

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. ΧΑΜΑΚΙΩΤΗ

**Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΕ.
Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.**

Διπλωματική Εργασία
Πάντειο Πανεπιστήμιο
Τμήμα δικαίου και πρακτικής διεθνούς εμπορίου και επενδύσεων
ΑΘΗΝΑ 2000

Η εργασία αυτή δεν θα είχε προχωρήσει και ολοκληρωθεί χωρίς την πολύτιμη βοήθεια ενός ανθρώπου που αν και δεν με γνώριζε προσωπικά υποστήριξε με τόσο ενδιαφέρον την προσπάθεια μου και κέρδισε επάξια τον βαθύ σεβασμό μου. Το μεγαλύτερο ευχαριστώ μου οφείλω στον Κύριο Ιωάννη Προδρομήδη, Διευθυντή Εξωτερικών Σχέσεων των ΕΛ.ΠΕ.

Δ.Χ
Σεπτέμβριος 2000

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	64
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	101
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	106
ΠΗΓΕΣ	121

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	ΣΕΛΙΔΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
1.1 Περιγραφή εννοιών	4
1.2 Εισαγωγικές πληροφορίες	8
1.3 Το διάγραμμα της μελέτης	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	
2.1 Η ανάγκη διαμόρφωσης ευρωπαϊκής πολιτικής πετρελαίου	11
2.2 Το διαμορφωθέν κοινοτικό νομικό πλαίσιο για τα αποθέματα πετρελαίου	13
2.3 Κοινοτικά νομοθετικά κείμενα και προγράμματα που δρουν συμπληρωματικά στο νομικό πλαίσιο για τα αποθέματα πετρελαίου	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	
3.1 Σύντομη παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης κατανάλωσης και παραγωγής πετρελαίου, στον κόσμο και στην ΕΕ	34
3.2 Συγκριτική μελέτη των πολιτικών αποθεμάτων πετρελαίου των κρατών μελών	37
3.2.1 Τα "συγκεντρωτικά" κράτη μέλη	38
3.2.2 Τα "αποκεντρωμένα" κράτη μέλη	44

3.2.3 Κριτική της κοινοτικής πετρελαϊκής πολιτικής αποθεμάτων και των εθνικών πολιτικών των κρατών μελών. Σχετικές προτάσεις	50
---	----

3.3 Η πολιτική των ΗΠΑ για τα αποθέματα πετρελαίου	58
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

4.1 Το νομοθετικό πλαίσιο για την ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών	64
--	----

4.2 Η απόφαση του ΔΕΚ για το κρατικό μονοπώλιο πετρελαίου στην Ελλάδα (C 347/88 της 13.12.1990)	72
--	----

4.3 Η προσαρμογή της Ελλάδος στην απόφαση του ΔΕΚ	89
---	----

4.4 Η υφιστάμενη πετρελαϊκή πολιτική και πολιτική αποθεμάτων της Ελλάδος	91
---	----

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα I - Πίνακες	106
-----------------------	-----

Παράρτημα II - Πίνακες	110
------------------------	-----

Παράρτημα III - Πίνακες	114
-------------------------	-----

Παράρτημα IV - Γλωσσάριο	118
--------------------------	-----

ΠΗΓΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Περιγραφή εννοιών

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αναφέρεται στο ζήτημα των αποθεμάτων πετρελαίου στην Κοινότητα, στις προσπάθειες που αυτή έχει πραγματοποιήσει για να δημιουργήσει μία ολοκληρωμένη πολιτική ως προς αυτό το θέμα και στο αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών σε ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και σε κάθε ένα μέλος της ΕΕ.

Πριν αρχίσουμε την περιγραφή του γενικότερου διαγράμματος της μελέτης, θεωρούμε πρέπον να αναφερθούμε, λίγο αναλυτικότερα, στο αντικείμενο της εργασίας ώστε να καταστήσουμε την κατανόηση του κειμένου και των νοημάτων του ευκολότερη για τον αναγνώστη. Θα αναφερθούμε στους ορισμούς κάποιων εννοιών και στην περιγραφή διαδικασιών που θα κατονομάζουμε στο κείμενο και οι οποίες είναι βασικές στην πρακτική και την θεωρία της πετρελαϊκής πολιτικής. Διευκρινίζουμε, λοιπόν, εξ' αρχής ότι αυτό που ενδιαφέρει τον συγγραφέα δεν είναι οι όποιες πηγές πετρελαίου, αλλά τα αποθέματα πετρελαίου. Ας ορίσουμε τις δύο έννοιες για να συνειδητοποιήσουμε τις διαφορές τους.

Με την έννοια "*πηγές*" (sources ή resources) πετρελαίου εννοούμε τις *ροές* (flows) πετρελαίου. Πρόκειται για μία έννοια η οποία εμπεριέχει τη διάσταση του χρόνου. Δηλαδή, οι πηγές αυξάνουν, είναι κάτι ανανεούμενο ή δυνατόν να ανακαλυφθεί. Είναι οι ποσότητες πετρελαίου που είτε είναι άγνωστες και απλά οι ειδικοί υποθέτουν ότι λόγω κάποιων γεωφυσικών χαρακτηριστικών του υπεδάφους μίας περιοχής, θα πρέπει αυτή να διαθέτει πετρέλαιο, είτε είναι γνωστές δεκτικές ή όχι εκμετάλλευσης.

Με την έννοια "*αποθέματα*" (reserves ή stocks) πετρελαίου εννοούμε αυτό το μέρος των πηγών το οποίο, δεδομένων των υφιστάμενων επιστημονικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων, δύναται να εξορυχτεί. Με πιο απλά λόγια ότι έχει εξορυχτεί και βρίσκεται αποθηκευμένο αλλά και ότι είναι σίγουρο ότι θα εξορυχτεί, αποτελεί απόθεμα. Και τα αποθέματα είναι ένα είδος αποθήκευσης των πηγών (stocks) ¹. Αποθέματα αποτελούν, επομένως οι ποσότητες πετρελαίου αργού ή επεξεργασμένου

¹ Banks, σελ. 2, 44.

(προϊόντα) που βρίσκονται αποθηκευμένα στις ειδικές δεξαμενές. Όπως κατανοούμε η ανακάλυψη νέων πηγών, είναι ιδιαιτέρως θετική για την αύξηση των αποθεμάτων στον βαθμό όπου οι πηγές αυτές θα είναι εκμεταλλεύσιμες. Για παράδειγμα το γεγονός ότι στην Άπω Ανατολή και στην Βόρειο Αφρική υπάρχουν μεγάλες πηγές και αποθέματα πετρελαίου, μας δίνει μία αρκετά σταθερή ένδειξη ότι και στον ενδιάμεσο γεωγραφικό χώρο της ανατολικής ακτής της Αφρικής υπάρχουν εξορύξιμες ποσότητες πετρελαίου και άρα δυνατότητα δημιουργίας αποθεμάτων.

Από την άλλη η μονάδα μέτρησης μεταξύ των προαναφερθεισών πηγών διαφέρει. Πιο συγκεκριμένα, οι πηγές εΐθισται να μετρώνται σε εκατομμύρια τόνους ανά έτος, ενώ τα αποθέματα σε δισεκατομμύρια βαρέλια ή δισεκατομμύρια τόνους. Η, δε σχέση μεταξύ ενός βαρελιού και ενός τόνου δεν είναι σαφώς προσδιορισμένη ώστε να υπάρχει μία κοινή αποδοχή επί του θέματος. Το πρόβλημα είναι ότι κάθε διαφορετικό είδος επεξεργασμένου πετρελαίου (βαρύ, μεσαίο ή ελαφρύ μείγμα, με περισσότερη ή λιγότερη περιεκτικότητα σε Θείο) έχει διαφορετική πυκνότητα και διαφορετικό βάρος. Επιπλέον υπάρχει και μία γενική σχέση βάρους μεταξύ του πετρελαίου και των άλλων μέσων παραγωγής ενέργειας η οποία μετράται σε εκατομμύρια τόνους πετρελαϊκού ισοδύναμου (Million tons of oil equivalent, Mtoe).

Ας διευκρινίσουμε από την αρχή, ότι η αύξηση του αποθέματος δεν είναι ο αυτοσκοπός ενός κράτους στην άσκηση της πετρελαϊκής του πολιτικής. Πολλά κράτη σε όλο τον κόσμο και στην Ευρώπη, π.χ το Ηνωμένο Βασίλειο (Αγγλία) και η Νορβηγία, έχουν τόσες ίδιες πηγές πετρελαίου που η διατήρηση αποθεμάτων για αυτά δεν είναι κάτι απαραίτητο. Κατά κάποιον τρόπο, θα λέγαμε ότι, έχουν το απόθεμα έτοιμο (...μέσα στην γη) και μπορούν να το εξορύξουν ανά πάσα στιγμή. Αυτό που ενδιαφέρει σε σχέση με τα αποθέματα, επομένως, είναι για όσα κράτη τα έχουν ανάγκη να τα διατηρούν και να τα χειρίζονται σωστά σε περιόδους κρίσης. Άλλωστε, η διατήρηση περισσότερων αποθεμάτων από τα αναγκαία, δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα για τα κράτη.

Ας δούμε τώρα, απλοποιημένη και κωδικοποιημένη, τη διαδικασία μέσω της οποίας το αργό πετρέλαιο εξορύσσεται και επεξεργάζεται στα διυλιστήρια για να μετατραπεί στα διάφορα είδη πετρελαίου προς κατανάλωση και να τροφοδοτήσει τα σχετικά αποθέματα τους.

Το αργό πετρέλαιο (crude petroleum ή oil), ανακαλύπτεται σε μικρά ανοιχτά και βραχώδη μέρη και όχι σε μεγάλες και φαρδιές λεκάνες, όπως θα πίστευε, αρχικώς, κάποιος ². Το μέρος αυτό ονομάζεται κοιτάσμα πετρελαίου (oil field) και δεν είναι ομοιογενές αλλά αποτελείται από ξεχωριστές μικρότερες λεκάνες της ίδιας φύσεως, οι οποίες αποκαλούνται δεξαμενές (pools). Αν το αργό πετρέλαιο που ανακαλύφθηκε εμπεριέχει αρκετό αέριο ή νερό, τότε το πιθανότερο είναι μέσω της πίεσης, του αερίου ή του νερού, το πετρέλαιο να φτάσει στην επιφάνεια και να πεταχτεί πάνω από τον φλοιό της γης μόνον με το άνοιγμα της διόδου από το ειδικό μηχανήμα διάτρησης. Για να εξορυχτούν και οι τελευταίες ποσότητες του κοιτάσματος ίσως χρειαστεί η βοήθεια κάποιου αναρροφητικού μηχανήματος. Αυτή η διαδικασία ονομάζεται Πρωτογενής Παραγωγή πετρελαίου (primary production). Αν, όμως το αργό πετρέλαιο εμπεριέχει λιγότερο αέριο ή νερό τότε μπαίνει σε λειτουργία ένας πιο πολύπλοκος μηχανισμός εξόρυξης. Είτε, προσθέτουμε νερό, κάτω από την εκάστοτε δεξαμενή ώστε να οδηγηθούμε σε διαδικασία παρόμοια της ανωτέρω περιγραφείσας, είτε αέριο στο πάνω μέρος της δεξαμενής, με το ίδιο αποτέλεσμα. Αυτή η διαδικασία είναι η Δευτερογενής Παραγωγή (secondary production). Να σημειώσουμε, τέλος, ότι η δευτερογενής παραγωγή είναι σαφώς πιο πολυέξοδη από την πρωτογενή, αφού για κάθε ένα βαρέλι αργού πετρελαίου που εξορύσσεται, μέσω αυτής, άλλα δύο παραμένουν ανεξόρυχτα. Δηλαδή δεν είναι δυνατόν να εξορυχθεί όλο το κοιτάσμα, όπως κατά την πρωτογενή παραγωγή ³. Βέβαια, αυτό είναι σχετικό δεδομένων των γρήγορων εξελίξεων της τεχνολογίας και της κατασκευής ακόμα πιο αποτελεσματικών μηχανημάτων αναρρόφησης. Εκτός αυτού, δε, το κόστος του πετρελαίου που πωλείται στην τιμή βάσης, από τα διυλιστήρια, είναι πολλαπλάσιο του κόστους του πετρελαίου της πρωτογενούς και (ακόμη περισσότερο) δευτερογενούς παραγωγής και όπως είναι κατανοητό αυτό μετακυλύεται και στις τιμές καταναλωτή.

Αφού το αργό πετρέλαιο εξορυχτεί, με όποιον από τους ανωτέρω τρόπους, μεταφέρεται με βυτιοφόρα στα διυλιστήρια για την περαιτέρω επεξεργασία του, η οποία ονομάζεται διύλιση. Δύο από τα κύρια σημεία της διύλισης είναι η διαδικασία

² Banks, σελ. 4.

³ Banks, σελ. 44-45.

της απόσταξης (distillation process) και αυτή της αναβάθμισης/βελτίωσης (upgrading process) ή της αντιστροφής (conversion process). Κατά την πρώτη διαδικασία το αργό πετρέλαιο διυλίζεται, δηλαδή καθαρίζεται από τις μεγάλες ποσότητες του Θείου και άλλων στοιχείων που περιέχει και προετοιμάζεται για να αναβαθμιστεί σε είδη πετρελαίου μεγαλύτερης ή μικρότερης καθαρότητας και βάρους. Το πετρέλαιο που βγαίνει από την πρώτη αυτή διαδικασία ονομάζεται μονάδα αργής απόσταξης (crude distillation process). Έπειτα περνάει στο επίπεδο της βελτίωσης του ή αναστροφής του. Δηλαδή το διυλισμένο πετρέλαιο, είτε βελτιώνεται ως προς την ποιότητα του για να καταλήξει στα επιμέρους υποπροϊόντα του αργού πετρελαίου (πιο ελαφρά κλάσματα, όπως βενζίνες και ντήζελ), είτε μετατρέπεται η φύση του και επανέρχεται στην μορφή του αργού πετρελαίου (σπάνιο) ή σε μία άλλη μορφή ενδιάμεσου προϊόντος αναβαθμισμένης ποιότητας (π.χ βενζίνες πολλών οκτανίων) ⁴.

Δυστυχώς, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, έχει παρατηρηθεί ότι τα μεσαίου μεγέθους διυλιστήρια κλείνουν, για να αφήσουν στον ανταγωνισμό μόνον τις μεγαλύτερες μονάδες (complex refineries) οι οποίες δείχνουν να μετατρέπουν τον τομέα σε ολιγοπωλιακό. Ταυτόχρονα, από τη φύση της εργασίας τους τα διυλιστήρια διαχειρίζονται μεγάλα χρηματικά ποσά και τα κέρδη τους από την εκμετάλλευση του "μαύρου χρυσού" είναι εξίσου μεγάλα. Συγκεκριμένα το Περιθώριο Κέρδους της Δύλισης (ΠΚΔ) δίδεται από το πιο κάτω κλάσμα ⁵ :

$$\frac{\text{πετρελαιοειδή προϊόντα} + \text{κόστος διατήρησης αποθεμάτων}}{\text{εξορυχθέν αργό πετρέλαιο}}$$

Το αποτέλεσμα της επεξεργασίας του αργού πετρελαίου καταλήγει στη δημιουργία διαφόρων αποσταγμάτων. Τα ελαφρά κλάσματα είναι οι βενζίνες αυτοκινήτων, οι βενζίνες αεροσκαφών και το καύσιμο για αεριοθούμενα τύπου βενζίνης. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, η ζήτηση για τα πιο "εξευγενισμένα" κλάσματα έχει αυξηθεί και γι' αυτό τα αποθέματα σε αυτού του είδους τα αποστάγματα (βενζίνες) είναι ακόμη σημαντικότερα ⁶. Τα μεσαία κλάσματα είναι το πετρέλαιο ντήζελ, το φωτιστικό πετρέλαιο και το καύσιμο των αεριοθούμενων τύπου κηροζίνης (εκ των

⁴ Com (96) 143 τελικό της 03.04.1996, σελ. 25-26.

