρελαιοειδών σε πρατήρια πώλησης πετρελαιοειδών (ήτοι σε κατάστημα που λειτουργεί σε κλειστό ή ανοικτό χώρο, στο οποίο πραγματοποιείται λιανική πώληση πετρελαιοειδών, ανεξάρτητα αν η πώληση πετρελαιοειδών αποτελεί την κύρια ή δευτερεύουσα δραστηριότητα του εν λόγω καταστήματος) ή σε άλλους διανομείς) και

(γ) τους πρατηριούχους (πρόσωπο υπό την ευθύνη του οποίου λειτουργεί πρατήριο πώλησης πετρελαιοειδών), έχοντας υπόψη τις διεθνείς και εγχώριες συνθήκες της αγοράς (σχετική αγορά χονδρικής ή λιανικής διάθεσης πετρελαιοειδών).

173. Ο περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανωτάτων Τιμών Λιανικής Πώλησης σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμος, έτυχε τροποποίησης το 2010, όπου μεταξύ άλλων διαγράφηκε τόσο από τον τίτλο όσο και από το άρθρο 3 του Νόμου που δίδει στον Υπουργό την εξουσία για επιβολή «πλαφόν» της λέξης «λιανικής».

174. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις του άρθρου 4, προβλέπουν ότι ο Υπουργός ΕΕΒΤ δύναται να εκδίδει διάταγμα με το οποίο να καθορίζει, για περίοδο μέχρι σαράντα πέντε (45) ημερών, ανώτατες τιμές πώλησης για όλα ή μερικά από τα πετρελαιοειδή, όταν εύλογα πιστεύει ότι το ύψος των τιμών στις οποίες διατίθενται τα προϊόντα αυτά στην αγορά είναι σε υπερβολικά πιο ψηλό επίπεδο από ό,τι δικαιολογείται από τις διεθνείς και εγχώριες συνθήκες. Σημειώνεται ότι με την παρέλευση της προαναφερόμενης χρονικής περιόδου, το διάταγμα καταργείται. Ο Υπουργός ΕΕΒΤ, κατά τον καθορισμό των ανώτατων τιμών, λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες της διεθνούς και της εγχώριας αγοράς και ιδίως τις τιμές εισαγωγής των πετρελαιοειδών και τα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών, των διανομέων και των πρατηριούχων.

175. Για σκοπούς διεξαγωγής ερευνών των συνθηκών της αγοράς, ο Υπουργός, με διάταγμα του διορίζει εξουσιοδοτημένους λειτουργούς (του ΥΕΕΒ). Ο εξουσιοδοτημένος λειτουργός δύναται να (α) απαιτήσει από πρόσωπο, το οποίο κατά τη γνώμη του κατέχει πληροφορίες ή έχει υπό τον έλεγχο ή την εξουσία του έγγραφα ή στοιχεία σχετικά με την έρευνα, να παράσχει αυτές τις πληροφορίες, τα έγγραφα ή στοιχεία σε αυτόν και, αν είναι

αναγκαίο, δύναται να απαιτήσει από το πρόσωπο αυτό να προσέλθει στα γραφεία του εξουσιοδοτημένου λειτουργού για το σκοπό αυτό, (β) εισέρχεται κατά οποιαδήποτε εύλογη ώρα επιδεικνύοντας πιστοποιητικό της ιδιότητας του, εφόσον του ζητηθεί, και χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση σε οποιοδήποτε κτίριο ή υποστατικό ή άλλο χώρο, εξαιρουμένης της κατοικίας, στον οποίο έχει εύλογη αιτία να πιστεύει ότι φυλάσσονται πληροφοριακά στοιχεία και έγγραφα που σχετίζονται με την έρευνα, (γ) διεξάγει τέτοιες έρευνες, εξετάσεις, δοκιμές, ελέγχους, επιθεωρήσεις και διερευνήσεις που μπορεί να είναι αναγκαίες για να διαπιστώσει κατά πόσο το ύψος των τιμών των πετρελαιοειδών, στις οποίες διατίθενται τα προϊόντα αυτά στην αγορά, είναι σε υπερβολικά ψηλότερο επίπεδο από ότι δικαιολογείται από τις διεθνείς και εγχώριες συνθήκες, (δ) κρατήσει αντίγραφα οποιωνδήποτε στοιχείων για τα οποία έχει εύλογη αιτία να πιστεύει ότι, ενδεχομένως, θα χρειαστούν για αποδεικτικούς σκοπούς σε ποινική διαδικασία αναφορικά με οποιοδήποτε αδίκημα δυνάμει του υπό αναφορά Νόμου. Ο Υπουργός ΕΕΒΤ μεριμνά για τη διάδοση πληροφοριών και συμβουλών αναφορικά με την εφαρμογή του Νόμου, τις οποίες θεωρεί χρήσιμες για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών, καθώς και όλων των προσώπων που ενδεχομένως επηρεάζονται από τις διατάξεις του Νόμου (άρθρο 8).

176. Πρόσωπο, το οποίο αυτοπροσώπως ή δια υπαλλήλου του ή αντιπροσώπου του: (α) Δεν εφαρμόζει τις τιμές που καθορίζονται με βάση το άρθρο 4 ή (β) παρεμποδίζει εξουσιοδοτημένο λειτουργό να εισέλθει σε υποστατικό ή άλλο χώρο και να πραγματοποιήσει οποιοσδήποτε έρευνες ή επιθεωρήσεις ή να πραγματοποιήσει οτιδήποτε θεωρεί σκόπιμο με βάση το άρθρο 6, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης ή/και σε χρηματική ποινή (άρθρο 9).
177. Επαναλαμβάνεται πως από την ημερομηνία ψήφισης της υπό αναφορά νομοθεσίας μέχρι και το 2014 (τελευταίο έτος αναφοράς της παρούσας κλαδικής έρευνας), εκδόθηκαν τέσσερα Διατάγματα από τους εκάστοτε Υπουργούς ΕΕΒΤ με τα οποία καθορίστηκαν οι ανώτατες λιανικές τιμές πώλησης πετρελαιοειδών και υγραερίου.
178. Συγκεκριμένα, στις 26/2/2005, δημοσιεύτηκε Διάταγμα του Υπουργού ΕΕΒΤ, με βάση τις πρόνοιες του περί Πετρελαιοειδών (Καθορισμός Ανωτάτων Τιμών Λιανικής Πώλησης σε Ειδικές Περιπτώσεις) Νόμου του 2004, με το οποίο καθορίστηκε ανώτατη λιανική τιμή πώλησης του υγραερίου στις £4,10 (€7) ανά κύλινδρο των 10 κιλών ή στις £410 (€700,28)

το μετρικό τόνο περιλαμβανομένου του Φ.Π.Α.<sup>57</sup> Όπως αναφερόταν στην ανακοίνωση του Υπουργείου, το Διάταγμα θα ίσχυε για περίοδο μέχρι 45 μέρες από τη δημοσίευσή του εκτός αν στο μεταξύ ανακληθεί. Το Διάταγμα ανακλήθηκε τελικά στις 24/3/2005 και η τιμή του υγραερίου απελευθερώθηκε εκ νέου.<sup>58</sup>

179. Στις 11/12/2008, ο Υπουργός ΕΕΒΤ με διάταγμά του καθόρισε ανώτατη λιανική τιμή πώλησης για το υγραέριο για περίοδο 11 ημερών με ημερομηνία έναρξης την 11/12/2008. Η ανώτατη λιανική τιμή πώλησης του υγραερίου καθορίστηκε στα €8,19 ανά κύλινδρο 10 κιλών ή €8,19 το μετρικό τόνο συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.<sup>59</sup>
180. Στις 30/3/2009, ο Υπουργός ΕΕΒΤ προέβη σε έκδοση Διατάγματος Καθορισμού Ανώτατων Τιμών Λιανικής Πώλησης Πετρελαιοειδών που αφορούσε τη λιανική τιμή πώλησης για το υγραέριο για περίοδο 10 ημερών με ημερομηνία έναρξης την 30<sup>η</sup> Μαρτίου 2009.<sup>60</sup> Η ανώτατη λιανική τιμή πώλησης του υγραερίου καθορίστηκε στα €7,80 ανά κύλινδρο των 10 κιλών ή στα €7,80 το μετρικό τόνο περιλαμβανομένου του Φ.Π.Α.
181. Στις 22/2/2010, ο Υπουργός ΕΕΒΤ, προέβη σε έκδοση Διατάγματος Καθορισμού Ανώτατων Τιμών Λιανικής Πώλησης Πετρελαιοειδών που αφορούσε τη UMG 95, τη UMG 98 και το πετρέλαιο κίνησης.<sup>61</sup> Η ανώτατη τιμή λιανικής πώλησης, που καθορίστηκε από το Υπουργείο, περιλαμβανομένου του ΦΠΑ, ήταν αναφορικά με την UMG 95 σε 95 Σεντ το λίτρο, τη UMG 98 σε 97 Σεντ το λίτρο και το πετρέλαιο κίνησης σε 87.5 Σεντ το λίτρο, για περίοδο ισχύος οκτώ ημερών.
182. Σε σχέση με το νόμο που ρυθμίζει την επιβολή ανώτατων τιμών όταν πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, θα πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:
183. Το κράτος με την επιβολή ανώτατης τιμής (πλαφόν) σε ένα αγαθό, στοχεύει στην προστασία του καταναλωτή από την υπερβολική άνοδο των τιμών (κυρίως σε είδη πρώτης ανάγκης, στα οποία περιλαμβάνονται και τα καύσιμα). Το κράτος συνήθως

<sup>57</sup> <http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/304C056EBFBC0655C2256FB6002A49C6?OpenDocument>

<sup>58</sup> <http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/D9AF008324D465FDC2256FD20028AAE8?OpenDocument>

<sup>59</sup>

Βλ. [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/403F69F74E9FD513C225751D0048CE3D/\\$file/%CE%94%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1%20%CE%A5%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%8D%2012.2008.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/403F69F74E9FD513C225751D0048CE3D/$file/%CE%94%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1%20%CE%A5%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%8D%2012.2008.pdf)

<sup>60</sup>

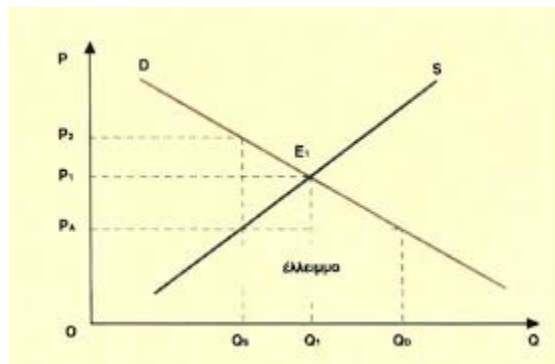
<http://www.cyprus.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/6B27EC215A370361C2257586004A2EA1?OpenDocument&print>

<sup>61</sup> [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/877F0C72D6E8D60DC22576D3002A11F8/\\$file/%CE%94%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CF%82%20%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CF%8E%CE%BD.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/877F0C72D6E8D60DC22576D3002A11F8/$file/%CE%94%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CF%82%20%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CF%8E%CE%BD.pdf)

παρεμβαίνει όταν κρίνεται ότι οι τιμές, είναι ψηλότερες από ότι θα ήταν εάν δεν υπήρχε στρέβλωση στον μηχανισμό της αγοράς (προσφορά και ζήτηση).

184. Η πρακτική της επιβολής ανώτατων τιμών, είναι επεμβατικό μέτρο και είθισται να μην χρησιμοποιείται συχνά σε οικονομίες ελεύθερης αγοράς γιατί η εμπειρία ανέδειξε πολλά προβλήματα στην εφαρμογή της. Πιο συγκεκριμένα, η επιβολή ανώτατης τιμής, μειώνει μεν βραχυπρόθεσμα τις τιμές σε πρατήρια που πωλούν καύσιμα σε ψηλές τιμές, όμως ταυτόχρονα παρατηρούνται προβλήματα στην λειτουργία της αγοράς.

**Γράφημα 5: Επιβολή Ανώτατης Τιμής- Πλαφόν**



185. Συγκεκριμένα, η επιβολή πλαφόν- ανώτατης τιμής- έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία ελλείμματος που είναι η διαφορά της ζητούμενη ποσότητας και της προσφερόμενης ποσότητας στην συγκεκριμένη ανώτατη τιμή (στο Γράφημα QD-QS). Σε μια ελεύθερη αγορά υπάρχει τάση για αύξηση της τιμής και οδήγηση της στο σημείο ισορροπίας E1, κάτι που δεν μπορεί να συμβεί όταν επιβάλλεται πλαφόν από τον αρμόδιο Υπουργό στη βάση σχετικού Διατάγματος. Σημειώνεται ότι σε περίπτωση που το κράτος θα μπορούσε να ελέγξει τους πρατηριούχους ως προς τις πωλούμενες ποσότητες, τότε θα ήταν εφικτός ο περιορισμός των ποσοτήτων που θα πωλούνταν για κάθε μηχανοκίνητο όχημα. Εάν, όμως, δεν υπάρχει τρόπος το κράτος να ελέγχει τις ποσότητες που θα διατίθενται για κάθε μηχανοκίνητο όχημα, τότε λόγω της περιορισμένης ποσότητας η οποία πωλείται σε χαμηλή τιμή, ενδέχεται να δημιουργηθούν ουρές αναμονής στα πρατήρια καυσίμων, αφού θα εξυπηρετηθούν τα άτομα που θα μεταβαίνουν πρώτα σ' αυτά. Το φαινόμενο αυτό παρατηρήθηκε τον Φεβρουάριο του 2010, όταν ο τότε Υπουργός ΕΕΒΤ, στις 22/10/2010, με Διάταγμά του αποφάσισε την επιβολή πλαφόν σε τρία διαφορετικά είδη καυσίμων (UMG 95, UMGR 98 και πετρέλαιο κίνησης). Σύμφωνα με τον ημερήσιο τύπο είχαν δημιουργηθεί «ουρές που θυμίζουν κατάσταση έκτακτης ανάγκης» με τη ζήτηση να υπερβαίνει τα αποθέματα

των δεξαμενών. Σύμφωνα ακόμα με άλλο δημοσίευμα: «Οι κύπριοι περίμεναν στην ουρά για να γεμίσουν τα αυτοκίνητα τους μέχρι και δύο ώρες, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις οι ουρές έφταναν τα πεντακόσια μέτρα.»<sup>62</sup>

186. Πέραν αυτού, λόγω περιορισμού της προσφερόμενης ποσότητας, ελλοχεύουν κίνδυνοι δημιουργίας «μαύρης αγοράς», αφού θα υπάρξουν άτομα τα οποία θα είναι διαθετημένα να αγοράσουν το εν λόγω προϊόν σε υψηλότερη τιμή, ακόμη και από την τιμή της ισορροπίας, η οποία ίσχυε πριν από την επιβολή πλαφόν (δηλαδή, στο γράφημα μέχρι και P2).

### **3.9. Είδη Φορολογίας/Τελών /Επιβαρύνσεων**

187. Τα πετρελαιοειδή (βενζίνη, πετρέλαιο κ.λπ.) υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (δασμούς). Οι εταιρείες εισαγωγής έχουν Άδεια Λειτουργίας Φορολογικής Αποθήκης βάσει της οποίας μπορούν να αποθηκεύουν αδασμολόγητα προϊόντα. Καθημερινά, οι εταιρείες έχουν υποχρέωση να διατηρούν προπληρωμένο στο τελωνείο φόρο για τα προϊόντα που πρόκειται να πουλήσουν. Οι εταιρείες επίσης υπόκεινται σε φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ), ο οποίος λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο με την προπληρωμή του δασμού στο Τελωνείο. Καθημερινά, οι εταιρείες έχουν υποχρέωση να έχουν προπληρωμένο στο Τελωνείο, το ΦΠΑ που αναλογεί στα προϊόντα που πρόκειται να πουλήσουν.

#### **(Α) Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ)**

188. Ο ειδικός φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) καταβάλλεται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών κατά την εκτελώνιση των προϊόντων σε ευρώ ανά λίτρο. Ο ΕΦΚ, από την 1/1/2008 μέχρι και τις 13/12/2014 είχε ως ακολούθως:

---

<sup>62</sup> Πηγή πληροφόρησης εφημερίδα Καθημερινή:  
<http://www.kathimerini.com.cy/gr/oikonomiki/oikonomia/14919/?ctype=ar>



Πίνακας 2

Ημερομηνία Αλλαγής	Βενζίνη 95 Οκτ (UMG 95).	Βενζίνη 98 Οκτ (UMG 98).	Πετρέλαιο Κίνησης	Κηροζίνη	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο Αγροτικό	Πετρέλαιο Πλοίων
01/01/2008	0,29866	0,29866	0,24500	0,02100	0,02100	0,00000	0,00000
01/04/2008	0,29866	0,29866	0,24500	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
01/11/2008	0,29866	0,29866	0,24500	0,02100	0,02100	0,00000	0,00000
01/04/2009	0,29866	0,29866	0,24500	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
06/11/2009	0,29866	0,29866	0,24500	0,02100	0,02100	0,00000	0,00000
01/04/2010	0,29866	0,29866	0,24500	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
18/06/2010	0,35900	0,35900	0,33000	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
01/03/2012	0,35900	0,35900	0,33000	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
01/01/2013	0,42900	0,42900	0,40000	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
14/01/2013	0,42900	0,42900	0,40000	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000
01/01/2014	0,47900	0,47900	0,45000	0,12473	0,12473	0,00000	0,00000

13/01/2014	0,47900	0,47900	0,45000	0,1247 3	0,12473	0,00000	0,00000
------------	---------	---------	---------	-------------	---------	---------	---------

Σημείωση: μέχρι τις 31.12.2010 το βιοντίζελ που αναμιγνυόταν στο Πετρέλαιο Κίνησης είχε μηδενικό ΕΦΚ.

189. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι από το Ιανουάριο 2008 έως τον Ιούνιο του 2010 ο φόρος κατανάλωσης στην Κύπρο ήταν πιο χαμηλός από τον κατώτατο συντελεστή φόρου κατανάλωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως αποτέλεσμα της παρέκκλισης που προβλεπόταν στην Οδηγία 2003/96 σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην υπό αναφορά Οδηγία: «*άρθρο 18β. Χορηγείται η άδεια στην Κύπρο να εφαρμόσει μεταβατική περίοδο έως την 1η Ιανουαρίου 2008 για να προσαρμόσει το εθνικό της επίπεδο φορολογίας του πετρελαίου ντίζελ και της κηροζίνης που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης στο νέο ελάχιστο επίπεδο των 302 ευρώ ανά 1 000 λίτρα και έως την 1η Ιανουαρίου 2010 ώστε να φτάσει σε 330 ευρώ. Εντούτοις, το επίπεδο φορολογίας για το πετρέλαιο ντίζελ και τη κηροζίνη που χρησιμοποιείται ως καύσιμο δεν θα είναι κατώτερο από 245 ευρώ ανά 1 000 λίτρα από την 1η Μαΐου 2004. Χορηγείται η άδεια στην Κύπρο να εφαρμόσει μεταβατική περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 για την προσαρμογή του εθνικού επιπέδου φορολογίας της αμόλυβδης βενζίνης που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κίνησης στο νέο ελάχιστο επίπεδο των 359 ευρώ ανά 1 000 λίτρα. Εντούτοις, το επίπεδο φορολογίας της αμόλυβδης βενζίνης που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κίνησης δεν μπορεί να είναι κατώτερο από 287 ευρώ ανά 1 000 λίτρα από την 1η Μαΐου 2004.*». Επισημαίνεται περαιτέρω δυνάμει του Νόμου περί Φόρων Κατανάλωσης (Τροποποιητικός) Αρ.2) Νόμος 2012, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης από την 1/1/2013 αυξήθηκε κατά €0,07 και ακολούθως, από την 1.1.2014 €0,05, ως οι πρόνοιες του Μνημονίου που υπέγραψε η Κυπριακή Δημοκρατία με την Τρόικα.<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Μετά από την υποβάθμιση της κυπριακής οικονομίας από τον οίκο Moody's, στις 13 Μαρτίου 2012, και από τον οίκο Fitch, στις 25 Ιουνίου 2012, η Κύπρος αιτήθηκε την ένταξή της στον Ευρωπαϊκό μηχανισμό στήριξης. Αντιπροσωπεία της τρόικας κατέφθασε στην Κύπρο, στις 25 Ιουνίου 2012, και διαπραγματεύτηκε με την κυβέρνηση του νησιού τους όρους του δανείου. Στις 30 Νοεμβρίου 2012, η κυπριακή κυβέρνηση συμφώνησε με την τρόικα τους όρους διάσωσης της κυπριακής οικονομίας, απομένοντας μόνο να συμφωνηθεί το ακριβές ποσό της αναχρηματοδότησης των τραπεζών.

190. Αναφορικά με το Υγραέριο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι από το 2008 έως και το 2014 δεν υφίστατο φόρος σε σχέση με την εμπορία αυτού σε φιάλες (κυλίνδρους) και χύμα. ΕΦΚ υφίστατο μόνο σε σχέση με το υγραέριο κίνησης. Ο ΕΦΚ για την περίοδο από το 2008 μέχρι το 2014 σε ευρώ ανά μετρικό τόνο ήταν:

**Πίνακας 3**

Έτος	Κύλινδρο	Χύμα	Κίνησης	από
	ΕΦΚ	ΕΦΚ	ΕΦΚ	
2008	0	0	125,00	
2009	0	0	125,00	
2010	0	0	125,00	
2011	0	0	125,00	
2012	0	0	125,00	01/03/2012
2013	0	0	125,00	14/01/2013
2014	0	0	125,00	13/01/2014

**(B) Φόρος προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)**

191. Ο ΦΠΑ καταβάλλεται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών κατά την εκτελώνιση των προϊόντων. Το ποσοστό του ΦΠΑ από την 1/1/2008 μέχρι και τις 13/12/2014 ανά λίτρο είχε ως ακολούθως:

**Πίνακας 4**

Ημερομηνία Αλλαγής	Βενζίνη 95 Οκτ. (UMG 95)	Βενζίνη 98 Οκτ. (UMG 98)	Πετρέλαιο Κίνησης	Κηροζίνη	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο Αγροτικό	Πετρέλαιο Πλοίων
01/01/2008	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%

01/04/2008	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
01/11/2008	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
01/04/2009	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
06/11/2009	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
01/04/2010	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
18/06/2010	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
01/03/2012	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%
01/01/2013	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%	17,0%
14/01/2013	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%
01/01/2014	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%	18,0%
13/01/2014	19,0%	19,0%	19,0%	19,0%	19,0%	19,0%	19,0%

192. Για το υγραέριο, ο ΦΠΑ για την περίοδο από το 2008 μέχρι το 2014 σε ευρώ ανά μετρικό τόνο ήταν:

**Πίνακας 5**

Έτος	Κύλινδρο		Χύμα		Κίνησης	
	ΦΠΑ	ΦΠΑ	ΦΠΑ	Από		
2008	5%	5%	15%			
2009	5%	5%	15%			
2010	5%	5%	15%			
2011	5%	5%	15%			
2012	5%	5%	17%		01/03/2012	
2013	5%	5%	18%		14/01/2013	

2014	5%	5%	19%	13/01/2014
------	----	----	-----	------------

### **(Γ) Δασμός**

193. Εγγενής στην έννοια της τελωνειακής ένωσης, είναι η συνύπαρξη του εσωτερικού δασμολογικού αφοπλισμού με ένα κοινό τελωνειακό δασμολόγιο, το οποίο εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη στις εισαγωγές από τρίτες χώρες. Τα προϊόντα τρίτων χωρών πρέπει να εκτελωνίζονται μία μόνον φορά κατά την εισαγωγή σε ένα κράτος μέλος και κατόπιν μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα σε όλον τον κοινό τελωνειακό χώρο. Το κοινό τελωνειακό δασμολόγιο θεσπίστηκε από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα το 1968 και ειδικότερα με το άρθρο 28 ΣΛΕΕ, πρώην άρθρο 23 ΣΕΚ.<sup>64</sup> Το ολοκληρωμένο Κοινοτικό Δασμολόγιο (TARIC), περιλαμβάνει τις συνθήκες εισαγωγής, οι οποίες δεν περιέχονται στη Συνδυασμένη Ονοματολογία (ΣΟ) όπως είναι, ιδίως οι τελωνειακές ποσοστώσεις και προτιμήσεις, οι πρόσκαιρες διακοπές των αυτόνομων δασμών του ΚΔΤ, οι εισφορές αντιντάμπινγκ και οι αντισταθμιστικές εισφορές [Κανονισμός 2658/87, τροποποιηθείς τελευταία από τον Κανονισμό 2015/1754, βλ. το τμήμα 23.2.2]. Το TARIC συγκεντρώνει το σύνολο των ευρωπαϊκών μέτρων που εφαρμόζονται στις εμπορικές συναλλαγές και παρέχει στις εθνικές υπηρεσίες πληροφορίες για όλα τα μέτρα της ΕΕ που αφορούν το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο.
194. Για τις χώρες προέλευσης των προϊόντων που εισήγαγε μια εταιρεία πετρελαιοειδών κατά την περίοδο 2008-2014 ο δασμός ήταν μηδενικός. Εξαίρεση το υγραέριο από χώρες εκτός Ε.Ε. που ίσχυε δασμός 0,7% επί του κόστους εισαγωγής.

### **(Δ) Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα**

195. Η ΑΛΚ χρεώνει «Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα» στην ποσότητα που παραλήφθηκε από τις εταιρείες εισαγωγής, τα οποία καταβάλλονται αμέσως μετά την εκφόρτωση των προϊόντων:

<sup>64</sup> Πηγή πληροφόρησης  
[http://europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/3/5/2/1/index.tkl?lang=gr&all=1&s=1&e=10](http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/3/5/2/1/index.tkl?lang=gr&all=1&s=1&e=10)

**Πίνακας 6**

<b>Έτος</b>	<b>Τέλος ΑΛΚ [0/1000 λίτρα]</b>
2008 (από 11/01/2008)	1,4095
2009 (από 09/01/2009)	1,4759
2010 (από 08/01/2010)	1,4803
2011 (από 14/01/2011}	1,5153
2012	1,5558
2013	1,5658
2014	1,5658

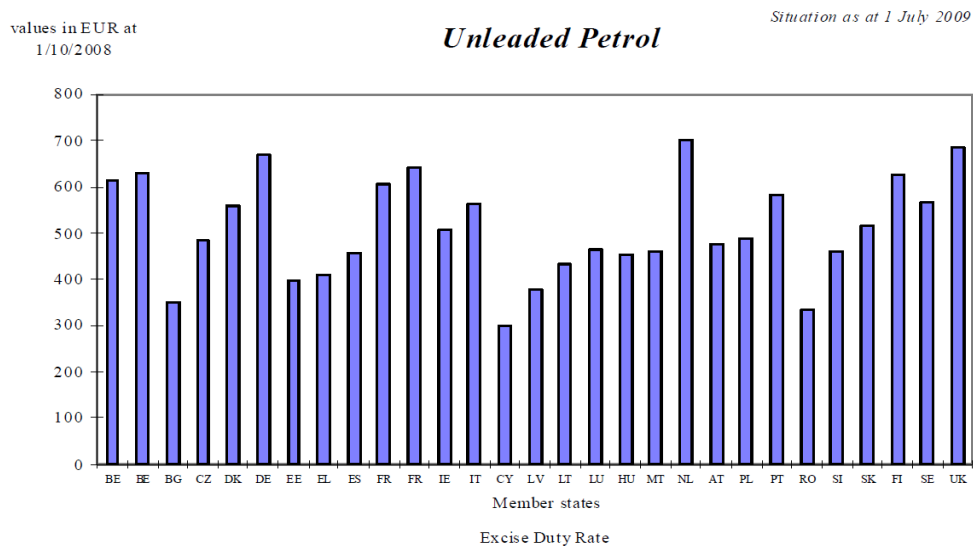
**(Ε) Σύγκριση Φορολογιών με τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

196. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, μελετήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στατιστικά στοιχεία σε σχέση με την φορολογία που επιβάλλεται σε άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία είναι δημοσιευμένα στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Taxations and Customs)<sup>65</sup>.
197. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω και προκύπτει από τον Πίνακα 1, από τον Ιανουάριο 2008 έως το Ιανουάριο 2010, ο φόρος κατανάλωσης στην Κύπρο ήταν πιο χαμηλός από τον κατώτατο συντελεστή φόρου κατανάλωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως αποτέλεσμα της παρέκκλισης που προβλεπόταν στην Οδηγία 2003/96 σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτό προκύπτει και από τα Γραφήματα που ακολουθούν που αφορούν την Αμόλυβδη και το Πετρέλαιο Κίνησης, όπου φαίνεται ότι η Κύπρος το 2008 έχει το χαμηλότερο συντελεστή από τα υπόλοιπα Κράτη Μέλη.

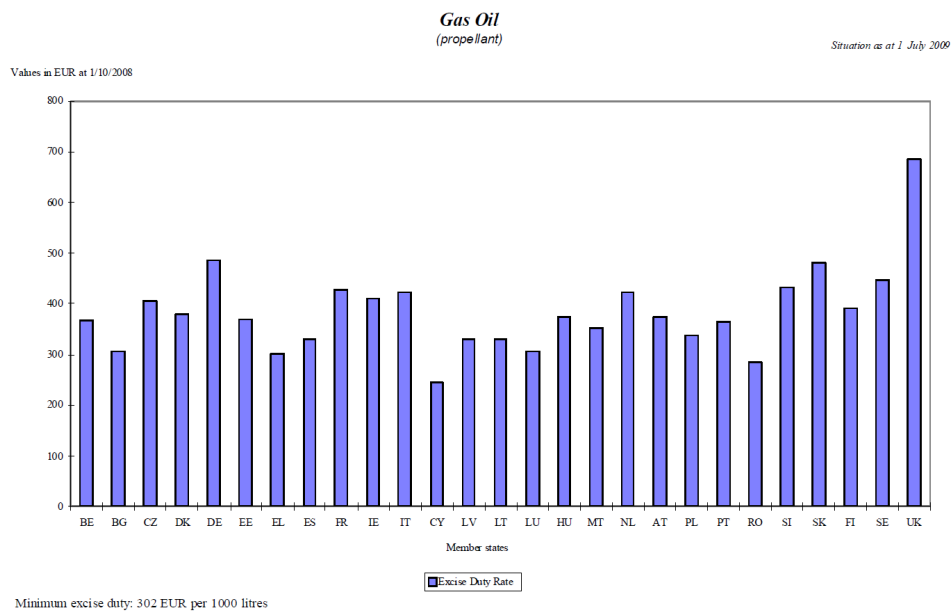
---

<sup>65</sup> [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy/excise-duties-energy/excise-duties-energy-tax-rates\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy/excise-duties-energy/excise-duties-energy-tax-rates_en)

**Γράφημα 6: Συντελεστές ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά 1000 λίτρα για την αμόλυβδη βενζίνη στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2008**



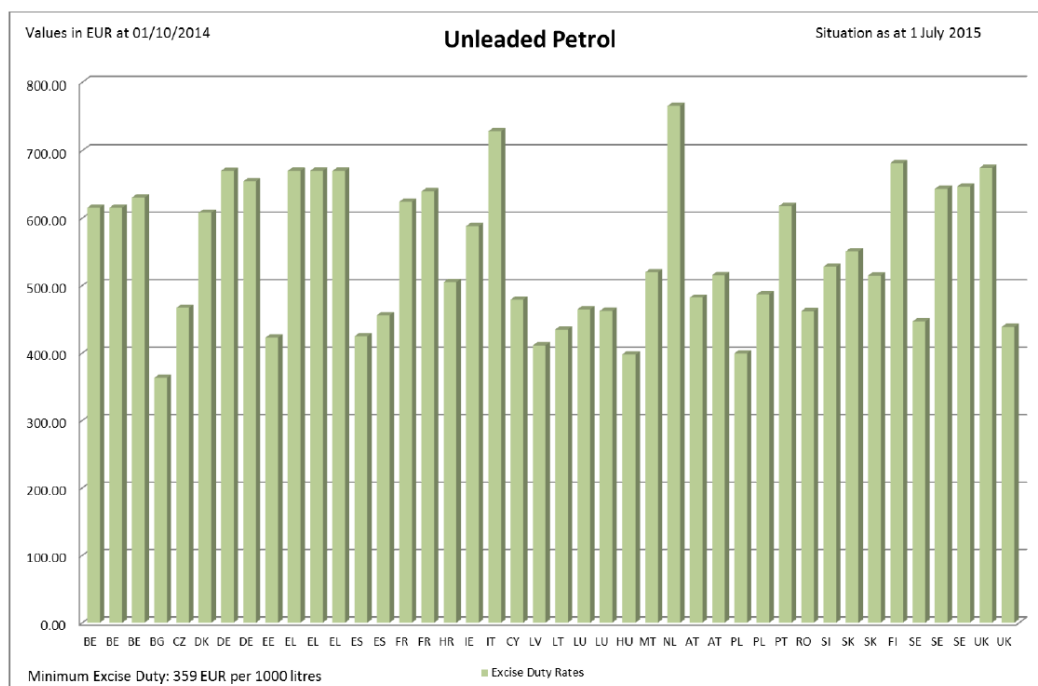
**Γράφημα 7: Συντελεστές ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά 1000 λίτρα για το πετρέλαιο κίνησης στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2008**



198. Σε ότι αφορά το 2014, παρατίθενται τα ακόλουθα γραφήματα που αφορούν την Αμόλυβδη και το Πετρέλαιο Κίνησης. Ο ελάχιστος φόρος καυσίμων για τις χώρες της

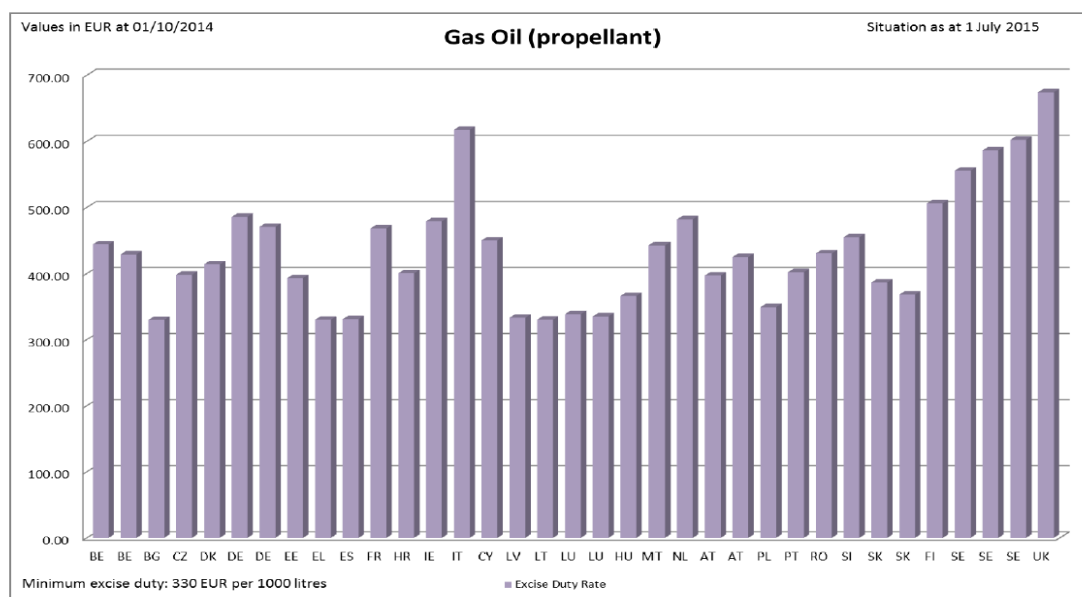
Ευρωπαϊκής Ένωσης είχε οριστεί στα 359 ευρώ ανά 1000 λίτρα για την αμόλυβδη βενζίνη. Για το πετρέλαιο κίνησης πριν την 1/1/2010 είχε οριστεί στα €302 ανά 1000 λίτρα και από την 1/1/2010 στα €330 ανά 1000 λίτρα. Οι φόροι που εφαρμόστηκαν το 2014 για τα 2 είδη καυσίμων στην Κύπρο είναι οι ελάχιστοι συν €120 ανά 1000 λίτρα. Σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες τις ΕΕ, οι εν λόγω φόροι είναι σε σχετικά μέσα επίπεδα για την αμόλυβδη βενζίνη και σε σχετικά λίγο ψηλότερα από τα μέσα επίπεδα για το πετρέλαιο κίνησης (όταν μια χώρα παρουσιάζεται περισσότερες από 1 φορές στο γράφημα θα πει ότι ο φόρος είναι διαφορετικός για διάφορα είδη του συγκεκριμένου καυσίμου).

**Γράφημα 8: Συντελεστές ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά 1000 λίτρα για την αμόλυβδη βενζίνη στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2014**





**Γράφημα 9: Συντελεστές ειδικού φόρου κατανάλωσης ανά 1000 λίτρα για το πετρέλαιο κίνησης στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2014**



199. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι οι φόροι στα καύσιμα δεν είναι μόνο μια πηγή εσόδων για την εκάστοτε κυβέρνηση αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο για εσωτερίκευση της αρνητικής εξωτερικότητας. Ως αναφέρεται στην επίσημη ιστοσελίδα της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>66</sup> : «*The 1992 White Paper on Transport puts great emphasis on internalizing the external costs of transport. The Commission has started work on a Green Paper to launch a debate on the general framework for implementing the principle. In the meantime, EU directives which set minimum rates for petrol and Diesel fuel which are lower than rates for leaded petrol and Directives setting minimum rates for annual Member States' vehicle taxes on lorries and a maximum level for charges for the use of road infrastructure by lorries, have been adopted. Although the primary purpose is the elimination of distortions of competition between road hauliers in different Member States, it is also a first step in internalising the external costs of transport. These Directives could lead in the medium term to a common system of road user charging based on the principle of territoriality*».
200. Εξωτερικότητα είναι η επίπτωση που έχουν οι πράξεις ενός ή περισσότερων ατόμων στην ευμάρεια ενός άλλου ή άλλων ατόμων. Μια εξωτερικότητα είναι αρνητική όταν η

<sup>66</sup> Βλ. [ec.europa.eu/environment/archives/action-programme/env-act5/chapt1-3.htm](http://ec.europa.eu/environment/archives/action-programme/env-act5/chapt1-3.htm)

επίπτωση έχει αρνητικό αντίκτυπο. Για παράδειγμα, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα αυτοκίνητα όταν κινούνται, επηρεάζουν όχι μόνο τους συμμετέχοντες στην αγορά καυσίμων αλλά και μέλη της κοινωνίας που δεν συμμετέχουν στην εν λόγω αγορά όπως άτομα που δεν οδηγούν: παιδιά και ηλικιωμένους και άτομα που χρησιμοποιούν άλλο μέσο για την κίνηση τους πχ. ποδήλατο. Επομένως, η αγορά καυσίμων είναι μια αγορά στην οποία υπάρχουν αρνητικές εξωτερικότητες.

201. Η δημιουργία αρνητικών εξωτερικοτήτων από μια αγορά μπορεί να εκληφθεί σαν αναποτελεσματικότητα όταν η τελευταία μετριέται όχι μόνο στο στενό περιβάλλον της ίδιας αγοράς, αλλά με γνώμονα την επίδραση που έχει σε ολόκληρη την κοινωνία μέσα στην οποία υπάρχει η αγορά. Οι ζημιές που υφίστανται τα άτομα που δεν συμμετέχουν στην αγορά θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον υπολογισμό της κοινωνικής αποτελεσματικότητας των αγορών. Για παράδειγμα εάν αγνοηθεί η αρνητική εξωτερικότητα και το «αποτελεσματικό» επίπεδο ορίζεται στην συνολική ποσότητα Χ, τότε είναι προφανές ότι το κοινωνικά αποτελεσματικό επίπεδο πρέπει να είναι μικρότερο του Χ, δηλαδή για την αντιμετώπιση της αρνητικής εξωτερικότητας θα πρέπει να μειωθεί η συνολική κατανάλωση καυσίμων (και να αυξηθούν οι τιμές) κάτι το οποίο σημαίνει και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.
202. Το πρόβλημα των εξωτερικοτήτων πηγάζει από το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις αγνοούν τις αρνητικές εξωτερικότητες όταν προσπαθούν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Με άλλα λόγια, λαμβάνουν υπόψη το ιδιωτικό οριακό κόστος τους και όχι και την οριακή ζημιά που γίνεται στο περιβάλλον. Ένας τρόπος επίλυσης του προβλήματος αυτού είναι η επιβολή ενός πιγκοβιανού φόρου (ονομάστηκε έτσι προς τιμή του οικονομολόγου Arthur Pigou) ο οποίος έμμεσα υποχρεώνει τις επιχειρήσεις να παράγουν λιγότερο. Οι πιγκοβιανοί φόροι δίνουν κίνητρα στις επιχειρήσεις να μειώσουν τις αρνητικές εξωτερικότητες και η βασική ιδέα αυτών των φόρων είναι ότι πρέπει να φορολογείται η βασική αιτία που δημιουργεί την αρνητική εξωτερικότητα. Μια τέτοια λύση εσωτερικεύει την αρνητική εξωτερικότητα (internalize the externality or internalize the external cost).
203. Όπως αναφέρεται στο βιβλίο των Harvey S. Rosen & Ted Gayer με τίτλο "Public Finance" στο κεφάλαιο externalities, υπάρχουν πρακτικά θέματα κατά την εφαρμογή ενός φορολογικού συστήματος κατά τον Pigou (για επιβολή ενός πιγκοβιανού φόρου). Οι συγγραφείς δίνουν ως παράδειγμα την περίπτωση της αρνητικής εξωτερικότητας που δημιουργείται από τις εκπομπές ρύπων από τα αυτοκίνητα και αναφέρουν τα εξής: *«Θεωρητικά, ένας φόρος που βασίζεται στον αριθμό χιλιομέτρων που διανύει ένα*

*αυτοκίνητο προάγει την αποτελεσματικότητα. Ακόμα πιο αποτελεσματικός θα ήταν ένας φόρος που στηρίζεται στον αριθμό των διανυόμενων χιλιομέτρων και ποικίλει ανάλογα με την περιοχή και την ώρα, αφού η ρύπανση είναι πιο επιβλαβής όταν εκπέμπεται σε κατοικημένες περιοχές και ώρες υψηλής κυκλοφοριακής συμφόρησης. Όμως ένας τέτοιος φόρος θα έχει ένα υψηλό διαχειριστικό κόστος. Αντί για αυτό, οι κυβερνήσεις μπορούν να επιβάλουν ένα ειδικό φόρο στο καύσιμο, παρόλο που η κατανάλωση καυσίμου αυτού καθαυτού δεν είναι εκείνη που καθορίζει το μέγεθος της εξωτερικότητας. Ο φόρος στα καύσιμα δεν θα οδηγήσει στο πιο αποτελεσματικό αποτέλεσμα, αλλά παρ' όλα αυτά μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ισχύουσα κατάσταση».*

204. Έχοντας αυτά υπόψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αρμοδιότητα της περιορίζεται στην εξέταση των συνθηκών της αγοράς και τη διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού πλαισίου για τη λειτουργία των επιχειρήσεων στην αγορά και όχι στο να καθορίσει το φόρο που να εσωτερικεύει μια αρνητική εξωτερικότητα. Αυτό αποτελεί αρμοδιότητα άλλου Οργάνου / Υπουργείου.
205. Θα πρέπει όμως παράλληλα να σημειωθεί ότι το έργο της Επιτροπής συμπληρώνει το έργο του κοινωνικού σχεδιαστή (αρμόδιο Υπουργείο), όταν για παράδειγμα σε μια αγορά όπου υπάρχουν αρνητικές εξωτερικότητες ο φόρος υπολογίστηκε ώστε να τις διορθώνει με το να μειώνει την κατανάλωση από το ανταγωνιστικό επίπεδο, η ύπαρξη σύμπραξης στην εν λόγω αγορά θα οδηγήσει σε συνολική κατανάλωση που θα είναι μικρότερη από το κοινωνικά άριστο επίπεδο, με αποτέλεσμα ο περιβαλλοντικός φόρος να αποτύχει να οδηγήσει την κατανάλωση καυσίμων στο κοινωνικά άριστο επίπεδο που είναι και ο στόχος του κοινωνικού σχεδιαστή. Η Επιτροπή με την αποτροπή της εν λόγω αντιανταγωνιστικής σύμπραξης υποβοηθά τον κοινωνικό σχεδιαστή να ολοκληρώσει το έργο.

#### **4. ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ, ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ**

##### **4.1. Εισαγωγή Πετρελαϊκών Προϊόντων**

206. Στην ενότητα "Εισαγωγή Πετρελαϊκών Προϊόντων", γίνεται παρουσίαση του τρόπου λειτουργίας και της δομής της εφοδιαστικής αλυσίδας που αφορά το στάδιο της εισαγωγής. Ως έχει αναφερθεί ανωτέρω, η Κύπρος δεν έχει εγχώρια παραγωγή πετρελαιοειδών, οπότε για κάλυψη των αναγκών της εξαρτάται πλήρως από τις εισαγωγές διυλισμένων πετρελαϊκών προϊόντων από το εξωτερικό.
207. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία που αφορούν τις εισαγωγές των εταιρειών σε σχέση με όλα τα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας. Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται θέματα που αφορούν την προμήθεια των πετρελαιοειδών, τους όρους συνεργασίας μεταξύ εταιρειών, τη διαφοροποίηση ως προς τα προϊόντα που εισήγαγαν οι εταιρείες κατά την υπό αναφορά περίοδο και κατά πόσο τερμάτισαν την εισαγωγή ορισμένων προϊόντων και τους λόγους, καταγράφονται ενδεχόμενες συνεργασίες με άλλες εταιρείες που βρίσκονται στο ίδιο ή σε επόμενο στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας, η συχνότητα των εισαγωγών, τυχόν ελλείψεις που υπήρχαν και τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν αυτές και θέματα πληρωμών (π.χ. πληρωμές σε ξένο νόμισμα), με στόχο να εντοπιστούν ενδεχόμενοι δομικοί περιορισμοί που επηρεάζουν το επίπεδο ανταγωνισμού στην αγορά των πετρελαιοειδών σε αυτό το στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας.
208. Από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας διαφάνηκε ότι κατά την περίοδο 2008 έως 2010 υπήρχε μεγαλύτερος αριθμός εταιρειών που εισήγαγε τα πέντε (5) είδη πετρελαιοειδών από την περίοδο 2011 έως 2014. Συγκεκριμένα, την εν λόγω περίοδο η εταιρεία Lukoil προέβαινε σε εισαγωγές των ακόλουθων προϊόντων: UMG 95, Πετρέλαιο Κίνησης και Πετρέλαιο Θέρμανσης, ενώ UMG 98 αγόραζε από άλλες εταιρείες που έκαναν εισαγωγές. Εισαγωγές πετρελαίου κίνησης και θέρμανσής πραγματοποιούσε και η BP Eastern κατά την εν λόγω περίοδο. Από το 2011, όμως παρέμειναν στην αγορά εισαγωγής τρεις εταιρείες μόνο: η Petrolina, η ExxonMobil και η ΕΚΟ. Θα πρέπει, φυσικά να σημειωθεί ότι ο αριθμός των εταιρειών που εισήγαγε UMG 98 και Υγραέριο, καθ' όλη την υπό αναφορά περίοδο 2008 έως 2014 παρέμεινε ο ίδιος.
209. Οι αγορές την περίοδο από 2008 έως 2014 γίνονται, μεταξύ άλλων από χώρες της Μεσογείου και συγκεκριμένα από Ελλάδα, Ιταλία, Ισραήλ και Ρουμανία, με τα

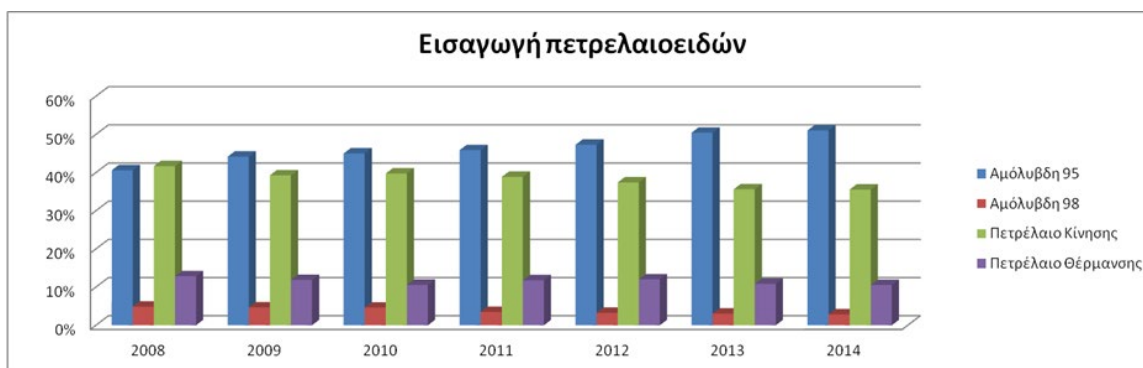
πετρελαιοειδή να μεταφέρονται με πλοία σε παράκτιους τερματικούς σταθμούς εισαγωγής.

210. Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι το στάδιο της εισαγωγής χαρακτηρίζεται από μικρό αριθμό εταιριών, και συναφώς από την ύπαρξη ολιγοπωλίου. Τα προϊόντα που εισάγονται από τις επιχειρήσεις μπορεί να χαρακτηριστούν ως ομοιογενή στη βάση συγκεκριμένων, νομοθετημένων προτύπων ποιότητας αφού σύμφωνα με τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών, λόγω του ότι οι προδιαγραφές των πετρελαιοειδών είναι σύμφωνες με τις διατάξεις των υπό αναφορά νομοθεσιών και κανονισμών, κάθε προϊόν μπορεί να αντικατασταθεί από το ίδιο προϊόν που πωλεί μια άλλη εταιρεία, νοουμένου φυσικά ότι πληρούνται οι προδιαγραφές αυτές.
211. Όπως έχει αναφερθεί στο [Κεφάλαιο 3.1 «Ρύθμιση των προδιαγραφών και της ποιότητας των πετρελαιοειδών και καυσίμων»](#), αναφορικά με τις προδιαγραφές των προϊόντων, τα πετρελαιοειδή αποτελούν είδη ευρείας κατανάλωσης, όπου η καινοτομία μπορεί να υπάρξει μόνο σε περιορισμένο βαθμό και ως εκ τούτου δεν μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη διαμόρφωση των μεριδίων αγοράς που διατηρούν οι εταιρείες. Η καινοτομία μπορεί να υπάρξει σε κάποιο βαθμό στα προϊόντα με τη χρήση ειδικών πρόσθετων τα οποία βελτιώνουν τις ιδιότητες των καυσίμων. Από τα στοιχεία των εταιρειών φαίνεται ότι ορισμένες εταιρείες προέβιναν σε διαφοροποιήσεις σε ότι αφορά τα καύσιμα κίνησης, καθότι γίνεται προσθήκη χημικών παρασκευασμάτων (π.χ. υγρούς καταλύτες, βελτιωτικά πρόσθετα απόδοσης).
212. Στην Κύπρο εισάγεται ένα είδος υγραερίου (μείγμα προπάνιου και βουτανίου) και χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακή χρήση και θέρμανση και σε μικρότερο βαθμό για βιομηχανική χρήση. Δεν υπάρχουν διαφοροποιήσεις τεχνικών και άλλων προδιαγραφών του υγραερίου. Σύμφωνα με τις εταιρείες, οι καινοτομίες στα προϊόντα υγραερίου στην Κύπρο δεν φαίνεται να διαδραματίζουν ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση των μεριδίων αγοράς. Το υγραέριο είναι είδος πρώτης ανάγκης για τον καταναλωτή και συναγωνίζεται με τα υπόλοιπα καύσιμα ως προς τη χρήση του.
213. Από τις πληροφορίες που έχουν δοθεί από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, φαίνεται ότι οι περισσότερες εταιρείες, πλην αυτών που ανήκουν σε Ομίλους εταιρειών που λειτουργούν διυλιστήρια σε άλλες χώρες, διατηρούν συμβάσεις διαφορετικής διάρκειας με συγκεκριμένα διυλιστήρια ή/και προμηθευτές του εξωτερικού, που είναι αποτέλεσμα ανταγωνιστικών διαδικασιών, οι οποίες ανανεώνονται ή επεκτείνονται.

214. Περαιτέρω, από την κλαδική έρευνα διαφάνηκε ότι οι εταιρείες κατά την υπό αναφορά περίοδο δεν είχαν συνεργαστεί με τις υπόλοιπες εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτό το στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας για σκοπούς εισαγωγής πετρελαϊκών προϊόντων στην Κύπρο. Πάρα ταύτα, το Τμήμα Τελωνείων, δήλωσε ότι τα πετρελαιοειδή που εισάγονται στην Κύπρο από τις διάφορες εταιρείες, είναι δυνατόν να προέρχονται από το ίδιο προμηθευτή και να μεταφέρονται με τον ίδιο πλοίο. Μια εκ των εταιρειών ανέφερε ότι μπορεί να υπήρχαν λίγες μεμονωμένες περιπτώσεις όπου φορτίο της μεταφέρθηκε σε πλοίο που μετέφερε και φορτία για άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο.
215. Επίσης, σημειώνεται ότι υπήρχαν περιπτώσεις που ορισμένες εξ αυτών είχαν αγοράσει από άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών στην Κύπρο λόγω προσωρινών ελλείψεων (π.χ. ως αποτέλεσμα μη εκτιμωμένων καθυστερήσεων στις αφίξεις των φορτίων της, αλλά και για επιχειρηματικούς λόγους, με την αγορά κατάλοιπων (residuals) από τους υποθαλάσσιους αγωγούς. Όπως έχει επισημανθεί από την Κ.Ε.Τ.Α.Π, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί αλλά και οι υπέργειοι αγωγοί μέχρι τις δεξαμενές αποθήκευσης διατηρούνται πάντα γεμάτοι με το τελευταίο προϊόν που εκφορτώθηκε.
216. Σε ό,τι αφορά το υγραέριο, όπως παρουσιάστηκε ήδη στο Κεφάλαιο αυτό, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η παρούσα κλαδική έρευνα, δραστηριοποιούνται στην εισαγωγή μόνο τρεις εταιρείες, η Petrolina, η Intergaz Ltd και η ΕΚΟ.
217. Η Petrolina ανέφερε ότι εισάγει από μόνη της όλα τα προϊόντα εκτός του υγραερίου για την εισαγωγή του οποίου συνεργάζεται με άλλη εταιρεία. Οι λόγοι συνεργασίας με τρίτες εταιρείες, εστιάζονται στους μικρούς αποθηκευτικούς χώρους και η δυσκολία εξεύρεσης μικρών φορτίων στην περιοχή για εισαγωγή.
218. Η εταιρεία Synergas στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, ανέφερε ότι οι λόγοι που για τους οποίους δεν εισάγει υγραερίο είναι μεταξύ άλλων ο περιορισμός χώρος αποθήκευσης, η μη διατήρηση ιδιόκτητου αγκυροβόλιου για πρόσδεση πλοίων, το υψηλό κόστος εισαγωγής και έλλειψης αποθεμάτων υγραερίου κατά τους χειμερινούς μήνες λόγω των περιορισμένων αποθηκευτικών χώρων, δημιουργεί τα οποία δημιουργούν πρόβλημα στην διασφάλιση της απρόσκοπτης προμήθειας υγραερίου, ιδίως κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.
219. Η εταιρεία ΕΚΟ εισήγαγε προϊόντα από την Ελλάδα.

220. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, συλλέχθηκαν στοιχεία αναφορικά με τις ετήσιες ποσότητες εισαγωγής πετρελαιοειδών και υγραερίου από όλες τις εταιρείες πετρελαιοειδών, οι οποίες δραστηριοποιούνταν στον τομέα των εισαγωγών κατά την περίοδο 2008 μέχρι 2014, ή μέρος της περιόδου αυτής, με σκοπό να διαφανεί η δομή της αγοράς που σχετίζεται με την εισαγωγή των πετρελαιοειδών εντός της Δημοκρατίας. Σημειώνεται ότι οι αγορές από άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνται στην Κυπριακή αγορά ή/και αγορές από τον ΚΟΔΑΠ, δεν συμπεριλαμβάνονται στα πιο κάτω στοιχεία.
221. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, οι εισαγωγές στην Κύπρο την περίοδο από το 2008 έως το 2014, διαμορφώθηκε ως ακολούθως:

**Γράφημα 10: Εισαγωγές Πετρελαιοειδών**



222. Από το πιο πάνω, προκύπτει ότι η UMG 95 το 2008 αντιστοιχούσε στο 42% των εισαγωγών. Από το 2008 έως και το 2014 παρουσιάστηκε μια σταθερή και συνεχιζόμενη αύξηση των ποσοτήτων εισαγωγής UMG 95 με το 2014 να φτάνει στο 51%. Ακολουθεί, το πετρέλαιο κίνησης το οποίο την περίοδο 2008 ως 2014 παρουσίασε επίσης μείωσης, αφού το 2008 το ποσοστό εισαγωγών αντιστοιχούσε στο 42% και το 2014 μειώθηκε στο 36%. Η UMG 98 την περίοδο 2008 έως 2010 αντιστοιχούσε στο 5% των εισαγωγών, ενώ την περίοδο από το 2011 έως το 2014 μειώθηκε στο 3%. Τέλος, οι εισαγωγές του πετρελαίου θέρμανσης παρέμειναν σχετικά σταθερές, περί το 13% με 11%, επί του συνόλου των εισαγωγών.
223. Σε ότι αφορά το υγραέριο, όπως έχει επισημανθεί ανωτέρω οι συνολικές ετήσιες εισαγωγές υγραερίου στη Δημοκρατία κατά την υπό αναφορά περίοδο ανέρχονταν περίπου σε 52 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 53 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 52 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 55 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 55 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 46 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 49 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

Γράφημα 11



224. Από το πιο πάνω Γράφημα είναι εμφανείς οι αυξομειώσεις στις εισαγωγές υγραερίου κατά την περίοδο από το 2008 έως το 2014. Συγκεκριμένα το 2013 σημειώθηκε η χαμηλότερη ποσότητα εισαγωγής υγραερίου για την περίοδο της επταετίας. Από την ανάλυση των δεδομένων των εταιρειών διαφάνηκε ότι η εταιρεία Petrolina έχει προβάδισμα έναντι των υπόλοιπων εταιρειών εισαγωγής πετρελαιοειδών και υγραερίου σε σχέση με τις ποσότητες που εισήχθησαν στην Κύπρο, με εξαίρεση την UMG 98, η μεγαλύτερη ποσότητα της οποίας είχε εισαχθεί από την ΕΚΟ.

225. Σε ότι αφορά τις αυξομειώσεις στις συνολικές εισαγωγές των προϊόντων πετρελαιοειδών και υγραερίου που παρατηρήθηκαν την περίοδο από το 2008 έως το 2014, οι εταιρείες πετρελαιοειδών ανέφεραν ότι το ύψος αυτών οδηγείται/εξαρτάται από τις ανάγκες της αγοράς βάσει της αύξησης/μείωσης της χονδρικής ζήτησης από τις ίδιες ή άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών λόγω αύξησης/μείωσης της λιανικής ζήτησης από τους καταναλωτές ή συμφωνίες αγοραπωλησιών μεταξύ των εταιρειών στην χονδρική αγορά. Οι εταιρείες ανέφεραν ως πιθανούς λόγους αυξομείωσης τους εξής:

- i) Αύξηση Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης,
- ii) Επιρροή δυσμενών οικονομικών συνθηκών (κυρίως μετά τον Μάρτιο του 2013),
- iii) Αντικατάσταση premium προϊόντων με φθηνότερες επιλογές (π.χ. χρήση UMG 95 οκτανίων αντί UMG 98),
- iv) Καιρικές συνθήκες (ιδίως σε ό,τι αφορά το Πετρέλαιο Θέρμανσης και το Υγραέριο Θέρμανσης),



ν) Αλλαγές προδιαγραφών άλλων προϊόντων πετρελαιοειδών κατά τη διάρκεια της περιόδου (π.χ. Αγροτικό Πετρέλαιο το 2011), και

vi) Στροφή καταναλωτών σε οχήματα μικρότερης κατανάλωσης.

226. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας και στη βάση των πιο πάνω στοιχείων εξετάστηκε ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς στο στάδιο της εισαγωγής σε ότι αφορά την UMG 95, UMG 98 και το πετρέλαιο κίνησης, θέρμανσης και υγραέριο για όλη την περίοδο από το 2008 έως το 2014.

**Πίνακας 7**

Καύσιμο/Έτος	Δείκτης ΗΗΙ με βάση τα ποσοστά εισαγωγής						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Αμόλυβδη 95	2891	2827	3410	3428	3466	3472	3429
Αμόλυβδη 98	3366	3398	3390	3371	3428	3454	3346
Πετρέλαιο Κίνησης	2874	2863	3191	3607	3578	3600	3576
Πετρέλαιο Θέρμανσης	2549	2740	3088	3884	3803	3679	3478
Υγραέριο	3531	3628	3679	3471	3603	3546	3613

227. Ο βαθμός συγκέντρωσης μιας αγοράς υπολογίζεται με βάση τον δείκτη ΗΗΙ. Ο δείκτης ΗΗΙ προκύπτει από την άθροιση των τετραγώνων των ατομικών μεριδίων αγοράς όλων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Με τον δείκτη ΗΗΙ δίνεται αναλογικά μεγαλύτερη βαρύτητα στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων. Παρόλο που είναι προτιμότερο να περιλαμβάνονται στον υπολογισμό όλες οι επιχειρήσεις, η απουσία πληροφοριών για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις μπορεί να μην έχει τόση σημασία, επειδή οι επιχειρήσεις αυτές δεν επηρεάζουν αισθητά τον ΗΗΙ<sup>67</sup>. Ο δείκτης ΗΗΙ λαμβάνει υπόψη τιμές από το 0+ (στην θεωρητική περίπτωση της ύπαρξης πλήρους ανταγωνισμού με άπειρες επιχειρήσεις όπου έκαστη κατέχει σχεδόν μηδενικό μερίδιο αγοράς) μέχρι και το 10000 (στην περίπτωση του μονοπωλίου). Σημείο αναφοράς αποτελούν οι 1800 μονάδες του δείκτη ΗΗΙ, πάνω από τις οποίες η συγκέντρωση μιας αγοράς μπορεί να χαρακτηριστεί ως υψηλή.

228. Στην προκειμένη από τα στοιχεία του προαναφερόμενου Πίνακα 7, παρατηρείται ότι για την UMG 95 ο δείκτης ΗΗΙ για τα πρώτα δύο χρόνια ήταν κοντά στο 2850 και ακολούθως τα επόμενα χρόνια κυμάνθηκε από τα 3410 μέχρι τα 3472, γεγονός που οφείλεται στην αποχώρηση της εταιρείας Lukoil από το στάδιο της εισαγωγής του εν λόγω προϊόντος. Σε ότι αφορά την UMG 98 καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ο δείκτης ΗΗΙ κυμάνθηκε

<sup>67</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, 2004/C 31/03)

από το 3346 (το 2014) μέχρι το 3454 (το 2013), κάτι που καταδεικνύει ότι δεν απέχει κατά πολύ από το 3333 (ήτοι 3,6% από το μέγιστο 3454) το οποίο θα ήταν το αποτέλεσμα εάν οι τρεις εταιρείες είχαν τα ίδια μερίδια. Συνεπώς προκύπτει ότι για την UMG 98 κατά την υπό αναφορά περίοδο δεν υπήρχε κάποια ουσιαστική αλλαγή στην αγορά.

229. Αναφορικά με το πετρέλαιο κίνησης, παρατηρείται ότι τα δύο πρώτα χρόνια ο δείκτης HHI ήταν κοντά στο 2870, ακολούθως το 2010 αυξήθηκε στο 3191 και το 2011 αυξήθηκε και πάλι στο 3607. Στη συνέχεια κατά τα έτη 2012 έως 2014 παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με ελάχιστη τιμή δείκτη 3576 και μέγιστη τιμή το 3600 που δεν απέχει πολύ από το 3607 του 2011. Τα πιο πάνω δεικνύουν ότι σε δυο περιπτώσεις υπήρχαν αιφνίδιες μεταβολές στη δομή της αγοράς, οι οποίες οφειλόνταν στη μεν πρώτη περίπτωση στην αποχώρηση της Lukoil από την αγορά της εισαγωγής πετρελαίου κίνησης το 2010, στη δε δεύτερη περίπτωση στην αποχώρηση της BP το 2011.
230. Σε ότι αφορά το πετρέλαιο θέρμανσης παρατηρείται ότι το 2008 ο δείκτης HHI ήταν 2549 και το 2009 αυξήθηκε σε 2740, γεγονός που οφειλόταν στη δραματική μείωση του μεριδίου αγοράς της εταιρείας LUKOIL. Ακολούθως το 2010 ο δείκτης HHI αυξήθηκε στο 3088 που οφειλόταν στην αποχώρηση της εταιρείας LUKOIL από την αγορά της εισαγωγής πετρελαίου θέρμανσης. Στη συνέχεια και πάλι το 2011 αυξήθηκε ο δείκτης HHI σε 3884, γεγονός που οφειλόταν αφενός στην αποχώρηση της εταιρείας BP από την εν λόγω αγορά και αφετέρου από τη μεγάλη αύξηση του μεριδίου αγοράς που κατείχε η εταιρεία Petrolina. Το 2012 ο δείκτης HHI παρέμεινε στα ίδια επίπεδα και συγκεκριμένα στο 3803. Εν συνεχεία το 2013 και 2014, ο δείκτης μειώθηκε κυρίως λόγω της μείωσης του μεριδίου αγοράς της εταιρείας Petrolina και της μείωσης της διαφοράς των ποσοστών μεταξύ των εταιρειών EKO και Exxonmobil.
231. Συμπερασματικά, η Επιτροπή παρατηρείται ότι η αγορά πετρελαιοειδών στην Κύπρο είναι μια μικρή αγορά με αποτέλεσμα η κάθε εταιρεία ξεχωριστά να αδυνατεί να εκμεταλλευτεί οποιοσδήποτε οικονομίες κλίμακας. Η εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων πετρελαιοειδών από την οποία θα προέκυπταν οικονομίες κλίμακας (χαμηλότερο κόστος εισαγωγής) την περίοδο 2008 έως 2014 περιοριζόταν, τόσο από τους περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους, όσο και από τον κίνδυνο μεγάλων διακυμάνσεων των διεθνών τιμών των πετρελαιοειδών. Από την άλλη, σύμφωνα με τα όσα ανέφερε το ΥΕΕΒ, τα πετρελαιοειδή που εισάγονται και διατίθενται στην Κυπριακή αγορά πρέπει να ακολουθούν τις νομοθετικά καθορισμένες προδιαγραφές βάσει των Ευρωπαϊκών

προτύπων, περιορίζοντας τις ενδεχόμενες εισαγωγές από γειτονικές χώρες κάτι που θα μείωνε το κόστος μεταφοράς. Όπως προκύπτει από την ανάλυση που διενεργήθηκε, οι πηγές εφοδιασμού για όλα τα είδη πετρελαιοειδών είναι πολύ περιορισμένες.

232. Ο μικρός αριθμός των επιχειρήσεων σε συνάρτηση με την ομοιογένεια του προϊόντος, προσδίδει στην ολιγοπωλιακή αγορά το χαρακτηριστικό της έντονης αλληλεξάρτησης, δηλαδή κάθε ενέργεια μιας επιχείρησης, με σκοπό να επηρεάσει την κατάσταση στην αγορά προς όφελός της, προκαλεί αντιδράσεις εκ μέρους των άλλων επιχειρήσεων, που με τη σειρά τους παρεμβαίνουν στην αγορά με δικές τους αντίστοιχες ενέργειες. Το στοιχείο της αλληλεξάρτησης διαφοροποιεί το ολιγοπώλιο έναντι τόσο της τέλει ανταγωνιστικής αγοράς όσο και έναντι του αμιγούς μονοπωλίου. Αυτό γιατί υπό συνθήκες τέλει ανταγωνισμού, η συμπεριφορά μιας επιχείρησης δεν έχει αντίκτυπο στην αγορά λόγω της περιορισμένης δύναμης των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην αγορά αυτή και επομένως δεν μπορεί να αποτελεί παράμετρο για τη συμπεριφορά των ανταγωνιστών της, ενώ στη μονοπωλιακή αγορά ο μονοπωλητής δεν έχει ανταγωνιστές των οποίων τη συμπεριφορά θα μπορούσε να λάβει υπόψη. Αντιθέτως, στην ολιγοπωλιακή αγορά οι πωλητές έχοντας επίγνωση της αλληλεξάρτησης της συμπεριφοράς τους διαμορφώνουν τη στρατηγική τους συνεκτιμώντας τις αναμενόμενες αντιδράσεις των ανταγωνιστών τους.<sup>68</sup>

#### **4.2. Μεταφορά μέσω αγωγών**

233. Στην ενότητα "μεταφορά μέσω αγωγών" γίνεται παρουσίαση του τρόπου μεταφοράς των φορτίων πετρελαιοειδών, συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις των εταιρειών, κατά πόσο οι εταιρείες διαθέτουν ιδιόκτητους υποθαλάσσιους αγωγούς και κατά πόσο υφίστανται οποιεσδήποτε συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών.
234. Εν πρώτοις, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, η μεταφορά των πετρελαιοειδών στην Κύπρο κατά την υπό εξέταση περίοδο γινόταν μέσω δεξαμενοπλοίων, τα οποία προσδένονταν σε αγκυροβόλια που βρίσκονταν στη θαλάσσια περιοχή και ήταν συνδεδεμένα με αγωγούς, τα οποία είτε ανήκουν στις εταιρείες είτε στη Κ.Ε.Τ.Α.Π.
235. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π και οι εταιρείες έχουν στην ιδιοκτησία τους και διαχειρίζονται αγκυροβόλια ένα χιλιόμετρο περίπου εντός της θαλάσσιας περιοχής μπροστά από τις εγκαταστάσεις

---

<sup>68</sup> Βλέπε Σύγγραμμα Δημήτρη Τζουγανάτου, «Ολιγοπώλιο & Συλλογική δεσπόζουσα θέση στο δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού» Νομική βιβλιοθήκη, έκδοση 2004, σελ. 1-2.

τους στη Λάρνακα. Στα αγκυροβόλια αυτά μπορούν να προσδεθούν δεξαμενόπλοια τα οποία εκφορτώνουν λευκά προϊόντα (π.χ. Βενζίνη και Πετρέλαιο) διαμέσου τριών υποθαλάσσιων αγωγών είτε προς τις εγκαταστάσεις της Κ.Ε.Τ.Α.Π. είτε προς τις εγκαταστάσεις των εταιρειών.

236. Περαιτέρω, από τις πληροφορίες που έχουν δοθεί από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, φαίνεται ότι η διαδικασία εισαγωγής είναι παρόμοια για όλες τις εταιρείες. Όλες οι μεταφορές καυσίμων γίνονται από ναυλωμένα δεξαμενόπλοια, τα οποία είναι ειδικά για μεταφορά καυσίμων. Πριν και μετά από κάθε παραλαβή καυσίμων (Βενζίνες, πετρέλαια κίνησης και θέρμανσης και υγραέριο), με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, διενεργείται ποιοτικός έλεγχος των καυσίμων με χημικές αναλύσεις, οι οποίες γίνονται σε πιστοποιημένα χημεία και το κόστος επιβαρύνει την εταιρεία από διορισμένους επιθεωρητές σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας υγείας και περιβάλλοντος (ISGOTT, The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals Regulations). Επιπρόσθετα, στο στάδιο της άφιξης του δεξαμενόπλοιου, γίνεται καταμέτρηση από ανεξάρτητο επιθεωρητή των ποσοτήτων που υπάρχουν σε αυτό (ανά αμπάρι και ανά προϊόν) και γίνεται σύγκριση των ποσοτήτων σε σχέση με την φορτωτική και σε σχέση με τις μετρήσεις στο λιμάνι φόρτωσης.
237. Η εκφόρτωση των πετρελαιοειδών γινόταν μέσω υποθαλάσσιων αγωγών, κάτω από αυστηρούς ελέγχους και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα επιθεώρησης και ασφάλειας. Κατά την περίοδο αναφοράς της παρούσας κλαδικής έρευνας, η μεταφορά των πετρελαιοειδών από τα δεξαμενόπλοια στις πετρελαιοδεξαμενές (αποθήκες) στη Λάρνακα. Οι αγωγοί ανήκαν είτε εξολοκλήρου είτε από κοινού στις ακόλουθες εταιρείες οι οποίες διέθεταν τερματικά αποθήκευσης πετρελαιοειδών στη Λάρνακα: 1) Κ.Ε.Τ.Α.Π, 2) Petrolina, 3) ΕΚΟ 4) ExxonMobil 5) Intergaz και 6) Synergas.
238. Με την εισαγωγή/παραλαβή τους, τα πετρελαιοειδή αποθηκεύονται σε εγκεκριμένες από το Τμήμα Τελωνείων Αποθήκες Τελωνειακής Αποταμίευσης/Φορολογικές Αποθήκες και τελούν υπό καθεστώς αναστολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, οι οποίες καθίστανται απαιτητές κατά την έξοδο των προϊόντων από το καθεστώς αναστολής.
239. Στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο (2008 έως 2014) υφίσταντο οι ακόλουθοι υποθαλάσσιοι αγωγοί μεταφοράς πετρελαιοειδών και υγραερίου:
- 2 Ιδιόκτητοι υποθαλάσσιοι αγωγοί της Κ.Ε.Τ.Α.Π.
  - Ιδιόκτητος υποθαλάσσιος αγωγός της εταιρείας Petrolina για μεταφορά καθαρών

(λευκών) προϊόντων πετρελαιοειδών.

- Ιδιόκτητος υποθαλάσσιος αγωγός της εταιρείας Petrolina για τη μεταφορά υγραερίου.
- Ιδιόκτητος υποθαλάσσιος αγωγός της εταιρείας ΕΚΟ για τη μεταφορά υγραερίου.
- Υποθαλάσσιος Αγωγός συνιδιοκτησίας των εταιρειών ExxonMobil, ΕΚΟ και BP Eastern, με ποσοστά συμμετοχής 50%, 15% και 35% αντίστοιχα, για εκφόρτωση λευκών προϊόντων (Automotive Gas Oil (AGO LS) και Πετρέλαιο κίνησης (HGO 0,1) Αμόλυβδη Βενζίνη 95 και 98 Οκτανίων, καύσιμα αεροσκαφών (JET A1) και KEROSENE).
- Ιδιόκτητος υποθαλάσσιος αγωγός υγραερίου της Intergaz.
- Υπέργειος αγωγός στο Βασιλικό που ανήκε στο Τσιμεντοποιείο Βασιλικού Δημόσια Εταιρεία Λτδ.

240. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κάποιες εταιρείες χρησιμοποιούν διαφορετικούς αγωγούς ανάλογα με το προϊόν που μεταφέρουν, ήτοι κατά πόσο συνιστά λευκό προϊόν, υγραέριο, ή άλλον προϊόν καθότι η χρήση ενός αγωγού για την μεταφορά όλων των ειδών πετρελαιοειδών ενδεχόμενα να επιφέρει υποβάθμιση του προϊόντος.

241. Στην περίπτωση που ο αγωγός είναι γεμάτος με διαφορετικό προϊόν από αυτό που θα εκφορτωθεί τότε δίνονται οδηγίες στο πλοίο με την εισαγωγή σφήνας νερού στον αγωγό για να σπρώξει το υπάρχον προϊόν στη δεξαμενή του. Στην είσοδο του αγωγού στην στεριά υπάρχει διαφανές τμήμα του αγωγού από γυαλί και μόλις οι υπεύθυνοι εργάτες δουν να εισέρχεται το νερό τότε αλλάζουν την κατεύθυνση του προϊόντος προς την δεξαμενή του νέου προϊόντος ανοίγοντας και κλείνοντας τις σχετικές βαλβίδες.

242. Όλες οι εταιρείες δήλωσαν ότι ο υφιστάμενος αριθμός υποθαλάσσιων αγωγών είναι ικανοποιητικός για την κάλυψη των αναγκών τους. Μια εκ των εταιρειών δήλωσε ότι το ιδανικότερο θα ήταν να υπάρχει ένας αγωγός για κάθε είδος καυσίμου, ή τουλάχιστον ένας για τα καύσιμα αεροσκαφών, ένας για τα πετρέλαια και βενζίνες και άλλος για το υγραέριο. Από τις πληροφορίες που δόθηκαν από τις εταιρείες, προκύπτει ότι ένα τέτοιο εγχείρημα θα ήταν ενδεχομένως, οικονομικά ασύμφορο λόγω του υψηλού κόστους που απαιτείται για την κατασκευή ενός υποθαλάσσιου αγωγού, το οποίο υπολογίζεται περί του μισού εκατομμυρίου ευρώ.

243. Σε κάθε περίπτωση, το ενδεχόμενο κατασκευής πρόσθετων υποθαλάσσιων αγωγών δεν αποτελεί επί του παρόντος θέμα προς συζήτηση από τη στιγμή που αποφασίστηκε η μετακίνηση των αποθηκευτικών χώρων στις εγκαταστάσεις της εταιρείας VTTV στο Βασιλικό.

#### **4.3. Αποθηκευτικοί Χώροι**

244. Στην ενότητα "Αποθηκευτικοί χώροι" γίνεται παρουσίαση του σταδίου της εφοδιαστικής αλυσίδας που σχετίζεται με την αποθήκευση των πετρελαιοειδών μετά από την παραλαβή των φορτίων. Ειδικότερα, εξετάζονται θέματα που αφορούν τα είδη πετρελαιοειδών που αποθηκεύονται, τους διαθέσιμους αποθηκευτικούς χώρους εντός της Δημοκρατίας, κατά πόσο οι εταιρείες διαθέτουν ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους και κατά πόσο ενοικιάζουν χώρους από άλλες εταιρείες ή από την Κ.Ε.Τ.Α.Π και τον τρόπο με τον οποίο αποφασίζεται η ενοικίαση συγκεκριμένων αποθηκευτικών χώρων. Τέλος, εξετάστηκαν ζητήματα που αφορούν την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων την περίοδο 2008 έως 2014, τον τρόπο με τον οποίο αυτό επηρέασε τις εταιρείες σε σχέση με την τροφοδότηση της λιανικής αγοράς, καθώς και την απόφαση της Κυβέρνησης για μετακίνηση αυτών στην περιοχή Βασιλικού.

245. Εν πρώτοις θα πρέπει να σημειωθεί ότι τόσο οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίων όσο και του υγραερίου οφείλουν να συμμορφώνονται με απαιτήσεις της νομοθεσίας που διέπει την αποθήκευση πετρελαιοειδών. Οι εγκαταστάσεις των εταιρειών (καυσίμων και υγραερίου) επιθεωρούνται από τις αρμόδιες αρχές (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας και Πυροσβεστική Υπηρεσία), στη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας, ετησίως ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με την Ευρωπαϊκή Οδηγία SEVESO,<sup>69</sup> ενώ εκδίδεται σχετικό πιστοποιητικό. Επίσης, κάθε χρόνο επιθεωρούνται οι εγκαταστάσεις για θέματα εκπομπών από το Τμήμα Περιβάλλοντος για έκδοση άδειας αέριων εκπομπών. Προϋπόθεση για εισαγωγή καυσίμων και μεταφορά καυσίμων είναι η δυνατότητα αποθήκευσης.

246. Στο στάδιο της εκφόρτωσης των προϊόντων στις δεξαμενές ξηράς, γινόταν καταμέτρηση όλων των δεξαμενών που παραλαμβάνουν καύσιμα, τόσο πριν την παραλαβή όσο και μετά την παραλαβή ώστε να υπολογιστεί η ολική ποσότητα παραλαβής καθώς και οι

---

<sup>69</sup> Κοινοτική Οδηγία 82/501/ΕΚ, Οδηγία 96/82/ΕΚ του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 1996 για την αντιμετώπιση των κινδύνων μεγάλων ατυχημάτων σχετιζόμενων με επικίνδυνες ουσίες.

απώλειες.<sup>70</sup> Στη βάση των μετρήσεων αυτών γίνεται αναγωγή για τον υπολογισμό των τελικών ποσοτήτων σε λίτρα και μετρικούς τόνους που εισέρευσαν στις δεξαμενές. Στη συνέχεια γινόταν σύγκριση των εν λόγω ποσοτήτων με αυτών που είχαν φορτωθεί. Το Τμήμα Τελωνείων παρευρίσκεται σε όλα τα στάδια και η καταμέτρηση καταχωρείται στο μηχανογραφικό σύστημα ΘΗΣΕΑΣ, όπου γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι.

247. Κατά την περίοδο 2008 - 2014, οι εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών ΕΚΟ, ExxonMobil και Petrolina, ήταν ταυτόχρονα εγκεκριμένοι αποθηκευτές/ ιδιοκτήτες/ διαχειριστές των δεξαμενών στις εγκαταστάσεις τους, ενώ παράλληλα ήταν και αποθηκευτές χρήστες (ένοικοι) στις δεξαμενές της Κ.Ε.Τ.Α.Π. Επίσης, ο ΚΟΔΑΠ ως εγκεκριμένος διαχειριστής χρησιμοποιούσε τις δεξαμενές αποθήκευσης της Κ.Ε.Τ.Α.Π για την αποθήκευση ενεργειακών προϊόντων δικής του ιδιοκτησίας. Όσον αφορά την εταιρεία Lukoil, ως εγκεκριμένος αποθηκευτής χρήστης είχε έγκριση να χρησιμοποιεί τις φορολογικές αποθήκες των εταιρειών ΕΚΟ, ExxonMobil και Petrolina.
248. Η εταιρεία Total Plus ανέφερε ότι δεν έχει αποθηκευτικούς χώρους. Η δε Staroil ανέφερε ότι διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους στην Λευκωσία στην βιομηχανική περιοχή Γερίου από το 2008. Οι χώροι αυτοί χρησιμοποιούνται για αποθήκευση και διανομή πετρελαιοειδών μετά τη διάθεσή τους στην αγορά και την καταβολή των απαιτούμενων φόρων στο Τελωνείο (πάντα με τελωνειακούς όρους) έτσι τα αποθέματα αυτά δεν παρακολουθούνται από το Τελωνείο καθώς θεωρείται ότι έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά. Εκτός από τις προαναφερόμενες εταιρείες έχει διαπιστωθεί μέσα από την κλαδική έρευνα ότι αριθμός μεταπωλητών που δραστηριοποιούνται στην αγορά διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι και πάλι δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των φορολογικών αποθηκών.
249. Σε ό,τι αφορά την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων για τα πετρελαιοειδή την περίοδο 2008-2014, οι εταιρείες εξέφρασαν διάφορες απόψεις, με ορισμένες από αυτές να δηλώνουν ότι οι αποθηκευτικοί χώροι που διαθέταν, σε συνδυασμό με αυτές που μπορούν να ενοικιαστούν από την Κ.Ε.Τ.Α.Π. είναι ικανοποιητικές, ενώ άλλες να δηλώνουν ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποθηκευτικοί χώροι.

---

<sup>70</sup> Κατά την καταμέτρηση γινόταν μέτρηση και καταγραφή του υψόμετρου προϊόντος στη δεξαμενή αποθήκευσης, του ειδικού βάρους του προϊόντος, τη θερμοκρασία του προϊόντος και τη θερμοκρασία του δείγματος.

250. Σε ό,τι αφορά την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων για το υγραέριο την περίοδο 2008 - 2014, η πλειοψηφία των εταιρειών δήλωσε ότι κατά τους χειμερινούς μήνες παρατηρείτο έλλειψη με αποτέλεσμα οι εισαγωγές να γίνονται σε συχνότερη βάση.
251. Επίσης, σύμφωνα με σχετική πληροφόρηση από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και το Τμήμα Τελωνείων, διαπιστώνεται ότι υπήρχε η δυνατότητα για αποθήκευση προϊόντων διαφορετικών κατηγοριών πετρελαιοειδών (π.χ. βενζίνη, πετρέλαιο, μαζούτ) στην ίδια δεξαμενή σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα. Τέτοιες αλλαγές χρήσης πραγματοποιήθηκαν και πραγματοποιούνται από τις εταιρείες πετρελαιοειδών ανάλογα από τις λειτουργικές ανάγκες της κάθε εταιρείας. Κάθε αλλαγή χρήσης δεξαμενής προϋποθέτει έγκριση από τις αρμόδιες αρχές του κράτους. Δεν υπάρχει δυνατότητα αποθήκευσης προϊόντων πετρελαιοειδών σε κυλίνδρους/σφαίρες στις οποίες αποθηκεύεται το υγραέριο ή/και το αντίθετο.
252. Κατά τα έτη 2008 – 2014 παρατηρήθηκαν αρκετές αλλαγές στην αποθήκευση διαφορετικών προϊόντων πετρελαιοειδών στις ίδιες δεξαμενές σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα λόγω λειτουργικών αναγκών. Για να είναι εφικτή η αλλαγή χρήσης της δεξαμενής με αποθήκευση διαφορετικού είδους πετρελαιοειδών, σύμφωνα με τα όσα ανέφεραν οι εταιρείες έπρεπε να γίνουν κάποιες από τις ακόλουθες εργασίες (η λίστα δεν είναι εξαντλητική):
- A) Καθαρισμός δεξαμενών (και τοιχωμάτων)·
  - B) Καθαρισμός σωληνώσεων εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντος στην δεξαμενή·
  - Γ) Αλλαγή/αντικατάσταση σωληνώσεων εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντος στην δεξαμενή·
  - Δ) Αλλαγή/αντικατάσταση μηχανημάτων·
  - E) Εγκατάσταση επιπλέουσας οροφής για μείωση εξατμίσεων (για βενζίνες) ·
  - ΣΤ) Εγκατάσταση συστήματος θερμάνσεως δεξαμενής (για μαζούτ).
253. Η έκταση των εργασιών που χρειάζεται να γίνουν για την αποθήκευση διαφορετικού είδους πετρελαιοειδών εξαρτάτο από το προϊόν το οποίο προορίζεται προς αποθήκευση όπως επίσης και από το προϊόν το οποίο προϋπήρχε και αποθηκευόταν στην συγκεκριμένη δεξαμενή. Είναι πιο εύκολη η μετάβαση στην αποθήκευση προϊόντων τα οποία ανήκουν στην ίδια οικογένεια καυσίμων (π.χ. UMG 95 με UMG 98 ή πετρέλαιο θέρμανσης με πετρέλαιο κίνησης). Το κόστος και ο χρόνος που χρειάζεται για να



επιτευχθούν αυτές οι αλλαγές στην αποθήκευση πετρελαιοειδών διαφέρουν ανάλογα με τα προϊόντα τα οποία αποθηκεύονταν πριν και με τα προϊόντα τα οποία θα αποθηκευτούν μετά. Ο χρόνος που χρειάζεται για την μετατροπή μπορούσε να διαρκέσει από μερικές μέρες μέχρι μερικούς μήνες ενώ το κόστος μπορεί να ανέλθει από μερικές χιλιάδες ευρώ σε μερικές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ, ανάλογα από τις μετατροπές που χρειάζεται να γίνουν για να καταστήσουν την δεξαμενή κατάλληλη για την αποθήκευση του συγκεκριμένου προϊόντος και ανάλογα από το μέγεθος της δεξαμενής.

254. Όπως έχει αναφερθεί και στην [Ενότητα 4.2](#). «Μεταφορά μεσω αγωγών», με την εισαγωγή/παραλαβή τους, τα πετρελαιοειδή αποθηκεύονται σε εγκεκριμένες από το Τμήμα Τελωνείων, Αποθήκες Τελωνειακής Αποταμίευσης και σε Φορολογικές Αποθήκες και τελούν υπό καθεστώς αναστολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, οι οποίες καθίστανται απαιτητές κατά την έξοδο των προϊόντων από το καθεστώς αναστολής.
255. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το υγραέριο δεν αποθηκεύεται υπό καθεστώς αναστολής σε Αποθήκες Τελωνειακής Αποταμίευσης και σε Φορολογικές αποθήκες αλλά τίθεται σε ελεύθερη κυκλοφορία/ανάλωση με την καταβολή των οφειλόμενων δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και μεταφέρεται απευθείας στις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις του εισαγωγέα.
256. Στις αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης αποταμιεύονται μη ενωσιακά εμπορεύματα (προέλευσης τρίτων χωρών), ενώ στις φορολογικές αποθήκες αποθηκεύονται ενωσιακά προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (π.χ. ενεργειακά προϊόντα) τα οποία παραλαμβάνονται από άλλα κράτη μέλη ή παράγονται στη Δημοκρατία.
257. Σύμφωνα με το Τμήμα Τελωνείων, στις γενικές φορολογικές αποθήκες/δημόσιες αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης είναι δυνατή η από κοινού αποθήκευση σε δεξαμενές πετρελαιοειδών από περισσότερες από μια εταιρεία και τα αποθέματα κάθε εταιρείας διαχωρίζονται λογιστικά.
258. Να σημειωθεί ότι υπάρχουν επιπρόσθετοι αποθηκευτικοί χώροι οι οποίοι δεν εντάσσονται υπό το καθεστώς αναστολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και δεν προσμετρώνται στις πιο κάτω αναλύσεις. Τέτοιοι αποθηκευτικοί χώροι μπορεί να αποτελούνται από:
- Α) δεξαμενές που βρίσκονται στις κύριες εγκαταστάσεις αποθήκευσης των εταιρειών πετρελαιοειδών αλλά δεν χρησιμοποιούνται κάτω από το καθεστώς αναστολής των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και που δεν χρησιμοποιούνται,

Β) δεξαμενές που βρίσκονται σε άλλες τοποθεσίες και λειτουργούν ως κέντρα διανομής προϊόντων πετρελαιοειδών και

Γ) δεξαμενές που βρίσκονται στα πρατήρια.

259. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών ανέφεραν ότι δεν υπήρξαν μετατροπές/διαφοροποιήσεις στην χωρητικότητα της κάθε δεξαμενής/σφαίρας ή κυλίνδρου κατά την περίοδο 2008 - 2014.

260. Τέλος, ως έχει διαφανεί από την Κλαδική Έρευνα, κατά τη διάρκεια της υπό αναφορά περιόδου, υπήρξαν προσθήκες και αφαιρέσεις δεξαμενών μερικών εταιρειών λόγω λειτουργικών αναγκών αλλά και ακαταλληλότητας προδιαγραφών συγκεκριμένων δεξαμενών.

#### **4.3.1. Ιδιόκτητοι αποθηκευτικοί χώροι**

##### **A. Πετρελαιοειδή**

261. Κατά την περίοδο 2008-2014, οι εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών ΕΚΟ, ExxonMobil, Petrolina και BP Eastern (εισήγαγε κατά την περίοδο 2008 μέχρι τα μέσα 2011) διατηρούσαν ιδιόκτητες δεξαμενές αποθήκευσης στις εγκαταστάσεις στο τερματικό της Λάρνακας, είτε σε ιδιόκτητη γη είτε σε γη που δεν τους ανήκε. Αποθηκευτικούς χώρους κατείχε και η Κ.Ε.Τ.Α.Π, η οποία ενοικίαζε μετέπειτα τους χώρους αυτούς προς εταιρείες πετρελαιοειδών και τον ΚΟΔΑΠ. Η εταιρεία Lukoil, παρόλο που εισήγαγε κατά τα έτη 2008-2009, εντούτοις δεν κατείχε ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους. Σε σχέση με το υγραέριο, αποθηκευτικούς χώρους κατείχε η εταιρεία ΕΚΟ, Petrolina, Synergas και η Intergaz, με τις εταιρείες Petrolina και Synergas να κατείχαν πρόσθετες δεξαμενές αποθήκευσης σε συνεργασία, μέσω της κοινής επιχείρησης, P &S LPG GAS Ltd.

262. Τα στοιχεία που παρατίθενται πιο κάτω αφορούν δεξαμενές στις οποίες στην συντριπτική τους πλειοψηφία αποθηκεύονταν τα βασικά προϊόντα πετρελαιοειδών που εξετάζονται στην κλαδική έρευνα (ήτοι UMG 95, UMG 98, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και υγραέριο). Σε κάποιες από αυτές τις δεξαμενές αποθηκεύονταν ή αποθηκεύονται κατά περιόδους άλλα προϊόντα πετρελαιοειδών (π.χ. αγροτικό πετρέλαιο, κηροζίνη), τα οποία μπορούσαν να αποθηκευτούν στις ίδιες δεξαμενές με τα βασικά προϊόντα πετρελαιοειδών που εξετάζονται στην κλαδική έρευνα σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, χωρίς να απαιτούνται υψηλά κόστη και μεγάλα χρονικά διαστήματα για την κατάλληλη προετοιμασία των εν λόγω δεξαμενών.

263. Η συνολική χωρητικότητα των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων στους οποίους αποθηκεύονταν προϊόντα πετρελαιοειδών από όλες τις εταιρείες όπως περιγράφονται στην πιο πάνω παράγραφο, ήταν περίπου 240 χιλ. κυβικά μέτρα (m<sup>3</sup>) κατά την περίοδο 2008-2014, με μικρές αυξομειώσεις σε κάποια χρόνια.
264. Κατά την υπό αναφορά περίοδο 2008 – 2014η Κ.Ε.Τ.Α.Π και η Petrolina κατείχαν τους περισσότερους ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους για φύλαξη προϊόντων πετρελαιοειδών.

#### **B. Υγραέριο:**

265. Κατά την περίοδο 2008-2014, οι εταιρείες εισαγωγής υγραερίου Petrolina, Intergaz και ΕΚΟ, καθώς επίσης και η εταιρεία Synergas η οποία αγόραζε από άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών, διατηρούσαν ιδιόκτητες δεξαμενές στις εγκαταστάσεις στο τερματικό της Λάρνακας (οι εταιρείες Petrolina και Intergaz μέσω της εταιρείας κοινού ελέγχου P&S LPG διατηρούσαν αποθήκες στην περιοχή Ανατολικού στην Πάφο), είτε σε ιδιόκτητη γη είτε σε γη που δεν τους ανήκε.
266. Η συνολική χωρητικότητα των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων στους οποίους αποθηκεύονταν προϊόντα υγραερίου όπως περιγράφονται στην πιο πάνω παράγραφο, ήταν περίπου 10 χιλ. κυβικά μέτρα (m<sup>3</sup>) κατά την περίοδο 2008-2014.
267. Κατά την υπό αναφορά περίοδο, η Petrolina ήταν ο σημαντικότερος παίκτης όσο αφορά την ιδιοκτησία ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων για φύλαξη υγραερίου κατά την περίοδο 2008 – 2014. Σημαντικοί παίκτες στην αγορά ήταν και οι άλλες 2 εταιρείες που εισήγαγαν υγραέριο κατά την εν λόγω περίοδο, ήτοι Intergaz και ΕΚΟ. Λιγότερη ήταν η χωρητικότητα που κατείχε η Synergas.

#### **4.3.2. Ενοικιαζόμενοι αποθηκευτικοί χώροι**

268. Κατά την περίοδο 2008-2014 οι εταιρείες που ασχολούνταν με την εισαγωγή υγραερίου δεν ενοικίαζαν αποθηκευτικούς χώρους από/προς κάποια άλλη εταιρεία πετρελαιοειδών.
269. Κατά την ίδια περίοδο, οι εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών ΕΚΟ, Εχχοη και Lukoil (εισήγαγε κατά την περίοδο 2008 μέχρι το 2009) ενοικίαζαν αποθηκευτικούς χώρους στις εγκαταστάσεις στο τερματικό της Λάρνακας από άλλες εταιρείες/οργανισμούς πετρελαιοειδών για να καλύψουν τις λειτουργικές και επιχειρησιακές τους ανάγκες.

270. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π, την υπό αναφορά περίοδο, διαχειριζόταν αποθηκευτικούς χώρους τους οποίους ενοικίαζε στις εταιρείες πετρελαιοειδών και τον ΚΟΔΑΠ, ο οποίος ενοικίαζε επίσης, αποθηκευτικούς χώρους σε Ολλανδία, Ελλάδα και Μάλτα.
271. Στην πλειοψηφία των δεξαμενών αποθηκεύονταν ή αποθηκεύονται κατά περιόδους άλλα προϊόντα πετρελαιοειδών (π.χ. αγροτικό πετρέλαιο, κηροζίνη) τα οποία μπορούσαν να αποθηκευτούν στις ίδιες δεξαμενές με τα βασικά προϊόντα πετρελαιοειδών που εξετάζονται στην κλαδική έρευνα σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα (βλέπε αναφορές πιο πάνω), χωρίς να απαιτούνται υψηλά κόστη και μεγάλα χρονικά διαστήματα για την κατάλληλη προετοιμασία των εν λόγω δεξαμενών.
272. Η συνολική χωρητικότητα των ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων στους οποίους αποθηκεύονταν προϊόντα πετρελαιοειδών όπως περιγράφονται στην πιο πάνω παράγραφο, κυμαινόταν περίπου στα 165-185 χιλ. κυβικά μέτρα (m<sup>3</sup>) κατά την περίοδο 2008-2014. Η Κ.Ε.Τ.Α.Π. και ο ΚΟΔΑΠ ήταν οι σημαντικότεροι παίκτες όσο αφορά την ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για φύλαξη προϊόντων πετρελαιοειδών, αφού μαζί κατείχαν την συντριπτική πλειοψηφία της συνολικής χωρητικότητας των ενοικιαζόμενων αποθηκευτικών χώρων κατά την περίοδο 2008 – 2014.

#### **4.3.3. Μετακίνηση Αποθηκευτικών Χώρων**

273. Η εξάλειψη του κινδύνου για την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής και η απαίτηση του Δήμου Λάρνακας να αναπτυχθεί η πόλη τουριστικά προς την περιοχή Δεκέλειας, οδήγησε στην υπογραφή, στις 02/02/2001, Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας και του Δημοτικού Συμβουλίου Λάρνακας σχετικά με την εφαρμογή προγράμματος για μετακίνηση των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών από τη Λάρνακα. Σημειώνεται ότι η γη που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις αυτές ανήκει στις εταιρείες πετρελαιοειδών, οι οποίες, σύμφωνα με το ΥΕΕΒ θα επωμιστούν το κόστος της αποκατάστασης της γης, αλλά και το όφελος από την αναβάθμιση της γης από βιομηχανική σε τουριστική/οικιστική.
274. Οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν στην απόφαση για μετακίνηση των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και υγραερίου από τη Λάρνακα, σύμφωνα με το ΥΕΕΒ, ήταν η ανάγκη για την εξάλειψη του κινδύνου για την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής σε περίπτωση ατυχήματος, δεδομένου ότι κατοικίες και εμπορικές αναπτύξεις ανεγέρθηκαν σε πολύ κοντινή απόσταση από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, σε συνδυασμό με την ανάγκη για επέκταση της πόλης της Λάρνακας τουριστικά. Οι εγκαταστάσεις

πετρελαιοειδών που βρίσκονται στο ανατολικό παραλιακό μέτωπο της πόλης της Λάρνακας, αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη, και παράλληλα, η τουριστική ανάπτυξη της πόλης προς τα δυτικά περιορίζεται από τον Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας.

275. Με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου ημερομηνίας 26/11/2014, ιδρύθηκε η Ενεργειακή και Βιομηχανική Περιοχή στο Βασιλικό. Σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, στην εν λόγω περιοχή θα παραχωρηθούν, κατά προτεραιότητα τεμάχια γης στις εταιρείες υγραερίου και πετρελαιοειδών που διαθέτουν ήδη εγκαταστάσεις στη Λάρνακα, για ανέγερση νέων εγκαταστάσεων, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο την μετακίνησή τους.
276. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών συζήτησαν τους όρους των συμβολαίων για παραχώρηση της εν λόγω γης με την Υπηρεσία Βιομηχανίας και Τεχνολογίας του ΥΕΕΒ.
277. Τον Ιανουάριο του 2015 αδειοδοτήθηκε η εταιρεία VTTV,<sup>71</sup> η οποία κατέχει και λειτουργεί ένα τερματικό αποθήκευσης καυσίμων και προβλήτα στη βιομηχανική περιοχή Βασιλικού, δίπλα στο εργοστάσιο Τσιμέντου Βασιλικού και διαθέτει δεξαμενές συνολικής χωρητικότητας 545 m<sup>3</sup> (φάση 1).<sup>72</sup> Τα προϊόντα που μπορούν να αποθηκευτούν σε αυτό είναι UMG 95 και UMG 98, πετρέλαιο θέρμανσης, πετρέλαιο κίνησης, αεροπορικά καύσιμα, MTBE<sup>73</sup> και FAME<sup>74</sup>. Η εταιρεία διαθέτει επίσης προβλήτα (1,5 km), με 4 αγκυροβόλια με δυνατότητα να εξυπηρετήσει αρκετά δεξαμενόπλοια). Η VTTV ανέφερε επιπλέον ότι η προβλήτα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή / εξαγωγή προς/από την Κύπρο οποιωνδήποτε από τα πιο πάνω ακόλουθων προϊόντων και το σύστημα φόρτωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να φορτώσει φορτηγά και για να διανεμηθούν οποιαδήποτε από αυτά τα προϊόντα στην τοπική αγορά.
278. Σύμφωνα με το ΥΕΕΒ, από τα τέλη του 2014, που λειτούργησε το νέο τερματικό της VTTV στο Βασιλικό, η είσοδος νέων επιχειρήσεων στον τομέα της εισαγωγής και

---

<sup>71</sup> Η VTT Vasiliko Ltd είναι 100% θυγατρική της VTTI B.V. που είναι πολυεθνική εταιρεία στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, εγγεγραμμένη στο χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης και διαχειρίζεται 12 παρόμοια τερματικά πετρελαιοειδών σε 5 ηπείρους, συνολικής χωρητικότητας 8.500.000m<sup>3</sup>. Βλ. <http://www.24h.com.cy/component/k2/item/90948-istoriki-exelixa-gia-tin-kipro-to-termatiko-apothikeusis-petrelaioeidown.html>

<sup>72</sup> Η VTTV δήλωσε ότι είναι το μόνο πλήρως αδειοδοτημένο τερματικό παροχής υπηρεσιών αποθήκευσης με τον πιο ευέλικτο, ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο, εξαιτίας της προβλήτας την οποία διαθέτει, του προηγμένου συστήματος φόρτωσης, των λειτουργικών αυτοματισμών και της εφαρμογής των διεθνών προτύπων της βιομηχανίας. <http://www.vtti.com/terminals/vttv-cyprus>

<sup>73</sup> Ο MTBE είναι οξυγονούχος χημική ένωση που προστίθεται στη βενζίνη για να αυξήσει, κατ' αρχή, τον αριθμό οκτανίων. Αυτό επιτρέπει την αντικατάσταση άλλων συστατικών της βενζίνης με υψηλά οκτάνια, όπως το βενζόλιο και οι αρωματικές ενώσεις.

<sup>74</sup> FAME: μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων.

εμπορίας πετρελαιοειδών είναι δυνατή, με την εξαίρεση του υγραερίου, αφού δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις για εισαγωγή και αποθήκευση του. Επίσης, πλέον μπορούν να γίνουν νέες επενδύσεις στον τομέα της ανέγερσης νέων τερματικών για εισαγωγή, αποθήκευση και διαχείριση πετρελαιοειδών, αφού στην Ενεργειακή και Βιομηχανική Περιοχή Βασιλικού υπάρχει συγκεκριμένη ζώνη για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών.