⁵ Com (96) 143 τελικό της 03.04.1996, σελ. 27.

⁶ Βλ. αναλυτικότερα για την ΕΕ, Com (96) 143 τελικό της 03.04.1996, σελ. 14-17.

πραγμάτων, στην μελέτη μας δεν θα δώσουμε ιδιαίτερη σημασία στο φωτιστικό και θερμαντικό πετρέλαιο). Τα βαριά κλάσματα, τα οποία είναι ως επί το πλείστον καύσιμα βιομηχανιών, είναι το μαζούτ και το απασφαλτωμένο μαζούτ.

1.2 Εισαγωγικές πληροφορίες

Αφού αναφερθήκαμε σε κάποιες έννοιες που είναι βασικές για την αντίληψη του αντικειμένου της μελέτης, θα διευκρινίσουμε την οπτική με την οποία αντιμετωπίζουμε την πετρελαϊκή πολιτική αποθεμάτων. Επιπλέον κάποια στοιχεία για την σημερινή κατάσταση της αγοράς πετρελαίου, σε επίπεδο ΕΕ, θα βοηθήσουν στην ομαλότερη κατανόηση του κειμένου που ακολουθεί.

Η πολιτική αποθεμάτων δεν είναι τίποτα περισσότερο από ένα πολύ μικρό τομέα της πετρελαϊκής πολιτικής. Η τελευταία αποτελεί ένα περίπλοκο μηχανισμό αλληλοεξαρτώμενων πολιτικών, γεγονός που καθιστά τις σχέσεις μεταξύ αυτών πολύ στενές. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσουμε και την πολιτική αποθεμάτων και την μελετάμε σε συνάρτηση με τις υπόλοιπες πετρελαϊκές πολιτικές καθώς και με άλλα κοινοτικά προγράμματα. Έτσι, ο αναγνώστης θα έχει την ευκαιρία να διαπιστώσει διαστάσεις της πολιτικής αποθεμάτων που δεν φαίνονται "με την πρώτη ματιά", κυρίως μέσα από την περιγραφή του κοινοτικού νομικού πλαισίου που αφορά τόσο άμεσα όσο και έμμεσα τα αποθέματα.

Ίσως, δεν είναι ευρέως γνωστό ότι η ΕΕ είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής πρωτογενούς ενέργειας στον κόσμο. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι 15 καταναλώνουν το 30% των εισαγωγών πετρελαίου των χωρών του ΟΟΣΑ. Παράλληλα άνω του ήμισυ των εισαγωγών πρωτογενούς ενέργειας της Ευρώπης καταναλώνεται από τον τομέα μεταφορών ο οποίος, βέβαια, στο 99,9 % λειτουργεί με πετρέλαιο. Ιδού, λοιπόν πόσο σημαντικό είναι το πετρέλαιο για την ΕΕ. Η σημασία του έχει αρχίσει να φαίνεται από τη δεκαετία του 1970 και έκτοτε αυξάνεται σταθερά.

Από την αρχή η ανάγκη διαμόρφωσης μίας πετρελαϊκής πολιτικής, είχε σχεδόν ταυτιστεί με την ανάγκη ύπαρξης αποθεμάτων, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ανεφοδιασμού. Η γηραιά ήπειρος φορτωμένη με τις πικρές εμπειρίες

των δύο προηγούμενων κρίσεων (1972, 1979) καλείται ακόμα και σήμερα -όπου μία νέα κρίση διαφαίνεται στον ορίζοντα- να επιλύσει το ίδιο, πάντα, πρόβλημα :

Δεν έχει τον γεωφυσικό πλούτο των χωρών του ΟΠΕΚ, αλλά εξαρτάται σε ένα ποσοστό 45% από τις εξαγωγές των χωρών αυτών σε πετρελαιοειδή. Οι επιμέρους πετρελαϊκές πολιτικές αποθεμάτων των κρατών μελών, φανερώνουν ένα παζλ νομοθεσιών ιδιαιτέρως ανομοιογενές, το οποίο καθιστά δύσκολο τον έλεγχο των αποθεμάτων από την Επιτροπή και αφήνει την ΕΕ αρκετά εκτεθειμένη σε περίπτωση διεθνούς κρίσης. Σήμερα η ΕΕ εξαρτάται κατά 80% από τις εισαγωγές πετρελαίου και υποπροϊόντων αυτού. Πρόκειται για ένα αρκετά υψηλό ποσοστό το οποίο αναδεικνύει ακόμα περισσότερο την σημαντικότητα της φύλαξης αποθεμάτων από τα κράτη μέλη αλλά και την ανάγκη ελέγχου αυτών από την ΕΕ.

Σε αυτά και σε άλλα ζητήματα θα αναφερθούμε στην μελέτη μας προσπαθώντας να δούμε με κριτικό μάτι τα σχετικά βήματα των κρατών μελών αλλά και της Επιτροπής και προτείνοντας κάποιες "λύσεις" στα διάφορα θέματα που ενσκήπτουν. Πρώτα, όμως, θα παραθέσουμε ένα ενδεικτικό διάγραμμα της μελέτης.

1.3 Το διάγραμμα της μελέτης

Στο Πρώτο Κεφάλαιο, αναφερόμαστε στους λόγους για τους οποίους θεωρήθηκε απαραίτητη η διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου για τα αποθέματα και στο ίδιο κεφάλαιο προχωράμε στην περιγραφή του νομικού πλαισίου της πετρελαϊκής πολιτικής της Κοινότητας και στο τμήμα αυτής σχετικά με τα αποθέματα. Είναι αναπόφευκτο, στα πλαίσια μίας πολιτικής με τόσες διαστάσεις (παραγωγή, εξόρυξη, μεταφορά, διανομή, αποθέματα, επάρκεια, αποτελεσματικότερη χρήση, κόστος, περιβαλλοντικές επιπτώσεις) να αποξενώσουμε από το ζήτημα της διατήρησης αποθεμάτων, όλα τα υπόλοιπα. Άλλωστε, όπως θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε, η ύπαρξη αποθεμάτων εξαρτάται από τον όσο το δυνατόν καλύτερο χειρισμό στα υπόλοιπα διασυνδεδεμένα θέματα. Γι' αυτό και το ζήτημα της τήρησης αποθεμάτων είναι τόσο ενδιαφέρον. Εισάγει την έννοια της πρόληψης, που στην περίπτωση των προβλημάτων ανεφοδιασμού, είναι όντως η καλύτερη καταστολή.

Αφού περιγράψουμε τις γενικές αρχές που διέπουν τον χώρο, θα προχωρήσουμε, στο Δεύτερο Κεφάλαιο, σε ένα είδος κριτικής τους. Θα δούμε, δηλαδή, κατά πόσον η

θεωρία εφαρμόζεται και γίνεται αποτελεσματική πράξη. Έχει καταφέρει η Κοινότητα να διαμορφώσει μία κοινή πολιτική στον τομέα των αποθεμάτων, την οποία τα κράτη μέλη της εφαρμόζουν ; Θα έχουμε την ευκαιρία να μελετήσουμε την περίπτωση κάθε κράτους μέλους ξεχωριστά. Τέλος, κάνουμε και μία μικρή αναφορά στην πετρελαϊκή και αποθεματική πολιτική των ΗΠΑ, με στόχο να δώσουμε μία πιο διεθνή διάσταση στην μελέτη μας και να δούμε τις διαδράσεις μεταξύ ευρωπαϊκής και αμερικανικής πετρελαϊκής πολιτικής. Οι ΗΠΑ, αποτελούν πάντα ένα σημείο αναφοράς δεδομένης της επιρροής τους επί των τιμών πετρελαίου.

Στο επόμενο κεφάλαιο (Τρίτο), μεταφερόμαστε στην Ελλάδα και βλέπουμε το νομοθετικό της πλαίσιο για την πετρελαϊκή πολιτική, τις αλλαγές που έχουν προέλθει σε αυτό μέσα από μία απόφαση του ΔΕΚ για το κρατικό μονοπώλιο πετρελαίου και την υφιστάμενη πολιτική αποθεμάτων. Περνώντας στο πιο πρακτικό μέρος, αναλύουμε την ελληνική πραγματικότητα για το πετρέλαιο και τα αποθέματα του (τα υφιστάμενα και μελλοντικά σχέδια στις περιοχές όπου υπάρχει πετρέλαιο) και περιγράφουμε τη δράση και το έργο, του κυριότερου φορέα αυτής της πολιτικής, ήτοι των ΕΛ.ΠΕ.

Στο τέλος της μελέτης παραθέτουμε τα συμπεράσματα μας από αυτήν για το μέλλον του πετρελαίου ως μέσου παραγωγής ενέργειας στον πλανήτη και σχολιάζουμε με κριτικό μάτι την θέση της ΕΕ στην παγκόσμια οικονομία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 Η ανάγκη διαμόρφωσης ευρωπαϊκής πολιτικής πετρελαίου

Ήδη από την πρώτη προσπάθεια των έξι κρατών, τα οποία αργότερα έμελλε να δημιουργήσουν την ΕΟΚ, στις αρχές της δεκαετίας του 1950 με τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ), είχε γίνει φανερό το ενδιαφέρον τους για την ενέργεια και για συνεργασία στον τομέα αυτό. Ο άνθρακας κάλυπτε εκείνη την εποχή το 65% των ενεργειακών αναγκών των εν λόγω κρατών ⁷. Παρόλα ταύτα τίποτα δεν έδειχνε ότι τα κράτη δεσμεύονταν από τη συμφωνία τους όπως στα πλαίσια των σημερινών πολιτικών, πλέον, της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Άλλωστε δεν υφίστατο ενεργειακό πρόβλημα για να επιλύσουν και δεν είχαν προσανατολιστεί προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς οι προτεραιότητες τους μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο ήταν άλλες.

Τα πρώτα ψήγματα προς μία συνεργασία στον ενεργειακό τομέα, βρίσκονται στο "Πρωτόκολλο συμφωνίας σχετικά με τα ενεργειακά προβλήματα" του Απριλίου του 1964 ⁸. Μέσω αυτού είχε τότε εκφραστεί η τάση διαμόρφωσης μίας νέας πολιτικής για την ενέργεια. Όπως θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε στην μελέτη μας, διαμορφώθηκε σιγά-σιγά ένα νομικό πλαίσιο. Ο "πρώτος προσανατολισμός για μία κοινοτική ενεργειακή πολιτική", ήταν κείμενο του Δεκεμβρίου του 1968, ενώ λίγους μήνες πριν το πετρελαϊκό κραχ του 1973, τον Οκτώβριο του 1972 εξεδόθη, σαν οιασμός της μεθερχόμενης κρίσης, μία Οδηγία η οποία θέσπιζε την υποχρέωση των κρατών μελών να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την εξασφάλιση του εφοδιασμού σε πετρέλαιο και την αντιμετώπιση των δυσχερειών ⁹.

Το πετρέλαιο, που αφθονούσε την εποχή του 1950, έφτασε την δεκαετία του 1970 να αντιμετωπίζει δυσχέρειες στη διανομή του. Όπως λέγεται χαρακτηριστικά "η διεθνής αγορά πετρελαίου μετατράπηκε γύρω στο 1970, από "αγορά αγοραστών" που ήταν μέχρι τότε, σε "αγορά πωλητών" " ¹⁰. Οι εξελίξεις φαίνεται, δυστυχώς, να ξεπέρασαν

⁷ Μούσης, σελ. 422.

⁸ ΕΕ L 69, 30.04.1964.

⁹ ΕΕ L 228, 16.08.1973.

¹⁰ Μούσης, σελ. 423.

την ικανότητα πρόβλεψης των ευρωπαίων, όταν οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες (ΟΠΕΚ) αποφάσισαν να ορίζουν, πλέον, αυθαίρετα το ύψος της τιμής του πετρελαίου και όχι επί τη βάση συμφωνιών με τις εκάστοτε εταιρείες όπως μέχρι τότε. Οι προκάτοχοι τους οι "επτά αδελφές" εταιρείες (Exxon, Shell, BP, Mobil, Texaco, Chevron, Gulf)¹¹, χάνοντας την κυριότητα των πηγών αργού πετρελαίου, έχασαν και τη δυνατότητα ασφαλούς εφοδιασμού της Κοινότητας. Η τιμή του πετρελαίου τετραπλασιάστηκε για να φτάσει μέσα σε λίγους μήνες από 3 δολάρια ανά βαρέλι (το 1972) σε 12 δολάρια (το 1973). Αν κάποια περιφέρεια πλήγησε πολύ από αυτή την ξαφνική κρίση, αυτή είναι η ΕΟΚ η οποία και αποτελούσε τον μεγαλύτερο εισαγωγέα πετρελαίου του κόσμου.

Μία σειρά από έκτακτα μέτρα λήφθηκαν προκειμένου να επιτευχθεί άμεση μείωση της χρήσης του πετρελαίου, γιατί η εισαγωγή του, είχε γίνει, πλέον, ασύμφορη για τις κοινοτικές εταιρείες εμπορίας πετρελαίου και ως εκ τούτου αναδεικνυόταν ως πρωτεύον το ζήτημα της δημιουργίας αποθεμάτων αργού πετρελαίου για την Κοινότητα. Απαγόρευση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων τις Κυριακές, περιορισμοί στις ταχύτητες αλλά και μείωση της χρήσης θερμαντικού πετρελαίου, είναι κάποια μόνο από τα εν λόγω μέτρα. Οι οικονομικές συνέπειες ήταν τέτοιες, ώστε το ακαθάριστο εσωτερικό προϊόν της κοινότητας μειώθηκε κατά περισσότερο του 1%, σε όλα τα κράτη, προκαλώντας τον λεγόμενο "Ευρωμαρασμό"¹².

Δεν ξεπεράστηκε η ανασφάλεια και η οικονομική ανεπάρκεια που στοίχισε στους ευρωπαίους η πρώτη κρίση και ξέσπασε η δεύτερη, όταν στις αρχές του 1979, ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ προκάλεσε νέες εντάσεις στην πετρελαϊκή αγορά. Οι τιμές αυξήθηκαν εκ νέου για να φτάσουν τα 36 δολάρια το βαρέλι το 1980. Μετά τις δύο πετρελαϊκές κρίσεις, η ΕΟΚ βρίσκεται να πληρώνει το πετρέλαιο δώδεκα φορές ακριβότερο από το 1972, να βλέπει την φθίνουσα πορεία των οικονομιών των κρατών μελών της και την απελπιστική έλλειψη αποθεμάτων πετρελαίου. Την υφιστάμενη κατάσταση βοήθησε κάπως η δημιουργία και παρέμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας.

¹¹ Πρόκειται κυρίως για αμερικανικές εταιρίες απόγονους της Standard Oil, του κολοσσού του Τζόν Ροκφέλερ. Μόνον η BP και η Shell είναι βρετανική και ολλανδό-βρετανική αντίστοιχα.