279. Σε ό,τι αφορά την αποθήκευση του υγραερίου, η εταιρεία Synergas, δήλωσε ότι έχοντας υπόψη τα ακόλουθα: (α) η χωρητικότητα σε αποθηκευτικούς χώρους για την κάθε εταιρεία ξεχωριστά, δεν ήταν αρκετή για να δεχτεί όλο το φορτίο του πλοίου, (β) δεν θα υπάρξει ενδιαφέρον από εταιρείες του εξωτερικού για την μεταφορά και παράδοση του υγραερίου στη Κύπρο ενός μικρού φορτίου και εάν βρεθεί τέτοια εταιρεία σίγουρα το κόστος μεταφοράς θα είναι αρκετά ψηλό, και (γ) η αγορά του υγραερίου είναι σχετικά μικρή (στην Κύπρο, οπότε δεν θα ήταν λειτουργικό ή οικονομικά εφικτό η κάθε εταιρεία να εισάγει υγραέριο για κάλυψη των δικών της αναγκών, ιδίως κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου όπου η ζήτηση είναι αρκετά χαμηλή και με αφορμή την μετακίνηση των εγκαταστάσεων υγραερίου στη περιοχή του Βασιλικού, η σύσταση και δημιουργία εταιρείας κοινής αποθήκευσης και διαχείρισης του υγραερίου, καθώς επίσης και η κατασκευή κοινού εμφιαλωτηρίου και σημείου συντήρησης των κυλίνδρων, θα βοηθήσει στην μείωση των λειτουργικών εξόδων και στην αύξηση του παραγωγικού χρόνου του προσωπικού.

280. Πράγματι περί το Δεκέμβριο του 2016, οι εταιρείες ΕΚΟ, Petrolina, Συνεργατική Εταιρεία Συνεργαζ Λτδ και Intergaz Ltd υπέβαλαν στην Υπηρεσία της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού κοινοποίηση συγκέντρωσης αναφορικά με την προτεινόμενη δημιουργία κοινής επιχείρησης με την ονομασία V LPG PLANT LTD. Σύμφωνα με το έγγραφο της κοινοποίησης, η κοινή επιχείρηση V LPG PLANT LTD θα δραστηριοποιηθεί στην κατασκευή και λειτουργία εγκατάστασης, αποθήκευσης και διαχείρισης υγραερίου σε βιομηχανικό οικόπεδο εντός της Βιομηχανικής και Ενεργειακής περιοχής Βασιλικού που θα ενοικιάζει από την Κυπριακή Δημοκρατία.<sup>75</sup> Στις 13/12/2017, όμως η εταιρεία Petrolina, με δελτίο τύπου της ενημέρωσε ότι η ΕΚΟ ανακοίνωσε την πρόθεσή της να

---

<sup>75</sup> Βλέπε Απόφαση ΕΠΑ αρ. 35/2017 - Κοινοποίηση συγκέντρωσης αναφορικά με τη δημιουργία κοινής επιχείρησης με την ονομασία V LPG PLANT LTD από τις εταιρείες Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου Λτδ, Petrolina (Holdings) Public Ltd, ΣΥΝΕΡΓΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΕΡΓΚΑΖ ΛΤΔ και Intergaz Ltd <http://www.competition.gov.cy/competition/competition.nsf/All/18E2EC08E5566BFFC225819B0036230F?Opendocument>

αποσυρθεί από την κοινοπραξία. Η Petrolina δήλωσε ότι εξετάζει εναλλακτικές επιλογές για την μετακίνηση των αποθηκευτικών της χώρων στην περιοχή του Βασιλικού συμπεριλαμβανομένου και της δημιουργίας κοινοπραξίας με δύο εκ των μελών της αρχικής κοινοπραξίας.<sup>76</sup>

281. Ακολούθως, 18/5/2018 οι εταιρείες Petrolina (Holdings) Public Ltd, Συνεργατική Εταιρεία Σύνεργκαζ Λτδ και Intergaz Ltd κοινοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους για ίδρυση μιας νέας εταιρείας, της VLPG PLANT Ltd, (εφεξής η «Νέα Εταιρεία/ VLPG») στην οποία θα μεταφερθούν οι δραστηριότητες της αποθήκευσης και διαχείρισης υγραερίου και των σχετιζόμενων με αυτό εργασιών, όπως της εμφιάλωσης και συντήρησης των φιαλών υγραερίου καθώς και της φόρτωσης του σε βυτιοφόρα των Εταιρειών εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η Επιτροπή στις 27/9/2018, ενεργώντας στη βάση του άρθρου 28(1)(α) του Νόμου, αποφάσισε ομόφωνα να κηρύξει την υπό αναφορά πράξη συγκέντρωσης συμβατή με τη λειτουργία του ανταγωνισμού στη αγορά, υπό την επιφύλαξη συγκεκριμένων όρων και δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε σχέση με τη δημιουργία της νέας εταιρείας.<sup>77</sup>

282. Όπως ανέφερε η εταιρεία VTTV ως τερματικό, δεν κατέχει τα πετρελαιοειδή που φυλάσσονται στις δεξαμενές, αλλά ενοικιάζει χωρητικότητα στις δεξαμενές στους πελάτες της, ώστε αυτοί να καταστούν ικανοί να ασκούν τις δραστηριότητές τους με ευέλικτο και ασφαλή τρόπο. Η επένδυση της εταιρείας, σύμφωνα με το διευθύνοντα σύμβουλό της,<sup>78</sup> δίνει τη δυνατότητα σε επιχειρήσεις εμπορίας πετρελαιοειδών να ενοικιάζουν χώρους στο τερματικό, για να αποθηκεύουν τα προϊόντα που εμπορεύονται σε Κύπρο, Ανατολική Μεσόγειο και όχι μόνο. Επίσης, η προβλήτα του τερματικού μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ασφαλή μεταφόρτωση πετρελαιοειδών μεταξύ πλοίων, που σήμερα γίνεται στα ανοικτά ύδατα της Κύπρου, με όλους τους κινδύνους που συνεπάγονται. Τέλος, το τερματικό της VTTV μπορεί να αποτελέσει μια γρήγορη και οικονομική λύση για τον επαναπατρισμό των στρατηγικών αποθεμάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας, που αποθηκεύονται στην Ελλάδα και την Ολλανδία.

<sup>76</sup>[http://www.stockwatch.com.cy/media/announce\\_pdf/2017-12/ANNOUNCEMENTS/Dec13\\_2017\\_PHLeng.pdf](http://www.stockwatch.com.cy/media/announce_pdf/2017-12/ANNOUNCEMENTS/Dec13_2017_PHLeng.pdf)

<sup>77</sup> Βλέπε Απόφαση ΕΠΑ αρ. 49/2018- Κοινοποίηση συγκέντρωσης αναφορικά με τη δημιουργία κοινής επιχείρησης με την ονομασία VLPG PLANT LTD από τις εταιρείες Petrolina (Holdings) Public Ltd, Synergaz Ltd και Intergaz Ltd  
[http://www.competition.gov.cy/competition/competition.nsf/All/7C26BCCC9224E13BC225834A0049440C/\\$file/%CE%91%CF%80%CF%8C%CF%86%CE%B1%CF%83%CE%B7%20%CE%95%CE%A0%CE%91%2049\\_2018.pdf](http://www.competition.gov.cy/competition/competition.nsf/All/7C26BCCC9224E13BC225834A0049440C/$file/%CE%91%CF%80%CF%8C%CF%86%CE%B1%CF%83%CE%B7%20%CE%95%CE%A0%CE%91%2049_2018.pdf)

<sup>78</sup> Βλ. <http://energypress.gr/news/vtt-vasiliko-me-300-ek-eyro-anavathmizei-energeiaka-tin-kypro>

Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από τη μεταφορά των αποθηκευτικών χώρων

283. Σύμφωνα με το ΥΕΕΒ, οι εταιρείες πετρελαιοειδών αναμένεται να επενδύσουν μεγάλα κεφάλαια για την ανέγερση των νέων εγκαταστάσεων και θα έχουν αυξημένο κόστος απόσβεσης.<sup>79</sup> Παρόλα αυτά, σύμφωνα με το ΥΕΕΒ η μετακίνηση των εγκαταστάσεων στην περιοχή Βασιλικού δίνει τη δυνατότητα συνεργειών για τις εταιρείες π.χ. κοινή χρήση αγκυροβολίου, κοινοί αγωγοί εκφόρτωσης, κοινό σύστημα πυρόσβεσης.
284. Ταυτόχρονα, το ΥΕΕΒ ανέφερε ότι θα υπάρξει επίδειξη ενδιαφέροντος για εισαγωγή καυσίμων από μη «παραδοσιακούς» εισαγωγείς, οι οποίοι θα μπορούν να τροφοδοτήσουν τα ανεξάρτητα πρατήρια που θα δημιουργηθούν. Προς αυτή την κατεύθυνση συμβάλλει και η δημιουργία του τερματικού της VTTV, το οποίο έχει λάβει τις άδειες που απαιτεί το Τμήμα Τελωνείων για παραλαβή και/ή εισαγωγή πετρελαιοειδών, οπότε είναι δυνατή η είσοδος νέων παικτών και στο χονδρικό εμπόριο. Ως εκ τούτου, ενδιαφερόμενοι επενδυτές μπορούν, σήμερα, να επενδύσουν στην ανέγερση πρατηρίων πετρελαιοειδών χωρίς να υπάρχει η άμεση εξάρτηση μεταξύ εταιρείας πετρελαιοειδών και πρατηριούχου, πρακτική, που εφαρμόζεται σε ολοκληρωτικό σχεδόν βαθμό στην Κύπρο μέχρι σήμερα (συνήθως οι εταιρείες επωμίζονται το κόστος ανέγερσης του πρατηρίου και της μετέπειτα συντήρησης του εξοπλισμού του και οι πρατηριούχοι περιορίζονται στη διαχείριση του πρατηρίου).
285. Αναφορικά με την προβλεπόμενη συσσώρευση των σημαντικότερων ενεργειακών υποδομών του κράτους σε μια περιοχή, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Ανάπτυξης της περιοχής Βασιλικού το ΥΕΕΒΤτ εισηγήθηκε τη λήψη κατάλληλων μέτρων (π.χ. σχεδιασμός εγκαταστάσεων, διατήρηση αποστάσεων ασφαλείας μεταξύ των εγκαταστάσεων, κοινό σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, κ.ά.), ώστε ο κίνδυνος και οι επιπτώσεις από ένα ενδεχόμενο ατύχημα που θα επηρεάσει τις υποδομές αυτές να περιορίζονται.
286. Η εταιρεία VTTV, στο πλαίσιο της παρούσας Κλαδικής Έρευνας δήλωσε πως το τερματικό της εταιρείας στο Βασιλικό έχει τη δυνατότητα να ενοικιάζει χωρητικότητα στις δεξαμενές της σε ενδιαφερόμενους πελάτες της με σκοπό την αποθήκευση των πετρελαϊκών προϊόντων τους, ώστε αυτοί να καταστούν ικανοί να ασκούν τις δραστηριότητές τους με ευέλικτο και ασφαλή τρόπο. Επίσης, οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων από ότι παλαιότερα, ενώ

---

<sup>79</sup> Σημειώνεται ότι μέρος του υφιστάμενου εξοπλισμού ενδεχομένως να μπορούσε να μεταφερθεί στις νέες εγκαταστάσεις, και τα υλικά των υφιστάμενων εγκαταστάσεων που θα αποξηλωθούν (κυρίως σίδηρος) μπορούν να πωληθούν ως λαμαρίνες ή παλιοσίδηρα (scrap metal).



η μεταφορά των καυσίμων από τα δεξαμενόπλοια στις αποθήκες θα γίνεται μέσω της προβλήτας της εταιρεία με αποτέλεσμα να διατηρείται χαμηλό λειτουργικό κόστος για τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαϊκών προϊόντων. Πέραν όμως αυτού, υπάρχει η δυνατότητα οι τοπικές εταιρείες πετρελαίου, εάν και εφόσον το επιθυμούν να αγοράζουν απευθείας από αυτές τους εμπόρους, ελαχιστοποιώντας έτσι το κόστος μεταφοράς/ το λειτουργικό τους κόστος τους.

287. Από την άλλη, σύμφωνα με την Κ.Ε.Τ.Α.Π, η έλλειψη ανεξάρτητων αποθηκευτικών χώρων αποτελεί ένα εκ των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο εν λόγω τομέας. Ειδικότερα, ανέφερε ότι πέραν της VTTV, υπάρχει μόνο ένας μικρός τερματικός σταθμός αποθήκευσης<sup>80</sup> και δεν είναι βέβαιο κατά πόσο ο συγκεκριμένος μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεξάρτητος καθότι η μητρική εταιρεία εμπορεύεται πετρελαιοειδή (εννοώντας την εταιρεία Petrolina).
288. Σύμφωνα με την Κ.Ε.Τ.Α.Π. ο ανταγωνισμός μπορεί να εξυπηρετηθεί με τη δημιουργία άλλων τερματικών σταθμών αποθήκευσης με τη συμμετοχή τυχόν ενδιαφερομένων εταιρειών που ασχολούνται με τον κλάδο αυτό.

#### **4.4. Αποθέματα Ασφαλείας**

289. Από το 2003, ο ΚΟΔΑΠ έχει την ευθύνη για την τήρηση στρατηγικών αποθεμάτων. Τα αποθέματα πετρελαιοειδών τα οποία δημιουργούνται, διατηρούνται και τελούν υπό τη διαχείριση του ΚΟΔΑΠ, χρηματοδοτούνται από τις συνδρομές των μελών του ΚΟΔΑΠ, το κόστος των οποίων δύναται να κατανεμηθεί από τα μέλη στην τελική τιμή πώλησης της εκάστοτε κατηγορίας προϊόντων.<sup>81</sup> Οι εταιρείες πετρελαιοειδών οφείλουν να παρέχουν βοήθεια στον ΚΟΔΑΠ όταν το χρειάζεται για να ανακυκλωθούν τα αποθέματα, δηλαδή να τα διαθέτουν στην αγορά και να τα αντικαθιστούν με καινούργια αποθέματα. Όσον αφορά το έτος 2014, σύμφωνα με τον ΚΟΔΑΠ, δεν είχε καθοριστεί υποχρέωση φύλαξης στους Οικονομικούς φορείς.
290. Η συνδρομή ΚΟΔΑΠ χρεώνεται ξεχωριστά στο τιμολόγιο για τα καθαρά προϊόντα και μαζούτ όπως προβλέπει ο Νόμος του ΚΟΔΑΠ καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο. Η συνδρομή δεν ισχύει για το υγραέριο για το λόγο ότι το υγραέριο δεν συμπεριλαμβανόταν στα προϊόντα για τα οποία διατηρούνταν στρατηγικά αποθέματα.

<sup>80</sup> Μικρός γιατί π.χ. μπορεί να δεχθεί μόνο το 1/3 των αποθεμάτων της ΚΟΔΑΠ.

<sup>81</sup> Βλ. <http://www.kodap.org.cy/index.php/el/financial-matters/subscription>

291. Το ύψος της συνδρομής για κάθε συγκεκριμένη κατηγορία προϊόντος, υπολογίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτονται τα έξοδα του ΚΟΔΑΠ που αντιστοιχούν σε αυτή την κατηγορία.<sup>82</sup> Σημειώνεται ότι τον Αύγουστο του 2012 και έπειτα από επιστολή του Υπουργού ΕΕΒ, τα λειτουργικά αποθέματα, τα οποία διατηρούνται από την ΑΗΚ προσμετρούν χωρίς χρέωση.
292. Σύμφωνα με το άρθρο 7(7) του Νόμου αρ. 149(I)/2003, η Υπηρεσία Ενέργειας του ΥΕΕΒ και η Στατιστική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών σε συνεργασία με τον ΚΟΔΑΠ, υπολογίζουν τις μέσες ημερήσιες καθαρές εισαγωγές και τη μέση ημερήσια εσωτερική κατανάλωση, σύμφωνα με τις μεθόδους και τις διαδικασίες που περιγράφονται στα Παραρτήματα I και II του Νόμου, αντίστοιχα, προκειμένου να καθοριστεί η ποσότητα των αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης.
293. Όσον αφορά την περίοδο 2008-2014, ο ΚΟΔΑΠ ενοικίασε διαθέσιμο αποθηκευτικό χώρο όπου αυτό ήταν οικονομικά συμφέρον για τον Οργανισμό. Ειδικότερα, ο ΚΟΔΑΠ το 2010 αγόρασε ποσότητα Βενζίνης, την οποία αποθήκευσε στον επιπλέον χώρο της Κ.Ε.Α.Π, ενώ το 2013 και 2014 μετέφερε ιδιόκτητα αποθέματα από την Ελλάδα στην Κ.Ε.Α.Π και στην ΑΗΚ στο Βασιλικό αντίστοιχα.
294. Επιπλέον, είχε διαφανεί ότι η διαδικασία μετακίνησης από την Λάρνακα ήταν χρονοβόρα, λόγω των χαμηλών ταχυτήτων ροής προς τα δεξαμενόπλοια ενώ δεν υπήρχε δυνατότητα άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως π.χ. η απευθείας φόρτωση σε βυτιοφόρα.
295. Η Κυπριακή Δημοκρατία έχει συνάψει το 2004 και το 2008 διακρατικές συμφωνίες για τη διατήρηση αποθεμάτων πετρελαιοειδών με άλλα Κράτη. Όπως ανέφερε το ΥΕΕΒ, σύμφωνα με τον περί Διατήρησης Αποθεμάτων Πετρελαιοειδών Νόμο, τα αποθέματα μπορούν να διατηρούνται σε άλλο Κράτος Μέλος υπό την προϋπόθεση ότι η διατήρηση/μεταβίβαση έχει εγκριθεί εκ των προτέρων τόσο από τον Υπουργό, όσο και από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου θα διατηρούνται τα αποθέματα.
296. Η μετακίνηση των εθνικών αποθεμάτων πετρελαιοειδών που διατηρούσε ο ΚΟΔΑΠ στην Κ.Ε.Α.Π στη Λάρνακα στο τερματικό της VTTV ολοκληρώθηκε στις 16/8/2015. Παράλληλα, όπως αναφέρεται, ο ΚΟΔΑΠ προχώρησε με τις απαραίτητες γεωλογικές μελέτες και αυτή τη στιγμή σχεδιάζει το Ιδιόκτητο Τερματικό του στην περιοχή Βασιλικού,

---

<sup>82</sup> Ibid.

«στα τεμάχια που του έχουν υποδειχτεί εντός της Ενεργειακής και Βιομηχανικής Περιοχής Βασιλικού και συζητά με την Υπηρεσία Βιομηχανίας και Τεχνολογίας τους όρους για ενοικίαση της γης». Αναμένετο ότι μέχρι το τέλος του 2015, ότι όλα τα καύσιμα που βρίσκονται στις δεξαμενές της Κ.Ε.Τ.Α.Π θα απομακρυνθούν και θα ξεκινήσει ο καθαρισμός των δεξαμενών. Σύμφωνα με δηλώσεις του Προέδρου του ΚΟΔΑΠ ενώπιον της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Οικονομικών, βάσει μελέτης που κατέχει ο ΚΟΔΑΠ, οι εξοικονομήσεις (σε παρούσες αξίες) από τη διατήρηση των στρατηγικών αποθεμάτων σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις ανέρχονται στα €151 εκατομμύρια.

297. Περαιτέρω, ο Πρόεδρος του Οργανισμού ανέφερε ότι ο ΚΟΔΑΠ διέθετε στρατηγικά αποθέματα 92 ημερών, υπερκαλύπτοντας έτσι το στόχο που καθοριζόταν από την ΕΕ για αποθέματα 90 ημερών. Τα εγχώρια αποθέματα που μετακινήθηκαν από την Κ.Ε.Τ.Α.Π τερματικό της VTTV ανέρχονταν στους 175.000 μετρικούς τόνους, ενώ διατηρούνται 35.000 τόνοι αποθεμάτων στο εξωτερικό, ανεβάζοντας τα συνολικά αποθέματα στους 210.000 μετρικούς τόνους.

#### **4.5. Υποβάθμιση και Ανάμιξη Ενεργειακών Προϊόντων**

298. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι δύναται να υπάρξει υποβάθμιση και ανάμιξη ενεργειακών προϊόντων υπό τις προϋποθέσεις και όρους που τίθενται στη πρωτογενή και δευτερογενή νομοθεσία. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον περί Φόρων κατανάλωσης Νόμο ανάμιξη ενεργειακών προϊόντων επιτρέπεται μόνο σε φορολογικές αποθήκες, υπό όρους και προϋποθέσεις όπως ήθελε καθορίσει ο Διευθυντής του Τμήματος Τελωνείων νοουμένου ότι δεν αναμειγνύονται ελαφρά ενεργειακά προϊόντα των δασμολογικών κλάσεων 27/10/11 με άλλα ενεργειακά προϊόντα, για να παραχθεί μείγμα, το οποίο δεν αποτελεί ελαφρό ενεργειακό προϊόν.
299. Σύμφωνα με σχετική εγκύκλιο από το Τμήμα Τελωνείων, στη βάση του άρθρου 42 1) του περί Φόρων Κατανάλωσης Νόμου 91(Ι)/2004 καθώς και των παραγράφων 1(ε) και 1 (στ) της Κ.Δ.Π. 408/2004, εξουσιοδοτούνται οι Υπεύθυνοι των τελωνειακών Σταθμών όπως επιτρέπουν την υποβάθμιση και ανάμιξη ενεργειακών προϊόντων νοουμένου ότι θα πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8 της Γνωστοποίησης Κ.Δ.Π. 408/2004, θα πραγματοποιούνται υπό τελωνειακή επίβλεψη, θα ικανοποιούνται οι Υπεύθυνοι των Τελωνειακών Σταθμών στη βάση ανάλυσης του προϊόντος που θα διατεθεί στην αγορά η οποία θα τους προσκομίζεται, πριν την

αποδέσμευση του, ότι αυτό πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές ποιότητας καθώς και οποιουδήποτε άλλους όρους κρίνουν σκόπιμους κατά περίπτωση.

300. Οι περιπτώσεις υποβαθμίσεων και αναμίξεων ενεργειακών προϊόντων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ομοιόμορφα, στην βάση των ακόλουθων παραμέτρων:

A. Υποβάθμιση

301. Η υποβάθμιση ενός προϊόντος πετρελαιοειδών “Α” σε άλλο προϊόν “Β” χαμηλότερης ποιότητας, είναι δυνατή νοουμένου ότι το πρώτο πληροί τις προδιαγραφές του δεύτερου. Για παράδειγμα:

(1) Η UMG 98 μπορεί να υποβαθμιστεί σε UMG 95 οκτανίων.

(2) Καύσιμο αεροσκαφών JET-A1 σε φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη)

(3) Ντίζελ κίνησης με περιεκτικότητα σε θειάφι 10 μ.α.ε. (μέγιστο) σε ντίζελ θέρμανσης 0.1% κ.ο. (μέγιστο).

302. Κατά την υποβάθμιση, το προϊόν δεν τυγχάνει ανάμιξης με οποιαδήποτε ποσότητα του δεύτερου προϊόντος, αλλά απλώς το προϊόν “Α” (καλύτερης ποιότητας) διατίθεται ως προϊόν “Β” (χαμηλότερης ποιότητας).

B. Υποβάθμιση/Ανάμιξη

303. Η υποβάθμιση με ανάμιξη ενός ενεργειακού προϊόντος “Α” (κάθετη στήλη στον πιο κάτω συνοπτικό πίνακα) με άλλο προϊόν “Β” (οριζόντια στήλη στον πιο κάτω συνοπτικό πίνακα) χαμηλότερης ποιότητας, είναι δυνατή νοουμένου ότι το τελικό προϊόν της ανάμιξης του “Α” με το “Β” πληροί τις προδιαγραφές του “Β” όπως αναλυτικά σημειώνεται με √.

i. Αμόλυβδη Βενζίνη: Η UMG 98 μπορεί να αναμιχθεί και υποβαθμιστεί με UMG 95 και διατεθεί ως UMG 95 νοουμένου ότι δεν αλλοιώνει αρνητικά τις προδιαγραφές της UMG 95 οκτανίων. Σημειώνεται ότι η αμόλυβδη βενζίνη δεν υποβαθμίζεται/αναμιγνύεται με κανένα άλλο πετρελαιοειδές.

ii. Καύσιμο αεροσκαφών (JET-A1): Σ' αυτό το προϊόν δεν μπορεί να προστεθεί κανένα άλλο καύσιμο. Είναι δυνατό να υποβαθμιστεί με ανάμιξη σε κηροζίνη, ντίζελ 0,1% ή μαζούτ, για όλες τις περιπτώσεις σε περιορισμένη ποσότητα ώστε να πληρούνται οι προδιαγραφές του προϊόντος με το οποίο αναμιγνύεται/υποβαθμίζεται.

- iii. Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη): Μπορεί να αναμιχθεί/υποβαθμιστεί σε ντίζελ και μαζούτ με τους όρους που τίθενται πιο πάνω Β(2) για το JET-A1.
- iv. Πετρέλαιο κίνησης 10 μ.α.ε.: Είναι δυνατή η ανάμιξη/υποβάθμιση με ντίζελ θέρμανσης 0.1% κ.ο. και μαζούτ. Κατά την ανάμιξη με το μαζούτ οι ποσότητες είναι περιορισμένες, ώστε να πληρούνται οι προδιαγραφές του τελικού προϊόντος (μαζούτ).
- v. Πετρέλαιο θέρμανσης: Μπορεί να αναμιχθεί/υποβαθμιστεί μόνο με μαζούτ σε περιορισμένη ποσότητα.

**Πίνακας 8: ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ/ΑΝΑΜΙΞΗΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ**

B	ΠΡΟΙΟΝ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ/ΑΝΑΜΙΞΗ	ΠΡΟΣ ΒENZIN H	JET -A1	ΚΗΡΟΖΙΝ H	ΠΕΤΡΕΛ ΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗ Σ 10 μ.α.ε. <sup>1</sup>	ΠΕΤΡΕΛ ΑΙΟ ΘΕΡΜΑ ΝΣΗΣ 0.1% κ.ο. <sup>2</sup>	ΜΑΖΟΥ Τ
	BENZINH	-	X	X	X	X	X
	JET-A1	X	-	√	X	√	√
	ΚΗΡΟΖΙΝΗ	X	X	-	√	√	√
	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗ 10 μ.α.ε. <sup>1</sup>	X	X	X	-	√	√
	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗ 0.1% κ.ο. <sup>2</sup>	X	X	X	X	-	√
	ΜΑΖΟΥΤ	X	X	X	X	X	-

Σημειώσεις

<sup>1</sup>: μ.α.ε.: μέρη ανά εκατομμύριο (p.p.m)

<sup>2</sup>: κ.ο.: κατ'όγκο (volume)

#### **4.6. Απώλειες κατά τη διαδικασία Επεξεργασίας, Αποθήκευσης και Μεταφοράς**

304. Κατά τη διαδικασία επεξεργασίας, αποθήκευσης και μεταφοράς των προϊόντων μπορεί να παρατηρηθεί απώλεια που προκύπτει από την εξάτμιση, διαρροή, εκχύλιση και από την προσκόλληση προϊόντος στα τοιχώματα των δεξαμενών του μεταφορικού μέσου, οπότε και προκύπτουν απώλειες. Η μεγαλύτερη απώλεια λόγω εξάτμισης παρατηρείται στη βενζίνη επειδή είναι το πλέον πτητικό πετρελαιοειδές. Τα ποσοστά απώλειας (φύρας) που καθορίζονται στη σχετική Κ.Δ.Π, για κάθε προϊόν, βασίζονται στην απώλεια που είναι εγγενής στη φύση κάθε προϊόντος.
305. Ο καθορισμός του ποσοστού της φύρας για κάθε προϊόν, όταν καθορίστηκε αρχικά από το Τμήμα Τελωνείων το 2007, βασιζόταν σε μελέτη της εταιρείας Shell. Οι παράγοντες που λήφθηκαν υπόψη για τον καθορισμό της απώλειας κατά την εισαγωγή/ είσοδο, ήταν η πτητικότητα του προϊόντος, η διάρκεια ταξιδιού του πλοίου, η ποσότητα που δεν μπορεί να αντληθεί από το πλοίο και η απώλεια κατά την αφαίρεση νερού από τη δεξαμενή καθώς και η ακρίβεια της μέτρησης. Επιπρόσθετα με τα πιο πάνω, ο καθορισμός του ποσοστού της φύρας βασίζεται στις ιστορικές πραγματικές απώλειες από στοιχεία πολλών χρόνων, τα οποία το Τμήμα Τελωνείων επεξεργάζεται καθώς και στην ακρίβεια μέτρησης. Τέλος, λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις της Κυβέρνησης επί θεμάτων πολιτικής και τα ποσοστά απωλειών που αναγνωρίζουν τα άλλα Κράτη μέλη της Ε.Ε.
306. Για σκοπούς υπολογισμού του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης, τα αποδεκτά ποσοστά απωλειών χρησιμοποιούνται ως ανώτερα επιτρεπτά όρια απωλειών (με τη χρέωση να υπολογίζεται στη βάση είτε του επιτρεπτού ορίου, είτε της πραγματικής ποσότητας που εισέρρευσε, αποθηκεύτηκε ή μεταφέρθηκε μέσω αγωγών, όποιο από τα δύο είναι χαμηλότερο).
307. Το 2014 στη βάση δευτερογενούς νομοθεσίας αποφασίστηκε η αύξηση των αποδεκτών ποσοστών απωλειών. Ειδικότερα, η Κ.Δ.Π 351/2008 - Γνωστοποίηση με βάση το άρθρο 13(1)(γ) του Ν.91(Ι)/2004 σχετικά με τις απώλειες (φύρες) ενεργειακών προϊόντων, η οποία καθόριζε τις απώλειες για τα ενεργειακά προϊόντα κατά την περίοδο 1/10/2008 - 31/7/2014, αντικαταστάθηκε από την Κ.Δ.Π 337/2014 - Γνωστοποίηση με βάση το άρθρο 5(6) του Ν.91(Ι)/2004 σχετικά με τις απώλειες (φύρες) ενεργειακών προϊόντων, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 2014, με αναθεωρημένα ποσοστά εισαγωγής για την αμόλυβδη βενζίνη, κηροζίνη και πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, καθώς και αποθήκευσης

για τη αμόλυβδη βενζίνη. Η αναθεώρηση, όπως αναφέρει το Τμήμα Τελωνείων, «προέκυψε μετά από επανεξέταση των στοιχείων μεταξύ 2008-2013 για τις εισαγωγές των πιο πάνω προϊόντων, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στην απάντηση αρ.3 (βλ. πιο πάνω παράγραφο). Η τελευταία τροποποίηση για τις φύρες έγινε για σκοπούς εναρμόνισης με τα ποσοστά που ισχύουν στις πλείστες χώρες της ΕΕ, διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της Κύπρου σε σχέση με παρόμοιες δραστηριότητες που ακολουθούνται από άλλα κράτη μέλη καθώς και για σκοπούς οικονομικής πολιτικής, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Οικονομικών. Με την εν λόγω Κ.Δ.Π. 288/2015, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 4/9/2015, η φύρα για την εισαγωγή/είσοδο αυξήθηκε στο 0.4%.».

308. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας οι εταιρείες ανέφεραν επίσης αποκλείσεις ή απώλειες από το λιμάνι εκφόρτωσης μέχρι την εκφόρτωση στις αποθηκευτικές δεξαμενές ενδεχομένως να οφείλονται στις: (α) αποδεκτές αποκλίσεις των οργάνων μέτρησης από το λιμάνι φόρτωσης και τις δεξαμενές ξηράς στην Κύπρο, με βάση τα διεθνή πρότυπα, (β) απώλειες (φύρες) λόγω της φύσεως των προϊόντων (π.χ. εξάτμισης, θερμοκρασία) και (γ) πιθανά λάθη στους ογκομετρικούς πίνακες του πλοίου ή των δεξαμενών της ξηράς.
309. Αξίζει να σημειωθεί ότι η VTTV στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας δήλωσε ότι οι επιτρεπόμενες απώλειες (%) επί των εισαγόμενων προϊόντων στην Κύπρο από το Τμήμα Τελωνείων είναι πολύ μικρές, επομένως οι εταιρείες πετρελαιοειδών επιβαρύνονται με τελωνειακές οφειλές/κυρώσεις και οι τοπικές εταιρείες πετρελαιοειδών μετακυλούν το κόστος στους καταναλωτές. Η VTTV εισηγήθηκε όπως η νομοθεσία εκσυγχρονιστεί και «τελωνειακοί λειτουργοί να παρακολουθήσουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Κάτω Χώρες) για να αποκτήσουν γνώσεις και να δουν τον τρόπο που λειτουργεί η βιομηχανία.».

## 5. ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

310. Στην ενότητα "Χονδρική Εμπορία πετρελαιοειδών" παρουσιάζεται ο τρόπος λειτουργίας και η δομή της εφοδιαστικής αλυσίδας πετρελαιοειδών που αφορά το στάδιο της χονδρικής πώλησης πετρελαιοειδών. Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο καταγράφονται τα στάδια που ακολουθούνται από την φύλαξη των προϊόντων στους αποθηκευτικούς χώρους εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι τη χονδρική διανομή τους στα διάφορα σημεία πώλησης ή/και στους αποθηκευτικούς χώρους των πρατηρίων/ διανομέων/ άλλων λιανοπωλητών, αριθμητικά στοιχεία πωλήσεων στο χονδρικό στάδιο της αγοράς, η πολιτική τιμολόγησης της κάθε εταιρείας κοκ.
311. Επαναλαμβάνεται ότι στο επίπεδο χονδρικής πώλησης πετρελαιοειδών (συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου) δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι εταιρείες (ΕΚΟ, ExxonMobil, Petrolina, Lukoil, BP Eastern, Staroil, Intergaz και Synergaz), οι οποίες εφοδιάζουν το επόμενο στάδιο της αγοράς με πετρελαιοειδή, ήτοι σε εταιρείες ή πρατηριούχους που διαχειρίζονται πρατήρια καυσίμων, σε διανομείς υγραερίου, πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης καθώς και σε άλλα λιανικά σημεία πώλησης.
312. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών στο πλαίσιο της Κλαδικής έρευνας δήλωσαν ότι προέβαιναν περιοδικά σε αγοραπωλησίες μικρών ποσοτήτων μεταξύ τους, όταν υπήρχε έλλειψη αποθεμάτων που οφειλόταν σε καθυστερημένες αφίξεις του πετρελαιοφόρου πλοίου, οπότεν και πρόκυπτε ανάγκη για κάλυψη άμεσων αναγκών ή σε αγοραπωλησίες των αποθεμάτων ή κατάλοιπων που βρίσκονταν στου υποθαλάσσιους αγωγούς.
313. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, οι εταιρείες εισαγωγής προμήθευαν χονδρικώς τις εταιρείες Lukoil, Staroil και TotalPlus. Συγκεκριμένα, η εταιρεία Lukoil αγόραζε από τις εταιρείες Petrolina και ΕΚΟ, η εταιρεία Staroil από τις εταιρείες Petrolina, ΕΚΟ και BP Eastern (έως το 2010) και η εταιρεία Total Plus από τις εταιρείες STAROIL και LUKOIL.
314. Επίσης, οι εταιρείες Petrolina, ΕΚΟ, ExxonMobil, Lukoil, Staroil και Total Plus ανέφεραν ότι δεν έχουν προχωρήσει σε πωλήσεις πετρελαιοειδών προς πρατήρια με διαφορετική επωνυμία λόγω αυξημένης ζήτησης.

### **5.1 Πωλήσεις στο Χονδρικό Στάδιο της αγοράς πετρελαιοειδών – Αριθμητική ανάλυση**

315. Σε αυτή την ενότητα πραγματοποιείται αριθμητική ανάλυση των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών στο Χονδρικό Στάδιο της αγοράς πετρελαιοειδών. Για το



σκοπό αυτό στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία που αφορούν τις χονδρικές πωλήσεις των εταιρειών σε σχέση με όλα τα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας. Ειδικότερα, εξετάστηκαν θέματα που αφορούν το σύνολο των χονδρικών πωλήσεων, τις χονδρικές πωλήσεις προς πρατήρια τύπου CODO/DODO, τις χονδρικές πωλήσεις προς άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων τα οποία φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα (συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών Jomago, Intergaz και Synergaz) και τις χονδρικές πωλήσεις προς συνδεδεμένες/συγγενικές εταιρείες.

316. Πιο κάτω, παρατίθενται στοιχεία αναφορικά με τις ετήσιες πωλήσεις στο χονδρικό στάδιο της αγοράς από τις εταιρείες πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνταν στο εν λόγω στάδιο κατά την περίοδο 2008 μέχρι 2014, ή μέρος της περιόδου αυτής, με σκοπό να διαφανεί η δομή της αγοράς που σχετίζεται με τις πωλήσεις στο χονδρικό στάδιο των πετρελαιοειδών εντός της Δημοκρατίας.
317. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας μελετήθηκαν : α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) στο χονδρικό στάδιο κατά τα έτη 2008-2014, β) τα ετήσια μερίδια συνολικών χονδρικών πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών και γ) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των συνολικών χονδρικών πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών, για το κάθε προϊόν πετρελαιοειδών. Σε σχέση με περιπτώσεις αρνητικών ακάθαρτων περιθωρίων κέρδους, ζητήθηκαν και δόθηκαν εξηγήσεις από τις εταιρείες ως προς τους λόγους της ύπαρξης αυτών.
318. Στην παρούσα σύνοψη της Κλαδικής Έρευνας παρουσιάζονται υπό μορφή γραφημάτων: α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) στο χονδρικό στάδιο κατά τα έτη 2008-2014, και β) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των συνολικών χονδρικών πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών, για το κάθε προϊόν πετρελαιοειδών.

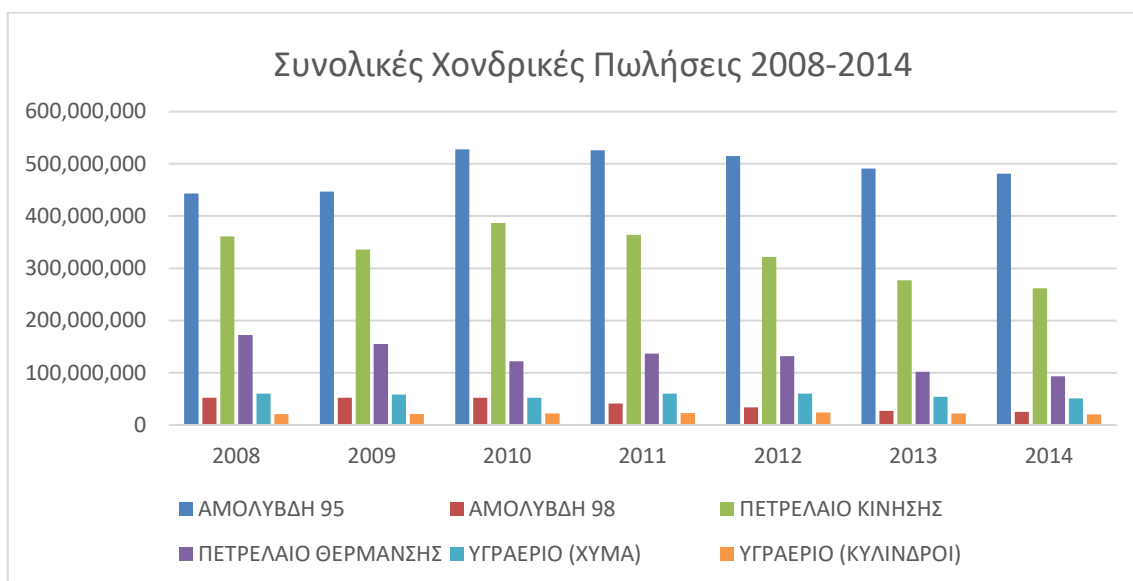
#### **(α) Συνολικές ετήσιες πωλήσεις στο χονδρικό στάδιο κατά τα έτη 2008-2014**

319. Την υπό αναφορά περίοδο, οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις αμόλυβδης UMG 95 σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 443 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 447 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 528 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 526 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 515

εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 491 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 481 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

320. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις της UMG 98 σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 52 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 34 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 27 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 25 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
321. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Κίνησης σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 361 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 336 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 387 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 364 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 322 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 277 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 262 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
322. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Θέρμανσης σε λίτρα στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 172 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 155 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 122 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 137 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 132 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 102 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 93 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
323. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου χύμα σε κιλά στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 60 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 58 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 52 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 60 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 60 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 54 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 51 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
324. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις υγραερίου σε κυλίνδρους σε κιλά στο χονδρικό στάδιο της αγοράς στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 21 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 21 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 22 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 23 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 24 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 22 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 20 εκατομμύρια κιλά για το 2014.

**Γράφημα 12**



325. Ως φαίνεται και από το ως άνω Γράφημα την περίοδο 2008 έως 2014 υπήρχαν αρκετές αυξομειώσεις στις πωλήσεις όλων των ειδών πετρελαιοειδών.

**(β) Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των εταιρειών πετρελαιοειδών για τα εν λόγω προϊόντα**

326. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας εξετάστηκαν τα ετήσια ακαθάριστα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών σε σχέση με τα προϊόντα που καλύπτει η παρούσα κλαδική έρευνα.

327. Σε σχέση με τις πωλήσεις της UMG 95, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2010 για τις περισσότερες εταιρείες, συγκρινόμενα με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2011-2014. Συγκεκριμένα κατά τα έτη 2008-2010 τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κυμάνθηκαν από 12,2% σε 20,9% ενώ το έτη που ακολούθησαν, ήτοι 2011 -2014 μειώθηκαν αφού κυμάνθηκαν από 8,9% σε 13,5%.

328. Όσον αφορά την UMG 98, παρατηρήθηκαν επίσης αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2011 για τις περισσότερες εταιρείες, σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2012-2014. Συγκεκριμένα κατά τα έτη 2008-2011 τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κυμάνθηκαν από 12,2% σε 25,4%, ενώ το έτη που ακολούθησαν, ήτοι 2012 -2014 μειώθηκαν αφού κυμάνθηκαν από 6,6% σε 15,0%.

329. Όσον αφορά το πετρέλαιο κίνησης, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2010 για τις περισσότερες εταιρείες, σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2011-2014. Συγκεκριμένα κατά τα έτη 2008-2010 τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κυμάνθηκαν από 12,2% σε 23,1%, ενώ τα έτη που ακολούθησαν, ήτοι 2011 - 2014 μειώθηκαν αφού κυμάνθηκαν από 5,8% σε 12,8%.
330. Όσον αφορά το πετρέλαιο θέρμανσης, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες, ήτοι από -17,6% σε 16,8%.
331. Συνεχείς ετήσιες αυξομειώσεις παρατηρήθηκαν επίσης, για όλες τις εταιρείες και για το υγραέριο χύμα, σε σχέση με όλα τα έτη. Ειδικότερα, τα περιθώρια κέρδους κυμάνθηκαν από -1,0% μέχρι 39,7%. Αυξομειώσεις των περιθωρίων ακάθαρτου κέρδους παρατηρούνται και στις πωλήσεις υγραερίου σε κυλίνδρους για όλες τις εταιρείες και σε σχέση με όλα τα έτη. Συγκεκριμένα, τα περιθώρια κέρδους κυμάνθηκαν από 18,6% μέχρι 30,1%.

## **5.2 Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς πρατήρια CODO/DODO και περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών**

332. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας μελετήθηκαν: α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις σε λίτρα ή κιλά (χονδρικό στάδιο) προς πρατήρια CODO/DODO, κατά τα έτη 2008-2014, β) τα ετήσια μερίδια πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών και γ) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών προς πρατήρια CODO/DODO. Το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν μέσω εμπορικών καρτών και συμπεριλήφθηκε στις πωλήσεις μέσω πρατηρίων CODO/DODO στο λιανικό στάδιο της αγοράς, καθώς επίσης και το ύψος των πωλήσεων αυτών ως προς τις συνολικές χονδρικές πωλήσεις προς πρατήρια CODO/COMO.
333. Στην παρούσα σύνοψη της Κλαδικής Έρευνας, παρουσιάζονται υπό μορφή γραφημάτων α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις σε λίτρα ή κιλά (χονδρικό στάδιο) προς πρατήρια CODO/DODO, κατά τα έτη 2008-2014 και β) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών προς πρατήρια CODO/DODO.

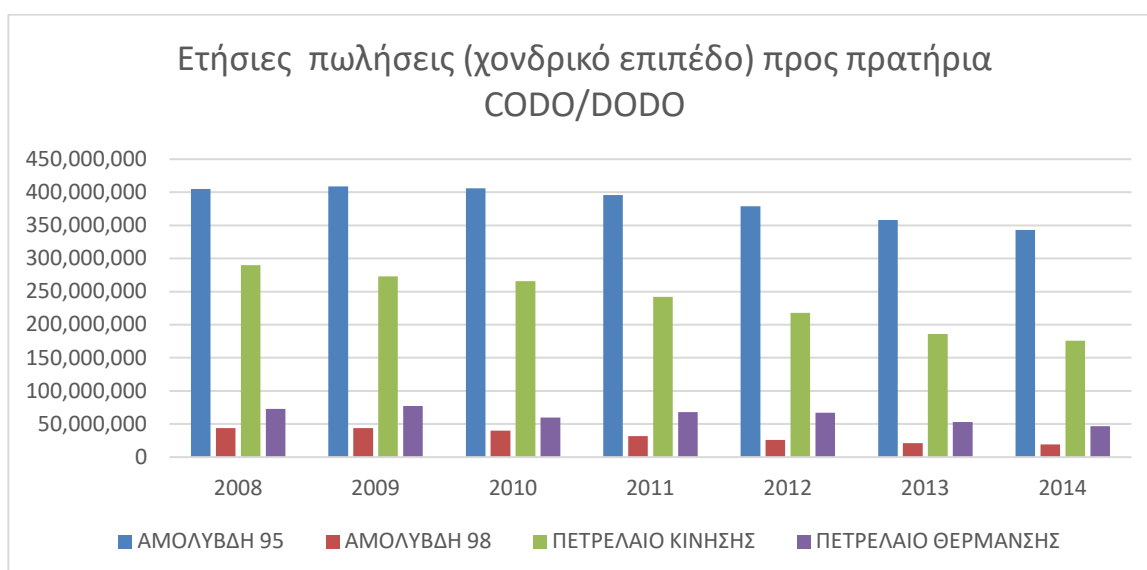
### (α) Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς πρατήρια CODO/DODO

334. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε πρατήρια CODO/DODO ανέρχονταν περίπου σε

405 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 409 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 406 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 396 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 379 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 358 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 343 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

335. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 98 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε πρατήρια CODO/DODO ανέρχονταν περίπου σε 44 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 44 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 40 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 32 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 26 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 21 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 19 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
336. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Κίνησης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε πρατήρια CODO/DODO ανέρχονταν περίπου σε 290 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 273 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 266 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 242 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 218 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 186 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 176 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
337. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Θέρμανσης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε πρατήρια CODO/DODO ανέρχονταν περίπου σε 73 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 77 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 60 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 68 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 67 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 53 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 47 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

**Γράφημα 13**



(β) Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) για πωλήσεις προς πρατήρια CODO/DODO

338. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας εξετάστηκαν τα ετήσια ακαθάριστα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών σε σχέση με τις πωλήσεις προϊόντων που καλύπτει η παρούσα κλαδική έρευνα προς πρατήρια CODO/DODO.
339. Ειδικότερα, όσον αφορά την UMG 95, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2010 για τις περισσότερες εταιρείες, σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2011-2014. Συγκεκριμένα, κατά τα έτη 2008-2010 τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κυμάνθηκαν από 16,2% σε 21,7%, ενώ το έτη που ακολούθησαν, ήτοι 2011 -2014 μειώθηκαν αφού κυμάνθηκαν από 8,9% σε 13,5%.
340. Επίσης, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους και για την UMG 98, για τις περισσότερες εταιρείες, την περίοδο από το 2008 έως 2011, ήτοι 14,8% σε 25,4%, σε αντίθεση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα έτη που ακολούθησαν 2012-2014, ήτοι 9,3% σε 16,7%.
341. Όσον αφορά το πετρέλαιο κίνησης, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους, για όλα τα έτη σε σχέση με τις περισσότερες εταιρείες, ήτοι 8,7% σε 18,5%.
342. Τέλος, όσον αφορά το πετρέλαιο θέρμανσης, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες, ήτοι από -10,2% έως 20,4%.

**5.3. Άλλες χονδρικές Πωλήσεις σε πρατήρια και άλλους λιανοπωλητές**

343. Σε σχέση με την UMG 95, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει αριθμός μεταπωλητών οι οποίοι πραγματοποίησαν χαμηλότερες (σε σχέση με τις εταιρείες πετρελαιοειδών) χονδρικές πωλήσεις UMG 95 προς πρατήρια. Οι μεταπωλητές με τις σημαντικότερες πωλήσεις (> εκ. λίτρα ετήσια), κατά την περίοδο υπό αναφορά, καθώς επίσης και οι συνολικές πωλήσεις των εταιρειών πετρελαιοειδών προς τους μεταπωλητές/λιανοπωλητές αυτούς, καταγράφονται σε Γραφήματα εντός της ενότητας αυτής.
344. Σε σχέση με την UMG 98, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει αριθμός μεταπωλητών οι οποίοι πραγματοποίησαν χαμηλότερες (σε σχέση με τις εταιρείες πετρελαιοειδών) χονδρικές πωλήσεις αμόλυβδης βενζίνης 98 οκτανίων προς πρατήρια. Αυτού του είδους οι πωλήσεις ήταν χαμηλές σε όγκο (< 150.000 λίτρα ετήσια) και δεν κρίθηκε αναγκαίο να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε περαιτέρω ανάλυση

345. Περαιτέρω, σε σχέση με το πετρέλαιο κίνησης, από τα στοιχεία που παρατέθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών καθώς και από άλλα στοιχεία, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει αριθμός μεταπωλητών/λιανοπωλητών οι οποίοι πραγματοποίησαν χαμηλότερες (σε σχέση με τις εταιρείες πετρελαιοειδών) χονδρικές πωλήσεις πετρελαίου κίνησης προς πρατήρια αλλά και προς άλλους λιανοπωλητές.

346. Σε σχέση με το πετρέλαιο θέρμανσης, από τα στοιχεία που παρατέθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών καθώς και από άλλα στοιχεία, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει αριθμός μεταπωλητών/λιανοπωλητών οι οποίοι πραγματοποίησαν χαμηλότερες (σε σχέση με τις εταιρείες πετρελαιοειδών) χονδρικές πωλήσεις πετρελαίου θέρμανσης προς πρατήρια αλλά και προς άλλους λιανοπωλητές.

**5.4 Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς εταιρείες πετρελαιοειδών (συμπεριλαμβανομένων συγγενικών / συνδεδεμένων εταιρειών) οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις πετρελαιοειδών και υγραερίου σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα και περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών**

347. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας μελετήθηκαν: α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο)(χονδρικό στάδιο) προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα κατά τα έτη 2008-2014, β) τα ετήσια μερίδια πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών και γ) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα.

348. Στην παρούσα σύνοψη της κλαδικής έρευνας παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν (α) συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο)λίτρα (χονδρικό στάδιο) προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα (κατά τα έτη 2008-2014 και β) τα ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα.

(α) Ετήσιες πωλήσεις (χονδρικό στάδιο) προς εταιρείες πετρελαιοειδών (συμπεριλαμβανομένων συγγενικών/συνδεδεμένων εταιρειών) οι οποίες

πραγματοποιούν πωλήσεις πετρελαιοειδών και υγραερίου σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα

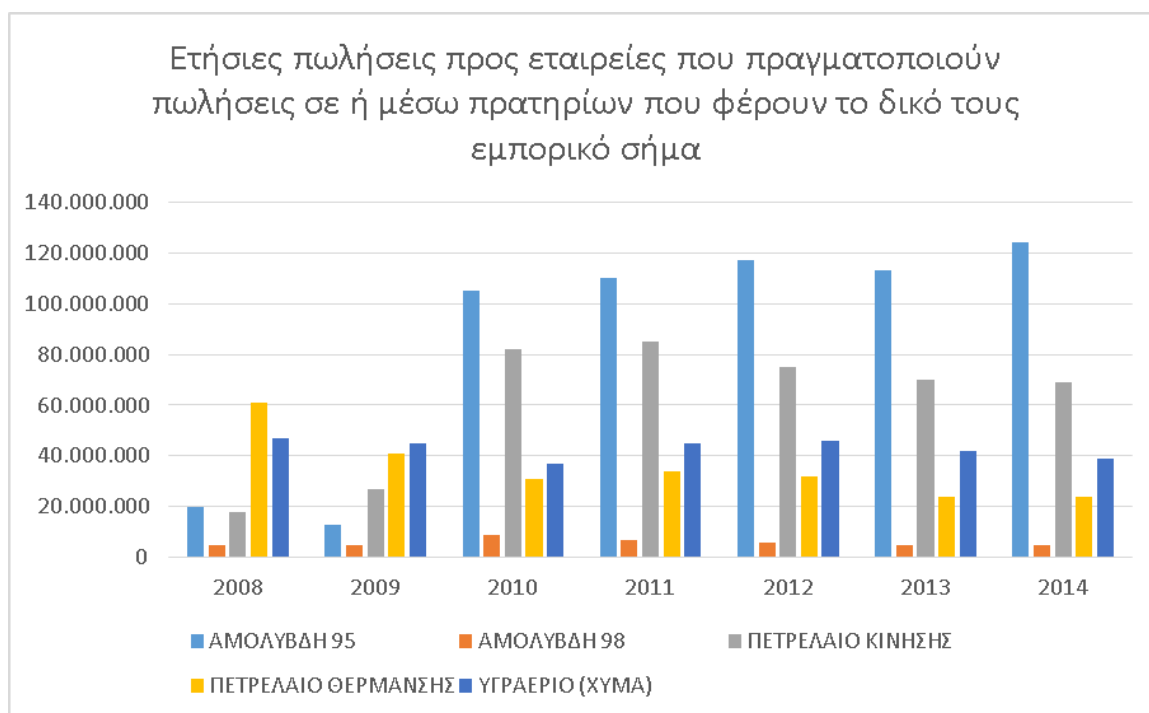
349. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο, ανέρχονταν περίπου σε 20 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 13 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 105 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 110 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 117 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 113 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 124 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
350. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 98 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο, ανέρχονταν περίπου σε 5 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 5 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 9 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 7 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 6 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 5 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 5 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
351. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Κίνησης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο, ανέρχονταν περίπου σε 18 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 27 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 82 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 85 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 75 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 70 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 69 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
352. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Θέρμανσης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο, ανέρχονταν περίπου σε 61 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 31 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 34 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 32 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 24 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 24 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
353. Οι ετήσιες πωλήσεις Υγραερίου χύμα σε κιλά προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα στη Δημοκρατία την υπό αναφορά περίοδο, ανέρχονταν περίπου σε 47 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 45 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 37 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 45 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 46 εκατομμύρια



κιλά για το 2012, 42 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 39 εκατομμύρια κιλά για το 2014.

354. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατέθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών (και υγραερίου) δεν πραγματοποιήθηκαν πωλήσεις υγραερίου σε κυλίνδρους μεταξύ των εταιρειών αυτών, κατά την περίοδο 2008 – 2014.

**Γράφημα 14**



(β) Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) για πωλήσεις προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποιούν πωλήσεις σε ή μέσω πρατηρίων που φέρουν το δικό τους εμπορικό σήμα

355. Η γενική εικόνα που παρατηρήθηκε είναι ότι την περίοδο 2008 έως 2014 σημειώθηκαν χαμηλότερα ετήσια ποσοστά ακαθάριστου περιθωρίου κέρδους από εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται εκτενώς στην εισαγωγή και χονδρική πώληση προϊόντων πετρελαιοειδών σε σχέση με εταιρείες οι οποίες δεν δραστηριοποιούνταν στον τομέα της εισαγωγής, λόγω του ότι οι πωλήσεις πραγματοποιούνται πριν την εκτελώνιση των προϊόντων και πριν τον καταμερισμό επιπρόσθετων εξόδων διαχείρισης/αποθήκευσης/επεξεργασίας από τις εταιρείες πετρελαιοειδών.

356. Όσον αφορά την UMG 95, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι -17,4% - 21,0%). Σε ότι αφορά την UMG 98, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα

περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι -5,3% - 13,2%). Επίσης, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη αναφορικά με το πετρέλαιο κίνησης για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι -15,7% - 12,0%).

357. Όσον αφορά το πετρέλαιο θέρμανσης, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι από -26,9% - 15,7%). Τέλος, για το υγραέριο χύμα, παρατηρήθηκαν ετήσιες αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για όλα τα έτη, για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι -26,2% - 27,4%).

#### **5.5. Συγκέντρωση της αγοράς στο χονδρικό επίπεδο**

358. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας και στη βάση των πιο πάνω στοιχείων εξετάστηκε ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς σε ότι αφορά την UMG 95, UMG 98 και το πετρέλαιο κίνησης, θέρμανσης και υγραέριο για όλη την περίοδο από το 2008 έως το 2010. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών των οποίων τα στοιχεία συμπεριλήφθηκαν για σκοπούς αξιολόγησης της συγκέντρωσης στις πιο πάνω αγορές, είναι οι: EKO, Petrolina, Exxon, Lukoil, Staroil, Total Plus, BP Eastern, Jomaro, Intergaz, Synergaz, καθώς και οι συνδεδεμένες/συγγενικές των πιο πάνω εταιρειών.

359. Για σκοπούς αξιολόγησης του επιπέδου συγκέντρωσης στις πιο πάνω αγορές, χρησιμοποιήθηκαν οι χονδρικές και λιανικές πωλήσεις των υπό αναφορά εταιρειών, τόσο σε όγκο (λίτρα για πετρελαιοειδή, κιλά για υγραέριο) όσο και σε αξία (€), εξαιρουμένου των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των πιο πάνω εταιρειών. Ο δείκτης ο οποίος χρησιμοποιήθηκε κατά την διαδικασία αξιολόγησης των ανταγωνιστικών συνθηκών που επικρατούν στις σχετικές αγορές, είναι ο Herfindahl-Hirschman Index (HHI), ένα ευρέως αποδεκτό εργαλείο μέτρησης του βαθμού συγκέντρωσης μιας αγοράς.

**Πίνακας 9: Δείκτης ΗΗΙ με βάση την αξία**

Δείκτης ΗΗΙ με βάση τα ποσοστών Πωλήσεων* (Αξία €)							
Καύσιμο/Ετος	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Αμόλυβδη 95	2,956	2,901	2,810	2,765	2,682	2,639	2,648
Αμόλυβδη 98	3,105	3,089	3,155	3,216	3,162	3,079	2,963
Πετρέλαιο Κίνησης	2,960	2,871	2,881	2,763	2,754	2,781	2,755
Πετρέλαιο Θέρμανσης	2,882	2,767	2,807	2,682	2,597	2,604	2,549
Υγραέριο	**	**	2,993	2,967	2,922	2,882	2,883

*\*Χονδρικών και Λιανικών, εξαιρουμένων των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των αναφερομένων εταιρειών*

*\*\* Δεν συμπεριλαμβάνονται οι πωλήσεις της Synergaz αφού τα σχετικά στοιχεία δεν προσκομίστηκαν από την εταιρεία αυτή, για τους λόγους που αναφέρθηκαν πιο πάνω (Κεφ. 5.3.1)*

**Πίνακας 10: Δείκτης ΗΗΙ με βάση τον όγκο**

Δείκτης ΗΗΙ με βάση τα ποσοστών Πωλήσεων* (Όγκο Λίτρα/Κιλά)							
Καύσιμο/Ετος	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Αμόλυβδη 95	2,950	2,886	2,747	2,706	2,635	2,612	2,606
Αμόλυβδη 98	3,097	3,065	3,018	3,075	3,031	2,940	2,828
Πετρέλαιο Κίνησης	2,956	2,863	2,827	2,708	2,713	2,754	2,724
Πετρέλαιο Θέρμανσης	2,862	2,760	2,780	2,671	2,589	2,482	2,554
Υγραέριο	**	**	3,020	3,010	2,967	2,928	2,927

*\*Χονδρικών και Λιανικών, εξαιρουμένων των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των αναφερομένων εταιρειών*

*\*\* Δεν συμπεριλαμβάνονται οι πωλήσεις της Synergaz αφού τα σχετικά στοιχεία δεν προσκομίστηκαν από την εταιρεία αυτή, για τους λόγους που αναφέρθηκαν πιο πάνω (Κεφ. 5.3.1)*

360. Ο δείκτης ΗΗΙ προκύπτει από την άθροιση των τετραγώνων των ατομικών μεριδίων αγοράς όλων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Με τον δείκτη ΗΗΙ δίνεται αναλογικά μεγαλύτερη βαρύτητα στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων. Παρόλο που είναι προτιμότερο να περιλαμβάνονται στον υπολογισμό όλες οι επιχειρήσεις, η απουσία πληροφοριών για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις μπορεί να μην έχει τόση σημασία, επειδή οι επιχειρήσεις αυτές δεν επηρεάζουν αισθητά τον ΗΗΙ<sup>83</sup>. Ο δείκτης ΗΗΙ λαμβάνει υπόψη τιμές από το 0+ (στην θεωρητική περίπτωση της ύπαρξης πλήρους ανταγωνισμού με άπειρες επιχειρήσεις που έκαστη κατέχει

<sup>83</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, 2004/C 31/03)

σχεδόν μηδενικό μερίδιο αγοράς) μέχρι και το 10000 (στην περίπτωση του μονοπωλίου). Σημείο αναφοράς αποτελούν οι 1800 μονάδες του δείκτη HHI, πάνω από τις οποίες η συγκέντρωση μιας αγοράς μπορεί να χαρακτηριστεί ως υψηλή.

361. Από τους δείκτες HHI, αναφορικά με όλα τα είδη προϊόντων ως αυτοί καταγράφονται στους πιο πάνω Πίνακες προκύπτει μικρή, σταδιακή και συνεχιζόμενη μείωση της συγκέντρωσης της αγοράς από το 2008 έως το 2014. Ειδικότερα, ως καταγράφεται στους δύο Πίνακες, το 2008 και 2014 είχαν αντίστοιχα την μεγαλύτερη και χαμηλότερη αξία του δείκτη για τα πλείστα καύσιμα. Επισημαίνεται ότι στις περιπτώσεις που δεν ισχύει η διαφορά μεταξύ του 2014 με του έτους με την χαμηλότερη συγκέντρωση δεν ήταν αισθητή.
362. Για την UMG 95 το 2014 παρατηρείται μείωση του δείκτη με βάση την αξία κατά 10.1% σε σύγκριση με το 2008 και μείωση του δείκτη με βάση τον όγκο κατά 11.17% σε σχέση με την ίδια περίοδο. Επίσης, για την UMG 98 το 2014 παρατηρείται μείωση του δείκτη με βάση την αξία κατά 4.6% σε σύγκριση με το 2008 και μείωση του δείκτη με βάση τον όγκο κατά 8.7% σε σχέση με την ίδια περίοδο. Επιπρόσθετα, για το πετρέλαιο κίνησης το 2014 παρατηρείται μείωση του δείκτη με βάση την αξία κατά 6.9% σε σύγκριση με το 2008 και μείωση του δείκτη με βάση τον όγκο κατά 7.8% σε σχέση με την ίδια περίοδο. Τέλος, για το πετρέλαιο θέρμανσης το 2014 παρατηρείται μείωση του δείκτη με βάση την αξία κατά 11.6% σε σύγκριση με το 2008 και μείωση του δείκτη με βάση τον όγκο κατά 10.8% σε σχέση με την ίδια περίοδο.
363. Όσον αφορά το υγραέριο, επισημαίνεται ότι δεν υπολογίστηκε ο δείκτης συγκέντρωσης HHI για τα έτη 2008 και 2009 εν απουσία δεδομένων. Ειδικότερα το 2014 παρατηρείται μείωση του δείκτη με βάση την αξία κατά 3.7% σε σύγκριση με το 2010 και μείωση του δείκτη με βάση τον όγκο κατά 3.1% σε σχέση με την ίδια περίοδο.

#### **5.6. Χειρισμός παραγγελιών και διανομή προϊόντων από τις εταιρείες**

364. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας συλλέχθηκαν στοιχεία αναφορικά με τα διάφορα στάδια που ακολουθούνται από τη φύλαξη των πετρελαιοειδών μέχρι και την χονδρική διανομή τους στα διάφορα σημεία πώλησης, αμέσως μετά την υποβολή της παραγγελίας από τον εκάστοτε πρατηριούχο/διανομέα/λιανοπωλητή, όπως αυτά έχουν καταγραφεί από τις ίδιες τις εταιρείες.
365. Από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας προκύπτει ότι οι εταιρείες στην πλειοψηφία τους συνεργάζονται με ανεξάρτητες εταιρείες διανομής για τη διανομή των

πετρελαιοειδών (καυσίμων) και υγραερίου (σε μορφή κυλίνδρων) στα πρατήρια και στους υπόλοιπους πελάτες τους, στη βάση κυρίως γραπτών συμφωνιών. Ορισμένες εταιρείες διαθέτουν, επίσης, ιδιόκτητα βυτιοφόρα τα οποία χρησιμοποιούν για τη διανομή των προϊόντων τους σε συνδυασμό με την αγορά υπηρεσιών από τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες.

366. Οι εταιρείες αυτές ενεργούν ως ανεξάρτητοι εργολάβοι. Οι εν λόγω Συμφωνίες δεν περιέχουν αποκλειστικές ρήτρες, ή ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού και συνεπώς, δεν προκύπτουν οποιοσδήποτε περιορισμοί. Επισημαίνεται ότι μια εταιρεία σε ότι αφορά αυτό το στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας ανέφερε ότι λόγω του μικρού μεγέθους της Κύπρου, της ιδιαίτερης εξειδίκευσης του στόλου αλλά και της μεγάλης κεφαλαιουχικής δαπάνης που απαιτείται για τη δημιουργία στόλου, οι κατάλληλα αδειοδοτημένες εταιρείες είναι λίγες.

367. Οι μόνες εταιρείες που διαθέτουν δικούς τους στόλους οχημάτων για την εξ' ολοκλήρου διανομή των προϊόντων τους στην κυπριακή αγορά είναι οι εταιρείες που ασχολούνται με την πώληση υγραερίου, ήτοι οι εταιρείες Intergaz και Synergaz.

#### ***5.7. Πολιτική καθορισμού χονδρικής τιμής πώλησης και εκπτώσεων, πιστωτικών ή/και άλλων διευκολύνσεων***

368. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, οι εταιρείες ερωτήθηκαν για τον τρόπο καθορισμού της χονδρικής τιμής πώλησης των προϊόντων, κατά πόσο προσφέρουν στους λιανοπωλητές (συμπεριλαμβανομένων των πρατηριούχων), εκπτώσεις ή/και πιστωτικές και άλλες διευκολύνσεις.

369. Η πλειοψηφία των εταιρειών εισαγωγής πετρελαιοειδών κατά τον καθορισμό των χονδρικών τους τιμών λαμβάνουν υπόψη το κόστος αγοράς και διαχείρισης των προϊόντων, το επιχειρηματικό ρίσκο, το αναμενόμενο κέρδος/απόδοση και οι επικρατούσες συνθήκες της αγοράς, περιλαμβανομένων και των τιμών του ανταγωνισμού. Οι εταιρείες που δεν εισάγουν πετρελαϊκά προϊόντα είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένες από τις τιμές αγοράς από τις εταιρείες εισαγωγής.

370. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι η πλειοψηφία των εταιρειών παραχωρεί εκπτώσεις, φιλοδωρήματα ή/και επιστροφές ή/και στόχους πωλήσεων. Ορισμένες εταιρείες δήλωσαν ότι οι εκπτώσεις βασίζονται σε ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια, άλλες δήλωσαν ότι, μεταξύ άλλων λαμβάνουν υπόψη τις επενδύσεις που είχαν προβεί οι ίδιες εταιρείες στα πρατήρια. Επίσης, ορισμένες εταιρείες δήλωσαν ότι παραχωρούν προμήθεια.

371. Επίσης, από την κλαδική έρευνα έχει διαφανεί ότι μόνο ορισμένες εταιρείες παρέχουν πιστωτικές διευκολύνσεις στους πελάτες τους, με τις περισσότερες εξ' αυτών να διαφοροποιούν την πολιτική που ακολουθούν μεταξύ πρατηριούχων και μεταπωλητών ή διανομέων. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι δύο εταιρείες δήλωσαν ότι ενώ παρείχαν στο παρελθόν πιστωτικές διευκολύνσεις, εντούτοις μετά από τον Μάρτιο του 2013 λόγω της οικονομικής κρίσης και το «κούρεμα» των καταθέσεων<sup>84</sup>, προέβησαν σε διαφοροποιήσεις της πολιτικής τους για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων, με μια εξ' αυτών να δηλώνει ότι παρέχει πιστωτικές διευκολύνσεις μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.
372. Πολιτική πιστωτικών διευκολύνσεων εφαρμόζεται από δύο εταιρείες εκ των οποίων η μια εφαρμόζει μόνο κατόπιν καταβολής τραπεζικής εγγύησης, και η άλλη μετά από απόφαση της Διεύθυνσης.
373. Περαιτέρω, από την κλαδική έρευνα έχει διαπιστωθεί ότι οι εταιρείες παρέχουν σε πρατηριούχους, λιανοπωλητές και διανομείς, πρόσθετες διευκολύνσεις όπως είναι κάλυψη μέρους του κόστους του στόλου οχημάτων των πρατηρίων, μέρους του κόστους διαχείρισης πιστωτικών καρτών, μέρος του κόστους αγοράς εξοπλισμού, πρόσθετες πιστωτικές διευκολύνσεις ή/και πρόσθετες εκπτώσεις και άλλου είδους διευκολύνσεων.
374. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία BP Eastern δεν ήταν σε θέση να απαντήσει σε όλα τα ερωτήματα που της είχαν τεθεί στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, καθότι όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω η επιχειρηματική μονάδα καυσίμων που σχετίζεται με την κλαδική έρευνα της Επιτροπής τερμάτισε τις δραστηριότητες της τον Ιούνιο και τα άτομα που λειτουργούσαν την επιχειρηματική μονάδα των καυσίμων που αφορούν την έρευνα αποχώρισαν από την εταιρεία. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν το γεγονός ότι η εταιρεία δεν ήταν σε θέση να δώσει αρκετές από τις πληροφορίες και στοιχεία που είχαν ζητηθεί από την Υπηρεσία στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας.

---

<sup>84</sup> Μετά από την υποβάθμιση της κυπριακής οικονομίας από τον οίκο Moody's, στις 13 Μαρτίου 2012, και από τον οίκο Fitch, στις 25 Ιουνίου 2012, η Κύπρος αιτήθηκε την ένταξή της στον Ευρωπαϊκό μηχανισμό στήριξης. Αντιπροσωπεία της τρόικας κατέφθασε στην Κύπρο, στις 25 Ιουνίου 2012, και διαπραγματεύτηκε με την κυβέρνηση του νησιού τους όρους του δανείου. Στις 30 Νοεμβρίου 2012, η κυπριακή κυβέρνηση συμφώνησε με την τρόικα τους όρους διάσωσης της κυπριακής οικονομίας, απομένοντας μόνο να συμφωνηθεί το ακριβές ποσό της αναχρηματοδότησης των τραπεζών. Στις 16 Μαρτίου 2013 επήλθε συμφωνία με την κυπριακή κυβέρνηση στο ποσό των €10 δις. Αποφασίστηκε επίσης να αντληθούν επιπλέον €5,8 δις με φορολόγηση- κούρεμα των καταθέσεων στις κυπριακές τράπεζες. Το κούρεμα ορίστηκε στο 6,7% για καταθέσεις έως €100.000 και 9,9% για καταθέσεις που υπερβαίνουν τα €100.000. Η συμφωνία απορρίφθηκε από το κυπριακό κοινοβούλιο στις 19 Μαρτίου 2013. Στις 25 Μαρτίου οι Υπουργοί Οικονομικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατέληξαν σε νέο σχέδιο, με βάση το οποίο κουρεύονται κατά 40% οι καταθέσεις των κυπριακών τραπεζών που υπερβαίνουν τα 100.000 €, και συγχωνεύονται οι τράπεζες Κύπρου και Λαϊκή.

## **6. ΛΙΑΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ**

375. Στην ενότητα "Λιανική Αγορά Πώλησης" γίνεται παρουσίαση του τρόπου λειτουργίας και της δομής της εφοδιαστικής αλυσίδας που αφορά το στάδιο της λιανικής αγοράς πώλησης.
376. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία από διάφορους φορείς της αγοράς σε σχέση με όλα τα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας. Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται θέματα που αφορούν της εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτό το στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πρατηρίων, τον αριθμό των πρατηρίων που λειτουργούν στην αγορά, την προμήθεια των πετρελαιοειδών στα πρατήρια, τους όρους συνεργασίας μεταξύ εταιρειών εμπορίας και των πρατηρίων, καταγράφονται ενδεχόμενες συνεργασίες με άλλες εταιρείες που βρίσκονται στο ίδιο ή σε επόμενο στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας, τους όρους λιανικής εμπορίας καυσίμων, με στόχο να εντοπιστούν ενδεχόμενοι δομικοί περιορισμοί που επηρεάζουν το επίπεδο ανταγωνισμού στην αγορά των πετρελαιοειδών.

### **6.1. Συνοπτική παρουσίαση των διαφόρων κατηγοριών πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν εντός της Δημοκρατίας**

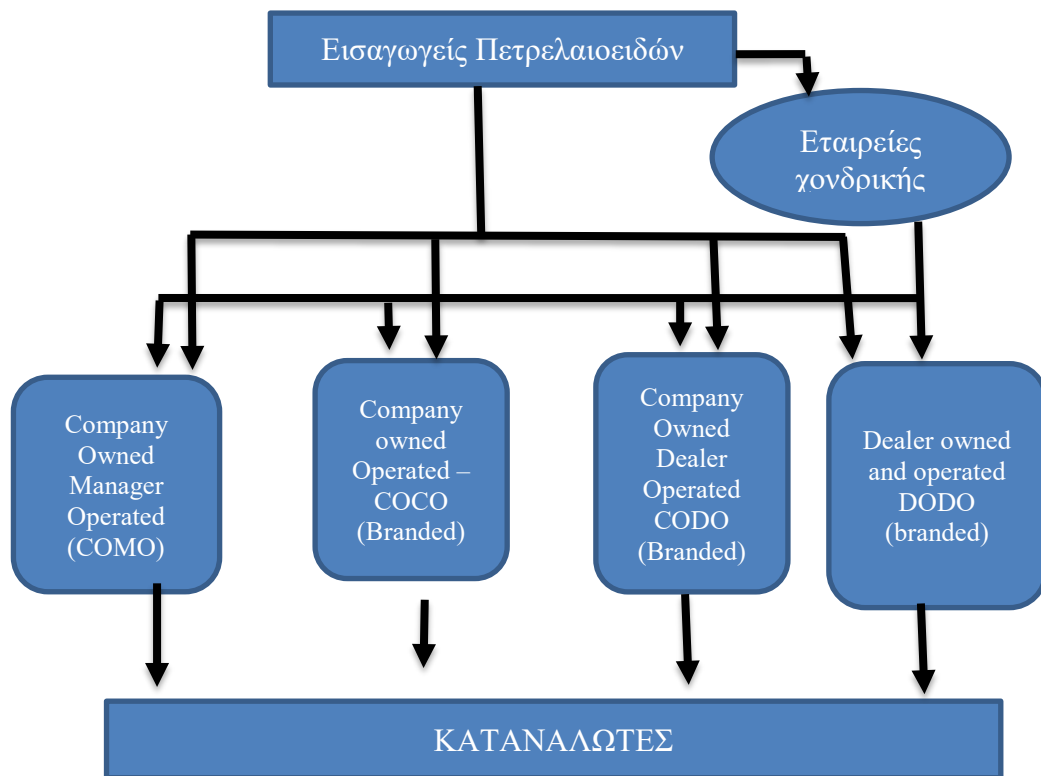
377. Στο λιανικό επίπεδο της αγοράς και συγκεκριμένα της λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων και πετρελαιοειδών, δραστηριοποιούνται 7 εταιρείες: οι ΕΚΟ, Petrolina (με τα εμπορικά σήματα Petrolina, Lina και Agip), Lukoil, ExxonMobil (με το εμπορικό σήμα «Esso»), Total Plus και Staroil. Τα πρατήρια πετρελαιοειδών που λειτουργούν στην Κύπρο, διαχωρίζονται σε κατηγορίες, ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους. Ένας αρχικός διαχωρισμός των πρατηρίων πετρελαιοειδών μπορεί να γίνει με κριτήριο τα εμπορικά σήματα που διαθέτει το εκάστοτε πρατήριο, οπότε και τα πρατήρια διαχωρίζονται σε πρατήρια καυσίμων που φέρουν κάποιο εμπορικό σήμα (ήτοι ΕΚΟ, Petrolina, Lukoil, Esso, Total Plus, Staroil και Agip) και σε πρατήρια τα οποία είναι ανεξάρτητα (την περίοδο αναφοράς λειτουργούσε μόνο ένα ανεξάρτητο πρατήριο). Σε μια δεύτερη κατηγοριοποίηση, τα είδη των επώνυμων πρατηρίων μπορούν να διαχωριστούν σε τέσσερις (4) κατηγορίες, ανάλογα με την κυριότητα του εξοπλισμού και των υποδομών αλλά και τη λειτουργική διαχείρισή τους:

- (α) Ιδιότητα πρατήρια καυσίμων εταιρείας, ή πρατήρια καυσίμων ίδιας διαχείρισης γνωστά ως **Company Owned Company Operated (COCO)**

(β) Ιδιότητα πρατήρια της εταιρείας, τα οποία διαχειρίζεται αδελφική εταιρεία (βλ. ΕΚΟ- RAMOIL), τα γνωστά ως **Company Owned Manager Operated (COMO)**

(γ) Ιδιότητα πρατήρια της εταιρείας τα οποία διαχειρίζονται πρατηριούχοι, γνωστά ως **Company Owned Dealer Operated (CODO)**.

(δ) Ιδιότητα από πρατηριούχο, τα οποία διαχειρίζεται πρατηριούχος, γνωστά ως **Dealer Owned Dealer Operated (DODO)**



378. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την Υπηρεσία, την περίοδο 2008-2014 στην Κυπριακή Δημοκρατία δραστηριοποιείται ο ακόλουθος αριθμός πρατηρίων:



**Πίνακας 11 Πρατήρια υπό τη διαχείριση Εταιρειών πετρελαιοειδών στην Κυπριακή Δημοκρατία.**

επαρχία/εταιρεία	EKO	ESSO				TotalPlus	Σύνολο
		Petrolina	(ExxonMobil)	Lukoil	Staroil		
Λευκωσία	12	6	0	5	1	0	24
Λεμεσός	6	4	0	3	0	0	13
Λάρνακα	3	5	0	0	1	0	9
Πάφος	2	2	0	1	1	0	6
Αμμόχωστος	1	2	0	0	0	1	4
<b>Κύπρος</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>56</b>

**Πίνακας 12: Πρατήρια που δεν διαχειρίζονταν οι Εταιρείες πετρελαιοειδών στην Κυπριακή Δημοκρατία.**

επαρχία/εταιρεία	EKO	Petrolina	ESSO	Lukoil	Staroil	TotalPlus	Σύνολο
Λευκωσία	24	25	27	7	3	3	89
Λεμεσός	12	20	14	6	1	1	54
Λάρνακα	13	20	6	4	0	0	43
Πάφος	8	8	6	1	0	1	24
Αμμόχωστος	5	5	4	1	1	0	16
<b>Κύπρος</b>	<b>62</b>	<b>78</b>	<b>57</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>226</b>

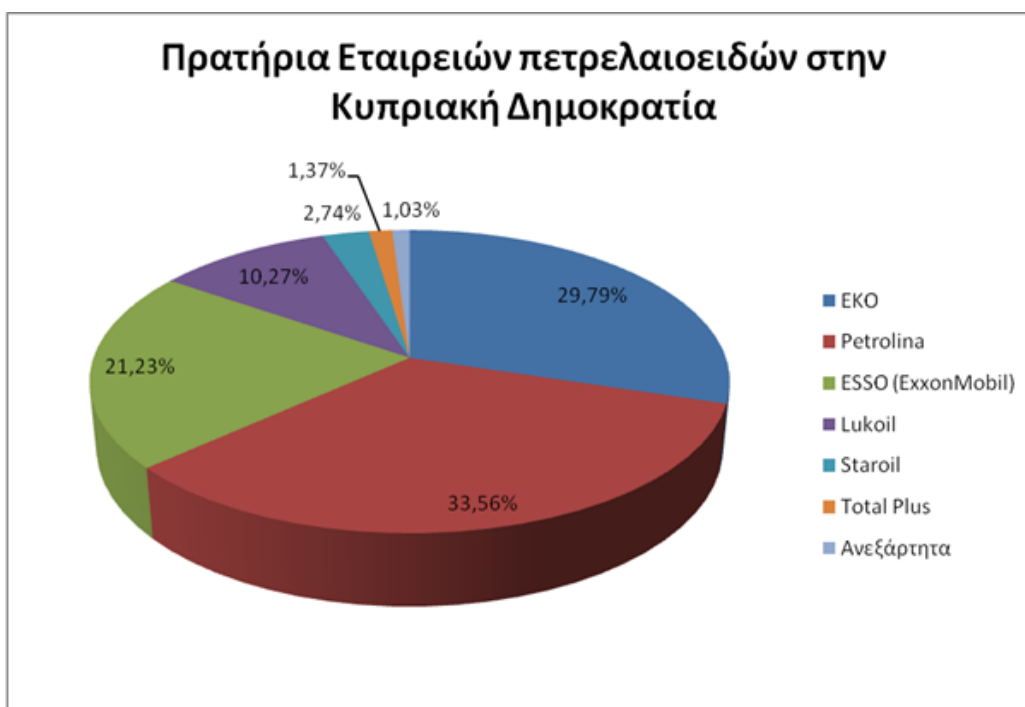
Σημειώσεις:

- 1) Στη Λάρνακα υπήρχε και ένας ανεξάρτητος πρατηριούχος -χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας, επομένως το σύνολο όλων των πρατηρίων είναι 283 και όχι 282.
- 2) Για την Staroil και την TotalPlus, δεν είναι βέβαιο ότι αυτός είναι ο διαχωρισμός όσον αφορά τη διαχείριση των πρατηρίων τους. Είναι αμφίβολο εάν και τα 14 πρατήρια μπορούν να χαρακτηριστούν ως εταιρικά με εταιρική διαχείριση.
- 3) Ο πίνακας 1 αφορά COMO και COCO πρατήρια ενώ ο πίνακας 2 αφορά τα dealer operated πρατήρια.

4) Όπου τα COMO είναι τα πρατήρια που διαχειρίζεται η Ramoil (Company Owned Manager Operated-ιδιόκτητα πρατήρια με διαχείριση από αδελφική εταιρεία) και τα COCO (Company Owned Company Operated) είναι εταιρικά πρατήρια που διαχειρίζονται Petrolina και Lukoil. Τέλος τα dealer operated πρατήρια μπορεί να ανήκουν στην εταιρεία (CODO:COMPANY OWNED DEALER OPERATED) ή να ανήκουν στον πρατηριούχο (DODO: DEALER OWNED DEALER OPERATED).

379. Από τα πιο πάνω στοιχεία προκύπτει ότι η μεγάλη πλειονότητα των πρατηρίων λειτουργούν υπό τις εμπορικές επωνυμίες τριών εταιρειών πετρελαιοειδών, ήτοι της Petrolina (33,56%), ΕΚΟ (29,79%) και Esso (21,23%). Μικρότερος είναι ο αριθμός των πρατηρίων που λειτουργεί υπό τις εμπορικές επωνυμίες των εταιρειών Lukoil (10,27%), Staroil (2,74%) και Total Plus (1,37%).

**Γράφημα 15**

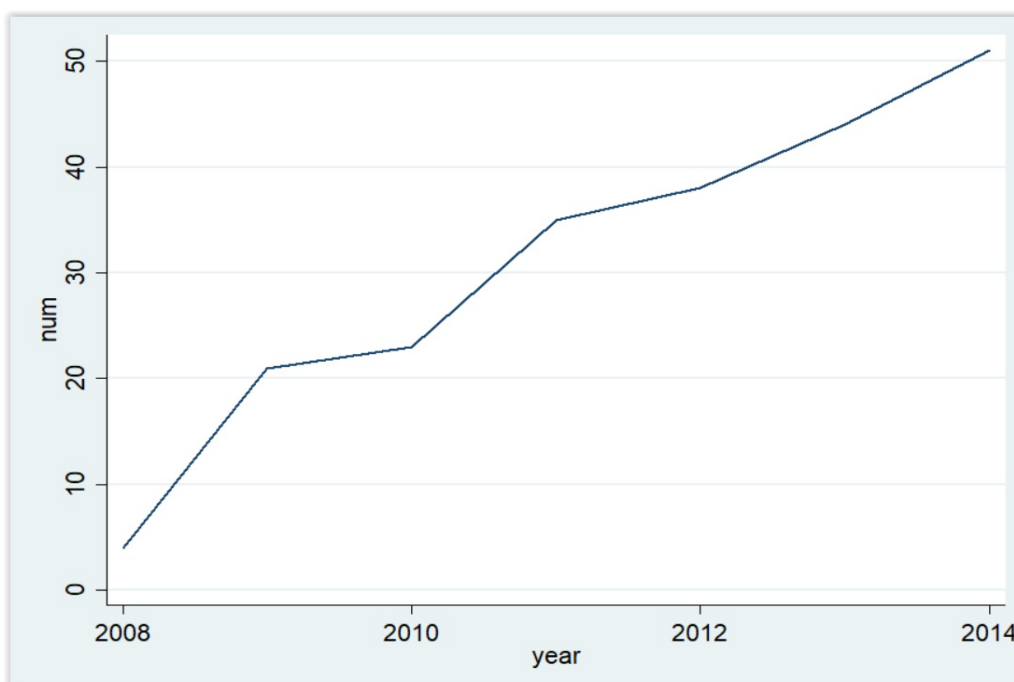


380. Επίσης, προκύπτει ότι στην Κύπρο από το σύνολο των 285 πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούσαν κατά την επισκόπηση περίοδο, τα 226 ή ποσοστό 78.42% είναι Dealer Operated, ενώ τα 56 ή 20,55% είναι COMO και COCO. Από τους τρεις ανεξάρτητους πρατηριούχους που εντοπίστηκαν ουσιαστικά λειτουργούσαν ως πλήρως ανεξάρτητα, δηλαδή χωρίς να έχει το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών μόνο ένα πρατήριο, το οποίο φέρει το εμπορικό σήμα. Το άλλο πρατήριο που δηλώθηκε ως ανεξάρτητο λειτουργούσε με την εμπορική επωνυμία

ESSO, ενώ το άλλο το οποίο ήταν συμβεβλημένο με την εταιρεία LUKOIL παρέμεινε για όλη την υπό αναφορά περίοδο ανενεργό.

381. Έχοντας ως βάση τις απαντήσεις που δόθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών εξετάστηκε ο ετήσιος αριθμός των πρατηρίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες. Ως φαίνεται χαρακτηριστικά από το κάτωθι γράφημα, ο αριθμός των πρατηρίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες χρόνο με τον χρόνο σημειώνει αύξηση:

**Γράφημα 16**



382. Από την κλαδική έρευνα διαπιστώθηκε πως πέραν των πρατηρίων υπάρχουν και άλλα κανάλια λιανικής πώλησης πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης, είτε μέσω απευθείας πωλήσεων σε πελάτες ή μέσω μεταπωλητών και διανομέων όπως είναι οι διανομείς υγραερίου και πετρελαίου θέρμανσης.
383. Τέσσερις εταιρείες δήλωσαν ότι δεν επιτρέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία η λειτουργία αντλιών καυσίμων είτε από τις ίδιες είτε από τους πρατηριούχους σε νοσοκομεία, αεροδρόμια και ξενοδοχεία και ως εκ τούτου δεν προφέρουν τέτοιες υπηρεσίες.
384. Στην Κύπρο έχει εντοπιστεί μόνο ένα πρατήριο το οποίο λειτουργεί ως ανεξάρτητο, δηλαδή χωρίς να έχει το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών. Όπως επισημάνθηκε δεν συνεργάζονται με οποιαδήποτε εταιρεία και η συνεργασία τους γίνεται μέσω αντιπροσώπων των εταιρειών. Επισημάνθηκε πως καθημερινά

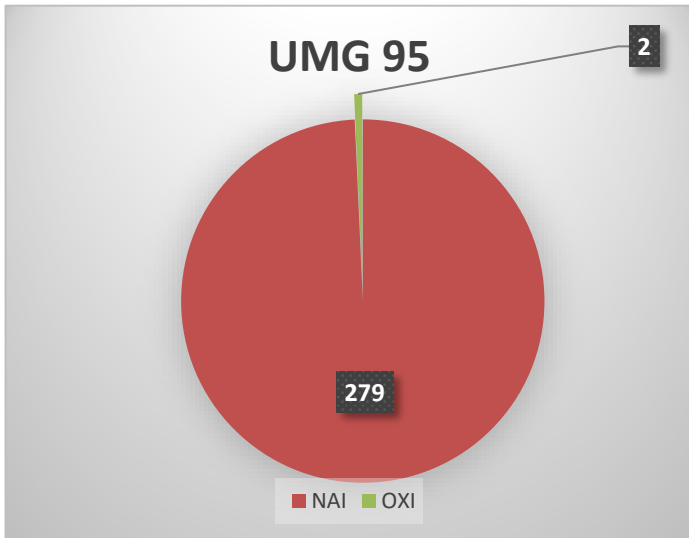
γίνεται έρευνα αγοράς για την αγορά καυσίμων από τους αντιπροσώπους των εταιρειών, επισημαίνοντας ότι όλα τα προϊόντα παραγγέλλονται κατά μέσο όρο 1 φορά την ημέρα αναλόγως και των πωλήσεων της συγκεκριμένης περιόδου. Τα νέα φορτία παραγγέλλονται βάσει του ποσοστού πληρότητας των αποθεμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους.

## **6.2. Προϊόντα που διατίθενται, αριθμός προσωπικού που εργοδοτείται και παρεμφερείς υπηρεσίες που παρέχονται από τα πρατήρια καυσίμων**

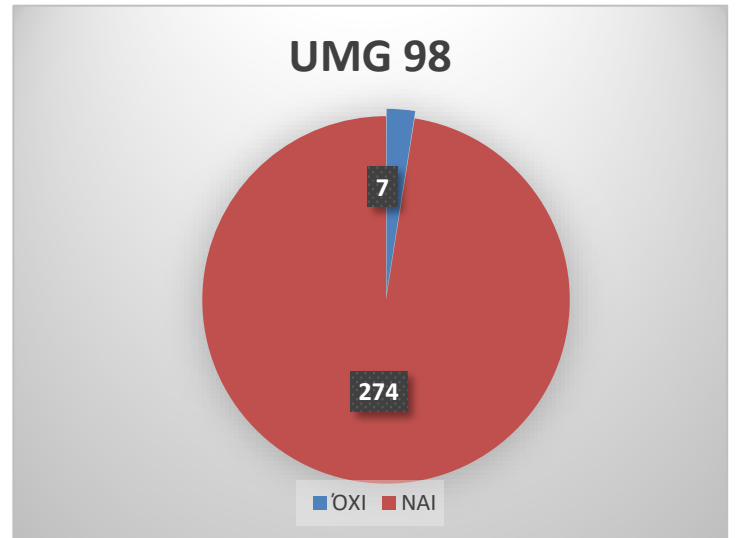
### **6.2.1 Προϊόντα που πωλούνται στα πρατήρια καυσίμων**

385. Από την Παγκύπρια έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας διαπιστώθηκε ότι η πλειοψηφία των πρατηριούχων την περίοδο από το 2008 έως το 2014, πωλούσε στα πρατήρια καυσίμων UMG 95, UMG 98 και πετρέλαιο Κίνησης.
386. Σε ότι αφορά την UMG 100 σε σχέση με την περίοδο για την οποία διατίθετο στην αγορά, η συντριπτική πλειοψηφία των πρατηριούχων δήλωσαν ότι δεν την διέθεταν στα πρατήρια τους.
387. Επίσης, από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας διαπιστώθηκε ότι η πλειοψηφία των πρατηρίων καυσίμων πωλούσε πετρέλαιο θέρμανσης. Σε ότι αφορά το Υγραέριο τόσο σε κυλίνδρους όσο και χύμα, η κλαδική έρευνα κατέδειξε ότι η πλειοψηφία των πρατηρίων καυσίμων δήλωσε ότι αυτό δεν συμπεριλαμβάνονταν στην γκάμα των προϊόντων που πωλούσαν.
388. Μικρός ήταν και ο αριθμός των πρατηριούχων που δήλωσε ότι την περίοδο 2008 έως 2014, πωλούσε αγροτικό πετρέλαιο, ενώ μεγαλύτερος ήταν ο αριθμός των πρατηριούχων που δήλωσαν ότι πωλούσαν κηροζίνη.
389. Ακολουθούν σχετικά Γραφήματα:

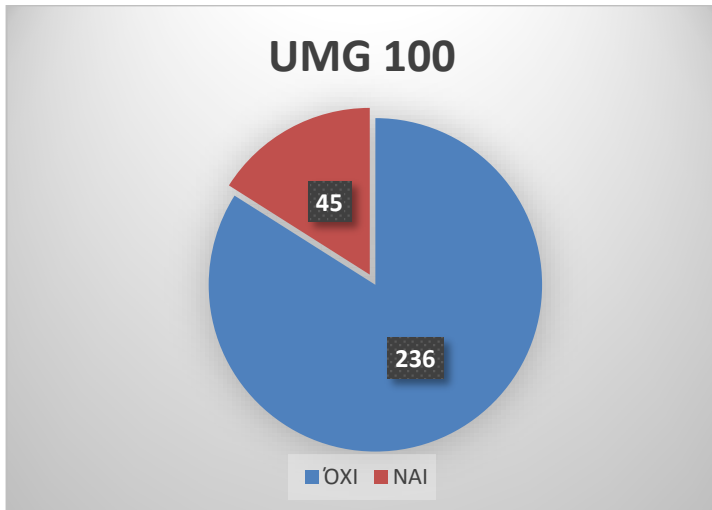
Γράφημα 17



Γράφημα 18



Γράφημα 19



Γράφημα 20



Γράφημα 21



Γράφημα 22



**Γράφημα 23**



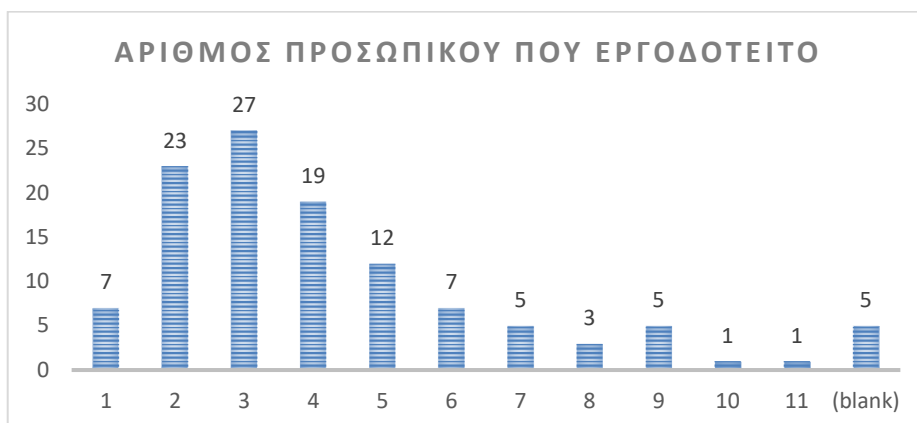
**6.2.2. Εργοδότηση Προσωπικού και παρεμφερείς προσφερόμενες υπηρεσίες**

390. Στην ολοκληρωμένη έκθεση, γίνεται παρουσίαση των αποτελεσμάτων, ανά επαρχία, που αφορούν το προσωπικό που εργοδοτείτο την περίοδο 2008 έως 2014 στα πρατήρια καυσίμων ανά επαρχία, καθώς και τις παρεμφερείς υπηρεσίες που προσφέρονταν, δηλαδή πλυντήριο αυτοκινήτων, αλλαγή λαδιού και την πώληση ειδών περιπτέρου εντός των επιτρεπτών πλαισίων που καθορίζουν οι Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμοι.

**Επαρχία Λευκωσίας**

391. Σύμφωνα με τα στοιχεία που λήφθηκαν από τους πρατηριούχους στην επαρχία Λευκωσίας διαφάνηκε ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των πρατηρίων (ήτοι 69 από το σύνολο των 115) εργοδοτούσε 2-4 άτομα. Επισημαίνεται ότι 5 από τους 115 πρατηριούχους δεν απάντησαν στο ερώτημα που τους είχε τεθεί (ένδειξη «blank»).

**Γράφημα 24**

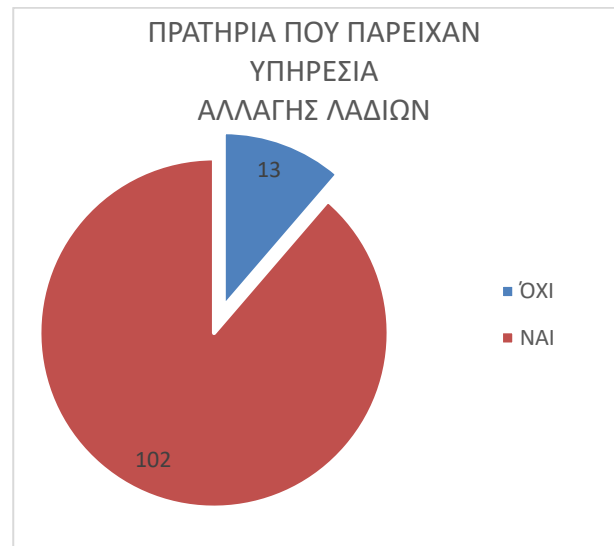


392. Επίσης, η μεγαλύτερη πλειοψηφία των πρατηρίων (89 πρατήρια) στην επαρχία Λευκωσία δήλωσε ότι την περίοδο 2008 έως 2014 λειτουργούσε πλυντήριο αυτοκινήτων, πρόσφερε υπηρεσίες αλλαγής λαδιού (102 πρατήρια) και πωλούσε περιορισμένα είδη περιπτέρου (94 πρατήρια).

**Γράφημα 25**



**Γράφημα 26**



**Γράφημα 27**

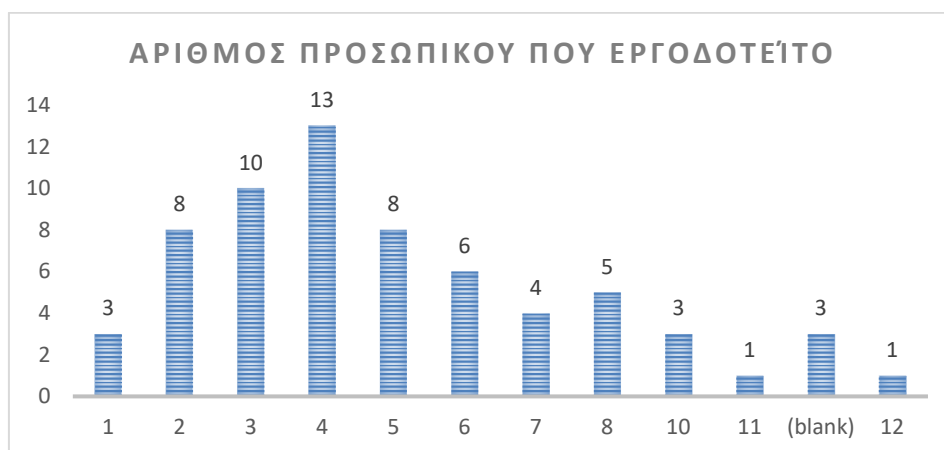


### **Επαρχία Λεμεσού**

393. Σύμφωνα με τα στοιχεία που λήφθηκαν από τους πρατηριούχους στην επαρχία Λεμεσού διαπιστώθηκε ότι 13 πρατήρια την περίοδο 2008 έως 2018 εργοδοτούσαν 13 άτομα, 10 πρατήρια δήλωσαν ότι εργοδοτούσαν 10 άτομα και 8 πρατήρια 2

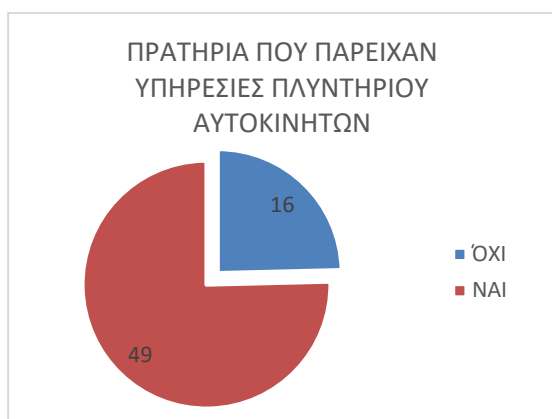
άτομα και 8 πρατήρια 5 άτομα. Ένας σεβαστός αριθμός πρατηρίων, ήτοι 20, την περίοδο 2008 έως 2018 εργοδοτούσε άνω των 6 ατόμων. Επισημαίνεται ότι 3 από τους 65 πρατηριούχους δεν απάντησαν στο ερώτημα που τους είχε τεθεί (ένδειξη «blank»).

**Γράφημα 28**



394. Επίσης, τα 3/4 των πρατηρίων(49 πρατήρια) στην επαρχία Λεμεσού δήλωσαν ότι την περίοδο από το 2008 έως το 2014 λειτουργούσαν πλυντήριο αυτοκινήτων, πρόσφεραν υπηρεσίες αλλαγής λαδιού (59 πρατήρια) και πωλούσαν περιορισμένα είδη περιπτέρου (59 πρατήρια).

**Γράφημα 29**



**Γράφημα 30**





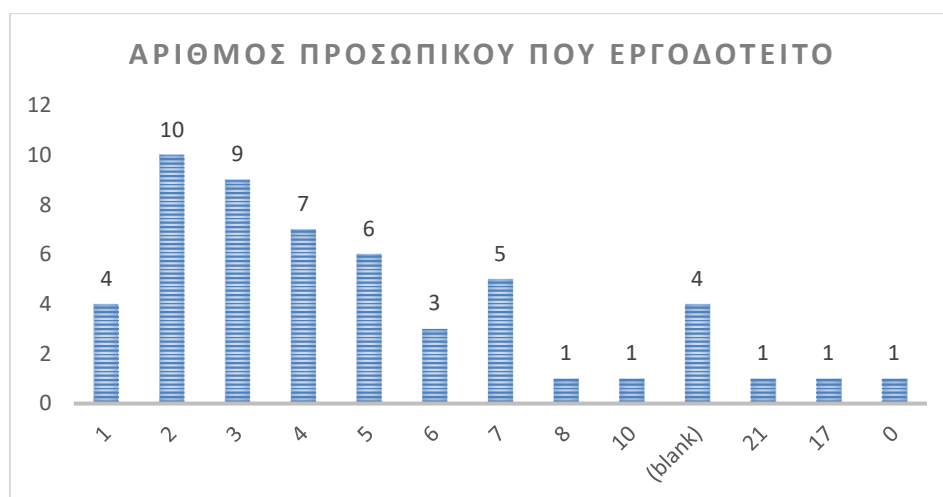
**Γράφημα 31**



**Επαρχία Λάρνακας**

395. Από τις απαντήσεις που λήφθηκαν από τους πρατηριούχους διαφάνηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πρατηρίων στην επαρχία Λάρνακας την περίοδο 2008 έως 2018 εργοδοτούσαν μεταξύ 2-5 άτομα. Επισημαίνεται ότι 4 από τους 53 πρατηριούχους δεν απάντησαν στο ερώτημα που τους είχε τεθεί (ένδειξη «blank»).