¹² Μούσης, σελ. 424.

Η ιδέα της στενότερης συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας και, δει, σε αυτόν του πετρελαίου (και των αποθεμάτων του) υποβοηθήθηκε ως προς την ωρίμανση της από την παράλληλη προσπάθεια διαμόρφωσης μίας Διεθνούς Συμφωνίας για την Ενέργεια και του αντίστοιχου Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (ΔΟΕ) στα πλαίσια του ΟΟΣΑ και μετά από αμερικανική πρωτοβουλία. Η εν λόγω Συμφωνία τέθηκε σε ισχύ στις 19 Ιανουαρίου 1976 και το αντικείμενο της ήταν, σε γενικές γραμμές, η βελτίωση του συστήματος πληροφοριών και η θέση σε ισχύ ενός κέντρου στατιστικών στοιχείων για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο καθώς και η δημιουργία ενός μηχανισμού καλύτερης κατανομής των πετρελαϊκών πόρων και πιο ολοκληρωμένου εφοδιασμού¹³. Ο ΔΟΕ κατάφερε σε συνεργασία με τους κοινοτικούς μηχανισμούς, να συγκρατήσει τις τιμές από μία ακόμη μεγαλύτερη άνοδο τους και μετά το κραχ του 1979, να φέρει σε επαφή τις καταναλώτριες και τις παραγωγούς χώρες. Οι συνθήκες είχαν αρχίσει να ωριμάζουν.

Οι νέοι παράγοντες της διεθνούς σκηνής πετρελαίου (ΟΠΕΚ, Οργανισμός Αραβικών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών, ΟΑΠΕΧ) είχαν γίνει πολύ πιεστικοί και οι συνθήκες ανταγωνισμού είχαν αλλάξει ριζικά. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η ΕΟΚ έπρεπε να βελτιώσει την ανταγωνιστική της θέση. Η μεγαλύτερη δυσκολία, όσον αφορά τον ευρωπαϊκό χώρο, είναι ότι δεν χαρακτηρίζεται από αυτάρκεια στον τομέα των φυσικών πηγών. Το πετρέλαιο, εν προκειμένω, ήταν πάντα λιγιστό στην Ευρώπη, λόγω των γεωφυσικών της χαρακτηριστικών. Άλλωστε, την εποχή του 1970 και των αρχών του 1980, η έρευνα και η τεχνολογία δεν είχε προχωρήσει τόσο ώστε να ανακαλυφθούν νέα κοιτάσματα και να υπάρξει η ρεαλιστική δυνατότητα εκμετάλλευσής τους. Τα όποια αποθέματα είχαν ελαχιστοποιηθεί και το κόστος της ανατροφοδότησης ήταν, πλέον, υπέρογκο.

Αυτές ήταν οι αφορμές για να διαμορφωθεί στην Ευρώπη, η τάση της σύστασης μίας αυτόνομης ενεργειακής πολιτικής (συμπεριλαμβανομένης και της πετρελαϊκής). Η υλοποίηση αυτής της τάσης, τόσο σε νομικό όσο και σε πρακτικό-πολιτικό πλαίσιο περιγράφεται στα υπόλοιπα κεφάλαια της μελέτης μας.

2.2 Το διαμορφωθέν κοινοτικό νομικό πλαίσιο για τα αποθέματα πετρελαίου

¹³ Μούσης, σελ. 425.

Προσπαθώντας να καταστήσουμε πιο κατανοητό στον αναγνώστη το νομικό πλαίσιο για τα αποθέματα, διαχωρίσαμε τα κοινοτικά νομοθετικά κείμενα σε αυτά που αφορούν άμεσα στα αποθέματα και σε άλλα τα οποία πιο έμμεσα άπτονται του ζητήματος. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα αναφερθούμε στις πρώτες κοινοτικές δράσεις οι οποίες αφορούν άμεσα στα αποθέματα.

Όπως είδαμε, οι προσπάθειες προς τη διαμόρφωση κάποιων κοινών διατάξεων για τον τομέα του πετρελαίου, αν όχι για τη διαμόρφωση κοινής πολιτικής, βρίσκονται ήδη στη δεκαετία του 1960. Ήταν το 1968 όταν στις 20 Δεκεμβρίου το Συμβούλιο εξέδωσε την πρώτη του σχετική Οδηγία "περί υποχρέωσης διατήρησης ενός ελάχιστου επιπέδου αποθεμάτων αργού πετρελαίου και/ή προϊόντων πετρελαίου από τα κράτη μέλη της ΕΟΚ" ¹⁴.

Βασιζόμενο στο δικαίωμα που του δίνει το α.103 της Συνθ.ΕΟΚ, το Συμβούλιο αναλαμβάνει ρόλο εποπτικού οργάνου αφού θεσμοθετήσει διατάξεις που θα συντονίζουν τις οικονομικές πολιτικές των κρατών μελών. Έτσι, αφού διαπιστώνεται, στο προοίμιο, ότι τα εισαγόμενα προϊόντα πετρελαίου καταλαμβάνουν μία όλο και σημαντικότερη θέση στην κοινοτική αγορά, ότι η αύξηση των εισαγωγών συνεπάγεται την όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από τρίτες χώρες και ότι μία αιφνίδια αλλαγή στις συνθήκες εφοδιασμού θα έβρισκε εντελώς απροετοίμαστη την Ευρώπη, επιβάλλεται ήδη από το πρώτο άρθρο η επί μονίμου βάσεως αποθήκευση προϊόντων πετρελαίου, η φύση των οποίων συγκεκριμενοποιείται στο α.3 (βενζίνες, ντήζελ, μαζούτ), που να αντιστοιχεί στην ημερήσια εσωτερική κατανάλωση τουλάχιστον 65 ημερών του προηγούμενου ημερολογιακού έτους. Στο ανωτέρω ποσοστό δεν περιλαμβάνονται τα υποκατάστατα του πετρελαίου (μείον 15%) και δεν συνυπολογίζονται τα αποθέματα των δεξαμενών για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Ως αποθέματα θεωρούνται οι ποσότητες αργού ή επεξεργασμένου πετρελαίου ή προϊόντων του, οι οποίες βρίσκονται στην πλήρη διάθεση του κράτους σε περίπτωση δυσχερειών ή που έχει συμφωνηθεί να διατηρούνται στο συγκεκριμένο κράτος και οι οποίες βρίσκονται σε αποθηκευτικούς χώρους λιμένων, διυλιστηρίων, πετρελαιοαγωγών, μεγάλων καταναλωτών και όχι σε χώρους διανομής ή επεξεργασίας (π.χ υπό διαμετακόμιση, εντός βυτιοφόρων, δεξαμενών πλοίων, σταθμών διανομής) ή

¹⁴ ΕΟΚ L 308 της 23.12.1968.

στην κατοχή μικρών καταναλωτών. Επίσης τα αποθέματα δηλώνονται από κάθε κράτος μέλος και καταγράφονται κάθε τρεις μήνες στο "στατιστικό δελτίο". Τα έτοιμα προϊόντα υπολογίζονται βάσει του βάρους τους, ενώ το αργό πετρέλαιο ή τα ημικατεργασμένα προϊόντα βάσει κριτηρίων όπως η ποσοτική τους αναλογία με την αντίστοιχη παραγωγή του προηγούμενου οικονομικού έτους.

Τα αποθέματα θα πρέπει να δημιουργηθούν όσο το δυνατόν γρηγορότερα και μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 1971, ενώ σε κάθε περίπτωση δυσχερειών η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να προβαίνει σε άμεσες διαβουλεύσεις με τα κράτη και να αυξάνει το απαιτούμενο ποσό αποθεμάτων με τροποποίηση της εν λόγω Οδηγίας.

Αυτό το τελευταίο δικαίωμα της η Επιτροπή το άσκησε τόσο μέσω της Οδηγίας 72/425 ¹⁵, όσο και μέσω της εκ νέου τροποποιητικής 98/93 ¹⁶ (η οποία και κατέργησε τις προηγούμενες). Με τις εν λόγω Οδηγίες άλλαξαν τα εξής σημαντικά σημεία του πρωταρχικού κειμένου του 1968 :

Πρώτα απ' όλα το απαιτούμενο απόθεμα τόσο για το αργό πετρέλαιο όσο και για τα προϊόντα του αυξήθηκε, από τις 65 ημέρες μέσης εσωτερικής κατανάλωσης του προηγούμενου έτους, στις 90 ημέρες και αυτό είναι το υποχρεωτικό ποσό ακόμα και σήμερα (2000) ¹⁷, ενώ το ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί στα υποκατάστατα πετρελαίου, και το οποίο αφαιρείται από τον υπολογισμό των αποθεμάτων, αυξήθηκε από 15% στο 25%. Τέλος, όσον αφορά στην υποχρέωση των κρατών μελών να καταγράφουν τα υφιστάμενα αποθέματα τους στο στατιστικό δελτίο, αυτή όχι μόνον παραμένει αλλά εντείνεται καθώς η υποβολή αυτού του εγγράφου από τα κράτη στην Επιτροπή γίνεται (κατά την 98/93) κάθε μήνα, πλέον και με καθυστέρηση το πολύ 55 ημερών (σε σχέση με τις 90 ημέρες της παλαιής Οδηγίας). Με την Οδηγία 98/93, μάλιστα, επιβεβαιώθηκε πολλά χρόνια μετά η ανάγκη διοικητικής εποπτείας των αποθεμάτων, για τον έλεγχο και την επαλήθευση των αποθεμάτων καθώς και η ανάγκη διαμόρφωσης αντίστοιχου συστήματος κυρώσεων ¹⁸. Επιπλέον, με την

¹⁵ EOK L 291 της 28.12.1972.

¹⁶ EOK L 358 της 31.12.1998.

¹⁷ Στην ελληνική έννομη τάξη αυτή η υποχρέωση υιοθετείται μέσω του ν. 1571/1985, όπως τροποποιήθηκε με τον ν.1769/1988 και το άρθρο τρίτο του Κεφαλαίου Β' αυτού. Βλ. σχετικό κεφάλαιο της μελέτης.

¹⁸ Σκέψη 17 του Προοιμίου.

τελευταία αυτή Οδηγία παρέχεται το δικαίωμα στην διεθνή αεροπορία της Ελλάδος να απαλλαγεί των σχετικών υποχρεώσεων μέχρι και την 1^η Ιανουαρίου 2003.

Με το ξέσπασμα της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης του 1973, έγινε αντιληπτή η αδυναμία των υπαρχόντων νομοθετημάτων να καλύψουν τις αναπάντεχες ανάγκες. Τα κράτη μέλη αντέδρασαν με την καθιέρωση συστημάτων χορήγησης αδειών για την εξαγωγή πετρελαίου και ελέγχους τιμών που, όμως, διασπούσαν την Κοινή Αγορά και παραμόρφωναν το ενδοκοινοτικό εμπόριο ¹⁹. Για την κάλυψη των κενών αυτών η ΕΟΚ εξέδωσε μία σειρά από νομικά κείμενα.

Με σκοπό την μείωση των δυσχερειών ανεφοδιασμού εξεδόθη από το Συμβούλιο, το καλοκαίρι του 1973 η Οδηγία 73/238 ²⁰. Προτείνεται εκεί ότι σε περίπτωση μείωσης των προμηθειών, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα πλέον, να χρησιμοποιούν τα αποθέματα τους και να τα κατανέμουν στους καταναλωτές ή/και να επιβάλλουν περιοριστικούς της καταναλώσεως όρους ή/και να προβαίνουν στη ρύθμιση των τιμών προκειμένου να αποφευχθεί η υπέρογκη αύξηση τους. Βλέπουμε, εδώ, την πολύ στενή σχέση των αποθεμάτων, με άλλες διαστάσεις της πετρελαϊκής πολιτικής, όπως η κοστολόγηση και η διανομή. Την σχέση, επίσης, μεταξύ διυλιστηρίων, εμπορικών εταιρειών και τελικών καταναλωτών. Πρόκειται για περίπλοκες σχέσεις που κάνουν ώστε να μιλάμε, στην ουσία, για μία πετρελαϊκή πολιτική ένα μέρος της οποίας είναι και η διάσταση της πολιτικής αποθεμάτων. Στην συνέχεια, η ίδια Οδηγία τονίζει ότι τα μέτρα που θα λαμβάνονται από κάθε κράτος, θα στηρίζονται σε σχέδιο και θα υλοποιούνται σε συνεργασία μεταξύ τους. Γι' αυτόν τον λόγο και απαιτούνται διαβουλεύσεις σε επίπεδο ΕΟΚ και υπό την αιγίδα της Επιτροπής. Μη ξεχνάμε ότι σε περίπτωση κρίσης εφοδιασμού, μία περιφέρεια σαν την ΕΟΚ, η οποία δεν έχει πολλές ίδιες πηγές και άρα πολλά, άμεσα εξορύξιμα, αποθέματα και η οποία, επομένως, εξαρτάται και ως προς αυτά, από τις εισαγωγές, θα πρέπει να ακολουθήσει ένα καλά οργανωμένο σχέδιο αναδιανομής των αποθεμάτων και να λειτουργήσει σαν ολότητα. Αν όχι, πολλά κράτη μέλη θα βρεθούν στο όριο της οικονομικής καταστροφής (κρίσεις 1973, 1979 και 1990) καθώς τα έξοδα για την προμήθεια αποθεμάτων σε τέτοιες περιπτώσεις είναι πολύ μεγάλα.

¹⁹ Ελληνική Δικαιοσύνη, Μ. Βαδραχάνης, Τεύχος 28/1987, σελ. 814.

²⁰ ΕΟΚ L 228 της 16.08.1973.

Συμπληρωματικά προς την 73/238, εξεδόθη η 77/706 ²¹, η οποία αναφέρεται στενά στο θέμα της μείωσης της κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας, σε περιπτώσεις δυσχερειών εφοδιασμού σε πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου. Η μείωση αυτή δύναται να φτάσει το 10% της κατανάλωσης και ισχύει το πολύ για δύο μήνες ²². Μόνον αν το αποφασίσει το Συμβούλιο ή η Επιτροπή, το προαναφερθέν ποσοστό και το διάστημα δύνανται να αυξηθούν σε περιπτώσεις σπουδαιότερου ελλείμματος. Τα κράτη δηλώνουν τα μέτρα που έλαβαν προς αυτή την κατεύθυνση, στην Επιτροπή, ευθύς μετά την θέση τους σε ισχύ. Πάντα τα βάρη στους καταναλωτές θα είναι μοιρασμένα με όσο το δυνατόν δίκαιο τρόπο, ενώ οι ποσότητες πετρελαίου και προϊόντων του που θα εξοικονομηθούν θα μοιραστούν μεταξύ των κρατών μελών τα οποία και δύνανται να τα χρησιμοποιήσουν έκτοτε κατά βούληση (είτε για να καλύψουν τις ανάγκες κατανάλωσης είτε για να τροφοδοτήσουν τα στρατηγικά τους αποθέματα). Η Επιτροπή ή το Συμβούλιο, δύνανται να αποφασίσουν την τροποποίηση ή και την κατάργηση των μέτρων που λήφθηκαν.