**Γράφημα 32**



396. Επίσης, η πλειοψηφία των πρατηρίων στην επαρχία Λάρνακας (37 πρατήρια) δήλωσαν ότι την περίοδο από το 2008 έως το 2014 λειτουργούσαν πλυντήριο αυτοκινήτων, προσφέρει υπηρεσίες αλλαγής λαδιού (44 πρατήρια) και πωλούσαν περιορισμένα είδη περιπτερού (46 πρατήρια). Επισημαίνεται ότι 4 από τους 53 πρατηριούχους δεν απάντησαν στα τρία ερωτήματα που τους είχαν τεθεί (ένδειξη «blank»).

**Γράφημα 33**



**Γράφημα 34**



**Γράφημα 35**



### **Επαρχία Αμμοχώστου**

397. Από τις απαντήσεις που λήφθηκαν από τους πρατηριούχους διαφάνηκε ότι υπάρχουν διαφοροποιήσεις ως προς τον αριθμό των υπαλλήλων που εργοδοτούνταν στα πρατήρια στην επαρχία Αμμοχώστου την περίοδο από το 2008 έως το 2014, αφού 4 πρατήρια δήλωσαν ότι εργοδοτούσαν 1 άτομο, 2 ότι εργοδοτούσαν 2 άτομα, 1 ότι εργοδοτούσε 3 άτομα και 4 ότι εργοδοτούσαν 4 άτομα. Επίσης, υπήρχαν δύο πρατήρια που εργοδοτούσαν 5 άτομα, 2 που εργοδοτούσαν 6 άτομα, 1 που εργοδοτούσε 7 άτομα, 2 που εργοδοτούσαν 8 άτομα και 2 που εργοδοτούσαν 13 άτομα. Όλα τα πρατήρια απάντησαν στην

συγκεκριμένη ερώτηση, γι' αυτό και η ένδειξη blank στο κάτωθι γράφημα είναι κενή.

**Γράφημα 36**



398. Επίσης, η πλειοψηφία των πρατηρίων στην επαρχία Λάρνακας (17 πρατήρια) δήλωσαν ότι την περίοδο από το 2008 έως το 2014 λειτουργούσαν πλυντήριο αυτοκινήτων, πρόσφεραν υπηρεσίες αλλαγής λαδιού (18 πρατήρια) και πωλούσαν περιορισμένα είδη περιπτέρου (18 πρατήρια).

**Γράφημα 37**



**Γράφημα 38**



**Γράφημα 39**



**Επαρχία Πάφου**

399. Από τις απαντήσεις που λήφθηκαν από τους πρατηριούχους στην επαρχία Πάφου διαφάνηκε ότι υπάρχουν διαφοροποιήσεις ως προς τον αριθμό των υπαλλήλων που εργοδοτούνταν την περίοδο από το 2008 έως το 2014, αφού 8 πρατήρια δήλωσαν ότι εργοδοτούσαν από 1 έως 4 άτομα και 15 πρατήρια δήλωσαν ότι εργοδοτούσαν από 5 έως 9 άτομα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τρία πρατήρια δήλωσαν ότι εργοδοτούσαν 11, 15 και 18 άτομα, αντίστοιχα. Επισημαίνεται ότι 2 από τους 28 πρατηριούχους δεν απάντησαν στο ερώτημα της Επιτροπής (ένδειξη “Blank”).

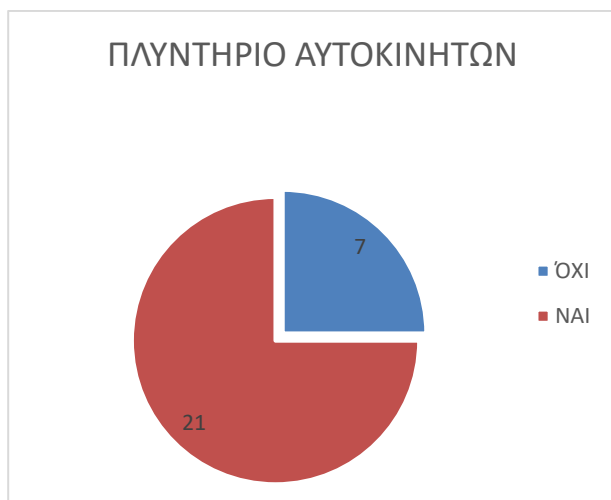
**Γράφημα 40**



400. Επίσης, η πλειοψηφία των πρατηρίων στην επαρχία Λάρνακας (21 πρατήρια) λειτουργούσαν πλυντήριο αυτοκινήτων, όλα πλην ενός πρόσφεραν υπηρεσίες

αλλαγής λαδιού (28 πρατήρια) και πωλούσαν περιορισμένα είδη περιπτερού (18 πρατήρια).

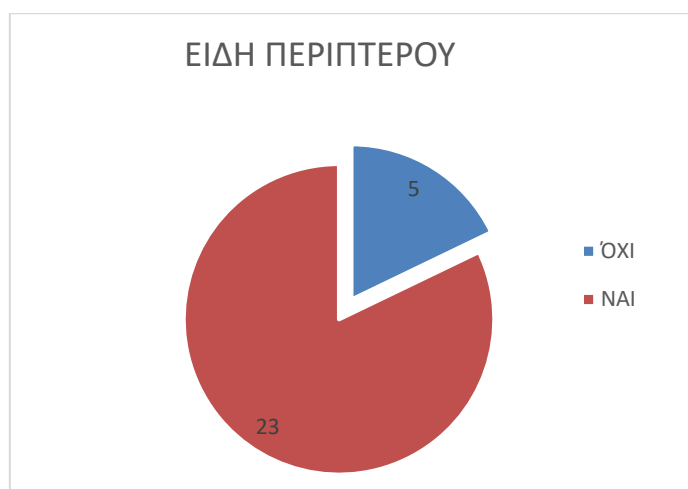
**Γράφημα 41**



**Γράφημα 42**



**Γράφημα 43**



### 6.2.3 Επάρκεια του αριθμού των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν στην Κυπριακή Αγορά

401. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ο αριθμός των πρατηρίων ανά εμπορική επωνυμία καυσίμου στο σύνολο της Δημοκρατίας την περίοδο 2008 έως 2014 είχε ως ακολούθως:

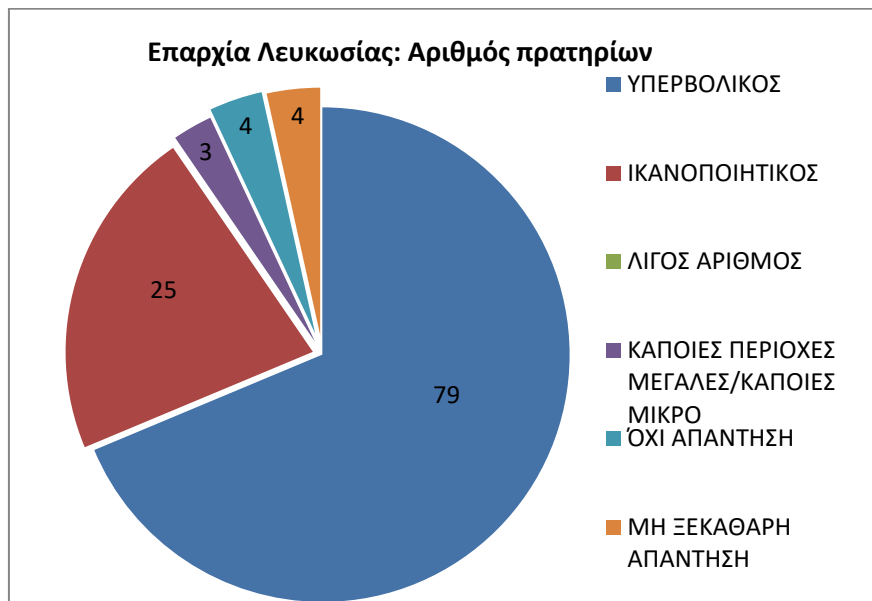
Γράφημα 44



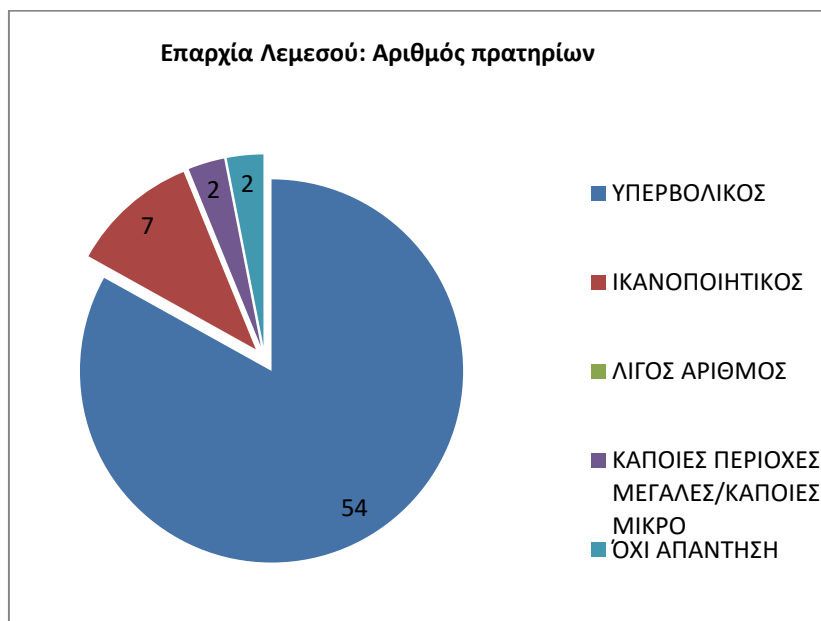
402. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, ερωτήθηκαν τόσο οι εταιρείες πετρελαιοειδών όσο και οι πρατηριούχοι για την επάρκεια του αριθμού των πρατηρίων που λειτουργούσαν στην κυπριακή αγορά και ζητήθηκε από αυτές να δοθούν οι απόψεις τους αναφορικά με την ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων από τις εταιρείες, ήτοι πρατήρια κατηγορίας COCO και COMO, και πως αυτά ενδεχομένως να λειτουργούσαν προς όφελος ή προς ζημιά των κύπριων καταναλωτών.
403. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, η εταιρεία Petrolina, ανέφερε ότι ο αριθμός πρατηρίων που λειτουργούσαν στην κυπριακή αγορά είναι μεγάλος, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να αντιμετωπίζουν πρόβλημα βιωσιμότητας. Είναι συχνό το φαινόμενο σε αστικές περιοχές να υπάρχει αριθμός πρατηρίων που βρίσκονται στον ίδιο δρόμο ή περιοχή και, ως αποτέλεσμα, ορισμένα από αυτά να αντιμετωπίζουν πρόβλημα βιωσιμότητας.
404. Η εταιρεία EKO δήλωσε πως ο αριθμός του συνολικού αριθμού των πρατηρίων είναι επαρκής.
405. Η εταιρεία ExxonMobil δεν εξέφρασε άποψη για το θέμα αυτό, ενώ η εταιρεία Lukoil δήλωσε ότι ο συνολικός αριθμός πρατηρίων που υπήρχαν καθ' όλη την υπό αναφορά περίοδο θα ήταν ικανοποιητικός εάν υπήρχε καλύτερη / πιο σωστή γεωγραφική κατανομή.

406. Η εταιρεία Staroil από την πλευρά της δήλωσε ότι δεν είναι ο αριθμός των πρατηρίων που δημιουργεί πρόβλημα αλλά η ανομοιόμορφη κατανομή των πρατηρίων στην αγορά, αφού διάφορες περιοχές έχουν πρόβλημα εξυπηρέτησης (π.χ. νέες αστικές περιοχές), ενώ άλλες περιοχές έχουν υπερπληθώρα πρατηρίων (π.χ. κέντρα πόλεων). Επίσης, η εταιρεία μεταξύ άλλων αναφέρθηκε και στο πάγιο αίτημα των πρατηριούχων για την μη ανέγερση νέων πρατηρίων, κάτι που ως ανέφερε αντενδείκνυται από τους όρους της ελεύθερης αγοράς και που οδηγεί σε κλείσιμο του επαγγέλματος με ότι αυτό συνεπάγεται για τον ανταγωνισμό.
407. Η εταιρεία TOTAL PLUS δήλωσε ότι ο συνολικός αριθμός των πρατηρίων είναι ικανοποιητικός. Σημείωσε όμως ότι επειδή η Κύπρος τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί πολύ, υπάρχει η δυνατότητα να ανεγερθούν νέα πρατήρια σε νέες περιοχές και να αποσυρθούν πρατήρια από περιοχές που δεν είναι πολυσύχναστες λόγω ανακατασκευής δρόμων ή αλλαγής των οδικών δικτύων κτλ. Περαιτέρω, από τα στοιχεία της κλαδικής έρευνας, διαφάνηκε ότι οι εταιρείες πετρελαιοειδών αξιολογούν το δίκτυο πρατηρίων σε συνεχή βάση, και προχωρούν είτε σε κλείσιμο πρατηρίων που κρίνουν ότι δεν είναι επικερδή είτε ανεγείρουν νέα πρατήρια κυρίως σε νέες αναπτυσσόμενες περιοχές των προαστίων και σε περιοχές όπου ενδεχομένως να μην έχουν καθόλου παρουσία.
408. Ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων υποστήριξε ότι ο αριθμός των πρατηρίων είναι πολύ μεγάλος στην Κυπριακή αγορά και δεν υπάρχει ανάγκη για ανέγερση νέων πρατηρίων. Όπως αναφέρει στις απαντήσεις, το 2015 υπήρχαν γύρω στα 295 πρατήρια, αλλά με βάση το μέσο όρο πωλήσεων ανά πρατήριο στην Ευρώπη, θα έπρεπε να υπήρχαν μόνο 177.
409. Επίσης, στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας λήφθηκαν και οι απόψεις των πρατηριούχων, ανά επαρχία, σε σχέση με την πληρότητα της λιανικής αγοράς όσο αφορά τον αριθμό πρατηρίων που δραστηριοποιούνται. Οι περισσότεροι απάντησαν ότι ο αριθμός των πρατηρίων είναι υπερβολικός. Κάτωθι παρουσιάζονται αναλυτικά οι απόψεις των πρατηριούχων ανά επαρχία.

Γράφημα 45

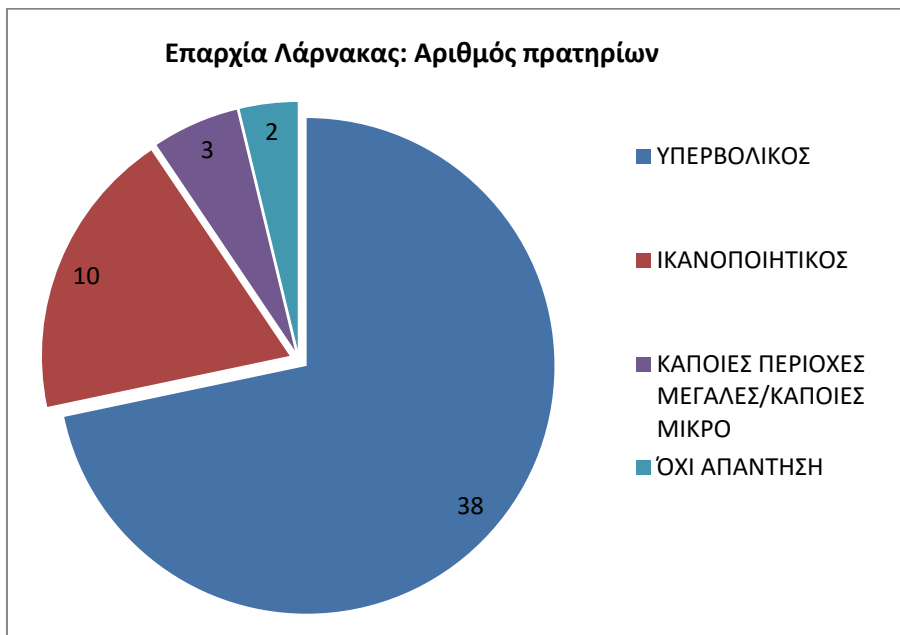


Γράφημα 46

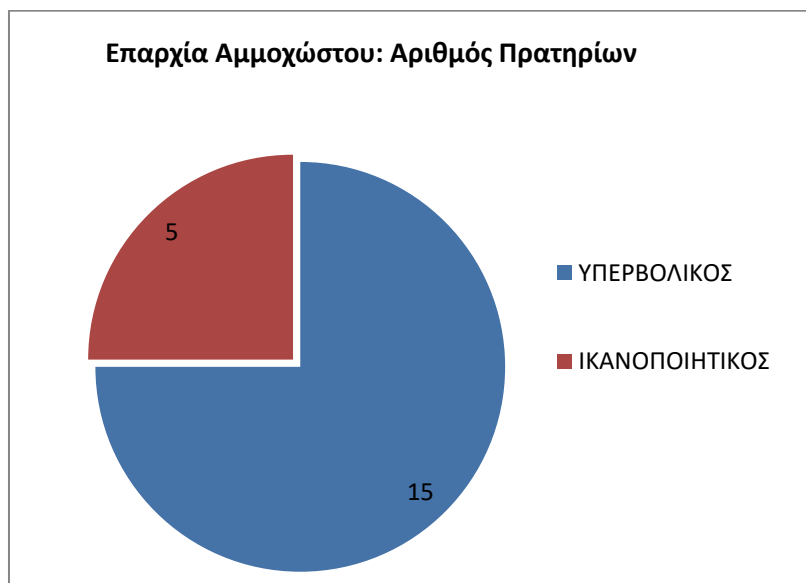




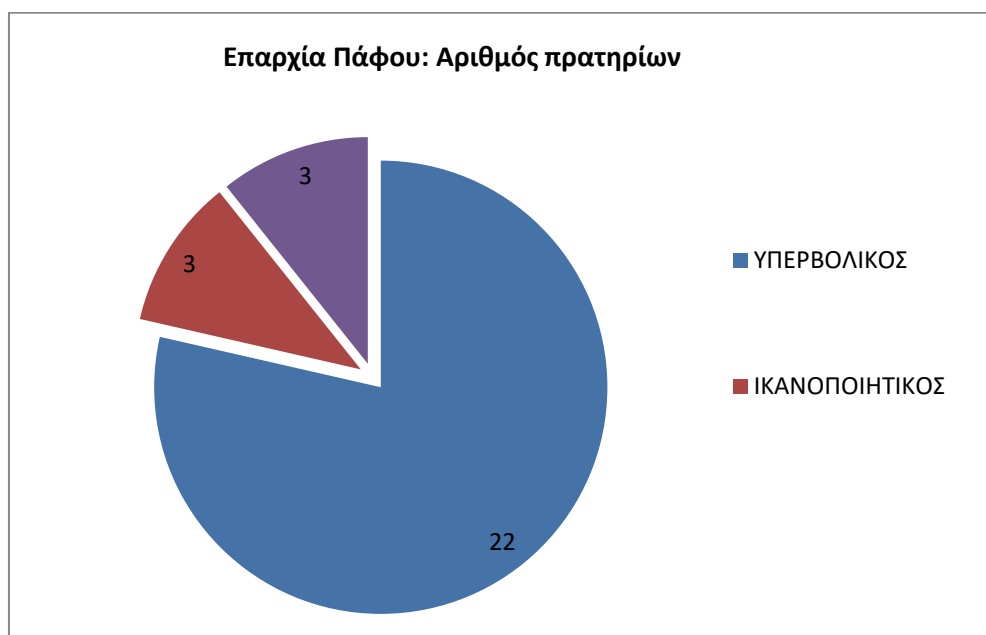
Γράφημα 47



Γράφημα 48



**Γράφημα 49**



410. Σε σχέση με τα όσα αναφέρθηκαν από τους εμπλεκόμενους φορείς, στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας εξετάστηκε η αναλογία πληθυσμού ανά πρατήριο τόσο ανά επαρχία όσο και παγκύπρια. Ακολουθως, έγινε σύγκριση με τα υπόλοιπα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

411. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου, ο πληθυσμός της Κύπρου το 2014 ανερχόταν στις 847,000 χιλιάδες. Στη βάση αυτής της πληροφόρησης, εξάχθηκαν συμπεράσματα αναφορικά με την αναλογία πληθυσμού ανά πρατήριο, τόσο ανά Επαρχία όσο και Παγκύπρια. Ο Πίνακας που ακολουθεί είναι σχετικός:

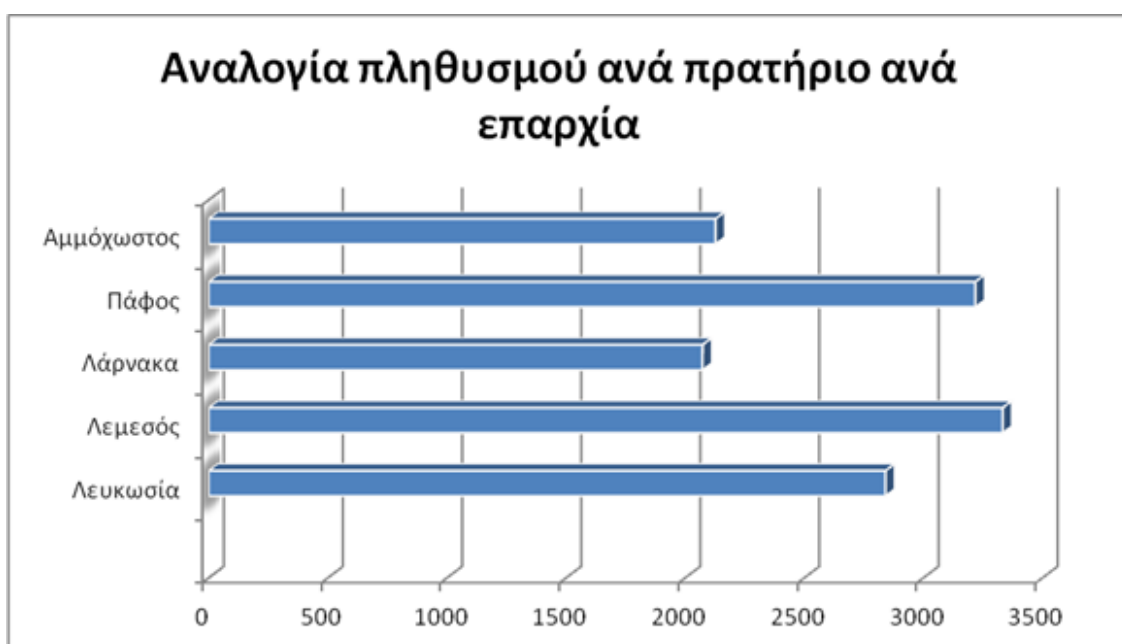
**Πίνακας 13**

Επαρχία/εταιρεία	Αριθμός πρατηρίων	Κατανομή Πληθυσμού	Αναλογία πληθυσμού ανά πρατήριο
		2014	
Λευκωσία	116	329.500	2.841
Λεμεσός	71	236.600	3.332
Λάρνακα	55	114.000	2.073
Πάφος	28	90.100	3.218
Αμμόχωστος	22	46.800	2.127

Κύπρος	292	817.000	2.798
--------	-----	---------	-------

Πηγή Πληροφόρησης Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου

Γράφημα 50: Αναλογία Πληθυσμού ανά πρατήριο ανά επαρχία



412. Από τα πιο πάνω, προκύπτει ότι το 2014 στην επαρχία Λεμεσού και Πάφου εξυπηρετούνται περισσότερα άτομα ανά πρατήριο από ότι στην επαρχία Λευκωσίας η οποία είναι μεγαλύτερη πληθυσμιακά. Ακόμη μικρότερος είναι ο αριθμός των ατόμων που εξυπηρετείται ανά πρατήριο στις επαρχίες Αμμοχώστου και Λάρνακας, όπου η αναλογία είναι 2.127 και 2.073, αντίστοιχα.

413. Σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία του Fuels Europe ο αριθμό πρατηρίων ανά Κράτος Μέλος για το έτος που έληξε το 2016, είχε ως ακολούθως:

## FIG.51 NUMBER OF PETROL STATIONS IN EUROPE

END OF 2016

Source: National Oil Industry Associations, FPS Economy, DG Energy

COUNTRY	Number of petrol stations	COUNTRY	Number of petrol stations
Austria	2 670	Italy	20 750
Belgium	3 109	Latvia	608
Bulgaria	3 000	Lithuania	822
Croatia	N/A	Luxembourg	236*
Cyprus	305	Malta	80
Czech Republic	3 906	Netherlands	4 184
Denmark	2 028	Poland	6 800
Estonia	510	Portugal	3 046
Finland	1 900	Romania	2 100
France	11 200	Slovakia	890 **
Germany	14 510	Slovenia	553
Greece	6 150	Spain	11 188
Hungary	1 953	Sweden	2 970 ***
Ireland	1 785	United Kingdom	8 476
<b>EU TOTAL</b>		<b>115 729</b>	
Norway	1 575		
Switzerland	3 424		
Turkey	12 521		
<b>TOTAL NO + CH + TR</b>		<b>17 520</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>133 249</b>	

■ EU  
■ NON EU

\* Numbers for 2015  
\*\* Estimate  
\*\*\* Beginning of 2016

There were over 130,000 petrol stations in the EU, Norway, Switzerland and Turkey operating in 2016, fuelling some 250 million cars and over 34 million trucks.

414. Στη βάση των ως άνω στοιχείων η αναλογία του πληθυσμού<sup>85</sup> ανά πρατήριο ανά Κράτος Μέλος για το 2014 έχει ως ακολούθως:

Πίνακας 14

ΘΕΣΗ	ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ	ΘΕΣΗ	ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ
12	Αυστρία	3.365	11	Λετονία	3.164
13	Βέλγιο	3.368		Λιθουανία	n/a
2	Βουλγαρία	2.383	3	Λουξεμβούργο	2.482
21	Γαλλία	5.726		Μάλτα	n/a
20	Γερμανία	5.671	18	Ολλανδία	4.494
7	Δανία	2.881	19	Ουγγαρία	5.119
1	Ελλάδα	1.724	22	Πολωνία	5.931
9	Εσθονία	2.997	16	Πορτογαλία	3.806

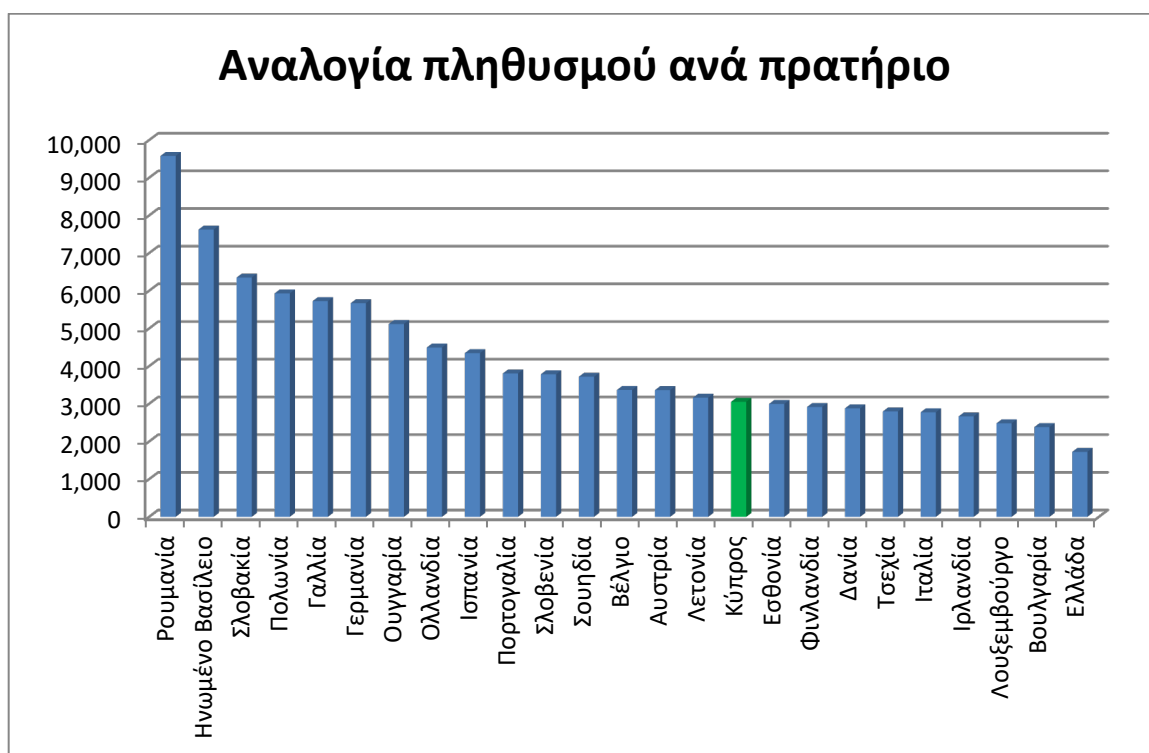
<sup>85</sup> Πηγή πληροφόρησης για τον πληθυσμό είναι:

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82\\_%CF%87%CF%89%CF%81%CF%8E%CE%BD\\_%CE%B1%CE%BD%CE%AC\\_%CF%80%CE%BB%CE%B7%CE%B8%CF%85%CF%83%CE%BC%CF%8C](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82_%CF%87%CF%89%CF%81%CF%8E%CE%BD_%CE%B1%CE%BD%CE%AC_%CF%80%CE%BB%CE%B7%CE%B8%CF%85%CF%83%CE%BC%CF%8C)

<b>24</b>	<b>Ηνωμένο Βασίλειο</b>	7.626	<b>25</b>	<b>Ρουμανία</b>	9.580
<b>4</b>	<b>Ιρλανδία</b>	2.665	<b>23</b>	<b>Σλοβακία</b>	6.351
<b>17</b>	<b>Ισπανία</b>	4.346	<b>15</b>	<b>Σλοβενία</b>	3.784
<b>5</b>	<b>Ιταλία</b>	2.775	<b>14</b>	<b>Σουηδία</b>	3.720
	<b>Κροατία</b>	n/a	<b>6</b>	<b>Τσεχία</b>	2.798
<b>10</b>	<b>Κύπρος</b>	3.053	<b>8</b>	<b>Φινλανδία</b>	2.916

415. Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι Ευρωπαϊκά, αναλογεί κατά μέσο όρο ένα πρατήριο ανά 4.934 κατοίκους.

**Γράφημα 51: Αναλογία Πληθυσμού ανά πρατήριο**

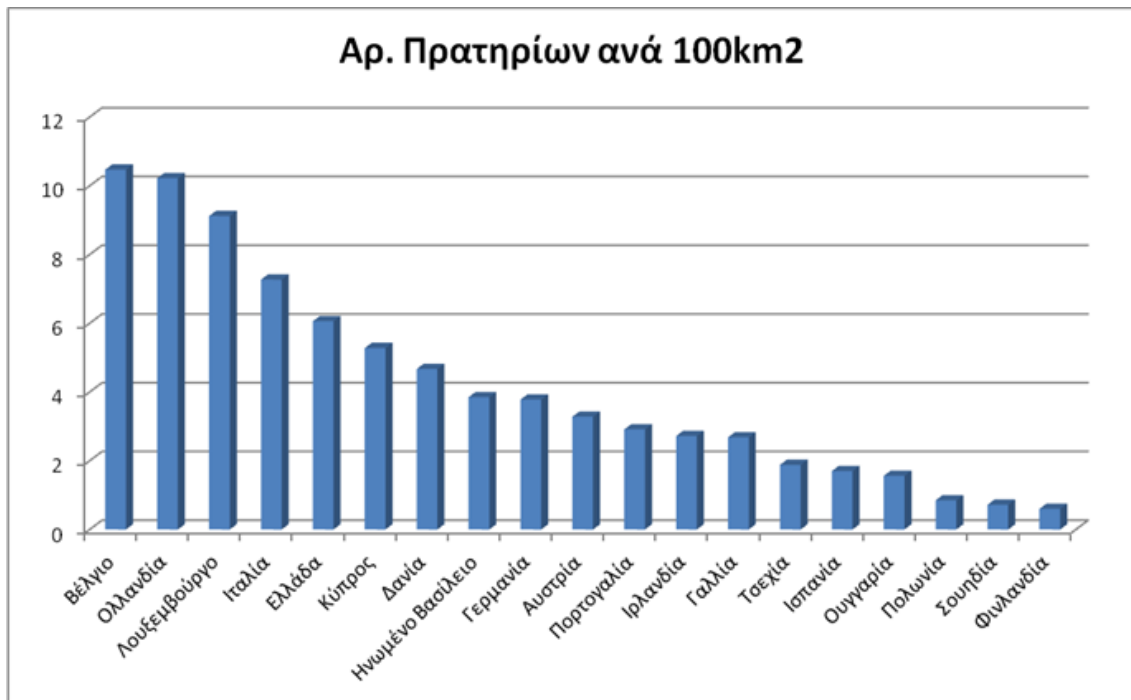


416. Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι η αναλογία του πληθυσμού ανά πρατήριο, σε παγκύπρια βάση την περίοδο 2014, συγκρινόμενη με τα στοιχεία που δόθηκαν για άλλα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι από τις χαμηλότερες, γεγονός που συνηγορεί ότι υπάρχει πληθώρα πρατηρίων στην αγορά και ιδιαίτερα στην επαρχία της Λευκωσίας, Λάρνακας και Αμμοχώστου.

417. Περαιτέρω, σύμφωνα με το SURVEY OF THE COMPETITIVE ASPECTS OF OIL AND OIL PRODUCT MARKETS IN THE EU., η Κύπρος παρουσιάζεται 5<sup>η</sup> λίγο

υψηλότερα από το μέσο όρο με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, σε σχέση με το αριθμό πρατηρίων ανά 100 τετρ. χιλιόμετρα. Αυτό ενδεχομένως να εξηγείται από το γεγονός ότι στην Κύπρο δεν υπάρχουν μεγάλες ακατοίκητες εκτάσεις όπως σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ιδε ενδεικτικά Φιλανδία, Σουηδία, Πολωνία.

**Γράφημα 52**



Source: [www.pedz.uni-mannheim.de/daten/edz-hb/gde/09/2009\\_oil\\_market\\_survey.pdf](http://www.pedz.uni-mannheim.de/daten/edz-hb/gde/09/2009_oil_market_survey.pdf)

SURVEY OF THE COMPETITIVE ASPECTS OF OIL AND OIL PRODUCT MARKETS IN THE EU. December 2009.

Data used for Cyprus: 292 sites (περίοδο 2008-2014) in 5531,15Km<sup>2</sup>

### **6.3. Ενδεχόμενοι περιοριστικοί όροι στις συμβάσεις μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και λιανικής διάθεσης**

418. Η μεγάλη πλειοψηφία των πρατηρίων στην Κύπρο ανήκουν στην κατηγορία CODO (Company Owned Dealer Operated), είναι δηλαδή πρατήρια τα οποία ανήκουν στην εκάστοτε εταιρεία πετρελαιοειδών (οι εγκαταστάσεις των πρατηρίων ανήκουν στην εταιρεία ή μισθώνονται από την αυτήν από τον ιδιοκτήτη της γης), και τα οποία

λειτουργούνται (operated) από πρατηριούχους, οι οποίοι συνάπτουν με την εταιρεία πετρελαιοειδών συμφωνία για την άδεια χρήσης του πρατηρίου.

#### 6.3.1. Συμβάσεις των εταιρειών σε σχέση με τα πρατήρια κατηγορίας CODO

419. Από δειγματοληπτική έρευνα των συμβολαίων που αφορούν πρατήρια κατηγορίας CODO, προκύπτει ότι η διάρκεια των συμβολαίων που ρυθμίζουν την άδεια χρήσης και λειτουργίας πρατηρίων διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία. Άξιο αναφοράς όμως είναι και το γεγονός ότι η χρονική διάρκεια της άδειας χρήσης και λειτουργίας διαφέρει και στα συμβόλαια που αφορούν πρατήρια της ίδιας εταιρείας αλλά με διαφορετικούς εργολάβους/πρατηριούχους που αναλαμβάνουν τη διαχείρισή τους. Ειδικότερα ένας μεγάλος αριθμός συμβολαίων είναι μονοετούς ισχύος, με δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης για ένα χρόνο. Παρόλα αυτά παρατηρήθηκε ότι υπάρχουν συμβόλαια τα οποία προνοούν για παραχώρηση άδειας χρήσης του πρατηρίου για είκοσι (20) χρόνια.
420. Οι Συμβάσεις παραχώρησης άδειας χρήσεων πρατηρίου από τις εταιρείες για τα πρατήρια τύπου CODO περιείχαν ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού, αφού περιόριζαν τη δυνατότητα στους «εργολάβους» να ασκούν αυτοπροσώπως ή μέσω αντιπροσώπων οποιαδήποτε άλλη εμπορική δραστηριότητα και ιδίως να έχουν οποιοδήποτε οικονομικό συμφέρον σε πρατήριο καυσίμων υπό την εμπορική επωνυμία άλλης εταιρείας.
421. Τέλος, από δειγματοληπτική έρευνα των συμβολαίων που αφορούν πρατήρια κατηγορίας CODO, προκύπτει ότι οι τρεις εταιρείες εισαγωγές εφαρμόζουν ρήτρες ελάχιστης υποχρεωτικής ποσότητας αγοράς καυσίμων. Οι ελάχιστες ποσότητες διαφοροποιούνται ανά είδος καυσίμου.

#### 6.3.2. Συμβάσεις των εταιρειών σε σχέση με τα Πρατήρια κατηγορίας DODO

422. Την περίοδο αναφοράς της κλαδικής έρευνας, λειτουργούσαν εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας δεκαέξι (16) πρατήρια κατηγορίας DODO, δηλαδή Dealer Owned Dealer Operated. Αυτή η κατηγορία πρατηρίων πωλεί αποκλειστικά και μόνο προϊόντα ενός εμπορικού σήματος.
423. Από δειγματοληπτική έρευνα των συμβολαίων που αφορούν πρατήρια κατηγορίας DOD, οι οποίες συνιστούν συμφωνίες προμήθειας μεταξύ των εταιρειών εμπορίας και των εταιρειών/πρατηρίων λιανικής διάθεσης που διαθέτουν σήμα (brander), διαπιστώθηκε ότι αυτές υπερβαίνουν τα πέντε έτη. Παρόλο που ορισμένες συμφωνίες αναφέρονται σε πενταετή συνεργασία, από τα στοιχεία της κλαδικής

έρευνας προκύπτουν σιωπηρές ανανεώσεις των γραπτών αποκλειστικών συμφωνιών με αποτέλεσμα αυτές να επεκτείνονται πέραν των πέντε ετών

#### **6.4. Απόψεις αναφορικά με τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων και εισηγήσεις**

424. Η μειοψηφία της Επιτροπής επισημαίνει πως η παρουσία πρατηρίων που δεν συνδέονται με μία από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών και δεν αγοράζουν αποκλειστικά από μία από αυτές είναι όλο και πιο σημαντική για την ύπαρξη ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στην αγορά.
425. Στην Κύπρο έχει εντοπιστεί μόνο ένα πρατήριο το οποίο λειτουργεί ως ανεξάρτητο, δηλαδή χωρίς να έχει το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών. Όπως επισημάνθηκε δεν συνεργάζονται με οποιαδήποτε εταιρεία και η συνεργασία τους γίνεται μέσω αντιπροσώπων των εταιρειών. Επισημάνθηκε πως καθημερινά γίνεται έρευνα αγοράς για την αγορά καυσίμων από τους αντιπροσώπους των εταιρειών, επισημαίνοντας ότι όλα τα προϊόντα παραγγέλλονται κατά μέσο όρο μια φορά την ημέρα αναλόγως και των πωλήσεων της συγκεκριμένης περιόδου. Τα νέα φορτία παραγγέλλονται βάσει του ποσοστού πληρότητας των αποθεμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους.
426. Επίσης διαπιστώθηκε η ύπαρξη ακόμη δύο ανεξάρτητων πρατηρίων, τα οποία επιλέγουν να συνεργάζονται με μια εταιρεία χρησιμοποιώντας τον εμπορικό της σήμα, ήτοι τα λεγόμενα Dealer Owned Dealer Operated, αντί να λειτουργούν με ανεξάρτητο εμπορικό σήμα.
427. Σε ότι αφορά τη δυνατότητα λειτουργίας ανεξάρτητων πρατηρίων στην κυπριακή αγορά, επισημαίνονται οι απαντήσεις που δόθηκαν από αριθμό πρατηριούχων.

(α) Το πρατήριο στη Λεμεσό δήλωσε ότι:

*«Πιστεύουμε ότι η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων (χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών) θα έχει και πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Πιθανόν πλεονέκτημα είναι η περισσότερη ευελιξία για τον πρατηριούχο και πιθανόν μειονέκτημα η διασφάλιση της ποιότητας για τον καταναλωτή.»*

(β) Το πρατήριο στη Λάρνακα δήλωσε ότι:

*«Υπάρχουν θετικά και αρνητικά στοιχεία σχετικά με ανεξάρτητα πρατήρια. Υποθετικά η τιμή καυσίμων θα είναι πιο χαμηλή, εν αντιθέσει όμως η αγορά*



*καυσίμων από περισσότερες από μια εταιρεία πιθανό να θέτει σε κίνδυνο την ποιότητα των καυσίμων.»*

(γ) Το πρατήριο στην Πάφο δήλωσε ότι:

*«It is better to be independent as your margins are higher and you can give more discount on the price but this is unfair for other stations as they cannot reduce. There prices and there is no competition.»*

(δ) Το πρατήριο στην Πάφο δήλωσε ότι:

*«Δεν νομίζω η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων χωρίς την ανάλογη πείρα στον χώρο και χωρίς κάποια εμπειρία και επαγγελματισμό, να έχει θετικό αντίκτυπο στην Κυπριακή αγορά. Αν όμως ο πρατηριούχος έχει την εμπειρία και συνεργάστηκε για κάποιο διάστημα με κάποια μεγάλη εταιρεία, δεν βλέπω κάτι αρνητικό για την αγορά ή τον Κύπριο καταναλωτή. Σε ένα τέτοιο σενάριο κυριότερο όφελος είναι η τιμή των καυσίμων.»*

(ε) Το πρατήριο στην Λάρνακα δήλωσε ότι δεν θεωρεί ότι η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων (χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών) στην κυπριακή λιανική αγορά θα έχει θετικό όφελος για τον Κύπριο καταναλωτή, αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι:

*«[...] θα είναι άγνωστος ο προμηθευτής της πρώτης ύλης με αποτέλεσμα να υπάρχει λιγότερη διαφάνεια ως προς την ποιότητα του τελικού προϊόντος. Πχ. Όλα τα προϊόντα που πωλούνται στις υπεραγορές πρέπει να είναι σεσημασμένα με λεπτομέρειες αναφορικά με τον κατασκευαστή και τα συστατικά τους. Γιατί τα πετρελαιοειδή προϊόντα να αποτελούν εξαίρεση.»*

(στ) Το πρατήριο στην Πάφο δήλωσε ότι:

*«Η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων δεν θα ωφελούσε καθόλου διότι οι τιμές καθορίζονται από τις εταιρείες ή από αυτούς που θα προμηθεύονται.»*

(ζ) Το πρατήριο στην Πάφο δήλωσε ότι:

*«Εάν ο προμηθευτής των καυσίμων είναι οι ίδιες εταιρείες που προμηθεύουν ήδη την αγορά δεν βλέπουμε ιδιαίτερο όφελος της λειτουργίας τέτοιων πρατηρίων (ανεξάρτητων πρατηριούχων).»*

(η) Το πρατήριο στη Λεμεσό, δήλωσε ότι:

*«Δεν νομίζω η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων χωρίς την ανάλογη πείρα στον χώρο και χωρίς κάποια εμπειρία και επαγγελματισμό, να έχει θετικό αντίκτυπο στην κυπριακή αγορά. Αν όμως ο πρατηριούχος έχει την εμπειρία και συνεργάστηκε για κάποιο διάστημα με κάποια εταιρεία, δεν βλέπω κάτι αρνητικό για την αγορά ή τον κύπριο καταναλωτή. Σε ένα τέτοιο σενάριο κυριότερο όφελος είναι η τιμή των καυσίμων.»*

(θ) Το πρατήριο εταιρείας στη Λευκωσία, δήλωσε ότι:

*«Το κατά πόσο η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηρίων στην κυπριακή λιανική αγορά θα έχει θετικό όφελος για τον κύπριο καταναλωτή, θα εξαρτηθεί από το κόστος λειτουργίας/κατασκευής των ανεξάρτητων πρατηρίων, σε σχέση με τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών.»*

(ι) Το πρατήριο στη Λευκωσία δήλωσε ότι οι εντελώς ανεξάρτητοι πρατηριούχοι πιθανόν να αντιμετωπίζουν προβλήματα στην εύρεση καυσίμων και στις τιμές, άρα δεν θεωρεί ότι θα επωφελείτο ο Κύπριος καταναλωτής.

428. Από τα πιο πάνω, προκύπτει ότι η κύρια ανησυχία των εταιρειών που λειτουργούν πρατήρια καυσίμων (πρατηριούχοι) είναι η έγκαιρη και συνεχής πρόσβαση σε πετρελαϊκά προϊόντα, σε συμφέρουσες τιμές και θεμιτούς όρους

429. Αυτή η ανησυχία των εταιρειών που λειτουργούν πρατήρια καυσίμων (πρατηριούχοι) προκύπτει από το γεγονός ότι, ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά την υπό αναφορά περίοδο (2008-2014), εν αντιθέσει με άλλες χώρες, δεν επιτρέπει αλλά ούτε διευκολύνει τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων. Ειδικότερα, στην απουσία σταθμών χονδρικής διάθεσης πετρελαϊκών προϊόντων και έχοντας υπόψη το μέγεθος της κυπριακής αγοράς (που σχετίζεται με τη ζήτηση), δεν μπορεί να εγγυηθεί η μακροχρόνια τροφοδοσία, αλλά ούτε οι όροι προμήθειας.

430. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, οι εταιρείες πετρελαιοειδών που ασχολούνται με την εισαγωγή και χονδρική διανομή καυσίμων δήλωσαν πως είναι αμφισβητούμενο κατά πόσο ένας ανεξάρτητος πρατηριούχος θα δύναται να τηρεί τις απαιτούμενες και αυστηρές προδιαγραφές ποιότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Επισημάνθηκε επί τούτου ότι το κόστος ανέγερσης ενός πρατηρίου πετρελαιοειδών είναι πολύ ψηλό λόγω των πολύ ψηλών Ευρωπαϊκών προδιαγραφών που καθορίζονται από τη σχετική νομοθεσία. Ο οποιοσδήποτε ανεξάρτητος πρατηριούχος προβαίνει σε ανέγερση πρατηρίου, στοχεύει στην απόσβεση της επένδυσής του σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθώς και σε ένα

περιθώριο κέρδους. Επειδή, όμως, το κέρδος του κάθε ανεξάρτητου πρατηριούχου είναι επί του λίτρου και είναι βασισμένο στον όγκο των πωλήσεων, η περίοδος απόσβεσης της επένδυσης επηρεάζεται ανάλογα. Επίσης, δήλωσαν ότι δεν υπάρχει οποιοδήποτε ουσιαστικό πλεονέκτημα ή μειονέκτημα από την ύπαρξη πρατηριούχων χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών.

431. Περαιτέρω, σημειώθηκε ότι η αγορά έχει συρρικνωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια σαν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, με παράλληλη αύξηση του αριθμού των πρατηρίων και ότι ο μέσος όρος του όγκου πωλήσεων ανά πρατήριο έχει μειωθεί σημαντικά. Αυτό προκαλεί μεγάλη οικονομική πίεση τόσο στους ανεξάρτητους όσο και στους υπόλοιπους πρατηριούχους. Οι ανεξάρτητοι πρατηριούχοι εκτός των λειτουργικών εξόδων έχουν να αντιμετωπίσουν ως αναφέρθηκε και το κόστος αποπληρωμής της επένδυσης. Όλα αυτά θα τους αναγκάσουν, εάν χειροτερέψει ακόμα περισσότερο το περιβάλλον, να στοχεύουν σε ψηλότερα περιθώρια, τα οποία υποστήριζαν είτε θα προκαλέσουν αύξηση των λιανικών τιμών είτε κλείσιμο πρατηρίων.

432. Από την άλλη πλευρά οι εταιρείες οι οποίες ασχολούνται μόνο με τη χονδρική και λιανική πώληση πετρελαϊκών προϊόντων, μη εισάγοντας οι ίδιες τα εν λόγω προϊόντα εξέφρασαν την άποψη ότι η ύπαρξη περισσότερων ανεξάρτητων πρατηριούχων θα βοηθήσει τη λιανική αγορά και θα έχει θετικό όφελος για τον Κύπριο καταναλωτή, επισημαίνοντας ταυτόχρονα ότι είναι δύσκολο να γίνει αυτό αφενός γιατί χρειάζονται πάρα πολλά χρήματα για να κτιστεί ένα πρατήριο και αφετέρου γιατί οι εταιρείες που εισάγουν τα πετρελαιοειδή δεν παραχωρούν μεγάλη προμήθεια γιατί κάτι τέτοιο θα επηρέαζε αρνητικά τα δικά τους πρατήρια. Επί τούτου, επισημάνθηκε πως ένα πρατήριο που είναι ανεξάρτητο από τις εταιρείες πετρελαιοειδών θεωρητικά θα μπορούσε να έχει πολλούς προμηθευτές οι οποίοι θα ανταγωνίζονταν σε θέματα τιμών, όμως πρακτικά αυτό δεν θα συνέβαινε γιατί οι εταιρείες λόγω του μικρού όγκου καυσίμων που σε ημερήσια βάση θα έπρεπε να προμηθεύσουν τα πρατήρια δεν θα ενδιαφέρονταν να δώσουν καλύτερες τιμές όπως στην περίπτωση της μακροχρόνιας δέσμευσης. Έτσι οι τιμές με τις οποίες θα προμηθεύεται ο ανεξάρτητος πρατηριούχος δεν θα είναι αναγκαστικά καλύτερες από ένα ιδιοκτήτη με σύμβαση. Επιπλέον, ένας ανεξάρτητος πρατηριούχος δεν θα λαμβάνει το πλεονέκτημα της προτεραιότητας έναντι των συμβασιούχων σε περίπτωση που είτε υπάρχει αυξημένη ζήτηση σε καύσιμα (π.χ. πετρέλαιο θέρμανσης κατά τους χειμερινούς μήνες) είτε σε θέματα ενημέρωσης. Ένα άλλο μειονέκτημα των ανεξάρτητων πρατηρίων έναντι των ιδιοκτητών συμβασιούχων είναι τα έξοδα συντήρησης και ανακαίνισης του

πρατηρίου. Η συσσωρευμένη γνώση και εμπειρία των εταιρειών πετρελαιοειδών και οι συμβάσεις συντήρησης που διατηρούν με τα πρατήρια που συνεργάζονται δίνουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι ενός ανεξάρτητου πρατηρίου.