Για τη διευκρίνιση κάποιων όρων και για την καλύτερη εφαρμογή της Οδηγίας 77/706 και της Απόφασης 78/890 (για τις εξαγωγές αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού σε περίπτωση δυσκολιών στην παροχή) ²³, εξεδόθη η Απόφαση 79/639 ²⁴. Η έννοια, λοιπόν, "κανονική κατανάλωση ενέργειας" (normal energy consumption) σημαίνει τον μέσο όρο της ετήσιας εσωτερικής κατανάλωσης ενέργειας στην οποία περιλαμβάνονται η παραγωγή της χώρας και οι εισαγωγές από άλλα κράτη μέλη της ΕΟΚ και από τρίτα κράτη, αλλά όχι και οι εξαγωγές. Εν τω μεταξύ οι ποσότητες πετρελαίου που βρίσκονται στις δεξαμενές των πλοίων (seagoing ship bunkers) -και για τις οποίες γνωρίζουμε, από την Οδηγία του 1968 ήδη, ότι δεν συνυπολογίζονται στα αποθέματα- θεωρούνται εξαγωγές και αυτό απαντά εν μέρει στην αρχική μας απορία σχετικά με την μη συμπερίληψη τους στον υπολογισμό των αποθεμάτων.

²¹ ΕΟΚ L 292 της 16.11.1977.

²² Είναι, ήδη, φανερό ότι τα κράτη μέλη διαχειρίζονται τις κρίσεις ουσιαστικά από μόνα τους. Η επιτροπή δεν παίζει παρά δευτερεύοντα ρόλο. Άλλωστε η πρόταση του Ευρωκοινοβουλίου (C 37/26, ψήφισμα της 08.05.1973) για παραχώρηση ουσιαστικών αρμοδιοτήτων στην Κοινότητα και σε περίοδο πετρελαϊκής κρίσης, δεν βρήκε πουθενά υποστηρικτή. Βλ. Επιθεώρηση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Μ. Ζορμπαλά, 1988/1, σελ. 88.

²³ 78/890/ΕΟΚ, της 28.09.1978.

²⁴ ΕΟΚ L183 της 19.07.1979.

Παραμένει όμως το ερώτημα με νέα διατύπωση. Γιατί τα αποθέματα των δεξαμενών των πλοίων θεωρούνται εξαγωγές ;

Η Απόφαση ασχολείται ιδιαίτερος με τη μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου (εώς 10% ή και περισσότερο μετά από απόφαση της Επιτροπής) σε περίπτωση κρίσης. Στο άρθρο που μας ενδιαφέρει περισσότερο (α.4) πληροφορούμαστε ότι η μείωση αυτή στην κατανάλωση αργού πετρελαίου ή προϊόντων του, δύναται να υποκατασταθεί, αν το θελήσει το μέλος, από την αντίστοιχη αύξηση των αποθεμάτων του αργού πετρελαίου ή των προϊόντων του. Βεβαίως η αύξηση αυτή δεν μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερη ή μικρότερη από τον μέσο όρο της αύξησης των αποθεμάτων των υπολοίπων μερών. Αλλιώς το κράτος που παραβιάζει αυτή την υποχρέωση οφείλει να εξισορροπήσει ταχέως τη διαφορά.

2.3 Κοινοτικά νομοθετικά κείμενα και προγράμματα που δρουν συμπληρωματικά στο νομικό πλαίσιο για τα αποθέματα πετρελαίου

Όπως έχουμε προαναφέρει, αντιμετωπίζουμε την πολιτική αποθεμάτων πετρελαίου ως ένα μέρος μίας περίπλοκης ευρύτερης πετρελαϊκής πολιτικής. Παράλληλα, η διατήρηση, η σωστή χρήση και ο έλεγχος των αποθεμάτων απαιτεί την συνεργασία και άλλων τομέων. Με αυτή την οπτική, στο παρόν υποκεφάλαιο, θα σκιαγραφήσουμε τις περίπλοκες σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ των αποθεμάτων και των αντικειμένων άλλων πολιτικών ή προγραμμάτων της ΕΕ, όπως π.χ η τεχνολογία και η έρευνα, η κοστολόγηση, η προστασία του περιβάλλοντος κ.ο.κ. Με αυτό τον τρόπο κάνουμε και μία σύντομη ιστορική αναδρομή στις σχετικές κοινοτικές προσπάθειες που αφορούν πιο έμμεσα στα αποθέματα.

Από την δεκαετία του 1980, παρατηρείται η τάση της αγοράς να ζητά προϊόντα πετρελαίου ελαφρά ή μεσαία. Αυτή η τάση όπως θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε και σε άλλο κεφάλαιο, οφείλεται στη διαφοροποίηση των συνηθειών του καταναλωτή. Το ζήτημα που προέκυψε, λοιπόν, ήταν (και είναι και σήμερα), η κάλυψη των απαιτήσεων σε πιο ελαφρά κλάσματα και η ύπαρξη κάποιων αντίστοιχων αποθεμάτων σε αυτά.

Έτσι, εξεδόθησαν οι Κανονισμοί 1054/90 ²⁵ και 3152/90 ²⁶, οι οποίοι και αναφέρονται στην δασμολογική ποσόστωση που είχε επιβληθεί επί των προϊόντων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (ελαφρά κλάσματα) και τα οποία εισάγονταν από τρίτες χώρες. Το ποσό που με τον 1054 επιτρεπόταν να εισαχθεί, δίχως δασμό, ήταν 3.500.000 τόνοι πετρελαίου εσωτερικής καύσης (gas oil), ενώ με τον 3152 αυξήθηκαν σε 8.500.000 τόνους. Αυτό σημαίνει ότι το ποσό υπερδιπλασιάζεται και οι εισαγωγές μέχρις αυτή την ποσότητα δεν υπόκεινται σε δασμούς από την ΕΟΚ, δηλαδή το τρίτο κράτος αντιμετωπίζεται σαν ένα άλλο κράτος μέλος και χαίρει της πλήρους απελευθέρωσης. Από αυτό το ποσό εισαγωγών και πάνω, επιβάλλεται κάποιος δασμός. Βάσει πρότερης Οδηγίας (3116/90 ²⁷), το ποσοστό του δασμού ανερχόταν σε 5%. Με τον κανονισμό 3274/90 ²⁸, το ποσοστό αυτό κατεβαίνει στο 3,5% και μάλιστα για αόριστο χρονικό διάστημα. Αυτή είναι η λογική που επικρατεί και στις μέρες μας στην πετρελαϊκή πολιτική της κοινότητας. Δηλαδή, υπάρχει πλήρης απελευθέρωση εντός της Κοινότητας, υπάρχουν πολλές προτιμησιακές συμφωνίες με τρίτα κράτη αλλά ακόμα και για αυτά τα τρίτα κράτη που δεν χαίρουν προτιμησιακού καθεστώτος, οι δασμοί είναι πολύ χαμηλοί. Η αγορά πετρελαίου είναι, δηλαδή, πολύ απελευθερωμένη και αυτή είναι μία σαφής ένδειξη της μεγάλης αλληλεξάρτησης που χαρακτηρίζει τις σχέσεις των κρατών στον εν λόγω τομέα.

Ο στόχος της μείωσης της εξάρτησης από τρίτες χώρες στην πετρελαϊκή πολιτική, είναι όπως έχουμε δει ο απώτερος στόχος της Κοινότητας. Γι' αυτήν, όμως, η ανακάλυψη πετρελαίου είναι δύσκολη καθώς η γεωφυσική διαμόρφωση του υπεδάφους της είναι τέτοια που δυσχεραίνει την εξόρυξη. Άλλωστε η γηραιά ήπειρος δεν είναι και η πλέον προικισμένη στον τομέα των φυσικών πόρων. Γι' αυτό και το Συμβούλιο έχει συνδέσει μέσα από μία σειρά από νομοθετικά κείμενα, την πετρελαϊκή πολιτική και την πολιτική αποθεμάτων με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την τεχνογνωσία. Όσο μεγαλύτερη η πρόοδος σε αυτόν τον τομέα, τόσο ευκολότερη η εξόρυξη αργού, μέσω νέων πιο προωθημένων τεχνικών μεθόδων.

²⁵ EE L 108 της 28.04.1990.

²⁶ EE L 302 της 31.10.1990.

²⁷ EE L 308 της 31.10.1990

²⁸ EE L 315 της 15.11.1990.

Ένα δείγμα αυτής της προσπάθειας του Συμβουλίου είναι και η Απόφαση 94/806 ²⁹. Η Απόφαση έρχεται να προστεθεί στο ερευνητικό πλαίσιο που διαμορφώνει το τέταρτο Πρόγραμμα Πλαίσιο για τις δράσεις της Κοινότητας στους τομείς της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης για την περίοδο 1994-1998. Μόνον, για τον τομέα της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, η 94/806 προβλέπει 967 εκατ. ECU. Η πρόταση του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου, που εν μέρει ενσαρκώνεται και στην Οδηγία, είναι η προώθηση νέων τρόπων εκμετάλλευσης, καθαρότερων (cleaner) και ασφαλέστερων (safer) τεχνικών μεθόδων, τέτοιων που να συνδυάζονται με την αποτελεσματικότερη διανομή και χρήση των εξορυχθέντων κοιτασμάτων και να καταλήγουν σε μία πιο αποδοτική πολιτική. Στην πραγματικότητα, τα θέματα που εμπλέκονται είναι πολλά, αλλά είναι φυσιολογική η εμπλοκή τους. Ας δούμε την λογική.

Για να ανακαλύψουμε περισσότερο πετρέλαιο, χρειαζόμαστε σύγχρονες τεχνικές μεθόδους. Οι μέθοδοι αυτές, θα πρέπει να είναι φιλικές προς το περιβάλλον (cleaner) ώστε να μην δημιουργούν επιπλέον πρόβλημα στην ήδη βεβαρημένη κατάσταση του. Γι' αυτό το λόγο η περιβαλλοντική πολιτική και ο στόχος της μείωσης των βλαβερών για την ατμόσφαιρα εκπομπών, εμπλέκεται με την πετρελαϊκή πολιτική. Η αύξηση της ανακαλυπτόμενης ποσότητας πετρελαίου, θα πρέπει να συνοδεύεται με φειδωλή χρήση της από τους καταναλωτές (μεγάλους και μικρούς), γιατί τα κοιτάσματα δεν είναι αιώνια (efficiency). Παράλληλα, όμως, το πετρέλαιο είναι ένα είδος πρώτης ανάγκης και θα πρέπει να παρέχεται άφθονα στους καταναλωτές. Για να επιτευχθεί και αυτό θα πρέπει η τιμή του να είναι προσιτή. Η κοστολόγηση, με την σειρά της, εξαρτάται από ένα σωρό άλλους παράγοντες. Για παράδειγμα, τον τρόπο διανομής, την μεταφορά και την όλη οργάνωση του συστήματος επεξεργασίας και παροχής/εμπορίου (downstream sector).

Όλα αποτελούν φαύλο κύκλο, καθώς καταλήγουν στο ίδιο σημείο. Στη σωστή χρήση του πετρελαίου, δηλαδή στην ορθολογική χρήση των αποθεμάτων του και στην συνεπαγόμενη ευκολότερη διατήρησή τους, με στόχο την χρήση τους μόνον σε περίοδο κρίσης (κατά την επιταγή της ΕΕ). Έτσι οι Οδηγίες και τα άλλα νομοθετικά κείμενα αναφερόμενα στο ζήτημα της τήρησης αποθεμάτων, θίγουν αναπόφευκτα και

²⁹ EE L 334 της 22.12.1994.

μία σειρά άλλες διαστάσεις της πετρελαϊκής πολιτικής. Μάλιστα η Κοινότητα έχει προχωρήσει στην θεσμοθέτηση πολύπλοκων προγραμμάτων που εμπλέκουν έργα σε κάθε τομέα (ενέργεια, περιβάλλον, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αποτελεσματική χρήση ενέργειας, νέες τεχνολογίες). Ας δούμε κάποια από αυτά τα προγράμματα.

Το πρόγραμμα για την τεχνολογική ανάπτυξη και την έρευνα είναι έτσι οργανωμένο, ώστε η Επιτροπή -κύρια υπεύθυνος για την πορεία του- να συνεργάζεται με δύο ακόμα επιτροπές (έρευνα και ανάπτυξη, τεχνολογία) και με ομάδες ειδικών σε όλα τα κράτη μέλη, για να αποφασίζουν τα σχετικά μέτρα. Τα τελευταία θα πρέπει να υιοθετηθούν από το Συμβούλιο με αυξημένη πλειοψηφία εντός τριών, το πολύ, μηνών από την υποβολή τους και αν δεν εγκριθούν από το Συμβούλιο δύνανται να εγκριθούν από την ίδια την Επιτροπή. Η λήψη επιπλέον μέτρων και η εποπτεία αυτών είναι επίσης έργο της Επιτροπής. Η έρευνα πιθανόν να οδηγήσει στην ανακάλυψη νέων τρόπων εξόρυξης πετρελαίου και καλύτερων τεχνικών εκμετάλλευσης τους για την παραγωγή καθαρότερων κλασμάτων. Η τεχνολογία θα προσφέρει νέο εξοπλισμό για την πιο αποτελεσματική χρήση της ενέργειας. Και οι δύο τομείς συνεργαζόμενοι οδηγούν στην λογικότερη χρήση της ενέργειας, ένα μεγάλο ποσοστό της οποίας καλύπτεται από το πετρέλαιο. Και περισσότερο πετρέλαιο, σημαίνει δυνατότητα φύλαξης περισσότερων αποθεμάτων.

Παράλληλα με το Τέταρτο Πρόγραμμα Πλαίσιο της Κοινότητας τέθηκε σε λειτουργία και ένα πρόγραμμα το οποίο στοχεύει στην υποστήριξη των ΜΜΕ, στον τομέα της ενέργειας και στην γενικότερη μείωση χρήσης ενέργειας, εντοπίζοντας και τις περιβαλλοντικές διαστάσεις του θέματος (μείωση εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα, CO₂). Το πρόγραμμα ονομάστηκε Joule-Thermie ³⁰ και η διάρκεια του ήταν πέντε χρόνια από το 1995 έως το 1998 ³¹. Είχε δύο βασικές δραστηριότητες:

Πρώτον την προώθηση νέων, καινοτόμων ενεργειακών τεχνολογιών στους τομείς εξορύξιμων καυσίμων (υδρογονάνθρακες), αποτελεσματικής χρήσης της ενέργειας και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (demonstration projects, Type A) και δεύτερον άλλες επιβοηθητικές ενέργειες, όπως μέτρα που ολοκληρώνουν την αγορά στους παραπάνω τομείς (associated measures, Type B). Η Κοινότητα δεν χρηματοδοτεί

³⁰ EE L 334 της 22.12.1994.

³¹ Ενώ ο προϋπολογισμός για κάθε ένα από τα δύο μέρη του προγράμματος ήταν 464 και 566 εκατ. ECU αντίστοιχα. Βλ. επίσης Com (97) τελικό της 23.04.1997.

πλήρως αυτά τα έργα αλλά από το 40% έως και το 100% (σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις), καθώς όπως γνωρίζουμε δρα εκ παραλλήλου με τα κράτη, μέσω της αρχής της επικουρικότητας. Ας σημειωθεί, δε, ότι το πρόγραμμα δεν περιορίζεται μόνον στα κράτη μέλη αλλά επεκτείνεται και σε τρίτες χώρες (π.χ Ρωσία, Αλβανία, Βουλγαρία και χώρες κεντροανατολικές γενικά).

Το 1995 υπήρξε σημαντική χρονιά για την διαμόρφωση του ευρωπαϊκού αλλά και παγκόσμιου νομοθετικού πλαισίου για την ενέργεια, για έναν επιπλέον λόγο. Ένα πολύ σημαντικό κείμενο, η Συνθήκη για τον Χάρτη της Ενέργειας³² καθώς και το Πρωτόκολλο της, σχετικά με τον ενεργειακό βαθμό απόδοσης και τις πτυχές που αφορούν το περιβάλλον, άνοιξαν προς υπογραφή έως τις 16 Ιουνίου 1995. Η προσχώρηση επιτρέπεται σε όσους την υπογράψουν μέχρι αυτή την ημερομηνία και τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 1998, 13 από τα υπογράφοντα κράτη ήταν μέλη της ΕΕ. Άλλωστε αυτή η Συνθήκη δεν είναι παρά το αποτέλεσμα της υπόσχεσης των κρατών μελών της ΕΕ να επεκτείνουν σε διεθνές επίπεδο τις προσπάθειες τους για προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, με μέτρα για την απελευθέρωση των επενδύσεων και των συναλλαγών στον τομέα της ενέργειας, τις οποίες και είχαν αναλάβει στα πλαίσια της αρχικής προσπάθειας τους, τον Δεκέμβριο του 1991 όταν είχαν υπογράψει τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Ενέργειας, στα πλαίσια της Διάσκεψης της Χάγης. Η Συνθήκη για τον Χάρτη Ενέργειας είναι, επομένως, μία διεθνής έκδοση του αντίστοιχου Ευρωπαϊκού Χάρτη του 1991 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Απριλίου του 1998. Ως βασικός στόχος της Συνθήκης προβάλλεται η προώθηση της μακροπρόθεσμης συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας. Αναγνωρίζονται όλες οι αρχές της GATT (Ε.Μ, Μ.Ε.Κ, διαφάνεια, απαγόρευση ποσοστώσεων κ.α) και επιβάλλεται ο σεβασμός των κανόνων του ανταγωνισμού, ενώ ένα σημαντικό αντικείμενο της είναι η διαμετακόμιση (α.7) για την οποία προβλέπεται και διαδικασία επίλυσης εάν ενσκήψει κάποια διαφορά καθώς και η προώθηση των επενδύσεων, στην οποία αφιερώνεται ξεχωριστό μέρος αλλά και η προστασία του περιβάλλοντος (α.19). Τροποποιήσεις έχουν επέλθει κυρίως στις εμπορικές διατάξεις της Συνθήκης (13 Ιουλίου 1998), ενώ στις 13 Νοεμβρίου 1998 το Συμβούλιο

³² ΕΕ L 69 της 09.03.1998.

χαιρέτησε τις πρωτοβουλίες για την οργάνωση διαβουλεύσεων σχετικά με τη σύσταση κατάλληλου διεθνούς μηχανισμού για τη διαμετακόμιση ενέργειας³³.

Η μεγάλη στιγμή του τομέα της ενέργειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ήλθε όμως με την έκδοση της Λευκής Βίβλου για την Ενέργεια στις 13.12.1995³⁴. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο κείμενο που αναφέρεται στο γενικό πλαίσιο του ζητήματος της ενέργειας (σχολιάζοντας όλα τα σχετιζόμενα ζητήματα που είδαμε παραπάνω), στις υφιστάμενες της εποχής τάσεις, τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές που διέπουν την ευρωπαϊκή πολιτική, τα όργανα που δύνανται να φέρουν εις πέρας την πολιτική και αυτή και, τέλος, τις προοπτικές και τις πιθανές μελλοντικές χρήσεις της ενέργειας.

Στο προοίμιο αναφέρονται οι λόγοι που δικαιολογούν την έκδοση της Λευκής Βίβλου και που μάλιστα την επιβάλλουν. Η διεύρυνση της ΕΕ που κάνει ώστε οι πολιτικοοικονομικές ευθύνες των κρατών μελών να αυξάνουν καθιστά απαραίτητη την καλύτερη οργάνωση του τομέα. Έπειτα, η οργάνωση του τομέα απαιτείται και στα πλαίσια της ΟΝΕ και είναι φυσική συνέχεια της έκδοσης του Κοινωνικού Χάρτη και των σχετικών καλύτερων συνθηκών διαβίωσης που ο τελευταίος πρεσβεύει. Τονίζεται, δε, ότι αν και το 1995 η κατάσταση στον τομέα της ενέργειας ήταν ικανοποιητική, ο εν λόγω τομέας δεν μπορεί ποτέ να θεωρηθεί ένα κεκτημένο για την Ευρώπη. Δεδομένου ότι οι πολιτικές ενέργειας των κρατών μελών δεν είναι παρόμοιες, οι αντιδράσεις σε περίπτωση κρίσης θα είναι διαφορετικές και η οργάνωση σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν δύναται να αποδώσει τα μέγιστα αν τα κράτη δεν ακολουθήσουν κάποιους βασικούς και απαραίτητους κοινούς κανόνες και κοινούς στόχους. Επομένως το κύριο ζητούμενο, απ' ότι γίνεται κατανοητό, εξακολουθεί να είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ομοιογένεια των νομοθεσιών των κρατών μελών. Στα πλαίσια αυτά το ζήτημα των κοινών κανόνων για τα αποθέματα προβληματίσε την Επιτροπή.

Η Επιτροπή, εντοπίζει το πρόβλημα του μειωμένου ανταγωνισμού όσον αφορά τα διυλιστήρια. Μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1980, όπως έχουμε αναφέρει, υπήρχαν πολλές και μεγάλες μονάδες διυλιστηρίων στην ΕΟΚ, ενώ η ζήτηση είχε ήδη αρχίσει

³³ Γενική Έκθεση ΕΕ, 1998, αριθ. 399.

³⁴ Com (95) 682 τελικό της 13.12.1995.

να μειώνεται. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα διυλιστήρια κλείνουν και ο τομέας τείνει να γίνει ολιγοπωλιακός ³⁵. Όπως αναφέρει η Επιτροπή, η Κοινότητα πρέπει να παρακολουθεί την κατάσταση για να αποφευχθούν εξελίξεις που θα υπέθαλπαν επιπλέον τον ανταγωνισμό και θα μείωναν περαιτέρω τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις στον τομέα διύλισης του πετρελαίου και εμπορίας των προϊόντων του. Προς αυτή την κατεύθυνση η Επιτροπή πρότεινε τη λήψη κάποιων μέτρων που θα εξασφάλιζαν περισσότερο την ανεξαρτησία της ΕΕ, κυρίως σε περίπτωση μείωσης της παροχής πετρελαίου από τρίτες χώρες. Μέτρα για την ασφάλεια της παροχής, διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας, αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας. Με αυτό τον τρόπο η Επιτροπή εγκρίνει τα μέτρα των δύο βασικών Οδηγιών του 1968 και του 1972 σχετικά με τα αποθέματα και επιμένει στην εφαρμογή τους, τονίζοντας ότι παρόλες τις νέες πηγές ενέργειας, τομείς όπως οι μεταφορές και η βιομηχανία θα εξαρτώνται πάντα από την χρήση του πετρελαίου.

Παρόλα αυτά η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει οι κανόνες της ΕΕ να προσαρμοστούν ακόμη περισσότερο σε αυτούς της Διεθνούς Οργάνωσης Ενέργειας (International Energy Agency, IEA). Συγκεκριμένα η προσαρμογή αυτή θα έγκειτο σε δύο πράξεις: πρώτον, στην προσαρμογή των αναγκαστικών αποθεμάτων πετρελαίου και πετρελαιοειδών από τα κράτη και δεύτερον, στον συντονισμό των εν λόγω μέτρων ώστε να γίνει αποτελεσματικότερη η εφαρμογή τους και να είναι πιο συμβατά με την ενιαία εσωτερική αγορά ³⁶.

Στην πραγματικότητα, βέβαια, η σχετική ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει παραμείνει η ίδια από το 1972 και υπάρχουν διάφορα κενά τα οποία δεν διευκολύνουν την εφαρμογή της από τα κράτη μέλη, με τρόπο παρόμοιο (βλ. αναλυτικότερα, σχετικά με την εφαρμογή, στο επόμενο κεφάλαιο). Η Επιτροπή, όμως, εντοπίζει ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την ανεξαρτησία της ΕΕ. Είναι απαραίτητο αυτή να δίνει συνεχώς την αίσθηση μίας ενιαίας οντότητας, ώστε να εισακούεται η φωνή της σε παγκόσμιο επίπεδο και να δύναται να ασκήσει πίεση στις Αραβικές και Αφρικανικές χώρες και στα κράτη του ΟΠΕΚ, από τα οποία δεν θα πάψει να εξαρτά το μεγαλύτερο ποσοστό

³⁵ Στην πραγματικότητα αυτή είναι μία τάση η οποία δεν έχει ξεπεραστεί ακόμα και σήμερα και απειλεί την ευρωστία του τομέα. Βλ. υπ. 17 για Com (96) 143 της 03.04.1996.

³⁶ Ας τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι αυτή η ταύτιση των στόχων, κυρίως ως προς την ποσότητα των απαιτούμενων αποθεμάτων, έχει συντελεστεί σήμερα, μεταξύ διεθνούς και ευρωπαϊκού επιπέδου.

των αναγκών της σε πετρέλαιο για το άμεσο, τουλάχιστον, μέλλον. Γι' αυτό και η Κοινότητα θα πρέπει να παίζει και τον ρόλο του συντονιστή στην προσπάθεια των κρατών αλλά και των οργανώσεων των παραγωγών και καταναλωτών για διάλογο σε αυτά τα θέματα, τόσο σε διεθνές επίπεδο ³⁷, όσο και σε πιο τοπικό επίπεδο ³⁸.

Συγκεκριμένα προτάσεις αναφέρονταν στον χώρο της κεντροανατολικής Ευρώπης, της Μεσογείου, της Ασίας, της Λατινικής Αμερικής και των κρατών ΑΚΕ. Θα δούμε παρακάτω ότι κάποιες από αυτές τις πρωτοβουλίες έχουν δρομολογηθεί. Προγράμματα, όπως τα PHARE ³⁹, TACIS ⁴⁰, THERMIE ⁴¹, SYNERGY ⁴², ALTENER ⁴³, SAVE ⁴⁴, MEDA ⁴⁵, υλοποιήθηκαν και συνεχίστηκαν με νέα διαδοχικά προγράμματα, ενώ συνεργασίες με κέντρα όπως το Ενεργειακό Κέντρο της Μαύρης Θάλασσας και το Ενεργειακό Κέντρο της Παλαιστίνης και αντίστοιχα Κέντρα Ανατολικών χωρών ⁴⁶, πραγματοποιήθηκαν. Στα πλαίσια αυτά εντάσσονται, άλλωστε

³⁷ Κάτι το οποίο έχει, άλλωστε, κάνει με την συν-υποστήριξη της Διεθνούς Διάσκεψης για την Ενέργεια στην Βενεζουέλα.

³⁸ Με την προώθηση μίας Συμφωνίας Συνεργασίας ή μίας Εμπορικής Συμφωνίας με τα κράτη του ΟΠΕΚ και τη διευκόλυνση της σύστασης κοινών επιχειρήσεων στα κράτη αυτά, γεγονός που εκτός της πιο εξασφαλισμένης παροχής και της στενότερης σχέσης θα σήμαινε και μείωση κόστους. Έχουμε δει, πως το κόστος επηρεάζει έμμεσα τη διατήρηση αποθεμάτων.

³⁹ Πρόκειται για πρόγραμμα παροχής τεχνικής βοήθειας με απώτερο στόχο την οικοδόμηση αποτελεσματικότερων δομών ενέργειας και την εφαρμογή των απαιτούμενων ρυθμίσεων στις χώρες που βρίσκονται στις παραμεθόριες περιοχές της ΕΕ και δει στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. (1994-1996)

⁴⁰ Αποτελεί, επίσης, πρόγραμμα παροχής τεχνικής υποστήριξης για τις περιοχές ΚΑΚ και την Μογγολία. (1994-1996)

⁴¹ Βλ. ανωτέρω.

⁴² Η ανάπτυξη διεθνούς διαλόγου και συνεργασίας σε όλους τους ενεργειακούς τομείς, μέσω οικονομικών προγραμμάτων που ξεπερνούν τα γεωγραφικά όρια της ΕΕ και τους στενότερους στόχους πιο εξειδικευμένων προγραμμάτων. Αυτό είναι το αντικείμενο του SYNERGY. (01.01.1997-31.12.1997). Βλ. 701/97/ΕΟΚ της 14.04.1997. Το πρόγραμμα έχει παραταθεί με απόφαση του Συμβουλίου (Com (97) 550), για το 1998 και στα πλαίσια του τελευταίου προγράμματος πλαισίου (1998-2002).

⁴³ Μέχρι σήμερα είχαμε δύο φάσεις αυτού του προγράμματος. 1993-1997 (Βλ. 93/500/ΕΟΚ) και 1998-2002 (Com (99) 560) και αφορά την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας σε κάποιους τομείς κυρίως λόγω του χαμηλότερου κόστους τους και την μειωμένης επίδρασης τους στο περιβάλλον. Ο προϋπολογισμός του είναι περίπου 132,5 εκατ ECU για τη δεύτερη φάση.

⁴⁴ Δύο τέτοια προγράμματα έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα. Το πρώτο (1991-1995, ΕΕ L 307 της 08.11.1991), στόχευε στην ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης της Κοινότητας και το δεύτερο (1996-2000, ΕΕ L 335 της 24.12.1996) βρίσκεται εν εξελίξει και αποτελεί μέρος του τέταρτου προγράμματος πλαισίου (1995-1998). Στοχεύει στην τόνωση των προαναφερθέντων μέτρων και πιο συγκεκριμένα στην αύξηση των επενδύσεων για εξοικονόμηση ενέργειας και στην ρύθμιση της τελικής ζήτησης. Η πρωτοτυπία του προγράμματος έγκειται, επιπλέον, στην ανοιχτή του φύση προς τις χώρες ΚΑΕ.

⁴⁵ Πενταετές πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας για τις χώρες της Μεσογείου (1995-1999) με προϋπολογισμό 3,4 δις ευρώ. Βλ. κανονισμό Συμβουλίου 1588/96 της 23.07.1996.

⁴⁶ Κυρίως στη βάση της καλύτερης συνεργασίας δεδομένης της προοπτικής εισόδου των χωρών αυτών στην ΕΕ.

και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Ενέργειας τα οποία συνδέουν τα κράτη μέλη μεταξύ τους αλλά και με τις γειτονικές χώρες και τα οποία σίγουρα θα διευκολύνουν την ικανοποίηση των καταμερισμένων αναγκών σε αποθέματα πετρελαίου σε περίπτωση διακοπής παροχής.