433. Οι απόψεις των οργανωμένων πρατηριούχων αναφορικά με τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων και κατά πόσο θα έχει θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα στην αγορά δίσταντο.
434. Ειδικότερα, ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων δήλωσε ότι ύπαρξη περισσότερων «ανεξάρτητων» πρατηριούχων (χωρίς το εμπορικό σήμα κάποιας εταιρείας πετρελαιοειδών) στην κυπριακή λιανική αγορά δεν θα έχει όφελος για τον κύπριο καταναλωτή, διότι τα εν λόγω πρατήρια θα προμηθεύονται από κάποιον άλλο εκτός των εταιρειών, του οποίου το περιθώριο κέρδους θα ήταν πιθανώς ψηλότερο δε θα είναι όσο των εταιρειών λόγω του μικρού όγκου αγοράς καυσίμων. Επίσης, ανέφερε ότι οι διαδικασίες ελέγχου εισροών και εκροών δεν θα ελέγχονται από κανένα και αυτό από μόνο του μπορεί να οδηγήσει τους ιδιοκτήτες πρατηρίων σε άλλες μη επιθυμητές μεθόδους, όπως στην Ελλάδα. Η αύξηση του αριθμού πρατηρίων θα μειώσει το μέσο όρο πωλήσεων των πρατηρίων σε παγκύπρια βάση, οδηγώντας άλλα πρατήρια σε κλείσιμο, ή θα αυξήσουν οι πρατηριούχοι το περιθώριο κέρδους τους για να παραμείνουν βιώσιμοι, επιβαρύνοντας τους καταναλωτές. Ως ένα από τα πλεονεκτήματα λειτουργίας «ανεξάρτητων» πρατηριούχων αναφέρθηκε το αυξημένο περιθώριο κέρδους που έχουν από την εταιρεία με την οποία συνεργάζονται.
435. Επίσης, στην επαρχία Λευκωσίας οι απόψεις των πρατηριούχων δίσταντο αφού, το 10% δήλωσε ότι θα προκύψουν, γενικά και απροσδιόριστα αρνητικά αποτελέσματα, με το 24% να δηλώνει ότι τα αρνητικά αποτελέσματα θα προκύψουν λόγω της αδυναμίας που θα υπάρχει ως προς τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων που θα πωλούνται καθώς και για λόγους ασφαλείας. Το 14% θεωρεί ότι θα υπάρχουν θετικά οφέλη λόγω της μείωση των λιανικών τιμών και το 9% θεωρεί ότι θα υπάρχουν γενικά θετικά αποτελέσματα. Κανένας δεν θεώρησε ότι θα υπάρχουν θετικά αποτελέσματα λόγω της βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται, καλύτερης εξυπηρέτησης των πελατών, καλύτερου έλεγχου ασφάλειας και αύξησης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 34% των ερωτηθέντων είτε δεν απάντησε, είτε δεν έδωσε ξεκάθαρη απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα.
436. Στην επαρχία Λεμεσού οι απόψεις των πρατηριούχων δίσταντο αφού, το 22% δήλωσε ότι θα προκύψουν αρνητικά αποτελέσματα λόγω της αδυναμίας που θα

υπάρχει ως προς τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων που θα πωλούνται καθώς και για λόγους ασφαλείας. Το 19% θεωρεί ότι θα υπάρχουν θετικά οφέλη με το 18% να δηλώνει ότι αυτό θα προέλθει από μείωση των λιανικών τιμών, 11% δήλωσε ότι θεωρεί ότι ήδη λειτουργού αρκετά πρατήρια και 15% δήλωσε ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι, 29% δεν έδωσε ξεκάθαρη απάντηση. Τέλος, επισημαίνεται ότι κανείς δεν θεωρεί ότι θα υπάρχουν θετικά αποτελέσματα ως αποτέλεσμα της βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται, της καλύτερης εξυπηρέτησης των πελατών, του καλύτερου ελέγχου ασφάλειας και της αύξησης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

437. Στην επαρχία Λάρνακας, το 35% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων. Το 24% δήλωσε ότι η λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα, με το 4% να θεωρεί ότι αυτό θα οφείλεται στην μείωση των τιμών. Ένα αντίστοιχο 20%, όμως δήλωσε ότι θα υπάρξουν αρνητικά αποτελέσματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 21% δεν έδωσε ξεκάθαρη απάντηση.
438. Στην επαρχία Αμμοχώστου, το 19% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων. Το 14% δήλωσε ότι η λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα με το 4% να θεωρεί ότι αυτό θα οφείλεται στην μείωση των τιμών, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό της τάξης του 43% δήλωσε ότι θα υπάρχουν αρνητικά αποτελέσματα είτε γιατί ήδη υπάρχουν αρκετά πρατήρια, είτε γιατί θεωρούν ότι θα επέλθουν αυξήσεις στις τιμές, είτε γιατί θεωρούν ότι δεν θα υπάρχει επαρκής έλεγχος της ποιότητας των καυσίμων και των θεμάτων ασφάλειας. Ένα αντίστοιχο 20%, όμως δήλωσε ότι θα υπάρξουν αρνητικά αποτελέσματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι, 19% δεν έδωσε ξεκάθαρη απάντηση.
439. Στην επαρχία Πάφου, το 29% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συνθήκες για τη λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων. Μόνο το 4% δήλωσε ότι η λειτουργία ανεξάρτητων πρατηρίων θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό της τάξης του 53% δήλωσε ότι θα υπάρχουν αρνητικά αποτελέσματα είτε γιατί ήδη υπάρχουν αρκετά πρατήρια, είτε γιατί θεωρούν ότι θα επέλθουν αυξήσεις στις τιμές, είτε γιατί θεωρούν ότι δεν θα υπάρχει επαρκής έλεγχος της ποιότητας των καυσίμων και των θεμάτων ασφαλείας. Αξίζει να σημειωθεί ότι 14% δεν έδωσε ξεκάθαρη απάντηση.

440. Σε ό,τι αφορά τη λειτουργία των ανεξάρτητων πρατηρίων καυσίμων και κατά πόσο αυτά ενδέχεται να βοηθούν στην ύπαρξη συνθηκών ανταγωνισμού, σημειώνεται ότι σε έρευνα του 2013 που έγινε από το CBRE (Global Real Estate Advisor) καταγράφεται ότι η τάση στην Ευρώπη είναι οι μεγάλες εταιρείες να μετακινούν το κέντρο βάρους τους από τη λιανική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ευκαιρίες για τους ανεξάρτητους εμπόρους λιανικής πώλησης βενζίνης, οι οποίοι κατέχουν το 20%, του συνόλου των πρατηρίων καυσίμων βενζίνης σε όλη την Ευρώπη, σε σύγκριση με το 2007 που κατείχαν το 16%.<sup>86</sup> Κατά την ίδια περίοδο, το μερίδιο αγοράς των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών μειώθηκε κατά 11%, από 43% το 2007 σε 32% το 2013. Η τάση αυτή όπως καταγράφηκε ήταν πιο έντονη σε λιγότερο ώριμες ευρωπαϊκές αγορές, π.χ. στη Βουλγαρία, όπου τα δύο τρίτα των πρατηρίων καυσίμων (64%) είναι ανεξάρτητα. Στην Τσεχία το αντίστοιχο ποσοστό είναι 56%, ενώ πάνω από το ένα τρίτο των πρατηρίων βενζίνης στην Ουγγαρία, το Βέλγιο, την Πολωνία και τη Ρουμανία ανήκουν σε ανεξάρτητους.

441. Σχετικές επί τούτου είναι και οι προτάσεις που είχαν γίνει από την Ιταλική Αρχή το 2012 και 2013, και οι οποίες καταγράφονται στην έκθεση του ΟΟΣΑ,<sup>87</sup> που φέρει τον τίτλο «Competition in Road Fuel»στα του 2013.

*“In particular, the ICA proposed a more incisive rationalization of the distribution system by favouring the aggregation of small, independent retailers. In order to remove access obstacles the Authority outlined that Regions should be prevented from including restrictions not provided by national law in order to block the opening of new stations and that residual restrictions concerning the opening of fully-automated stations should be eliminated. Finally, the Authority suggested that all residual restrictions on the type of agreements between the stations’ owners and managers should be removed, favouring the adoption of agreements allowing retailers greater independence from the oil companies. Some of the suggestions contained in the report were incorporated in Law Decree n. 1/2012. In particular the decree: • eliminated residual obligations in the opening of new stations (such as the obligation to sell different types of oil products); • liberalized entry of fully automated retailers (although leaving some restrictions for stations in city centers) and • liberalized agreements between owners and plant managers. Further liberalization measures were suggested in the report adopted in October 2012 .*

---

<sup>86</sup> [http://www.cbre.dk/dk\\_en/news\\_events/news\\_detail?p\\_id=15806](http://www.cbre.dk/dk_en/news_events/news_detail?p_id=15806)

<sup>87</sup> βλ. σελίδα 152

*The Authority, in particular, asked for the removal of any asymmetric obligation conditioning the opening of stations by new retailers (such as, for example, the adoption of video security systems) and the elimination of restrictions applying to automated stations in city centers.*

*According to the inquiry, entry fostered by the liberalization is one of the main elements that might determine a shift into a new competitive equilibrium in the fuel retail sector in Italy. According to the findings, entry of aggressive and efficient operators, such as independent retailers and especially supermarket retailers, could put a competitive pressure on vertically integrated companies thus undermining their collusive equilibrium.”*

442. Η πλειοψηφία της Επιτροπής, μελετώντας τα όσα έχουν δηλωθεί από τις εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας ειδών πετρελαιοειδών καθώς και από τους ίδιους τους πρατηριούχους έχει διαπιστώσει ότι ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά την υπό αναφορά περίοδο (2008-2014), εν αντιθέσει με άλλες χώρες, δεν επιτρέπει αλλά ούτε διευκολύνει τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων. Ειδικότερα, κατά την υπό αναφορά περίοδο στην απουσία σταθμών χονδρικής διάθεσης πετρελαϊκών προϊόντων και έχοντας υπόψη το μέγεθος της κυπριακής αγοράς (που σχετίζεται με τη ζήτηση), δεν μπορεί να εγγυηθεί η μακροχρόνια τροφοδοσία, αλλά ούτε οι όροι προμήθειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής επί τούτου, σημείωσε το μεγάλο κόστος λειτουργίας δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων. Πέραν αυτού, τα πρατήρια τα οποία συνεργάζονται είτε με εταιρείες εισαγωγής είτε με εταιρείες χονδρικής εμπορίας επωφελούνται κάποιων διευκολύνσεων, όπως είναι η κάλυψη μέρους των κόστων επένδυσης ή συντήρησης εξοπλισμού και ευκολίες πληρωμής σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας. Η πλειοψηφία της Επιτροπής παρατηρεί ότι η λειτουργία «ανεξάρτητων» πρατηρίων δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο από τον περιορισμένο αριθμό εταιρειών που εισάγουν πετρελαϊκά προϊόντα, όλες εκ των οποίων δραστηριοποιούνται κάθετα στη λιανική αγορά είτε μέσω εργολάβων είτε μέσω των δικών τους πρατηρίων. Η όποια εισηγήση περί της λειτουργίας πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας θα θεωρείτο αυθαίρετη καθότι δεν διερευνήθηκαν από την τομεακή έρευνα αυτές οι δυνατότητες και ειδικότερα δεν υπήρξε εις βάθος διερεύνηση των δεδομένων της αγοράς, μεταφοράς, εισαγωγής και αποθήκευσης πετρελαιοειδών.

443. Επιπρόσθετα η έρευνα κατάδειξε ότι υπάρχει αυξημένος αριθμός πρατηρίων στην Κυπριακή αγορά. Η Κύπρος συγκρινόμενη με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες βρίσκεται

πιο πάνω από τον μέσο όρο σε ότι αφορά τον αριθμό των κατά κεφαλή πρατηρίων. Συγκεκριμένα ο αριθμός των πρατηρίων ανά χίλους κατοίκους στην Κύπρο ήταν (με βάση στοιχεία του 2016) 0,35 ενώ την ίδια ώρα ο μέσος όρος επιλεγμένων ευρωπαϊκών χωρών ήταν 0,30. Να σημειωθεί ακόμη ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η δημιουργία και νέων πρατηρίων γεγονός που ενδεχόμενα να αύξησε ακόμη περισσότερο τον συγκεκριμένο δείκτη.

444. Σημειώνεται ακόμη ότι, η λειτουργία πρατηρίων χαμηλού κόστους ή μίας αντλίας συνεπάγεται και διαφοροποίηση στο πλαίσιο των όρων αδειοδότησης και λειτουργίας τους σε σχέση με τα υπό λειτουργία πρατήρια. Μια τέτοια εξέλιξη ενδεχόμενα να αποτελεί εφαρμογή ανόμοιων όρων για υφιστάμενα πρατήρια–επιχειρήσεις οι οποίες να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, κάτι που επίσης δεν εξετάστηκε από την παρούσα τομεακή έρευνα.
445. Η Πρόεδρος της Επιτροπής, κυρία Λουκία Χριστοδούλου και το Μέλος της Επιτροπής, κύριος Άριστος Αριστείδου (μειοψηφία), συμφωνεί με τη διαπίστωση εκείνη της πλειοψηφίας που καταλήγει, δηλαδή πως την περίοδο 2008 έως 2014, ο τρόπος που ήταν διαμορφωμένη η κυπριακή αγορά δεν διευκόλυνε τη δραστηριοποίηση ανεξάρτητων πρατηριούχων και πως η πλειοψηφία των πρατηρίων ήταν συνδεδεμένη ή συμβεβλημένη με μια από τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαιοειδών.
446. Η μειοψηφία μελετώντας όμως και τα όσα έχουν δηλωθεί από το ΥΕΕΒ, καθώς και από την εταιρεία VTTV, διαπιστώνει πως η δημιουργία του τερματικού της VTTV, συμβάλλει θετικά στην κατεύθυνση που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στο τομέα της εισαγωγής και διάθεσης πετρελαιοειδών στην Κύπρο, αφού πλέον υπάρχει η υποδομή που επιτρέπει την εξυπηρέτηση των τοπικών εταιρειών πετρελαιοειδών, αλλά και την είσοδο νέων εταιρειών στο χονδρικό εμπόριο χωρίς την προηγούμενη ανέγερση αποθηκευτικών χώρων (δεξαμενών). Ειδικότερα, η μειοψηφία σημειώνει πως, ως αναφέρθηκε από την ίδια την εταιρεία VTTV, το τερματικό της εταιρείας στο Βασιλικό έχει τη δυνατότητα να ενοικιάζει χωρητικότητα στις δεξαμενές της σε ενδιαφερόμενους πελάτες της με σκοπό την αποθήκευση των πετρελαϊκών προϊόντων τους, ώστε αυτοί να καταστούν ικανοί να ασκούν τις δραστηριότητές τους με ευέλικτο και ασφαλή τρόπο. Επίσης, πλέον οι εταιρείες, λόγω των μεγάλων αποθηκευτικών χώρων που διατηρεί η εταιρεία VTTV στο τερματικό του Βασιλικού, έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων από ότι παλαιότερα, ενώ η μεταφορά των καυσίμων από τα δεξαμενόπλοια στις αποθήκες πλέον γίνεται μέσω της



προβλήτας της εταιρεία και δεν χρειάζεται η πόντιση αγωγού με αποτέλεσμα να διατηρείται χαμηλό λειτουργικό κόστος για τις εταιρείες εισαγωγής πετρελαϊκών προϊόντων. Πέραν όμως αυτού, η μειοψηφία της Επιτροπής θεωρεί πως δεδομένου ότι το τερματικό της εταιρείας VTTV στο Βασιλικό εξυπηρετεί εταιρείες πέραν των τοπικών εταιρειών, υπάρχει η δυνατότητα ή/και το ενδεχόμενο οι τοπικές εταιρείες πετρελαίου να αγοράζουν απευθείας από αυτές τους εμπόρους, ελαχιστοποιώντας το κόστος μεταφοράς/ το λειτουργικό τους κόστος τους.

447. Περαιτέρω, μελετώντας τα όσα έχουν δηλωθεί από τις εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας ειδών πετρελαιοειδών, καθώς και από τους ίδιους τους πρατηριούχους, η Πρόεδρος της Επιτροπής, κυρία Λουκία Χριστοδούλου και το Μέλος της Επιτροπής, κύριος Άριστος Αριστείδου έχουν τη θέση πως διαφαίνεται ότι το υψηλό κόστος ανέγερσης πρατηρίων στη βάση των υφιστάμενων νομοθετικών ρυθμίσεων δημιουργούν εμπόδια στην είσοδο νέων εταιρειών, οδηγούν πολλές φορές τους πρατηριούχους να συμβάλλονται με τις υφιστάμενες εταιρείες εισαγωγής ώστε να επιτυγχάνουν κάλυψη μέρους των κόστων επένδυσης ή συντήρησης εξοπλισμού και ευκολίες πληρωμής σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας. Ως εκ τούτου, θεωρούν πως η τροποποίηση της Χωροθετικής Πολιτικής και των λοιπών νομοθεσιών που εφαρμόζονται για την αδειοδότηση της ανέγερσης και λειτουργίας πρατηρίου πετρελαιοειδών καθίσταται πλέον επιτακτική ώστε να επιτρέπεται η γρήγορη και χωρίς γραφειοκρατία δημιουργία/ ανέγερση χαμηλότερου κόστους πρατηρίων όπως π.χ. πρατήρια με μικρό αριθμό αντλιών, (τουλάχιστον της Βενζίνης 95 και πετρελαίου κίνησης, πρατήρια που να λειτουργούν αυτοματοποιημένα χωρίς συνεχή παρουσία προσωπικού καθώς και πρατήρια που να αποτελούν μέρος άλλων επιχειρήσεων ή να ασκούν περισσότερες δραστηριότητες, νοούμενου φυσικά ότι θα πληρούνται χωρίς εκπτώσεις τα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Είναι η θέση τους, πως κάτι τέτοιο, θα άλλαζε τα δεδομένα βιωσιμότητας των πρατηρίων (π.χ. μικρότερος απαιτούμενος όγκος πωλήσεων για οικονομική βιωσιμότητα ενός πρατηρίου), γεγονός που δύναται να ωθήσει νέους επενδυτές να εισέλθουν στην αγορά της εισαγωγής και εμπορίας, ενώ θα βελτίωνε σημαντικά την προσβασιμότητα του πληθυσμού σε πρατήρια καυσίμων, καθώς σε πολλές περιπτώσεις, ολόκληρες κοινότητες (ιδιαίτερα στη επαρχία και στα ορεινά) δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε πρατήρια γιατί απλά το μέγεθος της κοινότητας δεν καθιστά οικονομικά εφικτή την ανέγερση πρατηρίου κοντά στην κοινότητα αυτή (με βάση τα εκάστοτε δεδομένα και τις ισχύουσες νομοθεσίες).

448. Η Πρόεδρος της Επιτροπής και το μέλος της Επιτροπής Άριστος Αριστείδου – Παλούζας θεωρούν ότι πρόσθετα των εισηγήσεων που προτείνονται από την πλειοψηφία θα πρέπει:

- να μελετηθεί από το Κράτος η δημιουργία χαμηλότερου κόστους πρατηρίων όπως π.χ. πρατήρια με μικρό αριθμό αντλιών, τουλάχιστον Βενζίνης 95 και πετρελαίου κίνησης, πρατήρια που να λειτουργούν αυτοματοποιημένα χωρίς συνεχή παρουσία προσωπικού καθώς και πρατήρια που να αποτελούν μέρος άλλων επιχειρήσεων ή να ασκούν περισσότερες δραστηριότητες, νοουμένου φυσικά ότι θα πληρούνται χωρίς εκπτώσεις τα θέματα ασφάλειας. Κάτι τέτοιο, θα άλλαζε τα δεδομένα βιωσιμότητας των πρατηρίων (π.χ. μικρότερος απαιτούμενος όγκος πωλήσεων για οικονομική βιωσιμότητα ενός πρατηρίου), γεγονός που θα ωθήσει νέους επενδυτές να εισέλθουν στην αγορά της εισαγωγής και εμπορίας, ενώ θα βελτίωνε σημαντικά την προσβασιμότητα του πληθυσμού σε πρατήρια καυσίμων, καθώς σε πολλές περιπτώσεις, ολόκληρες κοινότητες (ιδιαίτερα στη επαρχία και στα ορεινά) δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε πρατήρια γιατί απλά το μέγεθος της κοινότητας δεν καθιστά οικονομικά εφικτή την ανέγερση πρατηρίου κοντά στην κοινότητα αυτή (με βάση τα εκάστοτε δεδομένα και τις ισχύουσες νομοθεσίες).
- να μελετηθεί από το Κράτος η δυνατότητα παραχώρησης κινήτρων σε εταιρείες, έτσι ώστε να δημιουργηθούν πρατήρια, ανεξάρτητα που να έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν προϊόντα από οπουδήποτε επιθυμούν, μέσω των αποθηκευτικών χώρων που διατηρεί η VTTV.

### **6.5. Καθορισμός Λιανικών Τιμών**

449. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών δήλωσαν ότι οι πρατηριούχοι καθορίζουν οι ίδιοι τις λιανικές τιμές τους, εκτός για τα πρατήρια που διαχειρίζονται οι ίδιες. Σε σχέση με το υγραέριο μια εταιρεία, δήλωσε πως δεν κοινοποιεί προτεινόμενες τιμές στους διανομείς της, αλλά εκδίδει επίσημη ανακοίνωση αλλαγής της λιανικής τιμής της. Μια άλλη εταιρεία ανέφερε ότι δεν εφαρμόζε σύστημα κοινοποίησης προτεινόμενων τιμών πώλησης στο στάδιο της λιανικής πώλησης των προϊόντων υγραερίου.

450. Επίσης, στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας οι πρατηριούχοι ερωτήθηκαν πώς καθορίζονται οι λιανικές τιμές πώλησης καυσίμων και υγραερίου, εάν ο καθορισμός των λιανικών τιμών είναι κοστοστρεφείς (δηλαδή κατά πόσο λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που σχετίζονται με έξοδα αγοράς, μεταφοράς,

αποθήκευσης καυσίμων καθώς και τα έξοδα λειτουργίας πρατηρίου, φορολογίες, ασφάλειες κτλ.) και μη κοστοστρεφείς παράγοντες (παράγοντες που δεν σχετίζονται με έξοδα αγοράς, μεταφοράς, αποθήκευσης καυσίμων καθώς και τα έξοδα λειτουργίας πρατηρίου, φορολογίες, ασφάλειες κτλ), και κατά πόσο επηρεάζονται από άλλα πρατήρια κατά τον καθορισμό της λιανικής τιμής.

451. Υπογραμμίζεται πως η επεξεργασία των απαντήσεων των πρατηρίων ήταν εξαιρετικά δύσκολη, καθότι δεν απάντησαν ακολουθώντας τις επιλογές που είχαν δοθεί στο ερωτηματολόγιο αλλά απάντησαν με γενικότητα τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν. Ως αποτέλεσμα τούτου δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν συμπεράσματα ως προς το πώς επηρεάζονται από τα πρατήρια του ίδιου εμπορικού σήματος που όμως διαχειρίζονται πρατηριούχοι τα οποία βρίσκονται είτε σε κοντινή είτε σε μακρινή απόσταση από το δικό τους πρατήριο και τέλος από πρατήρια εμπορικού σήματος άλλη εταιρείας. Επίσης, δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν αποτελέσματα αναφορικά με τους κοστοστρεφείς και μη κοστοστρεφείς παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των λιανικών τους τιμών.

#### **6.6. Πωλήσεις στο λιανικό στάδιο της αγοράς – αριθμητική ανάλυση**

452. Στην ενότητα "Πωλήσεις στο Λιανικό Στάδιο της αγοράς" γίνεται αριθμητική ανάλυση των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών στο λιανικό στάδιο της αγοράς. Οι λιανικές πωλήσεις που πραγματοποιούνται από πρατήρια τα οποία διαχειρίζονται ανεξάρτητοι πρατηριούχοι δεν παρουσιάζονται σε αυτή την ενότητα.

453. Στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία που αφορούν τις λιανικές πωλήσεις των εταιρειών σε σχέση με όλα τα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας κατά την περίοδο 2008 μέχρι 2014, ή μέρος της περιόδου αυτής, με σκοπό να διαφανεί η δομή της αγοράς που σχετίζεται με τις πωλήσεις στο χονδρικό στάδιο των πετρελαιοειδών εντός της Δημοκρατίας. Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται θέματα που αφορούν το σύνολο των λιανικών πωλήσεων και τις λιανικές πωλήσεις μέσω πρατηρίων τύπου COCO/COMO.

454. Πιο κάτω, παραθέτονται στοιχεία αναφορικά με τις ετήσιες πωλήσεις στο λιανικό στάδιο της αγοράς από τις εταιρείες πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνταν στο εν λόγω στάδιο κατά την περίοδο 2008 μέχρι 2014, ή μέρος της περιόδου αυτής, με σκοπό να διαφανεί η δομή της αγοράς που σχετίζεται με τις πωλήσεις στο λιανικό στάδιο των πετρελαιοειδών εντός της Δημοκρατίας.

6.6.1 Σύνολο ετήσιων Πωλήσεων στο λιανικό στάδιο της αγοράς κατά τα έτη 2008-2014

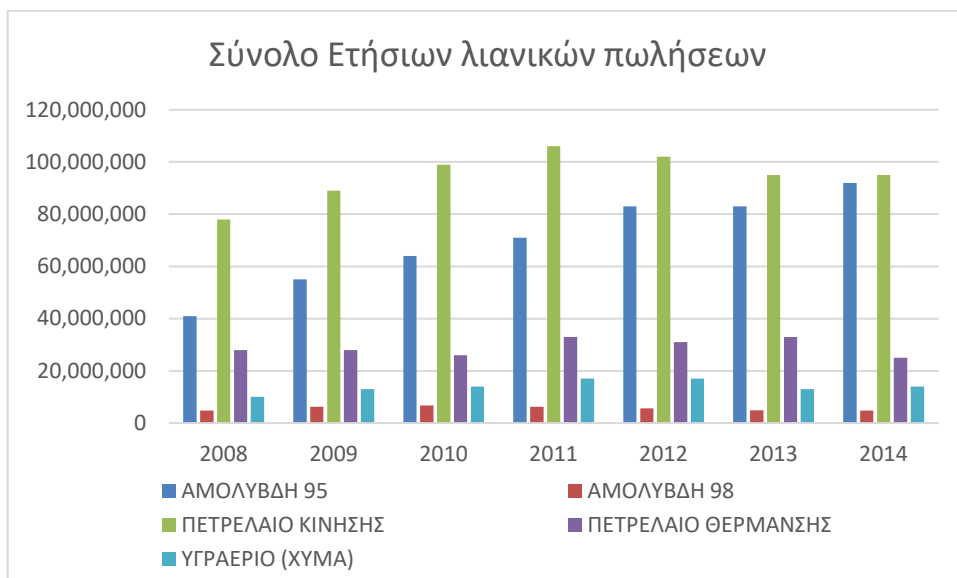
455. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας συλλέχθηκαν για σκοπούς αξιολόγησης στοιχεία για: α) τις συνολικές ετήσιες λιανικών πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) κατά τα έτη 2008-2014 για κάθε είδος προϊόντος, β) τις ετήσιες μερίδες λιανικών πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών για τα εν λόγω προϊόντα και γ) τα ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των εταιρειών πετρελαιοειδών για τα εν λόγω προϊόντα.
456. Δεν συμπεριλαμβάνονται και ως εκ τούτου δεν παρουσιάζονται σε αυτή την ενότητα οι λιανικές πωλήσεις που πραγματοποιούνται από πρατήρια τα οποία διαχειρίζονται ανεξάρτητοι πρατηριούχοι καθώς και οι λιανικές πωλήσεις που πραγματοποιούνται από άλλους διανομείς/μεταπωλητές/λιανοπωλητές.
457. Κάτωθι παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης που αφορά (α) τις συνολικές ετήσιες λιανικές πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) κατά τα έτη 2008-2014 για κάθε είδος προϊόντος, και β) τα ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των εταιρειών πετρελαιοειδών για τα εν λόγω προϊόντα.

(α) Συνολικές ετήσιες λιανικές πωλήσεις κατά τα έτη 2008-2014

458. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 55 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 64 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 71 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 83 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 83 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 92 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
459. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις UMG 98 σε λίτρα στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 4,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 6,3 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 6,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 6,3 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 5,7 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 4,9 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 4,8 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
460. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου κίνησης σε λίτρα στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 78 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 89 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 99 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 106 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 102 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 95 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 95 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

461. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου θέρμανσης σε λίτρα στη Δημοκρατία την ανέρχονταν περίπου σε 28 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 28 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 26 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 33 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 31 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 33 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 25 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.
462. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Υγραερίου χύμα σε κιλά στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 10 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 13 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 14 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 17 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 17 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 15 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 14 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
463. Οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις Υγραερίου σε κυλίνδρους σε κιλά στη Δημοκρατία ανέρχονταν περίπου σε 1,46 εκατομμύρια κιλά για το 2008, 1,54 εκατομμύρια κιλά για το 2009, 1,34 εκατομμύρια κιλά για το 2010, 1,69 εκατομμύρια κιλά για το 2011, 1,53 εκατομμύρια κιλά για το 2012, 1,76 εκατομμύρια κιλά για το 2013 και 1,57 εκατομμύρια κιλά για το 2014.
464. Κάτωθι παρουσιάζονται οι συνολικές ετήσιες λιανικές πωλήσεις για τα προϊόντα UMG 95, UMG 98, Πετρελαίου κίνησης, Πετρελαίου θέρμανσης και Υγραερίου χύμα.

**Γράφημα 53**



## **(β) Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των εταιρειών πετρελαιοειδών**

465. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας εξετάστηκαν τα ετήσια ακαθάριστα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών σε σχέση με τις πωλήσεις τους στο λιανικό επίπεδο της αγοράς.
466. Όσον αφορά την UMG 95 κατά τα έτη 2008-2010, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους για τις περισσότερες εταιρείες, σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2011-2014. Συγκεκριμένα για τα έτη 2008 -2010 τα περιθώρια ακάθαρτου κέρδους κυμάνθηκαν από 22,3% έως 30,5% ενώ για τα έτη 2011-2014 από 16,6% έως 22,0%.
467. Στην UMG 98 παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2011 για τις περισσότερες εταιρείες, σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2012-2014. Συγκεκριμένα για τα έτη 2008 -2011 τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κυμάνθηκαν από 21,6% έως 29,9%, ενώ για τα έτη 2012-2014 από 17,6% έως 21,9%.
468. Όσον αφορά το Πετρέλαιο Κίνησης κατά τα έτη 2008-2014, παρατηρήθηκαν συνεχείς αυξομειώσεις των περιθωρίων ακαθάριστου κέρδους για όλες τις εταιρείες (ήτοι 0,5%-23,6%). Συνεχείς αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κατά την ίδια περίοδο παρατηρούνται και για το πετρέλαιο θέρμανσης (ήτοι 2,7% - 22,7%).
469. Επίσης, παρατηρήθηκαν συνεχείς αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους των εταιρειών κατά τα έτη 2008-2014 και για το Υγραέριο χύμα ( ήτοι από 13,2% έως 36,6%). Τέλος, όσον αφορά το Υγραέριο σε κυλίνδρους, παρατηρούνται συνεχείς αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2014 (15,6% - 38,8%), για όλες τις εταιρείες.

### **6.6.2. Ετήσιες πωλήσεις (λιανικό στάδιο) μέσω πρατηρίων COCO/COMO**

470. Επιπροσθέτως στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας αναλύθηκαν : α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) (λιανικό στάδιο), κατά τα έτη 2008-2014, β) τα ετήσια μερίδια πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών και γ) τα ετήσια περιθώρια ακάθαρτου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών σε σχέση με τα πρατήρια της κατηγορίας Company owned Company Operated (COCO) και Company Owned-Managed Operated (COMO), ήτοι τα πρατήρια που ανήκουν

στις εταιρείες και τα οποία είτε διαχειρίζεται η ίδια, είτε διαχειρίζονται εκ μέρους της εργολάβοι (managers).

471. Το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν μέσω εμπορικών καρτών και συμπεριλήφθηκε στις πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO στο λιανικό στάδιο της αγοράς, καθώς επίσης και το ύψος των πωλήσεων αυτών ως προς τις συνολικές χονδρικές πωλήσεις προς πρατήρια COCO/COMO.

472. Στην παρούσα σύνοψη της κλαδικής έρευνας παρουσιάζονται α) οι συνολικές ετήσιες πωλήσεις (σε λίτρα για προϊόντα πετρελαιοειδών και σε κιλά για το υγραέριο) (λιανικό στάδιο) μέσω πρατηρίων COCO/COMO, κατά τα έτη 2008-2014, β) τα ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) των πωλήσεων των εταιρειών πετρελαιοειδών μέσω πρατηρίων COCO/COMO.

(α) Ετήσιες πωλήσεις (λιανικό στάδιο) μέσω πρατηρίων COCO/COMO

473. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 95 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποίησαν πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO, ανέρχονταν περίπου σε 34 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 48 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 57 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 64 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 76 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 76 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 85 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

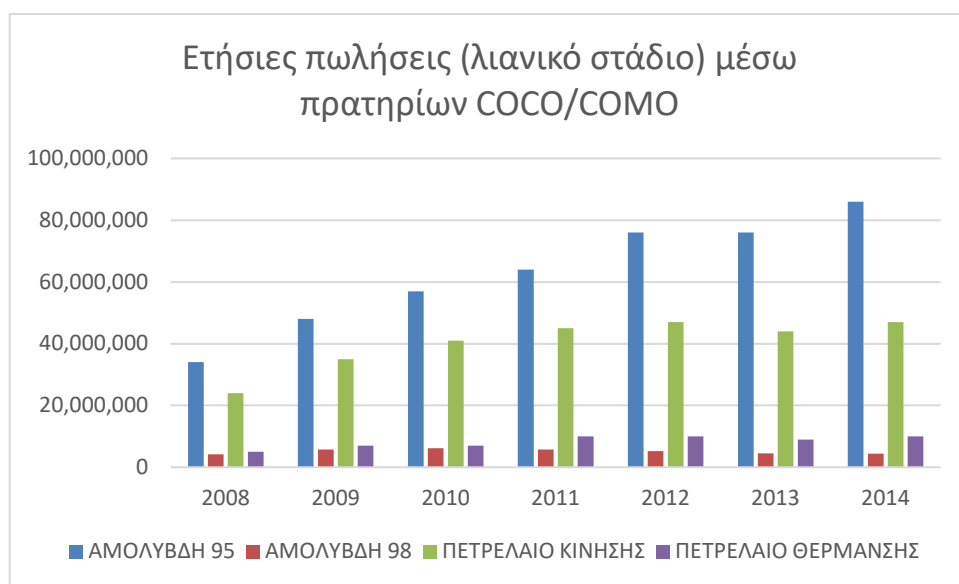
474. Οι ετήσιες πωλήσεις UMG 98 σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποίησαν πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO, ανέρχονταν περίπου σε 4,2 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 5,7 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 6,2 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 5,7 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 5,2 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 4,5 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 4,4 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

475. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Κίνησης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποίησαν πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO, ανέρχονταν περίπου σε 24 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 35 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 41 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 45 εκατομμύρια λίτρα για το 2011, 47 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 44 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 47 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

476. Οι ετήσιες πωλήσεις Πετρελαίου Θέρμανσης σε λίτρα προς εταιρείες πετρελαιοειδών οι οποίες πραγματοποίησαν πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO, ανέρχονταν περίπου σε 5 εκατομμύρια λίτρα για το 2008, 7 εκατομμύρια λίτρα για το 2009, 7 εκατομμύρια λίτρα για το 2010, 10 εκατομμύρια

λίτρα για το 2011, 10 εκατομμύρια λίτρα για το 2012, 9 εκατομμύρια λίτρα για το 2013 και 10 εκατομμύρια λίτρα για το 2014.

**Γράφημα 54**



**(β) Ετήσια περιθώρια ακαθάριστου κέρδους (Gross Profit Margins) για πωλήσεις μέσω πρατηρίων COCO/COMO**

477. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας εξετάστηκαν τα ετήσια ακαθάριστα περιθώρια κέρδους των εταιρειών πετρελαιοειδών σε σχέση με τις πωλήσεις τους στο λιανικό επίπεδο της αγοράς αναφορικά με πωλήσεις μέσω πρατηρίων κατηγορίας COCO/COMO.

478. Όσον αφορά την UMG 95, παρατηρήθηκαν αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2010, για τις περισσότερες εταιρείες (ήτοι 22,3%-29,6%), σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2011-2014 (ήτοι 16,6% - 21,6%).

479. Αυξημένα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2011 παρατηρήθηκαν για τις περισσότερες εταιρείες και για την UMG 98 (ήτοι 21,6% - 31,0%), σε σχέση με τα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους που επιτεύχθηκαν τα επόμενα έτη 2012-2014 (ήτοι 19,3% - 22,8%).

480. Όσον αφορά το Πετρέλαιο Κίνησης, παρατηρήθηκαν συνεχείς αυξομειώσεις των περιθωρίων ακαθάριστου κέρδους κατά τα έτη 2008-2014 (3,2%-26,5%), για όλες τις εταιρείες. Συνεχείς αυξομειώσεις στα περιθώρια ακαθάριστου κέρδους όλων των εταιρειών κατά τα έτη 2008-2014 (-9,4% - 24,4%) παρατηρούνται επίσης για το πετρέλαιο θέρμανσης.



### **6.6.3. Συνοπτικές παρατηρήσεις αναφορικά με τα κεφάλαια 6.6.1 και 6.6.2**

481. Τα αποτελέσματα της κλαδικής έρευνας καταδεικνύουν ότι την περίοδο 2008 έως 2014 ο μεγαλύτερος όγκος λιανικών πωλήσεων όλων των πετρελαιοειδών προϊόντων σε λίτρα διενεργήθηκε μέσω των πρατηρίων κατηγορίας Company owned Company Operated (COCO) και Company Owned-Managed Operated (COMO), ήτοι τα πρατήρια που ανήκουν στις εταιρείες και τα οποία είτε διαχειρίζεται η ίδια είτε διαχειρίζονται εκ μέρους της εργολάβοι (managers), ενώ τα επίπεδα των ετήσιων περιθωρίου ακαθάριστου κέρδους κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα.

### **6.7. Προβλήματα και εισηγήσεις αναφορικά με τη λειτουργία στην αγορά των πετρελαιοειδών και εισηγήσεις**

482. Στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας, ερωτήθηκαν τόσο οι εταιρείες πετρελαιοειδών όσο και οι πρατηριούχοι, αλλά και ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών για τα τυχόν προβλήματα που παρουσιάζονται στην αγορά πετρελαιοειδών καθώς και τις εισηγήσεις και απόψεις για τη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς.

483. Ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας δήλωσε ότι το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν είναι ότι οι εταιρείες ανταγωνίζονται τους ίδιους τους πρατηριούχους, αφού εδώ και κάποια χρόνια ξεκίνησαν να αγοράζουν πρατήρια αντί να επιτρέπουν στους πρατηριούχους να τα πωλήσουν σε ανεξάρτητους επενδυτές. Σύμφωνα με τον Παγκύπριο Σύνδεσμο Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών λόγω της εξάρτησης που έχουν οι πρατηριούχοι από τις εταιρείες τους, τους καθιστούν υποχείρια τους. Επίσης, ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος είναι η μη πιστή εφαρμογή των νόμων και κανονισμών από τις διάφορες πολεοδομικές αρχές στην αδειοδότηση νέων πρατηρίων και η «λασπολογία» που έχει προκύψει με την οικονομική κρίση αναφορικά με το ύψος των τιμών και τη συχνότητα της αλλαγής των τιμών. Τέλος, ο Παγκύπριος Σύνδεσμος Πρατηριούχων Πετρελαιοειδών δήλωσε ότι η ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων των εταιρειών πετρελαιοειδών στην κυπριακή λιανική αγορά έχει μόνο αρνητικά αποτελέσματα λόγω άνισου και ανεπιθύμητου ανταγωνισμού από τις εταιρείες πετρελαιοειδών προς τους δικούς τους πρατηριούχους, αφού οι εταιρείες είναι αυτές που αποφασίζουν για τη συντήρηση των πρατηρίων άρα δίνουν προτεραιότητα στα δικά τους. Επίσης, ανέφεραν ότι οι εταιρείες πετρελαιοειδών γνωρίζουν πότε θα υπάρχουν μειώσεις ή/και αυξήσεις των τιμών και αναλόγως γεμίζουν ή αδειάζουν τα δικά τους πρατήρια έναντι των υπολοίπων πρατηριούχων.

484. Περαιτέρω, από τις απαντήσεις των πρατηριούχων προκύπτουν τα πιο κάτω ως πιθανά προβλήματα λειτουργίας στην αγορά των πετρελαιοειδών.

- *Μείωση κατανάλωσης στα καύσιμα*
- *Μείωση ζήτησης για πλούσιμο αυτοκινήτου*
- *Αυξημένος Ανταγωνισμός μεταξύ πρατηριούχων*
- *Αθέμιτος ανταγωνισμός με εταιρείες μέσω ιδιόκτητων πρατηρίων*
- *Ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών λειτουργίας*
- *Μεγάλος αριθμός πρατηρίων*
- *Έλλειψη εκπαιδευμένου προσωπικού*
- *Έλλειψη ρευστότητας στην αγορά*

485. Με βάση τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων οι ερωτηθέντες ανέφεραν τα πιο κάτω ως εισηγήσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οι ερωτηθέντες υπέδειξαν τα εξής:

- *Μείωση φορολογιών*
- *Μη άνοιγμα νέων πρατηρίων*
- *Εκσυγχρονισμός νομοθεσίας για πιο εύκολη αδειοδότηση και λειτουργία νέων πρατηρίων*
- *Αδειοδότηση για τη δημιουργία τερματικού αποθήκευσης*
- *Κατάργηση της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων*
- *Έλεγχος χονδρικών τιμών από το κράτος*
- *Αύξηση ανταγωνιστών στην εισαγωγή πετρελαίου*

486. Πιο κάτω παρουσιάζονται γραφήματα σχετικά με τα υποδεικνυόμενα προβλήματα και πιθανές εισηγήσεις ανά επαρχία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετοί πρατηριούχοι δήλωσαν πέραν της μία απάντησης τόσο σε σχέση με τα προβλήματα που υπάρχουν στην αγορά όσο και σε σχέση με τις εισηγήσεις τους. Ως εκ τούτου, έγινε προσπάθεια για ομαδοποίηση των απαντήσεων στη βάση συγκεκριμένων κατηγοριών οι οποίες περιγράφονται για κάθε επαρχία ξεχωριστά.

Γράφημα 55: ΕΠΑΡΧΙΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ



Πηγή: Απαντήσεις Ερωτηματολογίων Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού

Αριθμός ερωτηματολογίων: 115

Κατηγορίες Απαντήσεων	ΕΝΔΕΙΞΗ	Ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών.	A	3%
Εισήγηση για αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου.	B	2%
Πρόβλημα είναι η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών.	Γ	3%
Εισήγηση για εκσυγχρονισμό της νομοθεσία αδειοδότησης των πρατηρίων.	Δ	4%
Έλλειψη ρευστότητας	E	3%
Απαντήσεις όπου δηλώθηκε ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση	Z	57%
Δεν υπάρχουν προβλήματα/εισήγηση για μη 24ωρο	H	10%

Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών. Εισηγήση για τη μη έκδοση νέων αδειών	Θ	1%
Εισηγήση για μείωση της φορολογίας και να μην επιτρέπεται στις εταιρείες να έχουν ιδιόκτητα πρατήρια καυσίμων.	Ι	1%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών και η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών.	Κ	6%
Πρόβλημα η ανεξέλεγκτη αδειοδότηση πρατηρίων και εισήγηση για εκσυγχρονισμό της νομοθεσία αδειοδότησης των πρατηρίων	Λ	3%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και εισήγηση για μείωση φορολογίας	Μ	1%
Έλλειψη ρευστότητας, εισήγηση για έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος	Ν	1%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών. Εισηγήση για μείωση της φορολογίας και έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος.	Ξ	1%
Πρόβλημα ή ύπαρξη πολλών ανταγωνιστών, το μειωμένο κέρδος, ο εντός ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια και η έλλειψη ρευστότητας.	Ο	1%
Έλλειψη ρευστότητας. Εισηγήση για μείωση της φορολογίας και έλεγχο των χονδρικών τιμών από το κράτος.	Π	1%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα ανταγωνιστικών εταιρειών και από την ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών. Εισηγήση να μην επιτρέπεται στις εταιρείες να έχουν ιδιόκτητα πρατήρια καθώς και ο έλεγχος των χονδρικών τιμών από το κράτος	Ρ	1%

Πρόβλημα η μείωση της κατανάλωσης, η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών.	Σ	1%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, το μειωμένο κέρδος, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών και η έλλειψη ρευστότητας	Τ	1%
Πρόβλημα η μείωση της κατανάλωσης, ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών και η ύπαρξη πολλών πρατηρίων. Εισήγηση για μείωση φορολογίας και η μη έκδοση άλλων αδειών.	Υ	1%
Πρόβλημα η μείωση της κατανάλωσης, η μείωση της ζήτηση για πλύσιμο των αυτοκινήτων, η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών, ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια ανταγωνιστικών εταιρειών και το μειωμένο κέρδος.	Φ	1%

487. Με βάση το πιο πάνω Γράφημα 55, αρκετοί από τους ερωτηθέντες στην Επαρχία Λευκωσίας δήλωσαν ως πρόβλημα τον αυξημένο αριθμό πρατηριούχων που δραστηριοποιούνται στην αγορά και την ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών λειτουργίας με ποσοστό που ξεπερνά το 16%. Αρκετοί επίσης, δήλωσαν μεταξύ άλλων ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός από τα ιδιόκτητα πρατήρια καυσίμων των εταιρειών. Επίσης, ένα ποσοστό της τάξης του 3% δήλωσε ως πρόβλημα την έλλειψη ρευστότητας στην αγορά. Επιπλέον, αριθμός ερωτηθέντων δήλωσε μεταξύ άλλων ως πρόβλημα το μειωμένο κέρδος.

488. Σε ότι αφορά τις εισηγήσεις, αυτές επικεντρώνονταν στον τερματισμό της 24<sup>ης</sup> λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων (με ποσοστό της τάξης του 10%), στη μείωση της φορολογίας, στον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας που αφορά την αδειοδότηση των πρατηρίων, στον έλεγχο των χονδρικών τιμών από το κράτος καθώς και την αύξηση των εισαγωγών. Επίσης, αρκετοί ήταν αυτοί που εισηγήθηκαν την απαγόρευση αδειοδότησης νέων πρατηρίων αλλά και την απαγόρευση στις εταιρείες να λειτουργούν ιδιόκτητα πρατήρια.

489. Τέλος, σημειώνεται ότι ένα ποσοστό της τάξης του 57%, δεν υπέδειξε κάποιο πρόβλημα λειτουργίας στην αγορά και ούτε προέβη σε εισήγηση.

**Γράφημα 56: ΕΠΑΡΧΙΑ ΛΕΜΕΣΟΥ**



Πηγή: Απαντήσεις Ερωτηματολογίων Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού

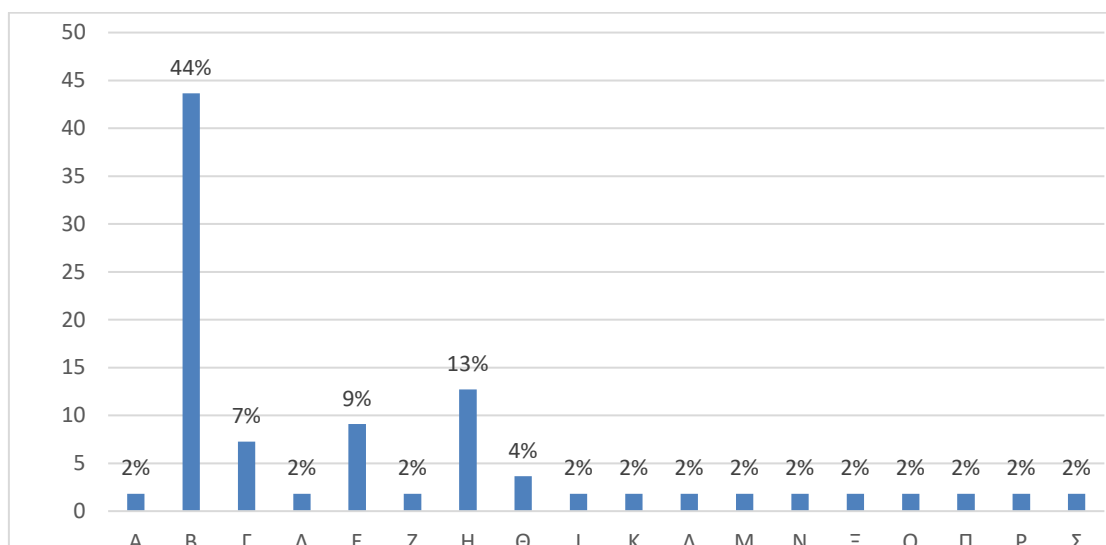
Αριθμός ερωτηματολογίων: 65

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	ΕΝΔΕΞΗ	Ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία
Απαντήσεις όπου δηλώθηκε ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση.	A	55%
Μείωση κύκλου εργασιών σε σχέση με το πλύσιμο των αυτοκινήτων.	B	5%
Έλλειψη ρευστότητας .	Γ	11%
Ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών πρατηρίων καυσίμων	Δ	5%
Εισήγηση αύξησης της εισαγωγής πετρελαίου.	E	5%
Εισήγηση μείωση φορολογίας.	Z	5%

Πρόβλημα η ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων από ανταγωνιστικές εταιρείες, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών και ο μεγάλος αριθμός πρατηρίων.	Η	5%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών πετρελαιοειδών, ο μεγάλος αριθμός πρατηρίων και η έλλειψη ρευστότητας.	Θ	5%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών πετρελαιοειδών η ύπαρξη μεγάλου αριθμού πρατηρίων. Εισήγηση για έλεγχο των χονδρικών τιμών	Ι	5%

490. Με βάση το πιο πάνω Γράφημα 56, προκύπτει ότι από τους ερωτηθέντες πρατηριούχους της Επαρχίας Λεμεσού, ένα ποσοστό της τάξης του 55%, δεν υπέδειξε κάποιο πρόβλημα λειτουργίας στην αγορά και ούτε προέβη σε εισηγήσεις.
491. Ένα ποσοστό της τάξης του 11%, υπέδειξε ως πρόβλημα την έλλειψη ρευστότητας. Επίσης, το 5% υπέδειξε ως πρόβλημα την ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών για την ανέγερση πρατηρίων, και το άλλο 5% την μείωση του πλύσιμο των αυτοκινήτων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ποσοστό της τάξης 5% δήλωσε ότι ως πρόβλημα η ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων από ανταγωνιστικές εταιρείες, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών και ο μεγάλος αριθμός πρατηρίων και ένα άλλο 5% ως πρόβλημα η ύπαρξη ιδιόκτητων πρατηρίων από ανταγωνιστικές εταιρείες, ο μεγάλος αριθμός πρατηρίων και η έλλειψη ρευστότητας.
492. Σε ό,τι αφορά τις εισηγήσεις για βελτίωση της αγοράς, 5% των ερωτηθέντων εισηγήθηκε την αύξηση των εισαγωγών, ενώ 5% εισηγήθηκε τη μείωση της φορολογίας και 5% τον έλεγχο των χονδρικών τιμών.