Οι προσπάθειες της Επιτροπής συνεχίστηκαν με έρευνες για τον τομέα της ενέργειας που κατέληξαν σε κείμενα εργασίας όπως αυτό της 03.04.1996⁴⁷. Εδώ εντοπίζεται εκ νέου το πρόβλημα της ολιγοπώλησης του τομέα από κάποια μεγάλα διυλιστήρια και προτείνεται στο Συμβούλιο να δοθεί η κατάλληλη προσοχή στο ζήτημα της ασφάλειας της παροχής πετρελαίου η οποία χαρακτηρίζεται ως στρατηγικής σημασίας. Η αναδιαμόρφωση του τομέα της διύλισης και εμπορίας, είναι, βέβαια στα χέρια των επιχειρηματιών στα πλαίσια των κρατών μελών αλλά δεν θα πρέπει να συνεπάγεται το κλείσιμο διυλιστηρίων κατά τρόπο που να επηρεάζεται ο υγιής ανταγωνισμός και το κόστος των σχετικών προϊόντων. Αν και ο τομέας της διύλισης είναι καθετοποιημένος, κάθε ξεχωριστό του τμήμα θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως αυτόνομο και να του δίδεται η πρέπουσα σημασία. Παράλληλα τονίζεται η ανάγκη της αναμόρφωσης ως προς τα παραγόμενα προϊόντα καθώς εντοπίζεται η σαφής τάση της αγοράς προς τα λεγόμενα ελαφρά κλάσματα, δηλαδή το πετρέλαιο κίνησης και το diesel, παρά προς τα πιο βαριά. Σε αυτά τα πλαίσια εισάγεται και το παράλληλο ζήτημα της μικρότερης εκπομπής ρίπων (CO₂) στην ατμόσφαιρα από τα τελευταία αυτά καύσιμα και θίγονται ζητήματα όπως η τεχνολογική προσαρμογή των οχημάτων στις νέες απαιτήσεις⁴⁸. Η κάλυψη αυτών των αναγκών παρουσιάζεται ως επείγουσα από την Επιτροπή. Και τούτο δεν είναι καθόλου υπερβολικό.

Η τάση για μεγάλες επενδύσεις στον τομέα της διύλισης, που είχε ξεκινήσει από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, έκανε ώστε να μαζευτεί πολύ δυναμικό σε αυτό τον τομέα, ενώ οι ανάγκες σήμερα είναι λιγότερες και η ζήτηση, όπως είδαμε, έχει διαφοροποιηθεί ως προς τα προϊόντα. Το γεγονός αυτό κάνει ώστε το πετρέλαιο και τα προϊόντα του να είναι παραπάνω ακριβά απ' ό τι θα έπρεπε -και θα μπορούσε- να είναι. Επιβαρύνονται οι ίδιες οι διυλιστικές μονάδες, οι εμπορικές εταιρείες και ο καταναλωτής, ενώ το κόστος κάνει ασύμφορη, συχνά, την κατασκευή ειδικευμένων

⁴⁷ Com (96) 143 της 03.04.1996.

⁴⁸ Βλ. ειδικότερα το σχετικό πρόγραμμα Auto-oil (1999-ανάλογα με το είδος της προσαρμογής κάθε κράτους μέλους, είτε το 2003 ή το 2005), Οδηγία 98/70/ΕΕ.

εγκαταστάσεων για την φύλαξη και διατήρηση των αποθεμάτων. Μία προσαρμογή στα νέα δεδομένα θα έκανε την τήρηση των υποχρεωτικών αποθεμάτων πιο εύκολη υπόθεση, παράλληλα με τα υπόλοιπα πλεονεκτήματα που θα επέφερε. Η βιομηχανία πετρελαίου, καταλήγει η μελέτη, εξακολουθεί να είναι ένας σημαντικότερος τομέας για την οικονομία της Κοινότητας παρόλη την μείωση του ποσοστού της από 45%, πριν 25 χρόνια, σε 38% της αγοράς ενέργειας. Το ποσοστό αυτό, άλλωστε, αντικατοπτρίζει την σχέση του πετρελαίου και με τα άλλα μέσα παραγωγής ενέργειας (τα οποία ήδη διαδίδονται πιο γρήγορα) και όχι την πραγματική του κατανάλωση. Ο τομέας βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο και εφόσον είναι στρατηγικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική πολιτική της Κοινότητας, θα πρέπει να του δοθεί η ανάλογη προσοχή.

Όσον για τις προοπτικές, το κείμενο αναφέρεται σε μέτρια αύξηση των τιμών του πετρελαίου μέχρι και το 2010 και εκτιμάται ότι η ζήτηση του θα εξακολουθήσει να αυξάνεται αλλά μόνον μέτρια. Αυτό θα οφείλεται στην αύξηση αποθεμάτων λόγω και της πιο χαλαρής πολιτικής των κρατών του ΟΠΕΚ. Αν και τα σταθερά καύσιμα (άνθρακας) παγκοσμίως, έχουν τεράστια αποθέματα και πηγές, οι οποίες εξασφαλίζουν παροχές για τα επόμενα 200 χρόνια (!), από τα υγρά καύσιμα, το πετρέλαιο βρίσκεται στην χαμηλότερη θέση με αποδεδειγμένα αποθέματα 43 ετών μόνο. Από αυτά το 65% βρίσκεται σε χώρες της Μέσης Ανατολής, το 11% στην Βενεζουέλα και το Μεξικό και το 6% στις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Παρόλα ταύτα τα παγκόσμια αποθέματα έχουν τριπλασιαστεί σε σχέση με τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και δεδομένης της προόδου της τεχνολογίας, πιθανώς οι ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων να μας εκπλήξουν κατά τα επόμενα έτη. Το ζήτημα είναι, όμως, ότι η Ευρώπη, λόγω των γεωφυσικών της χαρακτηριστικών πάντα θα εξαρτάται από τις εισαγωγές πετρελαίου για να καλύψει τις ανάγκες της και για τα κράτη είναι περισσότερο θέμα πολιτικής το πώς θα καταφέρουν να ξεφύγουν από τον ύφαλο της πλήρους εξάρτησης.

Τα αποδεδειγμένα αποθέματα στην Ευρώπη, βρίσκονται κυρίως στην Βόρεια Θάλασσα και στην Νορβηγία (η οποία έχει σαφώς μεγαλύτερη ευχέρεια από το Η.Β σε αυτό τον τομέα και θεωρείται μία από τις μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγικές δυνάμεις στον κόσμο), και φτάνουν τα 0,9 δις τόνους. Αν και τα αποθέματα χρησιμοποιούνται σχεδόν με τον ίδιο ρυθμό με αυτό της παραγωγής τους, η μικρή

ποσότητα τους κάνει ώστε να υπολογίζεται η επάρκεια τους για, μόλις, 8 χρόνια. Η αισιοδοξία στηρίζεται ως επί το πλείστον στα κοιτάσματα της Βορείου Θάλασσας και στα νέα μη ανακαλυφθέντα, ακόμα, κοιτάσματα, άρα και στην πρόοδο της τεχνολογίας. Η συνεργασία της Νορβηγίας, όπως αποδεικνύεται, είναι ιδιαίτερος σημαντική, καθώς η εξάρτηση της ΕΕ από εισαγόμενο πετρέλαιο, μειώνεται από τον μέσο όρο του 80% στο 60%, μόνο με τον συνυπολογισμό των νορβηγικών αποθεμάτων ⁴⁹. Ακόμα και η συνεργασία με ανατολικά κράτη (το άνοιγμα του αγωγού ADRIA από την Κροατία και η Κασπία θάλασσα), πρέπει να προωθηθεί. Αλλιώς τα πλέον απαισιόδοξα σενάρια μιλάνε για αύξηση των εισαγωγών και της εξάρτησης της ΕΕ από αυτές, στο 83% (κατά Μ.Ο) έως το 2005 και στο 90% έως το 2020 ⁵⁰.

Ακριβώς επειδή, όπως διαπιστώσαμε, η αποφυγή της εξάρτησης της ΕΕ είναι σε μεγάλο ποσοστό ζήτημα πολιτικής και στρατηγικής, η Επιτροπή το 1996 εξέδωσε μία σειρά από κανονισμούς μετά από σχετικές γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου, επί τη βάση των οποίων τα κράτη μέλη θα πρέπει να τηρούν τακτική επαφή με τα όργανα της ΕΕ για την ανακοίνωση των επενδυτικών προγραμμάτων και επιμέρους έργων κοινοτικού ενδιαφέροντος που λαμβάνουν χώρα ή που σχεδιάζονται σε κάθε μέλος. Σε αυτή την προσπάθεια συμμετέχουν και τα εθνικά γραφεία και πρακτορεία, τα οποία λειτουργούν από το 1992 στα πλαίσια πιλοτικού προγράμματος ⁵¹.

Μία συνολική θεώρηση του ως άνω έργου της ΕΕ, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εξεδόθη στις 23.04.1997 ⁵². Συντάχθηκε από τον Έλληνα επίτροπο και, τότε, υπεύθυνο του τομέα της ενέργειας κ. Παπουτσή. Στο προοίμιο της, ήδη, η ανακοίνωση παρατηρεί ότι αν και η "ενέργεια είναι το αίμα που κυλάει στις φλέβες της οικονομίας και που υποθάλπει την κοινωνική ευημερία ... ο ευρωπαίος πολίτης δεν αντιλαμβάνεται παρόλα αυτά σε γενικές γραμμές και δεν αναγνωρίζει αυτόν τον κεντρικό ρόλο που διαδραματίζει η ενέργεια, παρά μόνο σε στιγμές σοβαρότατων κρίσεων". Η υιοθέτηση της κατάλληλης στρατηγικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναμένεται ότι θα υπάρξουν και η κοινωνική συνειδητοποίηση

⁴⁹ ΕΛ.ΠΕ.

⁵⁰ 1999-Annual Energy Review (Ιανουάριος 2000), σελ. 53.

⁵¹ Βλ. αναλυτικότερα το άρθρο για την ομιλία του υπεύθυνου της Γ.Δ 17 Samuele Furfari στην ιστοσελίδα: europa.eu.int/en/comm/dg17/27furfar.htm.

είναι τα δύο κύρια θέματα της ανακοίνωσης. Εξειδικευμένη νομική βάση, διαφάνεια πολιτικής, βελτιωμένη στοχοθέτηση, στενότερη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών παράλληλα με συνεργασία σε επίπεδο διεθνών οργανισμών⁵³ είναι κάποιες από τις προτάσεις προς την κατεύθυνση της επίλυσης των ενεργειακών προβλημάτων, συνολικά ως πακέτο. Τέλος, μετά από μία αναδρομή στις ως τότε δράσεις της Επιτροπής, ενθαρρύνεται η συνέχιση του καλού έργου της.

Από τον επόμενο χρόνο (1998), η περιφερειακή συνεργασία, θα λέγαμε ότι προωθήθηκε ιδιαίτερος. Από την μία είχαμε την πρώτη συζήτηση σχετικά με την εξέταση της ενεργειακής νομοθεσίας των προς εισδοχή κρατών της Ανατολικής Ευρώπης. Με πρωτοβουλία του Συμβουλίου πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, στις 24 και 25 Σεπτεμβρίου, Διυπουργική Ενεργειακή Συνδιάσκεψη "Ανατολή-Δύση". Τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου, συνεστήθη επιχειρησιακή ομάδα (task force) για την υλοποίηση των σχεδίων ενεργειακής συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της Βαλτικής. Εξακολούθησε η ενεργειακή συνεργασία με τα κράτη της Κεντρικής Ευρώπης και αυτά της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (PHARE, TACIS, SYNERGY), ενώ κλείστηκε συμφωνία προώθησης του εκσυγχρονισμού του πολωνικού πετρελαϊκού τομέα, η οποία και άρχισε να ισχύει από τις 13 Αυγούστου 1998. Τον Απρίλιο, το Συμβούλιο στα συμπεράσματα του τόνισε την συμβολή των πετρελαίων της Κασπίας για την ανεξαρτησία της ΕΕ στον εν λόγω τομέα. Η συνεργασία με τις μεσογειακές χώρες επίσης προωθήθηκε⁵⁴. Στις 11 Μαΐου είχαμε στις Βρυξέλλες, την Σύνοδο των Υπουργών Ενέργειας των μεσογειακών χωρών και αποφασίστηκε το πρόγραμμα δράσης τους για την περίοδο 1998-2002⁵⁵.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να κάνουμε μία ειδικότερη αναφορά σε αυτή την συνεργασία. Πρόκειται για μία ιδέα η οποία υπήρχε από το 1995, διατυπωμένη σε επίσημο κείμενο της Επιτροπής. Το σχέδιο ήταν η δημιουργία του λεγόμενου Mediterranean Energy Forum .

⁵² Com (97) τελικό της 23.04.1997.

⁵³ ΔΟΕ, ΔΟΑΕ, ΕΤΑΑ, ΔΤ.

⁵⁴ Γενική Έκθεση ΕΕ 1998, αριθ. 400-403.

⁵⁵ Com (97) 550, ΕΕ L 7 της 13.01.1999.

Το 1995, λοιπόν, μετά από το πρωταρχικό σεμινάριο της Αθήνας (Ιούλιος), ακολούθησε, στις 27 και 28 Νοεμβρίου, η Ευρω-Μεσογειακή Συνδιάσκεψη της Βαρκελώνης όπου και διατυπώθηκε ο στόχος της δημιουργίας μίας περιοχής σταθερότητας και ειρήνης, μίας οικονομικής περιοχής επί τη βάση του ελεύθερου εμπορίου και της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των Μεσόγειων συνεργατών της⁵⁶. Ακολούθησε η Υπουργική Διάσκεψη της Τριέστης, τον Ιούνιο του 1996 "για μία Ευρω-Μεσογειακή συνεργασία στον τομέα της ενέργειας". Οι τομείς δράσης ήταν:

- η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την έλξη επενδύσεων στον τομέα της ενέργειας, βάσει συγκεκριμένων ενεργειακών στόχων
- η προώθηση στην αγορά των ενεργειακών προϊόντων
- η ενθάρρυνση του διαλόγου παραγωγών-καταναλωτών
- η μεταφορά ενέργειας μέσω διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων
- η προώθηση νέων πηγών ενέργειας
- η προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια όλων των ως άνω δράσεων κλπ.

Για να υλοποιηθούν αυτοί οι στόχοι, η Διάσκεψη της Τριέστης εγκαθίδρυσε το Euro-Mediterranean Energy Forum⁵⁷. Μετά από την Υπουργική Διάσκεψη της Μάλτας, τον Απρίλιο του 1997, πραγματοποιήθηκε η πρώτη συνάντηση του forum στις 13 Μαΐου 1997, όπου λήφθηκαν οι εξής αποφάσεις:

- να αρχίσει ένας διαρκής διάλογος για τα σχετικά ζητήματα και να υπάρχει σωστή τεχνική υποστήριξη για να είναι αυτός παραγωγικός (π.χ χρήση του διαδικτύου δίοδοι πληροφόρησης και οργάνωση των συζητήσεων δηλ. σωστή ημερήσια διάταξη)
- να εκδίδεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, η εκτίμηση των μερών, των βιομηχανιών τους και των τραπεζών για την πορεία της μεσογειακής περιφέρειας
- να καταρτησθεί ένα μεσοπρόθεσμο σχέδιο δράσης το οποίο συνεπικουρούμενο από άλλα ομοιογενή συμπληρωματικά μέτρα και δράσεις θα καταλήξουν στην όσο το δυνατό γρηγορότερη επίτευξη των στόχων.

⁵⁶ Αίγυπτος, Ιορδανία, Λίβανος, Παλαιστινιακή Αρχή, Συρία (χώρες Μασρέκ) Μαρόκο, Τυνησία, Αλγερία (χώρες Μαγκρέμπ), Τουρκία, Κύπρος, Ισραήλ, Μάλτα.

⁵⁷ Βλ. αναλυτικότερα, την ιστοσελίδα του Euro-Mediterranean Energy Forum Secretariat

Τέλος ως διευκρινιστεί ότι η πρωτοβουλία αυτή δεν έχει ίδιο προϋπολογισμό αλλά βαρύνει τα μέρη, την ΕΕ, την ΕΤΕπ. και άλλες τράπεζες⁵⁸.

Έτσι περνάμε χρονολογικά, στο τελευταίο έτος του περασμένου αιώνα. Τα προβλήματα με το πετρέλαιο δεν έχουν αλλάξει ιδιαίτερος στην πραγματικότητα. Έχουμε, όμως, ζήσει και εξακολουθούμε να βιώνουμε μία πρωτόγνωρη αύξηση των τιμών στα πετρελαιοειδή η οποία γίνεται όλο και πιο φανερή στον τελικό καταναλωτή, μέσω των τιμών των καυσίμων κίνησης. Κατά ανάλογο τρόπο έχουν αυξηθεί και οι τιμές όλων των προϊόντων του πετρελαίου και έτσι η φύλαξη των αποθεμάτων έχει καταλήξει ασύμφορη. Η Επιτροπή δεν έμεινε άπραγη απέναντι σε αυτή την μη-αναμενόμενη (σε αυτό τον βαθμό, τουλάχιστον) πραγματικότητα. Τον Ιούλιο του 1999 εξέδωσε σχετική Απόφαση της⁵⁹. Η Απόφαση αφορά στο κόστος εφοδιασμού σε πετρέλαιο και στις τιμές διάθεσης των πετρελαιοειδών στην κατανάλωση. Οι στόχοι είναι η ενοποίηση του συστήματος πληροφόρησης μεταξύ των κρατών μελών αλλά και μεταξύ των μελών και της ίδιας της Επιτροπής. Αυτό θα επιτυγχάνεται με την εβδομαδιαία και μηνιαία πληροφόρηση από τα κράτη μέσω του "πετρελαϊκού δελτίου" και με τη δημοσίευση τους από την Επιτροπή, καθώς και με τις σχετικές διαβουλεύσεις σε επίπεδο ειδικευμένων αντιπροσώπων των κρατών μελών. Μέσω αυτής της απόφασης και με τις δηλώσεις των τιμών εφοδιασμού σε αργό πετρέλαιο και προϊόντα του, είναι εύκολο να υπολογιστεί και το κόστος τήρησης των υποχρεωτικών αποθεμάτων.

Θα κάνουμε μία μικρή παρένθεση, σε αυτό το σημείο, για να θίξουμε ένα ζήτημα που έχουμε αναφέρει και με άλλη ευκαιρία αλλά το οποίο έχει αναδειχθεί εκ νέου σε μείζων, λόγω της προαναφερθείσας ανόδου των τιμών. Η πολιτική των τιμών, λοιπόν, είναι ένα άλλο, εξειδικευμένο ζήτημα στα πλαίσια της πετρελαϊκής πολιτικής της ΕΕ. Η ΕΕ, δεν έχει καταφέρει να διαμορφώσει μία κοινή πολιτική στον εν λόγω τομέα και αυτό συνεπάγεται τις μεγάλες διαφορές στην τιμολόγηση των προϊόντων

⁵⁸ Βλ. σχετικά, Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, Κεφ. 12, σελ. 45. Συνολικά χορηγήθηκαν για την περίοδο 1995-1999 ποσά ίσα με 4,6 δις ευρώ και προβλέπονταν σημαντικές ενισχύσεις υπό τη μορφή δανείων από την Ε.Τ.Επ.

⁵⁹ Απόφαση 1999/566/ΕΟΚ για την εφαρμογή προγενέστερης απόφασης του Συμβουλίου (1999/280).

πετρελαίου ανά κράτος μέλος. Είναι χαρακτηριστικό για παράδειγμα, ότι το 1993 τα 1000 λίτρα βενζίνης σούπερ, κόστιζαν 179 ECU στην Γαλλία και 258 ECU στη Δανία, τα 1000 λίτρα πετρελαίου ντίζελ κόστιζαν 186 ECU στην Γαλλία και 271 ECU στην Ιρλανδία, ενώ οι τιμές των άλλων προϊόντων στα υπόλοιπα κράτη μέλη ποικίλλαν μεταξύ των ακραίων προαναφερθεισών ⁶⁰. Αυτές οι διαφορές εξηγούνται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διεθνούς αγοράς πετρελαίου αλλά και της εκάστοτε εθνικής αγοράς.

Έτσι, όπως έχουμε ήδη, δει η αγορά πετρελαίου είναι από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, ελεγχόμενη από μία μικρή ομάδα πολύ μεγάλων διυλιστηρίων, τα οποία συνήθως ανήκουν σε αμερικανικές Π.Ε, και τα οποία ελέγχουν τα μεγάλα κοιτάσματα πετρελαίου στον κόσμο. Η ολιγοπωλιακή διαμόρφωση της αγοράς, και η εφαρμογή της πολιτικής αυτών των μεγάλων δρόντων, καλύπτουν το 80% της αγοράς ⁶¹. Παράλληλα οι πολυεθνικές αυτές εταιρείες και οι θυγατρικές τους δεν επιβαρύνονται με ιδιαίτερα έξοδα ανταλλαγής και μεταφοράς λόγω ειδικών συμφωνιών, αλλά το "παιχνίδι" αυτό της εύκολης μεταφοράς μέσω των μεγάλων πετρελαιοαγωγών, επιρρεάζει τις τιμές στα κράτη μέλη. Όπως βλέπουμε, δηλαδή, το ζήτημα των τιμών δεν είναι καθαρά οικονομικό αλλά και πολιτικό, γι' αυτό άλλωστε και απαιτείται μία πολιτική σε επίπεδο κυβερνήσεων και όχι, απλά, σε επίπεδο εταιρειών.

Έπειτα, κάθε κράτος μέλος, έχει ίδιους κανονισμούς τιμών και βέβαια ίδιους φορολογικούς συντελεστές και ειδικούς φόρους για τα πετρελαϊκά προϊόντα. Δεδομένου ότι η φορολογία δεν είναι το κατεξοχήν εναρμονισμένο ζήτημα στην ΕΕ, οι διαφορές οφείλονται σε μεγάλο βαθμό και σε αυτούς τους λόγους.

Έτσι, διαπιστώνουμε ότι η πρωτοβουλία της Επιτροπής και η έγκριση από το Συμβούλιο για τη διαδικασία πληροφόρησης των κοινοτικών οργάνων σχετικά με τις τιμές πετρελαιοειδών, ήλθε να καλύψει ένα μεγάλο κενό. Θα πρέπει, βεβαίως, τα κράτη να δείξουν ανταπόκριση στο κάλεσμα αυτό.

Κλείνουμε την παρένθεση αφού τονίσουμε ότι στόχος της ήταν να αγκίξει μονάχα, ένα επιπλέον ζήτημα της πολιτικής πετρελαίου, το οποίο θα τραβήξει το ενδιαφέρον του αναγνώστη και όχι να επεκταθεί περαιτέρω ως προς αυτό.

⁶⁰ Μούσης, σελ. 437.

⁶¹ Μούσης, σελ. 437.

Ξαναγυρνώντας στην αναδρομή μας, την ίδια χρονιά (1999) άρχισαν διαπραγματεύσεις για τον τομέα της ενέργειας με χώρες όπως η Κύπρος, η Τσεχία, η Ουγγαρία, η Εσθονία, η Σλοβενία και συνεχίστηκαν οι συνεργασίες με την Πολωνία και τα κράτη της πρώην ΕΣΣΔ, στα πλαίσια των γνωστών προαναφερθέντων προγραμμάτων ⁶². Άλλωστε το Πέμπτο Πρόγραμμα Πλαίσιο, εξακολουθεί να προωθεί τις επιμέρους δράσεις του, όπως οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ⁶³, η φειδωλή χρήση της ενέργειας κ.α.

Στο κεφάλαιο αυτό προσπαθήσαμε να περιγράψουμε περιληπτικά και με τρόπο που να μην κουράσει τον αναγνώστη, τις κυριότερες δράσεις της Κοινότητας στην πετρελαϊκή πολιτική αποθεμάτων, θίγοντας παράλληλα ζητήματα τα οποία εμπλέκονται λειτουργικά με την καλύτερη εφαρμογή αυτής. Επιπλέον, κάναμε μία αναδρομή στα κοινοτικά νομοθετικά κείμενα που θεωρήσαμε ότι σκιαγραφούν καλύτερα την πολιτική αυτή, ούτως ώστε να προχωρήσουμε στο πιο πρακτικό μέρος της μελέτης μας έχοντας γνώση του απαραίτητου θεωρητικού υπόβαθρου.

⁶² Γενική Έκθεση ΕΕ, 1998, αριθ. 363-364.

⁶³ Το Δεκέμβριο του 1998, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία προώθησης της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, μέσω πολυετούς δράσης, ενώ τον Απρίλιο του 1999 είχε προταθεί η εξαγωγή τεχνολογίας από την ΕΕ για το εν λόγω θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 Σύντομη παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης κατανάλωσης και παραγωγής πετρελαίου, στον κόσμο και στην ΕΕ.

Ενδιαφέρον είναι να δούμε τα νέα δεδομένα σε παγκόσμιο αλλά κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα οποία έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια στην αγορά πετρελαίου, κυρίως λόγω των πρωτοεμφανιζόμενων συνθηκών παραγωγής και ζήτησης αλλά και των ιδιαίτερος αυξημένων τιμών, που έχουν αναδείξει σε μείζονα τον ρόλο της διατήρησης αποθεμάτων.

Σε παγκόσμιο, λοιπόν, επίπεδο η κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας αυξάνεται συνεχώς από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, με έναν ρυθμό που φτάνει το 1,4% ανά έτος ⁶⁴. Το ποσοστό αύξησης της ζήτησης, βέβαια, διαφέρει σε κάθε περιφέρεια. Έτσι στις χώρες του ΟΟΣΑ παρουσιάζεται ετήσια άνοδος της τάξης του 1,5%, στις αναπτυσσόμενες χώρες μικρότερη και εντυπωσιακή στις χώρες της Μέσης Ανατολής, της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής (4,8%, 4,5% και 3,6% αντίστοιχα, για την περίοδο 1990-1997) ⁶⁵. Άλλωστε, όπως έχουμε ήδη αναφέρει οι περιοχές αυτές έχουν αναδειχθεί στους μεγαλύτερους καταναλωτές πετρελαίου, με την Ασία να συμμετέχει με καλπάζοντα ρυθμό στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας (15,8% το 1980 και 24,5% το 1997) ⁶⁶.

Το πετρέλαιο ως βασικό μέσο παραγωγής ενέργειας είναι αντιπροσωπευτικός παράγων της πορείας του ενεργειακού τομέα, κυρίως μέσω των μεταφορών. Η συμβολή των μεταφορών στην αύξηση της ζήτησης ενέργειας και δει πετρελαίου (η οποία προβλέπεται να συνεχίσει για τα επόμενα χρόνια ⁶⁷) θα βαίνει αυξανόμενη για το απώτερο μέλλον. Συγκεκριμένα έχει αυξηθεί από 22,2% το 1980, σε 28% το 1996 ⁶⁸, ενώ είναι γνωστή η τάση αγοράς, περισσότερων των δύο αυτοκινήτων ανά

⁶⁴ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 27.

⁶⁵ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 26.

⁶⁶ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 26.

⁶⁷ 1999- Annual Energy Review (Ιανουάριος 2000), σελ. 10.

⁶⁸ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 34.

οικογένεια, δεδομένο θετικό για την πορεία της κατανάλωσης του πετρελαίου ντήζελ και της βενζίνης.

Ο οικιακός τομέας, καταναλώνει πετρέλαιο, αλλά η αύξηση οφείλεται κυρίως στην θέρμανση και άρα εξαρτάται από τις κλιματολογικές συνθήκες. Δεδομένης της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη, η κατανάλωση πετρελαίου στον εν λόγω τομέα να μην αυξάνεται, αλλά με σιγανούς ρυθμούς (2% κατά μέσο όρο) και δεν αναμένεται να υπάρξει κάποια μεγάλη αλλαγή στο ποσοστό αυτό για τα επόμενα έτη. Όσον αφορά τον τομέα της βιομηχανίας, στον οποίο επίσης καταναλώνεται πετρέλαιο (η κατηγορία των βαριών κλασμάτων), έχει σημειωθεί αύξηση σε σχέση με το 1980, αλλά δεν έχουμε φτάσει το ανώτατο ποσοστό του 3,3% ετησίως που είχε σημειωθεί το 1988 (το 1996 ήταν 2,6%).

Γίνεται και από αυτά τα ποσοστά φανερό, η τάση της παγκόσμιας αγοράς προς τα πιο ελαφρά καύσιμα, σε σχέση με τα βαριά της δεκαετίας του 1980. Παρότι το ποσοστό του αερίου αυξάνεται, το πετρέλαιο θεωρείται το επικρατέστερο μέσω παραγωγής ενέργειας, με ποσοστό το οποίο έχει μείνει σταθερό στο 37% της σχετικής αγοράς από το 1990⁶⁹. Παράλληλα, όπως είδαμε η ζήτηση του αυξάνει και οι προοπτικές του κρίνονται ευοίωνες για τον επόμενο αιώνα από την Επιτροπή, στην Ετήσια Έκθεση Ενέργειας του 1999.

Όσον αφορά τώρα στην ΕΕ, στην σχετική ανωτέρω έκθεση, παρουσιάζεται η αλλαγή των κλιματολογικών συνθηκών ως βασικός παράγων των νέων τάσεων της δεκαετίας του 1990. Το 1997, για παράδειγμα, ήταν μία ζεστή χρονιά και αυτό σήμανε αυτόματα, τη μείωση της χρήσης πετρελαίου κατά 0,8%, σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές⁷⁰.

Η συνολική ζήτηση ενέργειας στην ΕΕ αυξάνεται σταθερά από το 1990, με ετήσιο ρυθμό 1,0-1,2%⁷¹ και το σημαντικότερο ποσοστό αυτής οφείλεται στην κατανάλωση πετρελαίου. Το ποσοστό αυτό αντικατοπτρίζει ποσότητα 50 εκατομμυρίων τόνων πετρελαϊκού ισοδύναμου (Mtoe), από τους οποίους οι 34 εκατ. τόνοι οφείλονται στον μεταφορικό τομέα. Οι τομείς όπου καταναλώνεται το περισσότερο πετρέλαιο είναι οι

⁶⁹ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 9, 10, 37.

⁷⁰ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 12.

⁷¹ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 26.

μεταφορές και η πετροχημική βιομηχανία. Συνολικά το 63% της ζήτησης πετρελαίου, κατά το 1997, ικανοποίησε ανάγκες αυτών των τομέων (βλ. Παράρτημα I, Πίνακα 1)⁷².

Ο μεταφορικός τομέας οδηγεί και εδώ τις εξελίξεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι, στις μεταφορές οφείλεται το ήμισυ (50%) της όποιας αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ, σταθερά από το 1990. Το ποσοστό συμμετοχή τους στην κατανάλωση πετρελαίου, αυξάνεται με ρυθμό 1,9% ετησίως από το 1990 για να φτάσει να καλύπτει το 31% της ζήτησης, το 1997⁷³.

Στον οικιακό τομέα, έχουμε σταθερή ετήσια αύξηση 0,5%, από το 1985. Αλλά οι κλιματολογικές συνθήκες έριξαν την κατανάλωση ενέργειας, το 1997.

Τέλος, στην βιομηχανία, η παραγωγή ενέργειας αυξήθηκε το 1997, κατά 4%, ενώ η κατανάλωση κατά 0,6%, κατά μέσο όρο⁷⁴.