**Γράφημα 57: ΕΠΑΡΧΙΑ ΛΑΡΝΑΚΑΣ**



Πηγή: Απαντήσεις ερωτηματολογίων Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού,  
Αριθμός ερωτηματολογίων: 53

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	ΕΝΔΕΙΞΗ	Ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και το μειωμένο κέρδος.	A	2%
Απαντήσεις όπου δηλώθηκε ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση.	B	44%
Έλλειψη ρευστότητας	Γ	7%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών. Εισήγηση για έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος.	Δ	2%
Εισήγηση για τερματισμό της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων.	E	9%



Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών και η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών.	Z	2%
Πρόβλημα η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών και η ύπαρξη πολλών πρατηρίων.	H	13%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών	Θ	4%
Εισήγηση για απαγόρευση αδειοδότησης νέων πρατηρίων	I	2%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, το μειωμένο κέρδος και ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών. Εισήγηση για μείωση της φορολογίας και έλεγχος των χονδρικών τιμών από το Κράτος.	K	2%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, το μειωμένο κέρδος, ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών, η μείωση του κύκλου εργασιών από το πλύσιμο των αυτοκινήτων, η μειωμένη κατανάλωσης, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών, η έλλειψη ρευστότητας και η ύπαρξη μη εκπαιδευμένου προσωπικού. Εισήγηση για απαγόρευση στις εταιρείες να έχουν ιδιόκτητα πρατήρια και για δημιουργία τερματικού αποθεματικού	Λ	2%
Έλλειψη ρευστότητας. Εισήγηση για απαγόρευση αδειοδότησης νέων πρατηρίων.	M	2%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων.	N	2%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και το μειωμένο κέρδος. Εισήγηση για μείωση της φορολογίας.	Ξ	
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, το μειωμένο κέρδος και ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών. Εισήγηση για απαγόρευση στις εταιρείες να έχουν ιδιόκτητα πρατήρια	O	2%

Πρόβλημα η μείωση κατανάλωσης, η ύπαρξη πολλών ανταγωνιστών, το μειωμένο κέρδος και η έλλειψη ρευστότητας.	Π	2%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, το μειωμένο κέρδος και η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών.	Ρ	2%
Πρόβλημα ο μεγάλος αριθμός ανταγωνιστών, το μειωμένο κέρδος και η έλλειψη ρευστότητας.	Σ	2%

493. Με βάση το πιο πάνω Γράφημα 57, αρκετοί από τους ερωτηθέντες στην Επαρχία Λάρνακας δήλωσαν ως πρόβλημα τον αυξημένο αριθμό πρατηριούχων που δραστηριοποιούνται στην αγορά και την ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών λειτουργίας με ποσοστό που ξεπερνά το 13%. Αρκετοί επίσης, δήλωσαν μεταξύ άλλων ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός από τα ιδιόκτητα πρατήρια καυσίμων των εταιρειών. Επίσης, ποσοστό της τάξης του 7% δήλωσε ως πρόβλημα την έλλειψη ρευστότητας στην αγορά. Επιπλέον, αριθμός ερωτηθέντων δήλωσε μεταξύ άλλων ως πρόβλημα το μειωμένο κέρδος.
494. Σε ότι αφορά τις εισηγήσεις, αυτές επικεντρώνονταν στον τερματισμό της 24<sup>ης</sup> ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων (με ποσοστό της τάξης του 7%), στη μείωση της φορολογίας και τον έλεγχο των χονδρικών τιμών από το κράτος. Επίσης, αρκετοί ήταν αυτοί που εισηγήθηκαν την απαγόρευση αδειοδότησης νέων πρατηρίων αλλά και την απαγόρευση στις εταιρείες να λειτουργούν ιδιόκτητα πρατήρια.
495. Τέλος, σημειώνεται ότι ποσοστό της τάξης του 44%, δεν υπέδειξε κάποιο πρόβλημα λειτουργίας στην αγορά και ούτε προέβη σε εισήγηση.

**Γράφημα 58: ΕΠΑΡΧΙΑ ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ**



Πηγή: Απαντήσεις ερωτηματολογίων Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού

Αριθμός ερωτηματολογίων: 20

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	ΕΝΔΕΙ ΞΗ	Ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και το μειωμένο κέρδος.	A	10%
Πρόβλημα η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών.	B	5%
Έλλειψη ρευστότητας.	Γ	10%
Απαντήσεις όπου δηλώθηκε ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση.	Δ	35%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών, καθώς και η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλά πρατήρια.	E	5%
Εισήγηση για τερματισμό της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων.	Z	5%

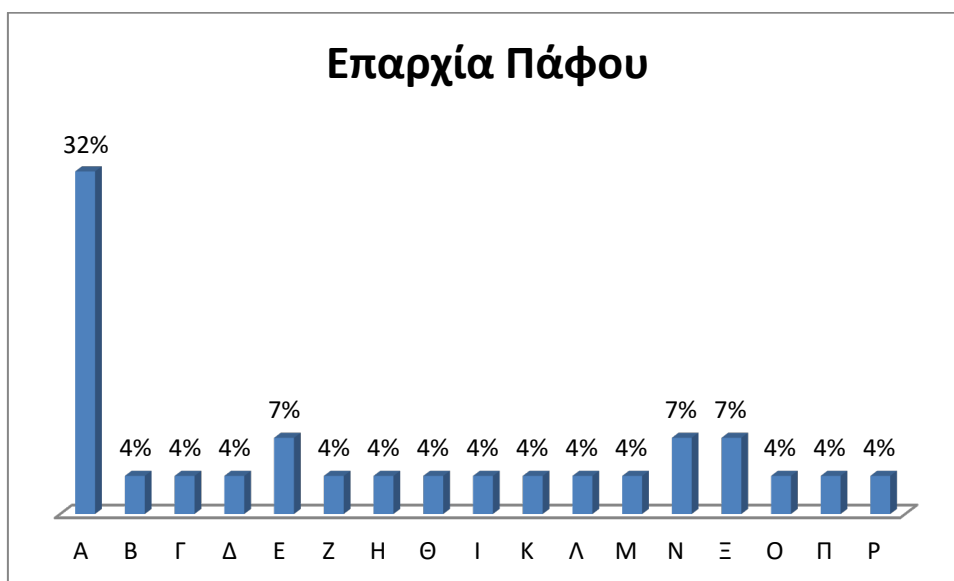
Εισήγηση για αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου.	Η	5%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών, η ύπαρξη πολλών πρατηρίων και η έλλειψη ρευστότητας.	Θ	5%
Πρόβλημα ο ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών, η ύπαρξη πολλών πρατηρίων. Εισήγηση για έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος.	Ι	5%
Πρόβλημα ο προκαθορισμός ημερών παράδοσης των εμπορευμάτων, καθώς και ο προκαθορισμός ποσοτήτων.	Κ	5%
Πρόβλημα ο μεγάλος αριθμός πρατηρίων.	Λ	5%
Εισήγηση για μείωση της φορολογίας.	Μ	5%

496. Με βάση το πιο πάνω Γράφημα 58, προκύπτει ότι από όλους τους συνδυασμούς των απαντήσεων, ως μεγαλύτερο πρόβλημα που υπέδειξαν οι ερωτηθέντες στην Επαρχία Αμμοχώστου είναι αυτό του μεγάλου αριθμού των πρατηρίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά καθώς και ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών. Ποσοστό της τάξης του 10% δήλωσε ως πρόσθετο λόγο το μειωμένο κέρδος και ένα άλλο 10% την έλλειψη ρευστότητας. Ποσοστό της τάξης του 5% δήλωσε μεταξύ άλλων ως πρόβλημα την ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών πρατηρίων καυσίμων. Επίσης, ποσοστό ύψους 5% δήλωσε ως πρόβλημα την ύπαρξη προκαθορισμένων ημερών παράδοσης των εμπορευμάτων καθώς και τον προκαθορισμό ποσοτήτων.

497. Οι εισηγήσεις επικεντρώνονται στην μείωση της φορολογίας, στον έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος, την αύξηση των ποσοτήτων εισαγωγής και στη κατάργηση της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων.

498. Σημειώνεται, τέλος ότι το 35% των ερωτηθέντων υπέδειξαν ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση.

Γράφημα 59: ΕΠΑΡΧΙΑ ΠΑΦΟΥ



Πηγή: Απαντήσεις ερωτηματολογίων Επιτροπής Προστασίας του ανταγωνισμού,  
Αριθμός ερωτηματολογίων: 28

ΚΑΤΗΓΟΡΪΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	ΕΝΔΕΙΞΗ	Ποσοστό που αντιστοιχεί στην κατηγορία
Απαντήσεις όπου δηλώθηκε ότι δεν υπήρχαν προβλήματα, ή δεν έγινε καμία δήλωση και ή/και καμία εισήγηση	A	32%
Εισήγηση για αναθεώρηση των νομοθετικών ρυθμίσεων της αδειοδότησης	B	4%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατηρίων των ανταγωνιστριών εταιρειών.	Γ	4%
Έλλειψη ελέγχου ποιότητας καυσίμων.	Δ	4%
Εισήγηση για τερματισμό της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων.	E	7%
Πρόβλημα η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών. Εισήγηση για αναθεώρηση των νομοθετικών ρυθμίσεων της αδειοδότησης	Z	4%
Εισήγηση για έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος	H	4%

Πρόβλημα η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών, και η ύπαρξη πολλών πρατηρίων. Εισηγήση για μείωση φορολογίας.	Θ	4%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών ανταγωνιστών, και ο ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών πετρελαιοειδών. Εισηγήση όπως οι εταιρείες πετρελαιοειδών μην έχουν ιδιόκτητα πρατήρια.	Ι	4%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών. Εισηγήση όπως οι εταιρείες πετρελαιοειδών μην έχουν ιδιόκτητα πρατήρια.	Κ	4%
Εισηγήση για μη έκδοση άλλων αδειών λειτουργία πρατηρίων καυσίμων.	Λ	4%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών και ότι δεν λειτουργούν πολλά πρατήρια.	Μ	4%
Έλλειψη ρευστότητας.	Ν	7%
Πρόβλημα ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών, η έλλειψη ρευστότητας. Εισηγήση για μείωση της φορολογίας.	Ξ	7%
Εισηγήση για αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου.	Ο	4%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών ανταγωνιστών, το μειωμένο κέρδος, ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών πετρελαιοειδών. Εισηγήση για τη μη έκδοση άλλων αδειών και εισηγήση ώστε οι εταιρείες πετρελαιοειδών να μην έχουν ιδιόκτητα πρατήρια.	Π	4%
Πρόβλημα η ύπαρξη πολλών ανταγωνιστών, το μειωμένο κέρδος, ο έντονος ανταγωνισμός που υπάρχει από τα ιδιόκτητα πρατήρια των εταιρειών πετρελαιοειδών.	Ρ	4%

499. Με βάση το πιο πάνω Γράφημα 59, τα κύρια προβλήματα που υποδείχθηκαν από τους ερωτηθέντες στην Επαρχία Πάφου είναι ο αυξημένος αριθμός πρατηρίων, η ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών λειτουργίας, ο ανταγωνισμός που υπάρχει από τα

ιδιότητα πρατήρια, αλλά και η έλλειψη ρευστότητας στην αγορά. Επίσης, αριθμός πρατηριούχων υπέδειξε μεταξύ άλλων προβλημάτων το μειωμένο κέρδος. Ποσοστό ύψους 7% υπέδειξε ως πρόβλημα την ύπαρξη ρευστότητας, ενώ ένα ποσοστό της τάξης του 4% την έλλειψη ελέγχου της ποιότητας των καυσίμων.

500. Ποσοστό πέραν του 4% εισηγήθηκε για αναθεώρηση των νομοθετικών ρυθμίσεων της αδειοδότησης των πρατηρίων καυσίμων και ποσοστό της τάξης του 7% εισηγήθηκε τον τερματισμό της 24ωρης λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων. Επίσης, ένας αριθμός πρατηριούχων, πέραν του 4% εισηγήθηκε να μην δοθούν πρόσθετες νέες άδειες λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων και ποσοστό της τάξης του 4% εισηγήθηκε τον έλεγχο των χονδρικών τιμών από το Κράτος. Επιπλέον, 7% εισηγήθηκε τη μείωση φορολογίας των καυσίμων. Επιπρόσθετα, 4% εισηγήθηκε την αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου. Τέλος, αρκετοί ήταν οι πρατηριούχοι που εισηγήθηκαν όπως οι εταιρείες πετρελαιοειδών μη λειτουργούν ιδιότητα πρατήρια.

501. Σημειώνεται τέλος ότι ποσοστό 32% των ερωτηθέντων υπέδειξαν πάνω από ένα πρόβλημα.

#### **6.8. Εισηγήσεις αναφορικά με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας πρατηρίων στη Δημοκρατία**

502. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι είναι γενικά αποδεκτό ότι η είσοδος νέων αποδοτικότερων επιχειρήσεων μπορεί να ενισχύσει τον ανταγωνισμό σε επίπεδο τιμών στην αγορά, και να αποφέρει κέρδη όσον αφορά την αποδοτικότητα της αγοράς. Σύμφωνα με βιβλιογραφία στις περιπτώσεις όπου η είσοδος των νέων αποδοτικότερων επιχειρήσεων στην αγορά είναι σχετικά εύκολη (χαμηλοί φραγμοί εισόδου), αυξάνεται η πιθανότητα ανταγωνισμού στην αγορά και μειώνεται η πιθανότητα για τις υπάρχουσες επιχειρήσεις να ασκήσουν ισχύ στην αγορά. Εάν οι φραγμοί εισόδου είναι χαμηλοί, τότε οι νέες επιχειρήσεις είναι αναμενόμενο να εισέλθουν στην αγορά σχετικά γρήγορα και να αλλοιώσουν τα υψηλά κέρδη των υπάρχουσών επιχειρήσεων, αν υπάρχουν. Αντιθέτως, εάν οι φραγμοί εισόδου είναι υψηλοί, οι υπάρχουσες επιχειρήσεις μπορεί να υιοθετήσουν αντί-ανταγωνιστική συμπεριφορά, να αυξήσουν τις τιμές και να επωφεληθούν από αυξημένα κέρδη, αφού δεν θα υπάρχει ο κίνδυνος να μειωθούν τα κέρδη τους από την είσοδο νέων επιχειρήσεων.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> ΟΔΗΓΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ, Τόμος II: Κατευθυντήριες Έκδοση 2.0, βλ. <http://www.oecd.org/daf/competition/49411453.pdf>

503. Μετά από ενδελεχή μελέτη των σχετικών νομοθεσιών, διαπιστώνεται ότι στην Κύπρο υπάρχουν νομοθετικοί φραγμοί εισόδου, οι οποίοι εμποδίζουν την ελεύθερη και εύκολη πρόσβαση σε εταιρείες λιανικής πώλησης στην αγορά, ήτοι:

- Νομοθεσίες και Κανονισμοί που επιβάλλουν περιορισμούς στην αδειοδότηση πρατηρίων καυσίμων και στην είσοδο νέων επιχειρήσεων
- Χρονοβόρες και δαπανηρές γραφειοκρατικές διαδικασίες προκειμένου να δραστηριοποιηθούν νέες επιχειρήσεις.

504. Πιο αναλυτικά, σε ό,τι αφορά το λιανικό επίπεδο στην Κύπρο υφίστανται νομοθετικοί περιορισμοί αναφορικά με την ανέγερση και λειτουργία πρατηρίων πετρελαιοειδών. Καταρχήν, οι Κανονισμοί που ρυθμίζουν τα θέματα αυτά χρονολογούνται από το 1972 (οι Κανονισμοί του 1989 και 1999 δεν επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές ως προς τις προϋποθέσεις που τίθενται για την ανέγερση πρατηρίου πετρελαιοειδών). Πέραν των προϋποθέσεων που τίθενται στους εν λόγω Κανονισμούς, οι οποίοι, αφορούν θέματα ασφάλειας, υπάρχουν περιορισμοί σε σχέση με το μέγεθος των πρατηρίων καθώς αυτά δεν μπορούν να είναι μικρότερα των 790 τ.μ. (με αποτέλεσμα οι εταιρείες να καλούνται να πληρώνουν αυξημένα ενοίκια), με τις αποστάσεις εισόδων και εξόδων από τα πρατήρια, με τις εμπορικές δραστηριότητες των πρατηρίων και τα ωράρια λειτουργίας αυτών. Περαιτέρω, στη βάση των όσων έχουν αναφερθεί από τους εμπλεκόμενους φορείς, οι διαδικασίες για την απόκτηση των απαιτούμενων αδειών και πιστοποιητικών από αριθμό κυβερνητικών υπηρεσιών καθιστούν την όλη διαδικασία χρονοβόρα και δαπανηρή. Αξίζει να αναφερθούν μόνο μερικά από τα απαιτούμενα/ες Πιστοποιητικά/άδειες:

- (1) Άδεια αποθήκευσης πετρελαιοειδών από τον Έπαρχο.
- (2) Πιστοποιητικό καταλληλότητας και ασφάλειας από τον Επαρχιακό Μηχανικό των Δημοσίων Έργων.
- (3) Πολεοδομική άδεια (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή Επαρχιακά / Κεντρικά Γραφεία Πολεοδομίας και Οικήσεως).
- (4) Άδεια οικοδομής (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).
- (5) Πιστοποιητικό τελικής έγκρισης (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).



(6) Άδεια λειτουργίας πρατηρίου (έκδοση άδειας από Δημαρχεία ή αρμόδιο τμήμα Επαρχιακής Διοίκησης).

(7) Άδεια εκπομπής αερίων αποβλήτων (έκδοση άδειας από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων).

(8) Αριθμός Τελών που πληρώνονται για τις άδειες.

505. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, θεωρεί ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για είσοδο νέων αποδοτικότερων παικτών στη λιανική αγορά καυσίμων, σε μια προσπάθεια να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στον κλάδο των πετρελαιοειδών στην Κύπρο, και εισηγείται τα ακόλουθα:

- Τροποποίηση/ Αναθεώρηση του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου, ώστε να λυθεί το πρόβλημα της λειτουργίας πρατηρίων χωρίς άδεια και για καλύτερη εποπτεία των πρατηρίων γενικά, αφού σύμφωνα με τις Ετήσιες Εκθέσεις του Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας ένας σεβαστός αριθμός πρατηρίων λειτουργεί χωρίς να έχουν εξασφαλιστεί οι απαιτούμενες άδειες, ενώ κάποιες εξ' αυτών έχουν εκδοθεί αντικανονικά.
- Το αρμόδιο Υπουργείο να μελετήσει το ενδεχόμενο αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού της ισχύουσας χωροθετικής πολιτικής, του περί Ρυθμίσεως Πρατηρίων Πετρελαιοειδών Νόμου και των σχετικών Κανονισμών που αφορούν στην αδειοδότηση των πρατηρίων πετρελαιοειδών, με σκοπό την ευκολότερη είσοδο νέων αποδοτικότερων δυνητικών ανταγωνιστών, ιδίως σε αγροτικές, και ορεινές περιοχές της Κύπρου, ώστε να αναπτυχθεί αποτελεσματικότερα ο ανταγωνισμός στις εν λόγω περιοχές.
- Το αρμόδιο Υπουργείο να εκπονήσει νέα, εξυγχρονισμένη μελέτη για να εξεταστεί το ενδεχόμενο απλοποίησης των διαδικασιών και κριτηρίων στη διαδικασία εισόδου στην αγορά και μείωση γραφειοκρατίας κατά την έκδοση αδειών λειτουργίας, χωρίς όμως να υπάρχουν εκπτώσεις σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Η Επιτροπή Παρακολούθησης Τιμών να συγκαλείται συχνότερα για ενημέρωση, συζήτηση και μελέτη των αυξομειώσεων των τιμών που παρουσιάζονται στην αγορά καθότι κατά αυτό το τρόπο θα υπάρχει καλύτερη εποπτεία και παρακολούθηση τους.

## 7. Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΙΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ: Ανάλυση για τη διαπίστωση ή μη συμμετρίας στην προσαρμογή των τιμών στην Κυπριακή αγορά καυσίμων κίνησης

### 7.1. Εισαγωγή

506. Ανάμεσα σε αρκετούς Κύπριους καταναλωτές στην αγορά καυσίμων κίνησης, υπάρχει η αντίληψη ότι οι τιμές πετρελαιοειδών προσαρμόζονται γρηγορότερα όταν το κόστος της πρώτης ύλης αυξάνεται απ' ό,τι όταν το κόστος μειώνεται. Με άλλα λόγια, υπάρχει η αντίληψη ότι εάν η τιμή του αργού (ακατέργαστου) πετρελαίου αυξηθεί, αυτό θα φανεί γρηγορότερα στις πινακίδες των κυπριακών πρατηρίων παρά εάν η τιμή του αργού πετρελαίου μειωθεί. Αυτό το φαινόμενο είναι γνωστό ως: "Rockets and Feathers".<sup>89</sup>
507. Σε περίπτωση που το φαινόμενο υπάρχει μόνο στην αγορά χονδρικής (και ευθύνονται όλες οι εταιρείες), αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια ένδειξη συνεννόησης μεταξύ των εταιρειών υπό την έννοια ότι θα ήταν εξαιρετικά απίθανο όλες οι εταιρείες να επέλεγαν την ίδια στρατηγική, δηλαδή «να καθυστερούν να μειώσουν τις χονδρικές τιμές όταν το κόστος τους μειώνεται», τυχαία για όλη την περίοδο 2008-2014 (και καμία να μην αντιδρά ενώ θα υπήρχαν μεγάλα κέρδη για την επιχείρηση που θα αντιδρούσε). Όμοια, σε περίπτωση που το φαινόμενο υπάρχει μόνο στην αγορά λιανικής (και ευθύνονται όλοι οι πρατηριούχοι), αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια ένδειξη συνεννόησης μεταξύ των πρατηριούχων καυσίμων. Γι' αυτό διερευνήθηκε κατά πόσο υπήρχε ή όχι το φαινόμενο αυτό στην κυπριακή αγορά καυσίμων. Τα κυριότερα στοιχεία συλλέχθηκαν στο πλαίσιο της κλαδικής έρευνας της αγοράς, η οποία καλύπτει την περίοδο 2008 – 2014.
508. Την παρούσα κλαδική έρευνα απασχόλησε μόνο το κατά πόσο την περίοδο 2008 έως 2014, παρατηρήθηκε το φαινόμενο των «πυραύλων και πούπουλων». Κατά την ανάλυση χρησιμοποιήθηκε μεθοδολογία η οποία είναι ευρέως διαδεδομένη στη βιβλιογραφία, και η οποία διαχωρίζει τη χρονική προσαρμογή των τιμών σε άμεση (βραχυχρόνια) προσαρμογή και έμμεση (μακροχρόνια) προσαρμογή. Συγκεκριμένα, γίνεται χρήση 2 μεταβλητών: μιας εξαρτημένης (τιμή) και μιας ανεξάρτητης (κόστος). Αυτό επιτρέπει την απάντηση 4 ερωτημάτων σε σχέση με την προσαρμογή των τιμών:
- (α) ποιο είναι το μέγεθος της προσαρμογής της τιμής στην αύξηση του κόστους,
  - (β) ποια είναι η ταχύτητα προσαρμογής,
  - (γ) κατά πόσο υπάρχει ασυμμετρία προσαρμογής σε περιόδους αύξησης του κόστους σε σχέση με περιόδους μείωσης του κόστους, και

---

<sup>89</sup> Η έκφραση αυτή αντανάκλα την ιδέα ότι οι τιμές ανεβαίνουν σαν πύραυλοι (rockets) και πέφτουν σαν τα πούπουλα (feathers).

(δ) στην περίπτωση που υπάρχει ασυμμετρία προσαρμογής κατά πόσο αυτή υποστηρίζει το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» ή υποστηρίζει το «ανάποδο του φαινομένου» (οι τιμές να πέφτουν σαν πύραυλοι και ανεβαίνουν σαν τα πούπουλα);

509. Η ανάλυση επικεντρώνεται στην εξέταση του κατά πόσο η προσαρμογή των τιμών είναι διαφορετική σε περιόδους μείωσης του κόστους σε σχέση με τις περιόδους αύξησης του κόστους. Στην αγορά χονδρικής αυτό γίνεται με χρήση των χονδρικών τιμών ως εξαρτημένης μεταβλητής. Ως ανεξάρτητη μεταβλητή-κόστος χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες μεταβλητές:

α) το κόστος αγοράς καυσίμων κίνησης από τις εταιρείες ανά λίτρο (κόστος εισαγωγής και λοιπά έξοδα εισαγωγής ανά λίτρο),

β) οι τιμές άμεσης παράδοσης (spot prices) των διυλισμένων προϊόντων, και

γ) οι τιμές του αργού πετρελαίου Brent.

510. Το α) είναι διαφορετικό ανά εταιρεία που εισάγει, ενώ τα β) και γ) είναι τα ίδια για όλες τις εταιρείες. Στην αγορά λιανικής αυτό γίνεται με χρήση των λιανικών τιμών ως εξαρτημένης μεταβλητής και των χονδρικών τιμών ως ανεξάρτητης μεταβλητής (αφού οι χονδρικές τιμές είναι κόστος για τους πρατηριούχους).

511. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε για σκοπούς αξιολόγησης είναι η εξής:

α) για την αγορά χονδρικής: Εάν στην αγορά χονδρικής διαπιστωθεί πως δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για κάποια εταιρεία ή εάν υπάρχουν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για μια μόνο εταιρεία, τότε τα συμπεράσματα της Επιτροπής θα είναι ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις συνεννόησης στην αγορά χονδρικής. Εάν όμως υπάρχουν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για τουλάχιστο δύο μεγάλες εταιρείες, τότε τα συμπεράσματα της Επιτροπής θα είναι ότι υπάρχουν ενδείξεις συνεννόησης στην αγορά χονδρικής.

β) για την αγορά λιανικής: Εάν στην αγορά λιανικής διαπιστωθεί πως δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για κάποιο πρατήριο, τότε το συμπέρασμα της Επιτροπής θα είναι ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις συνεννόησης στην αγορά χονδρικής. Εάν ανευρεθούν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για κάποια πρατήρια, τότε θα εξεταστεί κατά πόσο τα εν λόγω πρατήρια ανήκουν στην ίδια γεωγραφική ζώνη και εάν ανήκουν τότε τα συμπεράσματα της Επιτροπής θα είναι ότι υπάρχουν ενδείξεις συνεννόησης σε γεωγραφικές περιοχές αλλά όχι σε όλη την αγορά λιανικής. Εάν όμως, δεν ανήκουν στην ίδια γεωγραφική ζώνη τότε τα συμπεράσματα θα είναι ότι δεν υπάρχουν καθόλου ενδείξεις συνεννόησης. Τέλος, εάν βρεθούν ενδείξεις ότι ισχύει το φαινόμενο για τα πλείστα ή όλα τα πρατήρια, τότε το συμπέρασμα της Επιτροπής θα είναι ότι υπάρχουν ενδείξεις συνεννόησης στην αγορά λιανικής.

## 7.2. Μεθοδολογία

512. Η μεθοδολογία που ακολουθείται βασίζεται στην οικονομετρική ανάλυση που έχει αναπτυχθεί από τους Borenstein, Cameron and Gilbert (1997)<sup>90</sup>. Πρώτα γίνεται η υπόθεση ότι υπάρχει μια μακροχρόνια σχέση μεταξύ της τελικής τιμής ( $P_t$ ) και του οριακού κόστους ( $MC_t$ ):

$$P_t = \beta_0 + \beta_1 MC_t + \varepsilon_t \quad (1)$$

513. Οι  $\beta_0, \beta_1$  είναι παράμετροι που θα εκτιμηθούν, και το  $\varepsilon_t$  είναι το σφάλμα (γίνεται υπόθεση ότι είναι μια ανεξάρτητη και ομοιόμορφα κατανομημένη τυχαία μεταβλητή). Το  $\beta_0$  είναι η σταθερά, και το  $\beta_1$  η (μακροχρόνια) αντίδραση της τιμής στη μεταβολή του οριακού κόστους κατά 1 ευρώ. Αυτό ονομάζεται και ως η μακροχρόνια προσαρμογή (long-run pass-through) της τιμής στο κόστος. Τα  $\varepsilon_t$  αντιπροσωπεύουν αποκλίσεις από τη μακροχρόνια ισορροπία.

Η βραχυχρόνια αντίδραση μπορεί να διατυπωθεί σαν:

$$\Delta P_t = \alpha_1 \Delta P_{t-1} + \gamma \Delta MC_{t-1} + \theta (\text{deviations from LR equilibrium})_{t-1} + \eta_t \quad (2)$$

514. Η μεταβολή στην τελική τιμή  $\Delta P_t$  μπορεί να διαχωριστεί σε βραχυπρόθεσμη ή άμεση επίδραση, η οποία αποτυπώνεται από την παράμετρο  $\gamma$ , και σε μακροχρόνια ή έμμεση επίδραση η οποία μπορεί να αποτυπωθεί από την παράμετρο  $\theta$ . Αναμένεται ότι το  $\gamma$  θα είναι θετικό διότι αντικατοπτρίζει την προσαρμογή της τελικής τιμής στη μεταβολή του κόστους. Η παράμετρος  $\theta$  μετρά την αντίδραση της τιμής καθότι η τιμή και οριακό κόστος δεν είναι σε μακροπρόθεσμη ισορροπία. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ένα μέτρο της ταχύτητας με την οποία επανέρχεται σε ισορροπία (catch-up speed), το οποίο αναμένεται ότι θα έχει αρνητικό πρόσημο.<sup>91</sup> Το υπόδειγμα περιλαμβάνει, επίσης, χρονικές υστερήσεις των μεταβολών της τελικής τιμής ( $\Delta P_{t-1}$ ) σε περίπτωση που οι προηγούμενες αποφάσεις για τις μεταβολές στις τιμές επηρεάζουν τις σημερινές αποφάσεις. Ο αριθμός χρονικών υστερήσεων της τελικής τιμής ή/και του οριακού κόστους εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της αγοράς και τη συχνότητα των στοιχείων.

515. Το υπόδειγμα μπορεί να εκτιμηθεί σε δύο στάδια. Αρχικά, γίνεται εκτίμηση της εξίσωσης (1) με τη Μέθοδο Ελαχίστων Τετραγώνων και χρησιμοποιούνται τα σφάλματα  $\varepsilon_t$  της παλινδρόμησης σαν τις αποκλίσεις από τη μακροχρόνια ισορροπία (*deviations from LR equilibrium*) στην εξίσωση (2):

$$\Delta P_t = \alpha_1 \Delta P_{t-1} + \gamma \Delta MC_{t-1} + \theta \varepsilon_{t-1} + \eta_t \quad (3)$$

<sup>90</sup> Borenstein, Severin, Colin A. Cameron, and Richard Gilbert, "Do Gasoline Prices Respond Asymmetrically to Crude Oil Price Changes?", *Quarterly Journal of Economics* 112 (February 1997), 305-339.

<sup>91</sup> Για παράδειγμα, όταν οι αποκλίσεις από τη μακροχρόνια ισορροπία είναι θετικές, δηλαδή η τιμή δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί στη μείωση του οριακού κόστους, τότε η τιμή θα μειωθεί για να επανέλθει στην ισορροπία. Όταν οι αποκλίσεις είναι αρνητικές, δηλαδή η τιμή δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί στην αύξηση του οριακού κόστους, τότε η τιμή θα αυξηθεί για να επανέλθει στην ισορροπία.

516. Ακολούθως γίνεται εκτίμηση της εξίσωσης (3) με τη Μέθοδο Ελαχίστων Τετραγώνων.
517. Για να γίνει έλεγχος για την ασυμμετρία στην προσαρμογή των τιμών σε περιόδους μείωσης του κόστους σε σχέση με περιόδους αύξησης του κόστους γίνεται διαχωρισμός των στοιχείων ανάλογα με τις δύο περιόδους και να επιτραπεί στις παραμέτρους  $\gamma$  και  $\theta$  να διαφέρουν ανάλογα με την περίοδο. Ορίζονται  $\Delta MC_t^+$  ως οι θετικές μεταβολές στο κόστος αποθέματος και  $\Delta MC_t^-$  ως οι αρνητικές μεταβολές. Αντίστοιχα ορίζονται  $\varepsilon_t^+$  ως οι θετικές αποκλίσεις από τη μακροχρόνια ισορροπία και  $\varepsilon_t^-$  ως οι αρνητικές αποκλίσεις. Η εξίσωση που θα εκτιμηθεί στο δεύτερο στάδιο μετατρέπεται σε:

$$\Delta P_t = \alpha_1 \Delta P_{t-1} + \gamma^+ \Delta MC_{t-1}^+ + \gamma^- \Delta MC_{t-1}^- + \theta^+ \varepsilon_{t-1}^+ + \theta^- \varepsilon_{t-1}^- + \eta_t \quad (4)$$

518. Σε περίπτωση που  $\gamma^+$  και  $\theta^+$  διαφέρουν σημαντικά από τις  $\gamma^-$  και  $\theta^-$ , δύναται να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει ασυμμετρία στην προσαρμογή των τιμών σε περιόδους μείωσης του κόστους σε σχέση με περιόδους αύξησης του κόστους. Η μελέτη επικεντρώθηκε στις συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής (cumulative adjustment functions), οι οποίες προκύπτουν από την εκτίμηση της εξίσωσης (4) και οι οποίες μετρούν την προσαρμογή της τιμής στη διάρκεια του χρόνου από μια μεταβολή του κόστους κατά 1 μονάδα. Οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής είναι μη-γραμμικές συναρτήσεις των παραμέτρων, καθώς η προσαρμογή σε κάθε περίοδο  $t$  είναι το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων ή άμεσων επιδράσεων (εκτιμημένων παραμέτρων  $\gamma^+$  και  $\gamma^-$  στην εξίσωση (4)), των επιδράσεων των μεταβολών στην τιμή ( $\alpha_1$ ) και των μακροχρόνιων ή έμμεσων επιδράσεων (εκτιμημένων παραμέτρων  $\theta^+$  και  $\theta^-$  στην εξίσωση (4)). Τέλος, οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής δημιουργήθηκαν με παρόμοιο τρόπο όπως εισηγούνται οι Borenstein, Cameron and Gilbert (1997) στο παράρτημα (appendix) του εν λόγω επιστημονικού τους άρθρου.

### **7.3. Στοιχεία και Περιγραφική Στατιστική**

519. Τα στοιχεία για τις χονδρικές τιμές και το κόστος εισαγωγής καυσίμων κίνησης προέρχονται από τις απαντήσεις των εταιρειών πετρελαιοειδών σε ερωτηματολόγια της Υπηρεσίας που λήφθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας κλαδικής έρευνας, και καλύπτει την περίοδο 2008 – 2014. Έγινε χρήση των στοιχείων των 3 εταιρειών που έχουν τα μεγαλύτερα μερίδια αγοράς και οι οποίες δραστηριοποιούνταν με την εισαγωγή καυσίμων για όλη την περίοδο 2008-2014. Έχουν συλλεχθεί επιπλέον στοιχεία για τις τιμές άμεσης παράδοσης (spot prices) αργού πετρελαίου Brent και διυλισμένης αμόλυβδης βενζίνης από το Energy Information Administration (EIA) των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, και στοιχεία για τη συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ-δολαρίου από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

520. Ημερήσια στοιχεία για λιανικές τιμές σε επίπεδο πρατηρίου την εν λόγω περίοδο ήταν δύσκολο να ανευρεθούν μιας και η Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή, ως αναφέρθηκε στο [κεφάλαιο 2.4.2](#), εγκατέστησε το σύστημα για ημερήσια καταγραφή των λιανικών τιμών που έχει μέχρι σήμερα, το 2015. Η Υπηρεσία ζήτησε από τους προγραμματιστές των πρατηρίων και των εταιρειών τους να παρέχουν τα εν λόγω στοιχεία και κατάφερε να συλλέξει ημερήσιες λιανικές τιμές για **όλα** τα πρατήρια μιας εκ των 3 εταιρειών. Παρόλο που τα πρατήρια της εν λόγω εταιρείας το έτος 2014 ήταν 86, εντούτοις λήφθηκαν πληροφορίες για 136 πρατήρια αφού υπήρχαν και πρατήρια που έκλεισαν ή άλλαξαν ιδιοκτησία. Από τα πρατήρια αυτά εξάχθηκε ο μέσος όρος των λιανικών τιμών για κάθε ημέρα και έγινε η υπόθεση ότι ο μέσος όρων των πρατηρίων αυτών είναι κοντά στο μέσο όρο όλων των πρατηρίων. Για να ελεγχθεί κατά πόσο η υπόθεση ευσταθεί, λήφθηκαν εβδομαδιαία στοιχεία λιανικών τιμών για την εν λόγω περίοδο από τη σελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (weekly oil bulletin), τα οποία ως αναφέρθηκε στο [κεφάλαιο 2.4.2](#), τα εν λόγω στοιχεία αποστέλλονται από το YEEB . Ακολουθώντας, έγινε σύγκριση των 2 μεταβλητών. Η μια μεταβλητή έχει μέσο όρο 1.1818 τυπική απόκλιση 0.1933 ελάχιστη τιμή 0.7427 και μέγιστη τιμή 1.4535, καθώς και 2557 παρατηρήσεις, ενώ η άλλη έχει μέσο όρο 1.1800 τυπική απόκλιση 0.1942 ελάχιστη τιμή 0.7428 και μέγιστη τιμή 1.4523 καθώς και 343 παρατηρήσεις. Ο συντελεστής συσχέτισης των 2 μεταβλητών είναι 0.9998. Επιπλέον, έχει υπολογιστεί η απόλυτη τιμή της διαφοράς των 2 μεταβλητών για τις 343 παρατηρήσεις. Για το 95% των παρατηρήσεων η μέγιστη διαφορά είναι κάτω από 1 Σεντ, ενώ και για το 100% των παρατηρήσεων η μέγιστη διαφορά είναι περίπου 1.5 σεντς. Ακολουθώντας, εντοπίστηκε το πρατήριο που ήταν κοντά στο μέσο όρο των πρατηρίων της εταιρείας αυτής και θεωρήθηκε ότι οι τιμές του πρατηρίου αυτού αντιπροσωπεύουν τις ημερήσιες λιανικές τιμές της αγοράς. Για την επιλογή του πρατηρίου χρησιμοποιήθηκε ο συντελεστής συσχέτισης ο οποίος ήταν πάλι 0.9998, ο αριθμός των παρατηρήσεων (2557) και προσεκτική σύγκριση σε υποκατηγορίες όπως π.χ. μέσοι όροι της κάθε χρονιάς. Τέλος, έγινε η υπόθεση ότι οι τιμές αντλίας του μέσου πρατηριούχου αυτής της εταιρείας είναι μια καλή προσέγγιση (proxy) για τις τιμές αντλίας του μέσου πρατηριούχου των άλλων 2 μεγάλων εταιρειών.

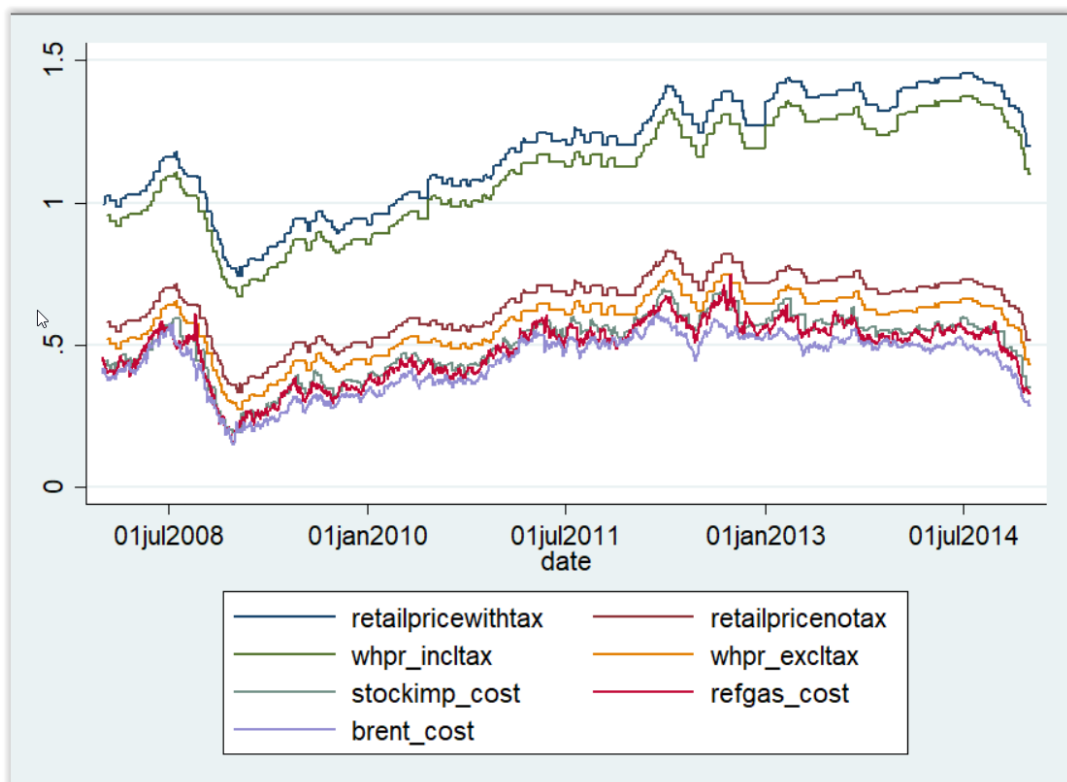
521. Υπάρχουν διαθέσιμες επτά χρονοσειρές σε ημερήσια στοιχεία για να εξεταστεί εάν υφίσταται το φαινόμενο των πυραύλων και πούπουλων. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

- (1) οι τιμές αργού πετρελαίου Brent (αφού έχουν μετατραπεί σε ευρώ ανά λίτρο),
- (2) οι τιμές διυλισμένης αμόλυβδης βενζίνης (σε ευρώ ανά λίτρο),
- (3) ο μέσος κόστος αγοράς καυσίμων κίνησης (κινητός σταθμικός μέσος όρος για 7 ημέρες, χρησιμοποιώντας τις ποσότητες εισαγωγής ως στάθμιση),
- (4) οι χονδρικές τιμές χωρίς φόρους (και αφαιρώντας τις εκπτώσεις στους πρατηριούχους),

- (5) οι χονδρικές τιμές με φόρους,
- (6) οι λιανικές τιμές χωρίς φόρους, και
- (7) οι λιανικές τιμές με φόρους.

522. Το Γράφημα 49 δείχνει τη διαχρονική μεταβολή και των 7 χρονοσειρών για την περίοδο του δείγματος – 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2008 – 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2014, για μια εταιρεία και 1 τύπο καυσίμου: την UMG 95. Παρατηρείται ότι οι γενικές τάσεις των χρονοσειρών είναι παρόμοιες χωρίς να μπορούν να εξαχθούν περαιτέρω συμπεράσματα.

**Γράφημα 60: Οι 7 χρονοσειρές για μια εταιρεία και για 1 τύπο καυσίμου: την αμόλυβδη 95**



523. Στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται συνοπτικά στοιχεία για τη φορολόγηση, τα τέλη, τις εκπτώσεις προς τους πρατηριούχους και τα περιθώρια κέρδους που έχει δηλώσει μια εκ των 3 εταιρειών. Στον Πίνακα 16 παρουσιάζονται συνοπτικά στοιχεία για τις τιμές καυσίμων κίνησης για τις πέντε χρονοσειρές που αφορούν την αγορά χονδρικής (χονδρικές τιμές και προσεγγίσεις/proxies κόστους)<sup>92</sup>.

**Πίνακας 15: Συνοπτικά Στοιχεία – Φορολογίες, Τέλη, Εκπτώσεις και Περιθώρια Κέρδους**

<sup>92</sup> Σημειώνεται ότι οι χονδρικές τιμές και το κόστος εισαγωγής που χρησιμοποιήθηκαν για την εξαγωγή των Πινάκων 1,2,3,4,5 και των Διαγραμμάτων 1,2,3,4,5 αφορούν την ίδια εταιρεία.

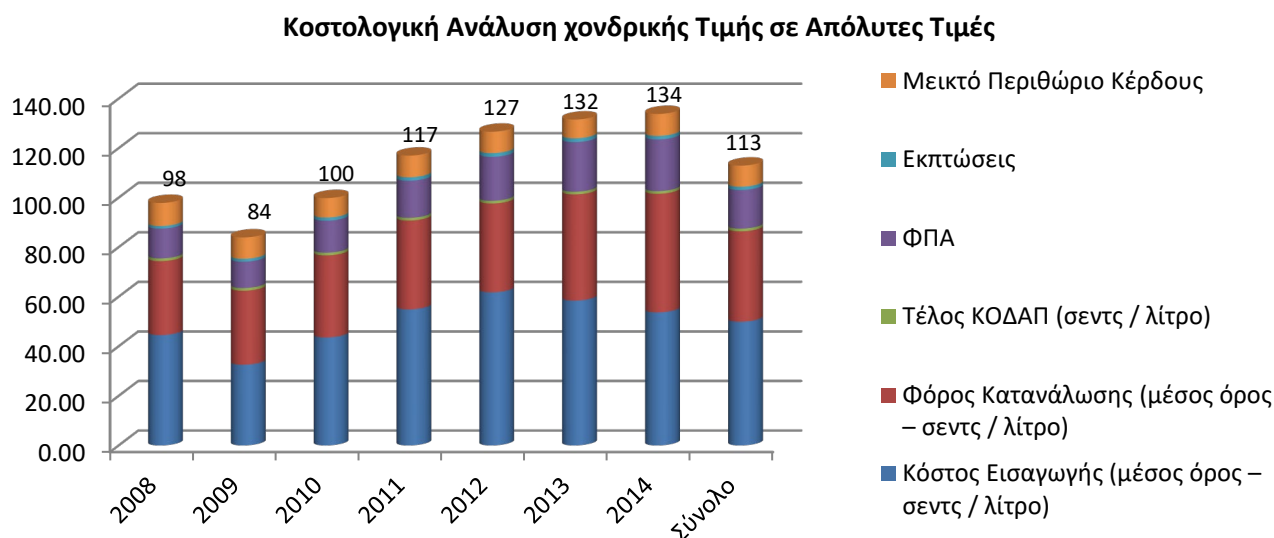
	Φόρος Κατανάλωσης (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)	Τέλος ΚΟΔΑΠ (σεντς / λίτρο)	ΦΠΑ (μέσος όρος / – σεντς / λίτρο)	Εκπτώσεις (μέσος όρος / – σεντς / λίτρο)	Μεικτό Περιθώριο Κέρδους (σεντς / λίτρο)	Καθαρό Περιθώριο Κέρδους (σεντς / λίτρο)
2008	29.866	1.07	12.06	1.04	9.31	1.04
2009	29.866	1.07	10.66	1.15	8.62	1.15
2010	33.139	1.07	12.95	1.26	7.85	1.26
2011	35.900	1.07	15.01	1.39	8.73	1.39
2012	35.900	1.07	17.78	1.51	8.63	1.51
2013	42.900	1.07	20.05	1.55	7.56	1.55
2014	47.900	1.07	20.89	1.43	8.84	1.43
Σύνολο	36.493	1.07	14.85	1.30	8.59	1.30

#### Πίνακας 16: Συνοπτικά Στοιχεία – Τιμές Καυσίμων Κίνησης

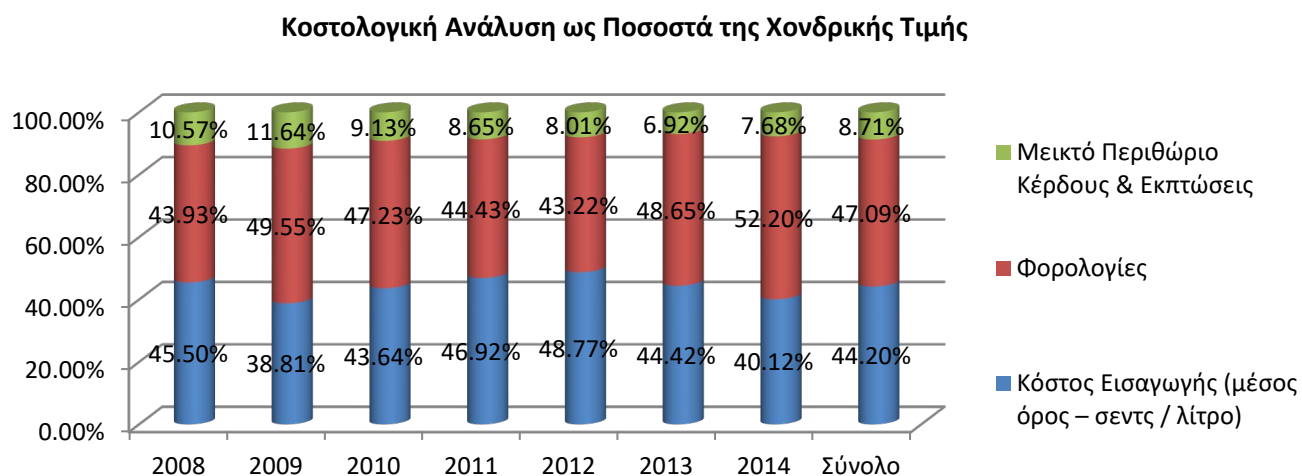
	Spot Brent (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)	Spot Gasoline (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)	Κόστος Εισαγωγής (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)	Χονδρική χωρίς τους φόρους (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)	Χονδρική με τους φόρους (μέσος όρος – σεντς / λίτρο)
2008	40.90	43.52	44.54	51.87	95.38
2009	27.58	31.28	32.58	39.56	81.25
2010	37.70	41.77	43.58	50.03	97.07
2011	50.22	53.04	54.90	61.85	113.85
2012	54.60	60.39	61.78	68.68	123.48
2013	51.45	56.05	58.45	65.42	129.29
2014	46.67	51.79	53.70	61.83	132.06
Σύνολο	44.16	48.27	49.95	57.06	110.41



### Γράφημα 61



### Γράφημα 62



524. Βάσει του Πίνακα 15 και του Πίνακα 16, μπορεί να υπολογιστεί το μέγεθος του κάθε προσδιοριστικού παράγοντα στη χονδρική τιμή. Στο Γράφημα 61 παρουσιάζεται η κοστολογική ανάλυση της ίδιας εταιρείας σε απόλυτες τιμές ανά έτος βάσει των μέσων τιμών που παρουσιάζονται στους Πίνακες 15 και 16. Παρατηρείται τόσο από την τελευταία στήλη του Πίνακα 23, όσο και από το Γράφημα 61, ότι υπάρχει μια διαχρονική αύξηση της χονδρικής τιμής. Από το Γράφημα 62, παρατηρείται ότι η αύξηση της χονδρικής τιμής μεταξύ 2009-2012 φαίνεται να προέρχεται από την αύξηση στο κόστος εισαγωγής, ενώ για το 2013 και το 2014 προέρχεται

από την αύξηση στον ειδικό φόρο κατανάλωσης. Επισημαίνεται ότι τα ανωτέρω αποτελούν κοστολογική ανάλυση για μια εταιρεία, η οποία βασίστηκε στην λιανική τιμή.

525. Στο Γράφημα 62 παρουσιάζεται παρόμοια κοστολογική ανάλυση σε ποσοστά της χονδρικής τιμής κάθε έτους με τους φόρους αθροισμένους σε μια κατηγορία. Από το Γράφημα 55, φαίνεται ότι το κόστος εισαγωγής ως ποσοστό της χονδρικής τιμής αυξήθηκε από 38.8% το 2009 σε 48.8% το 2012, για να ακολουθήσει μια μείωση του το 2013 και το 2014. Οι φορολογίες ως ποσοστό της χονδρικής τιμής αυξήθηκαν από 43.2% το 2012 σε 52.2% το 2014.

526. Στον Πίνακα 17 παρουσιάζονται συνοπτικά στοιχεία μιας εταιρείας σε σχέση με τον αριθμό μεταβολών στις τιμές καυσίμων κίνησης. Παρατηρείται ότι κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου υπήρξαν 175 μεταβολές της χονδρικής τιμής, εκ των οποίων 74 αφορούσαν αύξηση της τιμής και 101 αφορούσαν μείωση της τιμής. Κατά μέσο όρο, υπήρξε μεταβολή της χονδρικής τιμής κάθε 14-15 ημέρες.

**Πίνακας 17: Αριθμός Μεταβολών των Χονδρικών Τιμών Κατά τη Διάρκεια της Εβδομάδας, Κατά τη Διάρκεια του Χρόνου, και στη Διάρκεια της Υπό Εξέταση Περιόδου**

Ημέρα της Εβδομάδας	Δευ	Τρί	Τετ	Πέπ	Παρ	Σάβ	Κυρ	Σύνολο	Μέσος όρος ημερών
									πριν τη μεταβολή
Σύνολο	15	28	42	49	34	7	0	175	14.60
Αύξηση τιμής	9	9	20	20	15	1	0	74	17.28
Μείωση τιμής	6	19	22	29	19	6	0	101	12.63

Μήνας	Ιαν	Φεβ	Μαρ	Απρ	Μαί	Ιούν	Ιούλ	Αύγ	Σεπ	Οκτ	Νοε	Δεκ
Σύνολο	15	13	14	18	10	11	15	14	16	17	16	16
Αύξηση τιμής	10	8	10	10	5	6	7	3	4	5	2	4
Μείωση τιμής	5	5	4	8	5	5	8	11	12	12	14	12

Έτος	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Σύνολο	33	28	29	20	26	17	22
Αύξηση τιμής	9	14	16	10	13	7	5
Μείωση τιμής	24	14	13	10	13	10	17

527. Ο μεγαλύτερος αριθμός μεταβολών της χονδρικής τιμής παρατηρείται στα μέσα της εβδομάδας – Πέμπτη και Τετάρτη, ενώ ο μικρότερος αριθμός παρατηρείται στην αρχή της εβδομάδας (Δευτέρα) και το Σαββατοκύριακο. Αναλογικά, ο μεγαλύτερος αριθμός αυξήσεων παρατηρείται τη Δευτέρα (9 αυξήσεις σε σύγκριση με μόνο 6 μειώσεις), ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός μειώσεων παρατηρείται το Σάββατο (6 μειώσεις σε σύγκριση με 1 αύξηση) και την Τρίτη (19 μειώσεις σε σύγκριση με 9 αυξήσεις). Ο αριθμός μεταβολών στις χονδρικές τιμές δεν φαίνεται να σχετίζεται με τους μήνες του χρόνου, παρόλο που παρατηρείται σχετικά μεγαλύτερος αριθμός αυξήσεων της τιμής στους πρώτους μήνες του χρόνου (Ιανουάριος – Μάρτιος) και μεγαλύτερος αριθμός μειώσεων της τιμής προς το τέλος του χρόνου (Αύγουστο – Δεκέμβριο). Ο αριθμός μεταβολών των τιμών ανά έτος φαίνεται να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, παρόλο που αυτό ίσως να προέρχεται από διαφορές στη διακύμανση στις τιμές της πρώτης ύλης – για παράδειγμα, ενώ το 2008 η εν λόγω εταιρεία έχει μεταβάλει 33 φορές τη χονδρική τιμή της, το 2013 την έχει μεταβάλει 17 φορές, δηλαδή σχεδόν τις μισές. Ο αριθμός αυξήσεων και μειώσεων της χονδρικής τιμής ανά έτος εξαρτάται κυρίως από τις μεταβολές στο κόστος, το οποίο στο μεγαλύτερο βαθμό αποτελεί εξωγενή παράγοντα για τις εταιρείες.

**Πίνακας 18: Αριθμός Αλλαγών Τιμής και Μέρες πριν από αλλαγή**

	Κόστος									
	Spot Brent		Spot Gasoline		εισαγωγής		Χονδρική		Λιανική	
	Αλλαγή	Μέρες	Αλλαγή	Μέρες	Αλλαγή	Μέρες	Αλλαγή	Μέρες	Αλλαγή	Μέρες
Σύνολο	1805	1.42	1807	1.41	344	7.41	175	14.60	179	14.22
Πριν από Αύξηση τιμής	918	1.43	921	1.37	179	7.29	74	17.28	78	17.74

Πριν από Μείωση τιμής	887	1.40	886	1.46	165	7.53	101	12.63	101	11.50
--------------------------------	-----	------	-----	------	-----	------	-----	-------	-----	-------

---

528. Στον Πίνακα 18 παρουσιάζονται συνοπτικά τα στοιχεία μιας εταιρείας σε σχέση με τον αριθμό αλλαγών τιμής αλλά και τον αριθμό ημερών πριν από κάθε αλλαγή σε 5 χρονοσειρές. Κατ' αρχάς και οι χονδρικές τιμές αλλά και οι λιανικές δείχνουν μέση διάρκεια ημερών μικρότερη πριν από μια μείωση παρά πριν από μια αύξηση. Σύμφωνα με το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» θα αναμενόταν οι μέρες που η τιμή είναι σταθερή πριν από μείωση να ήταν περισσότερες, δηλαδή να υπήρχε κάποια καθυστέρηση πριν οι πρατηριούχοι ή οι εταιρείες προβούν σε μείωση των τιμών. Παρατηρείται ότι και στις 2 περιπτώσεις έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες μειώσεις και οι μέρες πριν από τη μείωση έμειναν σταθερά λιγότερες μέρες (σε σύγκριση με τις αυξήσεις).

529. Το οικονομετρικό μοντέλο που χρησιμοποιείται κάνει χρήση 2 μεταβλητών για να ελέγξει εάν υπάρχει το φαινόμενο. Στην περίπτωση που γίνεται έλεγχος για ύπαρξη του φαινομένου μόνο στην αγορά λιανικής θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι χονδρικές τιμές ως κόστος. Σε αυτή την περίπτωση, οι αλλαγές στις τιμές χονδρικής και λιανικής είναι σε παρόμοια ποσοστά, αλλά οι μέρες που ήταν σταθερές οι τιμές πριν τη μείωση είναι λιγότερες για την εξαρτημένη μεταβλητή. Εάν τα δεδομένα στηρίζουν ασυμμετρία, το πιο πιθανόν θα ήταν η ασυμμετρία αυτή να είναι υπέρ του «αντίστροφου φαινομένου». Όσο αφορά την αγορά χονδρικής και οι 3 μεταβλητές κόστους (spot brent, spot gasoline, κόστος εισαγωγής) δείχνουν περίπου 48%-49% των αλλαγών να είναι μειώσεις. Παρόμοια και για τις 3 μεταβλητές οι μέρες που παραμένουν οι τιμές οι ίδιες πριν από μείωση δεν διαφέρουν αισθητά από τις μέρες που παραμένουν οι τιμές πριν από αύξηση. Στις χονδρικές τιμές, όμως, όπως προαναφέρθηκε, και το ποσοστό των μειώσεων είναι μεγαλύτερο, αλλά και οι μέρες που μένουν στάσιμες πριν τις μειώσεις είναι κατά πολύ λιγότερες από τις μέρες που μένουν στάσιμες πριν από αυξήσεις. Ως αναφέρθηκε ανωτέρω, εάν τα δεδομένα στηρίζουν ασυμμετρία, το πιο πιθανόν θα ήταν η ασυμμετρία αυτή να είναι υπέρ του «ανάποδου φαινομένου».

#### **7.4. Αποτελέσματα Εκτίμησης του Οικονομετρικού Υποδείγματος**

530. Στον Πίνακα 19 παρουσιάζονται για μια εταιρεία:

α) οι εκτιμήσεις της μακροπρόθεσμης προσαρμογής (εξίσωση 1) και

β) οι εκτιμήσεις της βραχυπρόθεσμης προσαρμογής με τον περιορισμό της συμμετρίας στις αυξήσεις και στις μειώσεις (εξίσωση 3): (1) του κόστους εισαγωγής σε μεταβολές στην τιμή spot αργού πετρελαίου Brent, (2) της χονδρικής τιμής σε μεταβολές στην τιμή spot αργού πετρελαίου Brent, και (3) της χονδρικής τιμής σε μεταβολές στο κόστος εισαγωγής.

531. Οι εκτιμήσεις της μακροπρόθεσμης προσαρμογής είναι κοντά στο 1, κάτι που υποδεικνύει πλήρη μετακύλιση του κόστους στην upstream τιμή. Όταν η ανεξάρτητη μεταβλητή είναι η τιμή Brent, τότε μια αύξηση της τιμής αργού πετρελαίου Brent κατά 1 Σεντ/λίτρο, θα αυξήσει το κόστος εισαγωγής κατά 1.047 σεντς/λίτρο, το οποίο είναι στατιστικά σημαντικά διαφορετικό από το 1.<sup>93</sup> Η εκτίμηση για τη μακροπρόθεσμη προσαρμογή όπως φαίνεται στη στήλη (2), καταδεικνύει ότι μια αύξηση της τιμής αργού πετρελαίου Brent κατά 1 Σεντ/λίτρο, θα αυξήσει τη χονδρική τιμή κατά 1.02 σεντς/λίτρο, κάτι το οποίο είναι στατιστικά σημαντικά διαφορετικό από το 1.<sup>94</sup> Η εκτίμηση για τη μακροπρόθεσμη προσαρμογή όπως φαίνεται στη στήλη (3), καταδεικνύει ότι μια αύξηση του κόστους εισαγωγής κατά 1 Σεντ/λίτρο, θα αυξήσει τη χονδρική τιμή κατά 0.97 σεντς/λίτρο, κάτι το οποίο είναι στατιστικά σημαντικά διαφορετικό από το 1.<sup>95</sup>
532. Από τις εκτιμήσεις για τη μακροχρόνια προσαρμογή, φαίνεται ότι μακροχρόνια η χονδρική τιμή προσαρμόζεται σε μεγαλύτερο βαθμό στη μεταβολή της τιμής αργού πετρελαίου Brent από την ίδια τη μεταβολή της τιμής του αργού πετρελαίου (1.02 σεντς/λίτρο αύξηση της χονδρικής τιμής όταν η τιμή του αργού πετρελαίου αυξάνεται κατά 1 Σεντ/λίτρο). Ωστόσο, αυτό φαίνεται να οφείλεται κατά κύριο λόγο στο μεγαλύτερο βαθμό αύξησης του κόστους εισαγωγής (1.047 σεντς/λίτρο αύξηση του κόστους εισαγωγής όταν η τιμή του αργού πετρελαίου αυξάνεται κατά 1 Σεντ/λίτρο), ενώ η μακροχρόνια προσαρμογή της χονδρικής τιμής στο κόστος εισαγωγής φαίνεται να είναι σε μικρότερο βαθμό από το μέγεθος της μεταβολής του κόστους εισαγωγής (0.967 σεντς/λίτρο αύξηση της χονδρικής τιμής όταν το κόστος εισαγωγής αυξάνεται κατά 1 Σεντ/λίτρο<sup>96</sup>).

**Πίνακας 19: Εκτιμήσεις των εξισώσεων 1 και 3 για τρία διαφορετικά ζεύγη εξαρτημένων και ανεξάρτητων μεταβλητών**

Εξαρτημένη μεταβλητή:	Κόστος Εισαγωγής	Χονδρικές τιμές χωρίς φόρους	Χονδρικές τιμές χωρίς φόρους	Αριθμός Παρατηρήσεων
-----------------------	------------------	------------------------------	------------------------------	----------------------

<sup>93</sup> Οι κατάλληλοι έλεγχοι F-test και t-test δίνουν για τις ημερήσιες παρατηρήσεις:  $F(1,2548)=84.88$ ,  $t\text{-test}=9.23$ , και  $p\text{-value}=0$ .

<sup>94</sup> Οι κατάλληλοι έλεγχοι F-test και t-test δίνουν για τις ημερήσιες παρατηρήσεις:  $F(1,2542)=11.6$ ,  $t\text{-test}=3.49$ , και  $p\text{-value}=0.0007$ .

<sup>95</sup> Οι κατάλληλοι έλεγχοι F-test και t-test δίνουν για τις ημερήσιες παρατηρήσεις:  $F(1,2542)=87.66$ ,  $t\text{-test}=9.24$ , και  $p\text{-value}=0$ .

<sup>96</sup> Αναλογικά, για μια αύξηση 1.047 σεντς/λίτρο του κόστους εισαγωγής, η χονδρική τιμή θα αυξηθεί 1.012 σεντς/λίτρο ( $1.047 \times 0.967$ ) σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, κάτι το οποίο είναι στα επίπεδα της εκτίμησης της μεταβολής της χονδρικής τιμής μετά από μια αύξηση της τιμής αργού πετρελαίου Brent κατά 1 σεντ/λίτρο (1.02 σεντς/λίτρο).

	(1)	(2)	(3)	(1), (2), (3)
Ανεξάρτητη μεταβλητή	Τιμή Brent	Τιμή Brent	Κόστος Εισαγωγής	
<b>Εξίσωση 1</b>				
Παράμετρος β1	1.047***	1.020***	0.967***	2550, 2544, 2544
<b>Εξίσωση 3</b>				
Παράμετρος γ	0.0139	0.0152**	-0.00145	2542, 2536, 2536
Παράμετρος θ	-0.0630***	-0.0304***	-0.0746***	2542, 2536, 2536

533. Το δεύτερο μισό του Πίνακα 19 παρουσιάζει την εκτίμηση της βραχυπρόθεσμης σχέσης μεταξύ των 3 ζευγών μεταβλητών όπως φαίνονται στις στήλες (1) (2) και (3), με τον περιορισμό της συμμετρίας στις αυξήσεις και στις μειώσεις.

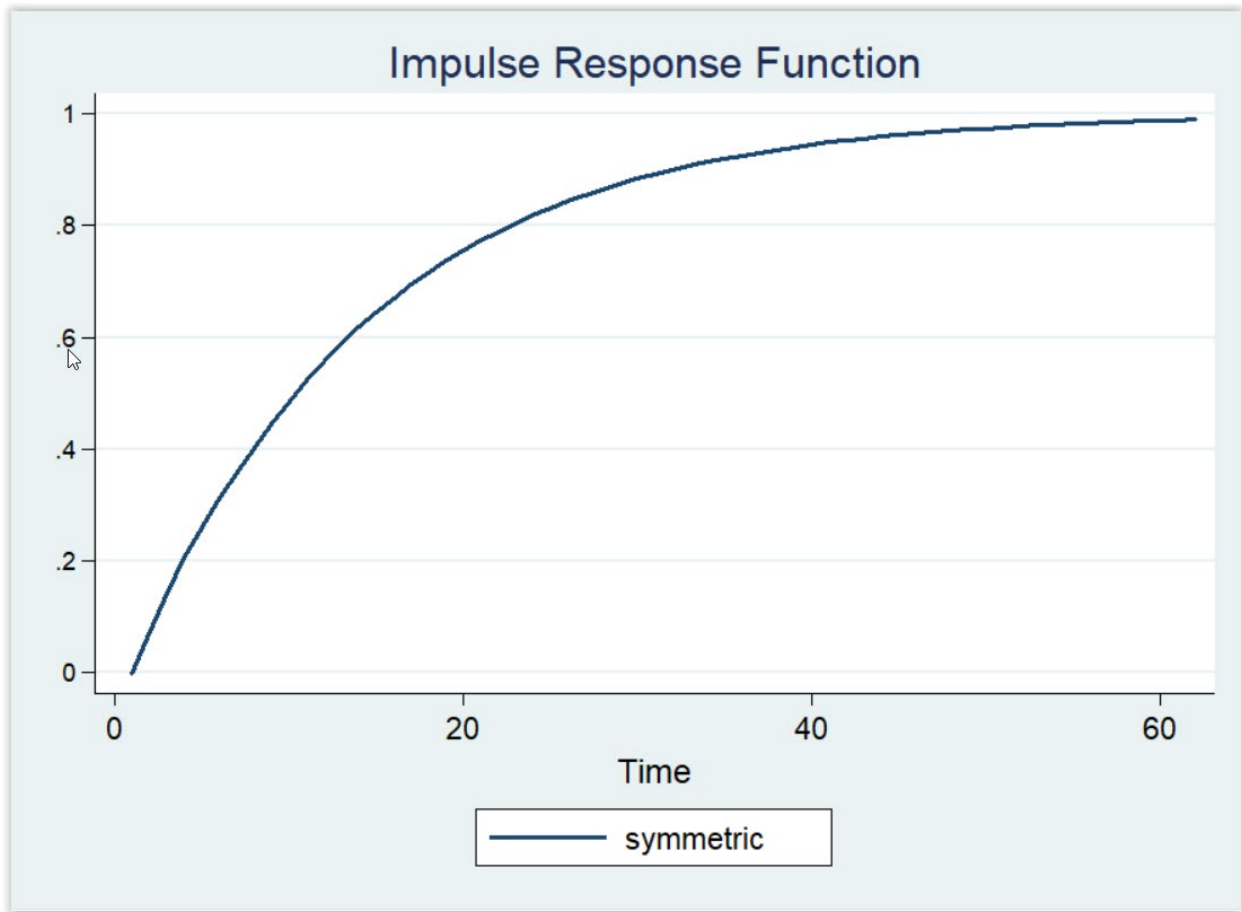
534. Η γραμμή του Πίνακα 19 που αναφέρεται στη παράμετρο γ, παρουσιάζει τις εκτιμημένες παραμέτρους γ για τη βραχυχρόνια-άμεση προσαρμογή (short-run pass-through) (πχ στη στήλη 3) της χονδρικής τιμής σε μια μεταβολή του κόστους εισαγωγής – δηλαδή την άμεση προσαρμογή της τιμής εντός μιας ημέρας. Η γραμμή που αναφέρεται στην παράμετρο θ παρουσιάζει την εκτιμημένη παράμετρο θ για την προσαρμογή της χονδρικής τιμής (ή του κόστους εισαγωγής στην περίπτωση της στήλης 1) στη μακροχρόνια σχέση μεταξύ της τιμής και του κόστους, δηλαδή την ημερήσια προσαρμογή της τιμής στην εναπομείναντα απόκλιση της από τη μακροχρόνια ισορροπία. Με άλλα λόγια, η παράμετρος αυτή μετρά την αντίδραση της τιμής εφόσον η χονδρική τιμή (ή το κόστος εισαγωγής στην περίπτωση της στήλης 1) δεν είναι σε μακροπρόθεσμη ισορροπία, και μπορεί να θεωρηθεί και ως ένα μέτρο της ταχύτητας με την οποία επανερχόμαστε σε ισορροπία (catch-up speed). Αναμένεται ότι οι παράμετροι γ (Pass-Through) θα έχουν θετικό πρόσημο, ενώ οι παράμετροι θ (catch-up speed) θα έχουν αρνητικό πρόσημο.<sup>97</sup>

535. Εστιάζοντας στις εκτιμήσεις της στήλης (2), η εκτίμηση της βραχυχρόνιας (άμεσης) αντίδρασης της χονδρικής τιμής σε μια μεταβολή της τιμής spot αργού πετρελαίου Brent κατά 1 Σεντ/λίτρο είναι περίπου 0.015 σεντς/λίτρο, ενώ η εκτίμηση της ταχύτητας με την οποία η χονδρική τιμή

<sup>97</sup> Για παράδειγμα, όταν οι αποκλίσεις από τη μακροχρόνια ισορροπία είναι θετικές, δηλαδή η τιμή δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί στη μείωση του οριακού κόστους, τότε η τιμή θα μειωθεί για να επανέλθει στην ισορροπία. Όταν οι αποκλίσεις είναι αρνητικές, δηλαδή η τιμή δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί στην αύξηση του οριακού κόστους, τότε η τιμή θα αυξηθεί για να επανέλθει στην ισορροπία.

προσαρμόζεται στη μακροχρόνια ισορροπία είναι περίπου 3% κάθε μέρα. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για την βραχυχρόνια αντίδραση της χονδρικής τιμής σε μια μεταβολή του κόστους εισαγωγής (στήλη 3) είναι -0.00145 και 7.46%. Το πρώτο είναι αρνητικό αντί θετικό, αλλά είναι στατιστικά ασήμαντο. Στο Γράφημα 61, παρουσιάζεται η συνάρτηση αθροιστικής προσαρμογής η οποία δείχνει διαχρονικά την προσαρμογή στη μακροχρόνια ισορροπία χρησιμοποιώντας τις εκτιμήσεις της στήλης (3). Η προσαρμογή στη μακροχρόνια ισορροπία είναι σχεδόν πλήρης μετά από περίπου 8 βδομάδες, ενώ η άμεση αντίδραση της χονδρικής τιμής σε μια μεταβολή του κόστους εισαγωγής την πρώτη μέρα είναι κοντά στο μηδέν (αφού το  $\gamma$  είναι ίσο με -0.00145). Το Γράφημα 50 δεν μπορεί να αναπαραχθεί με τα στοιχεία του Πίνακα 19 καθότι παρουσιάζονται μόνο οι εκτιμημένες παράμετροι ενδιαφέροντος της εξίσωσης 3, και παραλείπονται οι εκτιμημένες παράμετροι  $\alpha$  (7 παράμετροι για 7 υστερήσεις της εξαρτημένης μεταβλητής) για σκοπούς μεγαλύτερης ευκολίας κατανόησης της εκτίμησης και εξοικονόμησης χώρου. Τα γραφήματα αυτά που βασίζονται σε εκτιμήσεις με τον περιορισμό της συμμετρίας στις αυξήσεις και στις μειώσεις δεν μπορούν να βοηθήσουν στην εξακρίβωση εάν υπάρχει ή όχι το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» στις αγορές χονδρικής και λιανικής. Για να μπορεί να εξεταστεί εάν υπάρχει το φαινόμενο ή όχι, θα πρέπει όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 2 του παρόντος κεφαλαίου της σύνοψης της κλαδικής έρευνας, να υπολογιστεί διαφορετική καμπύλη για τις αυξήσεις και διαφορετική καμπύλη για τις μειώσεις. Σε κάθε γράφημα θα υπάρχουν 2 καμπύλες και για να γίνει αυτό θα πρέπει να εκτιμηθεί διαφορετική παράμετρος  $\gamma$  (Pass-Through) και διαφορετική παράμετρος  $\theta$  (Catch-up speed) για τις αυξήσεις και τις μειώσεις (πρέπει να εκτιμηθεί η εξίσωση 4). Εάν η παράμετρος  $\gamma$  των αυξήσεων είναι κοντά στη παράμετρο  $\gamma$  των μειώσεων, αλλά και η παράμετρος  $\theta$  των αυξήσεων είναι κοντά στη παράμετρο  $\theta$  των μειώσεων, τότε δεν θα συνάγεται ασυμμετρία και χωρίς ασυμμετρία δεν μπορεί να υπάρχει ούτε το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα». Προς επιβεβαίωση της ύπαρξης ασυμμετρίας, θα πρέπει να διαφανεί ότι η διαφορά/απόσταση των σχετικών συντελεστών είναι στατιστικά σημαντική διαφορετική από το μηδέν.

**Γράφημα 63: Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής όταν επιβάλλεται συμμετρία**  
**Ανεξάρτητη: κόστος εισαγωγής**

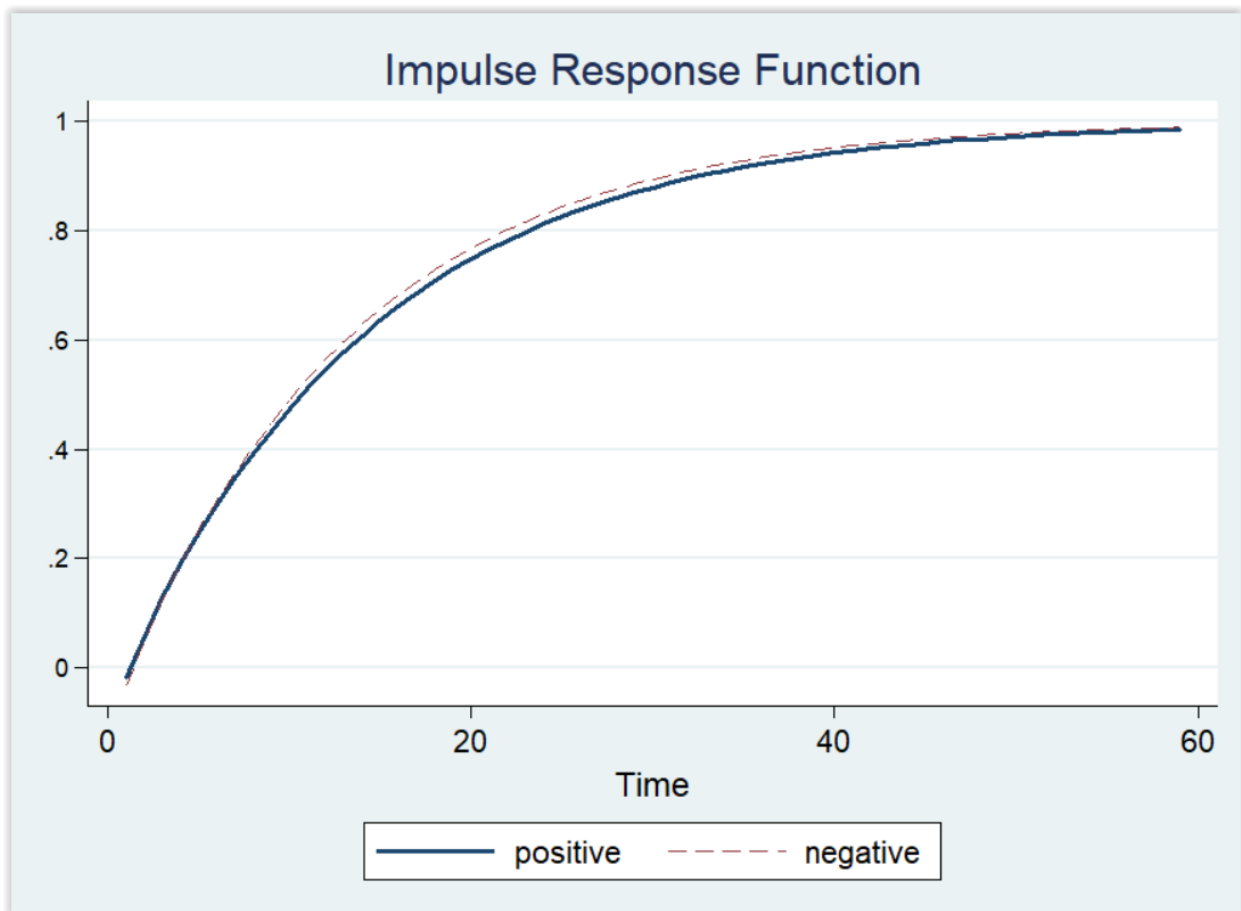


536. Στη συνέχεια η μελέτη θα εστιάσει μόνο σε συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής χωρίς τον περιορισμό της συμμετρίας στις αυξήσεις και στις μειώσεις, χωρίς να παρουσιαστούν οι πίνακες των εκτιμήσεων. Λόγω του ότι δεν υπολογίστηκαν διαστήματα εμπιστοσύνης θα γίνεται αναφορά στα τεστ ασυμμετρίας όπου είναι απαραίτητο. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι πριν από τις εκτιμήσεις έχουν γίνει οι κατάλληλοι στατιστικοί έλεγχοι για την επιβεβαίωση ότι τα ζεύγη των μεταβλητών είναι μη στάσιμες και συνολοκληρωμένες πρώτου βαθμού (augmented Dickey-Fuller test και Phillips-Perron test).



## Γράφημα 64 - Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρεία Ι

Ανεξάρτητη: κόστος εισαγωγής

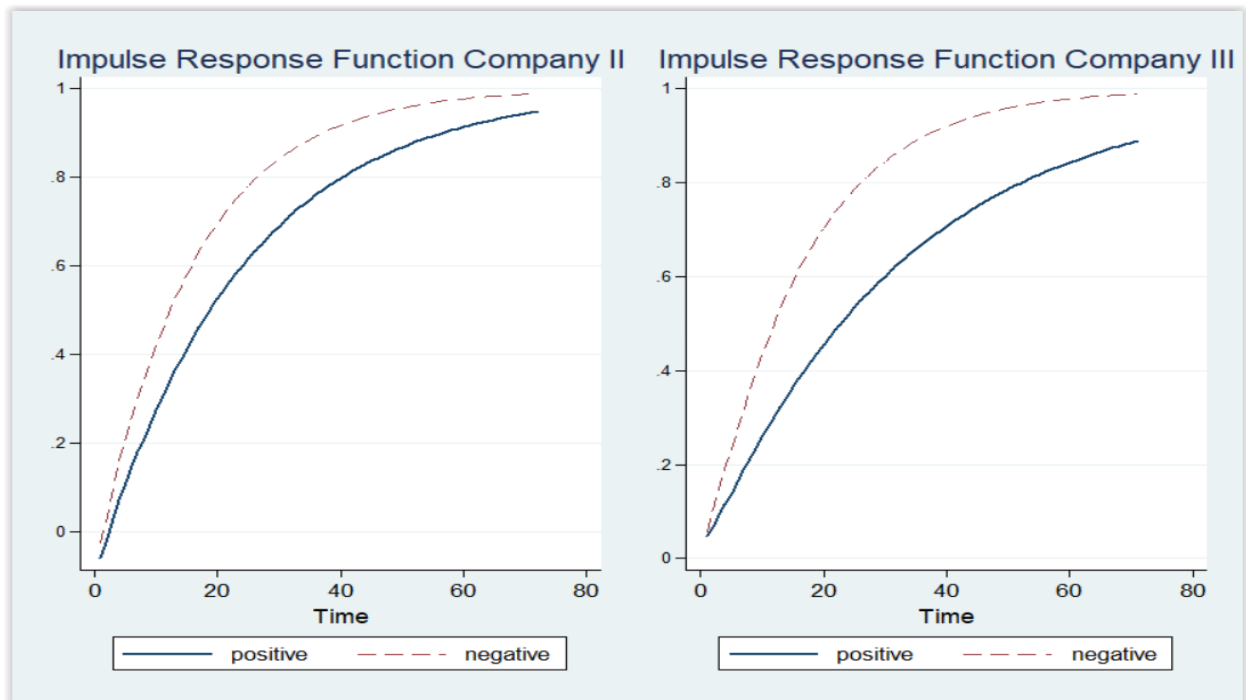


537. Στο Γράφημα 63 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής της εταιρείας Ι. Οι δυο καμπύλες που δείχνουν την προσαρμογή της χονδρικής τιμής μετά από αύξηση και μετά από μείωση του κόστους εισαγωγής είναι σχεδόν ταυτόσημες και δεν υπάρχει καμία ένδειξη ασύμμετρης προσαρμογής. Οι δύο καμπύλες είναι παρόμοιες με την καμπύλη που παρουσιάζεται στο Γράφημα 191 όπου είχαμε επιβάλει τη συμμετρία.

538. Τα τεστ δείχνουν ότι δεν μπορεί να απορριφθεί ότι η διαφορά των συντελεστών  $\theta$  είναι μηδέν. Επιπλέον, δεν μπορεί να απορριφθεί ότι η διαφορά των συντελεστών  $\gamma$  είναι μηδέν. Στο Γράφημα 64 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής των εταιρειών ΙΙ και ΙΙΙ. Από τις δυο καμπύλες που δείχνουν την προσαρμογή της χονδρικής τιμής μετά από αύξηση και μετά από μείωση του κόστους εισαγωγής προκύπτει και για τις δυο εταιρείες ασύμμετρη προσαρμογή, αλλά προς το αντίστροφο φαινόμενο αφού οι μειώσεις προσαρμόζονται γρηγορότερα από τις αυξήσεις. Τα τεστ δείχνουν ότι δεν μπορεί να απορριφθεί ότι η διαφορά των συντελεστών που αναφέρεται στο Pass-Through είναι μηδέν. Γι' αυτό και οι καμπύλες φαίνονται να ξεκινάνε από το ίδιο σημείο.

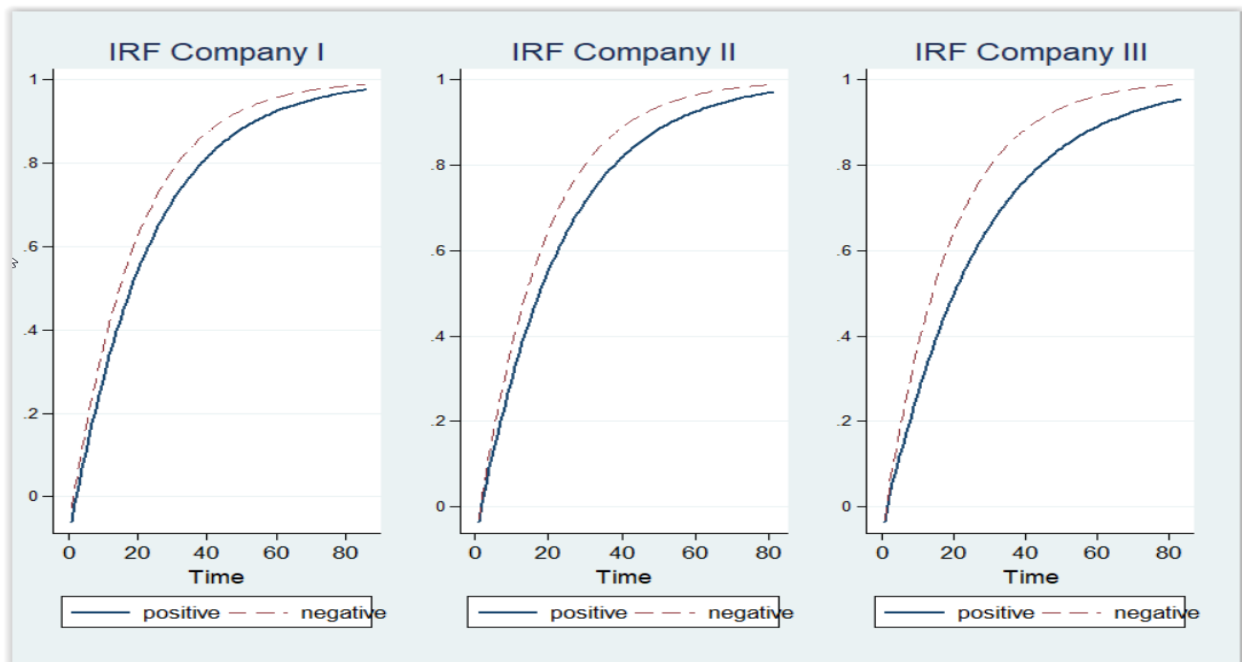
## Γράφημα 65 - Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρείες II & III

Ανεξάρτητη: κόστος εισαγωγής

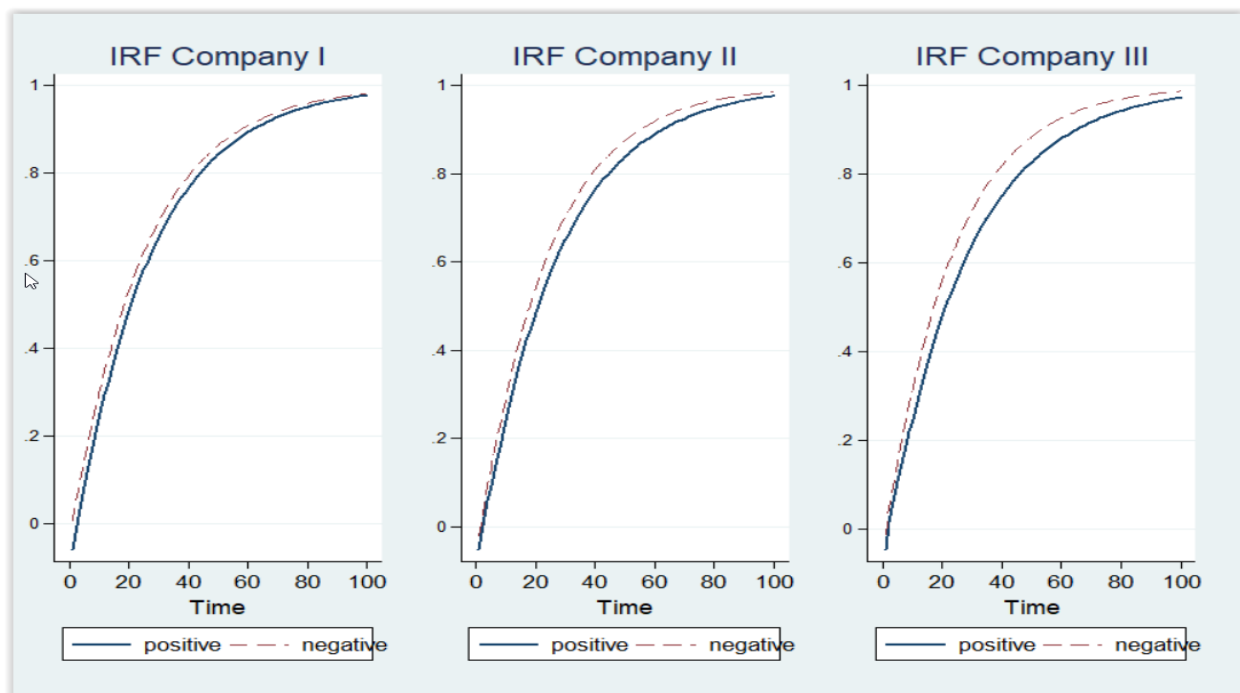


539. Στα Γραφήματα 65 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής και των 3 εταιρειών στην περίπτωση που η ανεξάρτητη μεταβλητή είναι οι τιμές διυλισμένης αμόλυβδης βενζίνης. Για τις εταιρείες I και II παρατηρείται ότι οι δυο καμπύλες που δείχνουν την προσαρμογή της χονδρικής τιμής μετά από αύξηση και μετά από μείωση της διυλισμένης αμόλυβδης είναι σχεδόν ταυτόσημες και δεν υπάρχει καμία ένδειξη ασύμμετρης προσαρμογής. Τα τεστ επιβεβαιώνουν την συμμετρία. Όσο αφορά την εταιρεία III η συμμετρία δεν επιβεβαιώνεται για την παράμετρο  $\theta$  και ως εκ τούτου, παρατηρείται ότι υπάρχει το ανάποδο φαινόμενο αφού οι μειώσεις προσαρμόζονται γρηγορότερα από τις αυξήσεις.

**Γράφημα 66- Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρείες I, II & III. Ανεξάρτητη: διυλισμένη βενζίνη**



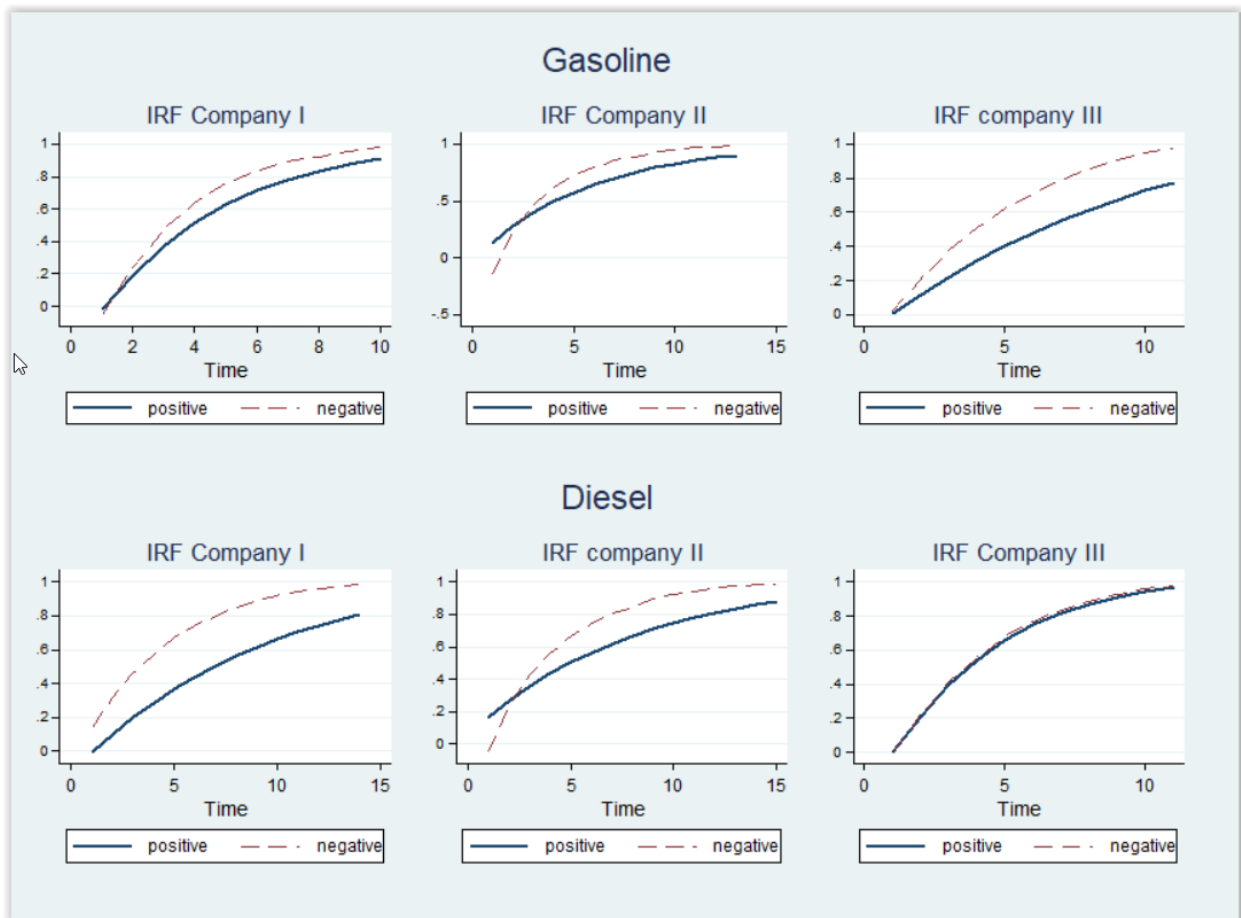
**Γράφημα 67: - Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρείες I, II & III  
Ανεξάρτητη: τιμή μπρεντ**



540. Στο Γράφημα 66 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής και των 3 εταιρειών στην περίπτωση που η downstream μεταβλητή είναι οι τιμές Brent. Για τις 3 εταιρείες παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις ασύμμετρης προσαρμογής. Τα τεστ επιβεβαιώνουν την συμμετρία για όλες τις περιπτώσεις εκτός από την περίπτωση της παραμέτρου  $\gamma$  για την εταιρεία I. Από το γράφημα της επιχείρησης I διαπιστώνεται ότι οι μειώσεις ξεκινούν από ψηλότερο σημείο την πρώτη περίοδο. Συνεπώς μέσα από τα Γραφήματα 63-66 εξάγεται το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» στην χονδρική αγορά.

**Γράφημα 68: Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρείες I, II & III**

**Εξαρτημένη: Λιανικές Τιμές, Ανεξάρτητη: Χονδρικές Τιμές**



541. Στα Γραφήματα 68 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής και των 3 εταιρειών στην περίπτωση που εξεταστεί μόνο η λιανική αγορά, χρησιμοποιώντας τις λιανικές τιμές και τις χονδρικές τιμές. Στο πλαίσιο της μελέτης, έγινε έλεγχος για τη σχέση των λιανικών τιμών του μέσου πρατηριούχου που τον προμηθεύει η εταιρεία I με τις χονδρικές τιμές της εταιρείας I. Η υπόθεση που έχει γίνει είναι ότι ο μέσος πρατηριούχος της κάθε εταιρείας προσεγγίζει το μέσο πρατηριούχο όλης της Κυπριακής αγοράς λιανικής. Όπως αναφέρεται στην ενότητα 7.3, συλλέχτηκαν στοιχεία μόνο από 1 εταιρεία, οπότε οι τιμές αντλίας του μέσου πρατηριούχου

αυτής της εταιρείας χρησιμοποιήθηκαν ως προσέγγιση (proxy) για τις τιμές αντλίας του μέσου πρατηριούχου των άλλων εταιρειών. Στην περίπτωση της βενζίνης παρατηρούμε ότι για τις τρεις εταιρείες υπάρχει το αντίστροφο φαινόμενο.

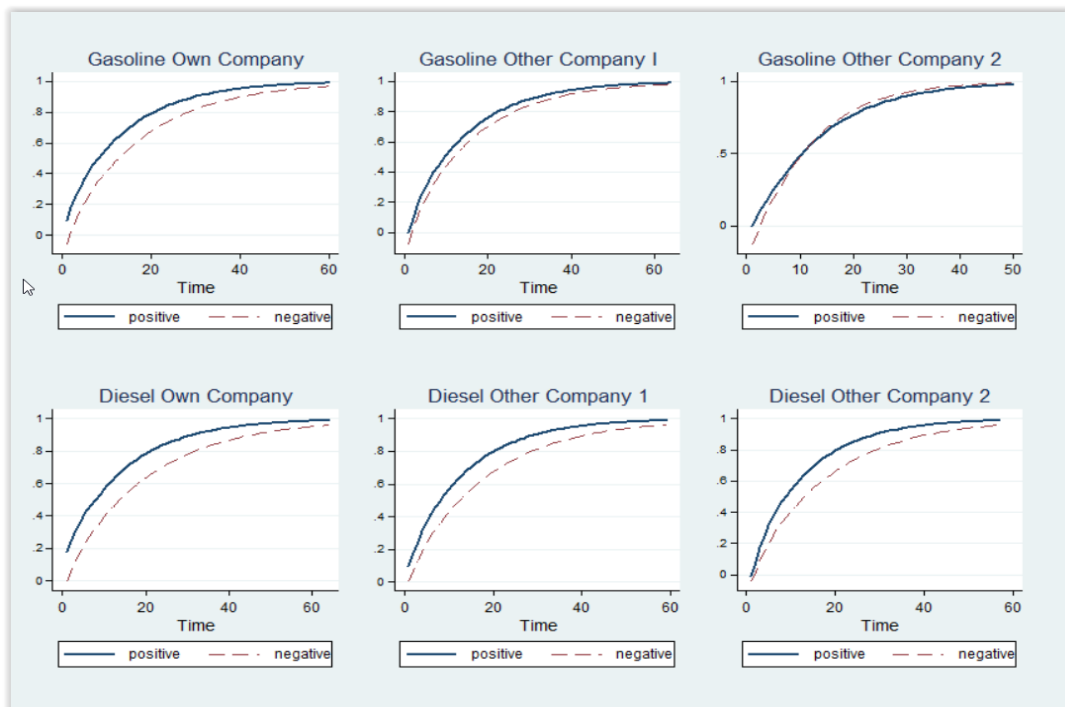
542. Τα τεστ επιβεβαιώνουν συμμετρία μόνο για το αρχικό σημείο για τις εταιρείες I και III. Στην περίπτωση της εταιρείας II φαίνεται ότι ενώ στην αρχή οι αυξήσεις είναι σε υψηλότερο επίπεδο από τις μειώσεις εντούτοις εξισώνονται τη δεύτερη περίοδο και ακολούθως, οι μειώσεις προσαρμόζονται γρηγορότερα από τις αυξήσεις. Όσο αφορά το πετρέλαιο κίνησης, τα αποτελέσματα είναι περίπου τα ίδια με τη διαφορά ότι για την πρώτη εταιρεία υπάρχει ασυμμετρία και στο αρχικό σημείο ενώ για την τρίτη εταιρεία υπάρχει συμμετρία. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από το Γράφημα 196 είναι ότι την εν λόγω περίοδο δεν υφίστατο το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» στην λιανική αγορά εάν θεωρηθεί ότι οι λιανικές τιμές καθορίζονται από το μέσο πρατηριούχο.
543. Ακολούθως, έγινε μια προσπάθεια να εξεταστεί κατά πόσο υπάρχει το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» χρησιμοποιώντας τις χονδρικές τιμές της προμηθεύτριας εταιρείας και τις τιμές αντλίας του κάθε πρατηριούχου ξεχωριστά, και διαπιστώθηκε ότι υπάρχει το φαινόμενο για λίγους πρατηριούχους. Συγκεκριμένα, υπάρχουν ενδείξεις υπέρ του φαινομένου για επτά (7) πρατήρια για την UMG 95, για δύο (2) πρατήρια για το πετρέλαιο κίνησης και τρία (3) πρατήρια και για τα δύο (2) είδη καυσίμων. Από τα δώδεκα (12) σε σύνολο πρατήρια, μόνο τα έξι (6) συνέχισαν να λειτουργούν μέχρι το 2014 και από αυτά μόνο τα τρία (3) λειτουργούν μέχρι και σήμερα (έτος 2018). Εξετάστηκε εάν τα τρία (3) αυτά πρατήρια είναι στην ίδια γεωγραφική περιοχή ή/και εάν ανήκουν στην προμηθεύτρια εταιρεία. Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι το ένα (1) από αυτά βρίσκεται στη Λάρνακα και τα άλλα δύο (2) στη Λεμεσό. Από τα δύο (2) στη Λεμεσό το ένα ανήκει στην ίδια την εταιρεία που το προμηθεύει. Με δεδομένο ότι δεν είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι μια εταιρεία έχει συνεννοηθεί με μόνο ένα της πρατήριο και μόνο σε μια επαρχία, συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις για την ενδεχόμενη ύπαρξη τοπικών καρτέλ πρατηριούχων που να επιβίωσαν από τότε μέχρι σήμερα και τα οποία να σχετίζονται με το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα». Φυσικά το συμπέρασμα αυτό προέρχεται από δεδομένα πρατηριούχων μιας μόνο εταιρείας.
544. Στα Γραφήματα 69 φαίνονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής ενός πρατηριούχου από τους τρεις (3) για τους οποίους παρουσιάστηκαν ενδείξεις για το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα» και στην UMG 95 αλλά και στο πετρέλαιο κίνησης. Στην πρώτη στήλη των γραφημάτων παρατηρείται ότι όταν χρησιμοποιηθούν οι λιανικές τιμές του εν λόγω πρατηριούχου και οι χονδρικές τιμές της εταιρείας που τον προμηθεύει, οι αυξήσεις προσαρμόζονται πιο γρήγορα από τις μειώσεις, αλλά και ξεκινούν από σημείο ψηλότερο από ότι οι μειώσεις. Τα κατάλληλα τεστ υποστηρίζουν την ασυμμετρία και στην περίπτωση της UMG

95 αλλά και στην περίπτωση του πετρελαίου κίνησης. Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής στην περίπτωση που ο συγκεκριμένος πρατηριούχος προμηθευόταν από μια άλλη εταιρεία. Παρατηρείται ότι το 1 από τα 4 υπό-γραφήματα που παρουσιάζονται στις στήλες 2 και 3 των του Γραφήματος 69 υποστηρίζουν ασυμμετρία προς την κατεύθυνση του φαινομένου. Αυτό θα πει ότι εάν 1 πρατήριο άλλης εταιρείας (και συγκεκριμένα της άλλης εταιρείας No. 1) ήταν στον ίδιο δρόμο και ακριβώς απέναντι από αυτό και αντιδρούσε άμεσα στις αλλαγές τιμές του άλλου κατά τη διάρκεια της ημέρας ούτως ώστε να παρατηρηθεί ίδια σειρά τιμών στα δύο πρατήρια, τότε θα παρατηρείτο και στο πρατήριο της άλλης εταιρείας το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα», αλλά μόνο στο πετρέλαιο κίνησης.

### Γράφημα 69 - Συναρτήσεις αθροιστικής προσαρμογής: Εταιρείες I, II & III

**Εξαρτημένη: Λιανικές Τιμές ενός πρατηρίου που εντοπίστηκε το φαινόμενο**

**Ανεξάρτητη: Χονδρικές Τιμές**



### 7.5. Συμπεράσματα

545. Η παρούσα μελέτη παρουσιάζει τα αποτελέσματα στο ερώτημα εάν υπάρχει ασύμμετρη προσαρμογή τιμών καυσίμων προς της κατεύθυνση του φαινομένου «πύραυλοι και πούπουλα» στην κυπριακή αγορά χονδρικής και στην κυπριακή αγορά λιανικής. Στην αγορά χονδρικής δεν εντοπίζονται τέτοιες ενδείξεις. Συγκεκριμένα, τα ευρήματα υποστηρίζουν είτε ασυμμετρία προς την αντίθετη κατεύθυνση ή συμμετρία. Στην αγορά λιανικής, όσον αφορά το μέσο πρατηριούχο, τα συμπεράσματα είναι παρόμοια με αυτά της χονδρικής. Παρά ταύτα με βάση τα διαθέσιμα

δεδομένα τα οποία αφορούν πρατηριούχους μόνο μιας εκ των τριών μεγάλων εταιρειών της κυπριακής αγοράς, υπάρχουν ενδείξεις υπέρ του φαινομένου για δώδεκα (12) πρατηριούχους. Από αυτούς μόνο τρεις (3) λειτουργούσαν μέχρι το 2014 και είτε βρίσκονται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές είτε έχουν διαφορετικό καθεστώς ιδιοκτησίας.

546. Βάσει των διαθέσιμων δεδομένων, δεν υπάρχουν ενδείξεις για την ενδεχόμενη ύπαρξη τοπικών καρτέλ πρατηριούχων που να σχετίζονται με το φαινόμενο «πύραυλοι και πούπουλα».