Ειδικότερα η ΕΕ αντιπροσώπευσε το 30% της κατανάλωσης ενέργειας των κρατών του ΟΟΣΑ, για το 1997. Τα προαναφερθέντα ποσοστά μας πληροφορούν και για μία άλλη σημαντική σχέση, ήτοι, τον λόγο της ενέργειας προς το ΑΕΠ. Το ΑΕΠ αυξάνεται, ενώ τα έξοδα για την ενέργεια δεν αυξάνονται με τον ίδιο ρυθμό, ούτε άλλωστε και η χρήση της. Αυτό είναι ένα στοιχείο, που κατά την γνώμη μας αντικατοπτρίζει την ορθολογικότερη χρήση της ενέργειας, τις δομικές αλλαγές προς τους βιομηχανικούς τομείς μικρότερης έντασης ενέργειας και την αποτελεσματική ευρωπαϊκή πολιτική.

Σε σχέση με την ζήτηση, η παραγωγή ενέργειας αυξάνεται λιγότερο, ήτοι 0,3% ετησίως από το 1985. Η παραγωγή, λοιπόν, παρουσίασε αύξηση μεταξύ του 1990 και του 1995 (6,4%), φτάνοντας την τελευταία, αυτή, χρονιά στο αποκορύφωμα της. Από το 1995, η αύξηση της παραγωγής δεν είναι τόσο μεγάλη και, όπως έχουμε δει, οφείλεται κυρίως στα κοιτάσματα πετρελαίου της Βορείου Θάλασσας. Βάσει αυτών των δεδομένων η εξάρτηση της ΕΕ από εισαγωγές πετρελαίου φτάνει κατά μέσο όρο

⁷² 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 27.

⁷³ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 30.

⁷⁴ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 30, 29.

το 80%, αλλά το θετικό στοιχείο είναι ότι το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο του 85% που ίσχυε για το 1997 ⁷⁵.

Οι τιμές, για τους μεγάλους (βιομηχανικούς) καταναλωτές μειώθηκαν μεταξύ 1990 και 1997, κατά 0,1% ανά έτος. Για τους μικρούς, όμως, καταναλωτές οι τιμές ως γνωστόν έχουν αυξηθεί πάρα πολύ. 1% για κάθε χρόνο από το 1990 έως το 1997 και έκτοτε, κυρίως από το 1999, κάθετα ⁷⁶. Οι κύριοι λόγοι, κατά την γνώμη μας, είναι οι εξής:

- η μεγάλη αύξηση στην ζήτηση πετρελαίου από τις ΗΠΑ
- η μείωση των εξαγωγών των κρατών του ΟΠΕΚ
- η αύξηση σε πρωτόγνωρο βαθμό της ισοτιμίας του αμερικανικού δολαρίου με το ευρώ και τα εθνικά νομίσματα των χωρών (κυρίως των χωρών εκτός της ζώνης του ευρώ)
- ο αντικατοπτρισμός της αύξησης της τιμής του αργού πετρελαίου, στα προϊόντα του, μέσω των αυξημένων φορολογικών συντελεστών.

Στο επόμενο υποκεφάλαιο θα έχουμε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε τα συστήματα τα οποία έχουν διαμορφωθεί στα κράτη μέλη της ΕΕ για την άσκηση της πετρελαϊκής και αποθεματικής πολιτικής τους, τον βαθμό ικανοποίησης των κοινοτικών επιταγών και την αντιμετώπιση των προαναφερθέντων προβλημάτων.

3.2 Συγκριτική μελέτη των πολιτικών αποθεμάτων πετρελαίου των κρατών μελών.

Στην ΕΕ, τα υφιστάμενα συστήματα διατήρησης αποθεμάτων αλλά και γενικότερης πετρελαϊκής πολιτικής κατατάσσονται σε δύο γενικές κατηγορίες. Η πρώτη αφορά στα μέλη τα οποία έχουν "συγκεντρωτικά" ("centralized") συστήματα και η δεύτερη σε αυτά τα οποία χαρακτηρίζονται από "αποκεντρωμένα" ("de-centralized") συστήματα.

⁷⁵ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 13.

⁷⁶ 1999-Annual Energy Review (Δεκέμβριος 1999), σελ. 13.

Τα βασικά κριτήρια με την βοήθεια των οποίων κατατάσσουμε κάθε κράτος σε μία από τις δύο κατηγορίες είναι τα εξής τρία:

Πρώτον, το κατά πόσο η βασική πετρελαϊκή εταιρεία (διυλιστήριο) της χώρας ελέγχεται, από το κράτος.

Δεύτερον, την ισοδύναμη ποσότητα πόσων ημερών εγχώριας κατανάλωσης, φυλάσσει αυτή η εταιρεία.

Τρίτον, το κατά πόσο οι εμπορικές εταιρείες, έχουν αυξημένο ή όχι βαθμό ελαστικότητας ως προς την υποχρεωτική τήρηση αποθεμάτων από τις ίδιες ή υπάρχει η δυνατότητα φύλαξης των υποχρεωτικών αποθεμάτων τους, για λογαριασμό τους, από την κύρια (προαναφερθείσα) εταιρεία, μετά από την πληρωμή κάποιας προμήθειας σε αυτήν.

Με βάση αυτά τα κριτήρια, οκτώ (8) από τα μέλη της ΕΕ, χαρακτηρίζονται "συγκεντρωτικά" ως προς το σύστημα της πετρελαϊκής τους πολιτικής. Συνολικά αυτές οι οκτώ χώρες μέλη συγκεντρώνουν ποσότητα 40 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου και προϊόντων του, ως αποθέματα. Παρακάτω θα δούμε αναλυτικότερα και ξεχωριστά για κάθε ένα από τα "συγκεντρωτικά" κράτη, τον τρόπο που ασκεί την πολιτική διατήρησης και ελέγχου των υποχρεωτικών αποθεμάτων του.

3.2.1 Τα "συγκεντρωτικά" κράτη μέλη

Διαφορές υπάρχουν ακόμα και μεταξύ των "συγκεντρωτικών" κρατών. Έτσι αν πάρουμε τις δύο ακραίες περιπτώσεις, στην Γερμανία το 84% των υποχρεωτικών αποθεμάτων φυλάσσεται από την κρατική εταιρεία, ενώ η αντίστοιχη εταιρεία στην Αυστρία κρατά μόνον το 15% αυτών. Επιπλέον υπάρχουν διαφορές στο ποσοστό στο οποίο το κράτος ελέγχει την κύρια πετρελαϊκή εταιρεία σε κάθε μέλος. Παρακάτω θα μελετήσουμε την περίπτωση κάθε κράτους, ξεχωριστά.

Ας ξεκινήσουμε με την Γερμανία ⁷⁷. Η σχετική νομοθεσία υπάρχει στην χώρα από το 1966 και μετά από τροποποιήσεις κατέληξε στην τελευταία έκδοση της, του 1988. Πρόκειται για το μέλος με την πιο συγκεντρωτική δομή στην πετρελαϊκή του

⁷⁷ Βλ. EMC, executive summary σελ. 2, 3, main report σελ.11-12 και appendix σελ.41-48.

πολιτική. Αυτό οφείλεται στις διευρυμένες αρμοδιότητες της κρατικής εταιρείας πετρελαίου, με την επωνυμία "EBV". Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1978 και όλες οι εταιρείες που εισάγουν ή διυλίζουν πετρέλαιο, είναι υποχρεωτικά μέλη της. Φυλάσσει αποθέματα ίσα με την εγχώρια κατανάλωση 80 ημερών των προηγούμενων τριών ετών ή του τελευταίου έτους (ανάλογα με το ποια ποσότητα είναι η μεγαλύτερη) ⁷⁸, αφήνοντας στις υπόλοιπες εμπορικές εταιρείες την φύλαξη ποσότητας ίσης με την κατανάλωση, το πολύ, 10-15 ημερών. Να τονιστεί, ότι βάσει εθνικής νομοθεσίας προσδιορίζεται το ποσοστό που πρέπει να κρατείται για κάθε προϊόν πετρελαίου ξεχωριστά. Βέβαια οι έμποροι δύνανται να αφήσουν τη φύλαξη των αποθεμάτων τους στην κεντρική αυτή εταιρεία με την προϋπόθεση καταβολής προμήθειας ⁷⁹. Έτσι καλύπτεται το κενό της κοινοτικής νομοθεσίας. Επιπλέον, στην Γερμανία, το κράτος έχει το δικαίωμα να κρατά ίδια αποθέματα (τα λεγόμενα "στρατηγικά" αποθέματα), τα οποία φτάνουν την ποσότητα των 20 ημερών εγχώριας κατανάλωσης και ισούνται με 7,3 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου και προϊόντων του κατά τα καθορισμένα ποσοστά ⁸⁰. Αν και υφίσταται στόχος αύξησης αυτών μέχρι τους 10 εκατ. τόνους ανά έτος, αυτός φαίνεται να έχει εγκαταλειφθεί από την κυβέρνηση. Ρόλο διοικητικό και ελεγκτικό παίζει η EBV, η οποία διενεργεί ελέγχους ακόμα και σε ακαθόριστα διαστήματα. Με αυτές τις ποσότητες αποθεμάτων η Γερμανία ανταποκρίνεται και με το παραπάνω, στις κοινοτικές της υποχρεώσεις, εφόσον φυλάσσει συνολικά ποσότητα ίση με την κατανάλωση 110-115 ημερών. Μέσω διμερών συμφωνιών με διάφορα κράτη μέλη διατηρεί το 6% αυτών των αποθεμάτων σε επικράτειες άλλων μελών της ΕΕ (κυρίως οι διυλιστικές εταιρείες κλείνουν τέτοιες συμφωνίες).

Η Ιρλανδία ⁸¹ βρίσκεται σε επίσης πολύ καλή κατάσταση όσον αφορά τα υποχρεωτικά αποθέματα, καθώς το κρατικώς ελεγχόμενο πετρελαϊκό της πρακτορείο (agency) NORA (διάδοχος οντότητα της εθνικής επιχείρησης, Irish National Petroleum Corporation, INPC και ιδρυθέν το 1995), φυλάσσει ποσότητα ίση με την κατανάλωση 70 ημερών της προηγούμενης χρονιάς. Πρόκειται για υποχρέωση που

⁷⁸ Την 1^η Δεκεμβρίου 1996 αυτά υπολογίζονταν συνολικά σε 19,4 εκατ. τόνους πετρελαϊκού ισοδύναμου.

⁷⁹ Την 1^η Απριλίου 1996 αυτή η προμήθεια ήταν 11,87 Μάρκα για κάθε μετρικό τόνο καυσίμων της πρώτης κατηγορίας, 8,88 για κάθε μετρικό τόνο των καυσίμων της δεύτερης κατηγορίας και 7,90 για τον κάθε μετρικό τόνο της τρίτης κατηγορίας.

⁸⁰ Φυλάσσονται, δε, στην περιοχή Wilhelmshaven, στη βορειοδυτική Γερμανία.

⁸¹ Βλ. EMC, executive summary σελ. 3-4, main report σελ. 13 και appendix σελ. 54-58.

απορρέει από την εθνική νομοθεσία του 1995 έτσι όπως αυτή έχει τροποποιήσει τις παλαιότερες του 1974. Οι υπόλοιπες 27 εμπορικές εταιρείες, λοιπόν, επιβαρύνονται με την φύλαξη του υποχρεωτικού υπόλοιπου των 20 ημερών κατανάλωσης. Στις αρχές του 1997, 265.000 τόνοι αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού, αποτελούσαν το απόθεμα της χώρας. Στην Ιρλανδία, όμως, συναντάμε την ιδιαιτερότητα της φύλαξης του 30% αυτών των ποσοτήτων στο εξωτερικό, μέσω διμερών συμφωνιών. Τέτοιες συμφωνίες υπάρχουν με το Η.Β, το Βέλγιο, την Γαλλία, ενώ υπό διαπραγμάτευση και ανεπίσημα υφίστανται και με την Δανία και την Ολλανδία. Κατά την γνώμη μας αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα σε περιπτώσεις κρίσεων, καθώς το ιρλανδικό κράτος δεν έχει τη δυνατότητα άμεσου ελέγχου και εκμετάλλευσης των αποθεμάτων αυτών. Πάντως υπεύθυνες για τον έλεγχο είναι οι δύο εταιρείες, NORA και INPC.

Η Δανία ⁸² είναι μία ακόμα ενδιαφέρουσα περίπτωση συγκεντρωτικής χώρας. Παραδοσιακά (από το 1960), η Δανία φύλασσε πολλά στρατηγικά αποθέματα, μέσω της κεντρικής εταιρείας της FDO. Από το 1992, όμως, τα μείωσε από το ισόποσο των 125 ημερών κατανάλωσης του προηγούμενου έτους, σε αυτό που αυστηρά απαιτείται από την ΕΕ. Ακόμα και αυτό το ποσό θεωρείται υψηλό για μία χώρα που είναι στην πραγματικότητα, εξαγωγέας πετρελαίου. Τα αποθέματα, κρατούνται από την κρατική εταιρεία (62 ημέρες), από τις εμπορικές εταιρείες (28 ημέρες) και από τις εταιρείες μη μέλη της FDO (οι οποίες υποχρεούνται στην τήρηση των 90 ημερών, δηλαδή της πλήρους απαίτησης). Συνολικά υπάρχουν 15 πετρελαϊκές εταιρείες και 15 εταιρείες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, 3 μεγάλοι βιομηχανικοί καταναλωτές και ο κρατικός σιδηρόδρομος, οι οποίοι είναι οι μεγαλύτεροι παροχείς αυτών των αποθεμάτων. Μόνον οι εταιρείες με εισαγωγική ικανότητα άνω των 50 τόνων ετησίως, υπόκεινται σε αυτή τη νομοθεσία. Λιγότερο από το 1% των ποσοτήτων των δανέζικων αποθεμάτων φυλάσσονται στο εξωτερικό υπό διμερείς συμφωνίες. Οι κύριοι αποδέκτες αυτών είναι οι Ιρλανδία και Σουηδία.

Η Φινλανδία ⁸³ είναι μία ακόμη χώρα η οποία παραδοσιακά (από το 1958) κρατούσε υψηλές ποσότητες αποθεμάτων πετρελαίου. Υπάρχουν, όμως, ιδιαιτερότητες στην,

⁸² Βλ. EMC, σελ. 3, 9 και 16-21 αντίστοιχα.

⁸³ Βλ. EMC, σελ. 3, 10 και 22-27 αντίστοιχα.

πιο πρόσφατη (1995), εθνική νομοθεσία της που την διαφοροποιούν λίγο από το αυστηρά κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο. Έτσι, για παράδειγμα, τα αποθέματα της βαρύνουν μόνον τους εισαγωγείς και θα πρέπει να ισούνται με τις αντίστοιχες τρίμηνες καθαρές εισαγωγές πετρελαίου στην χώρα κατά τον προηγούμενο χρόνο, ενώ το ίδιο ισχύει για κάθε ένα από τα προϊόντα του πετρελαίου. Τέσσερις μεγάλες εταιρείες ικανοποιούν το 95% των υποχρεώσεων της χώρας. Επιπλέον, στρατηγικά αποθέματα διατηρούνται από το κράτος στην κρατική εταιρεία NESΑ. Εκτός, όμως, από την τήρηση κάποιων αποθεμάτων των εμπορικών εταιρειών (με την καταβολή προμήθειας, βέβαια) και των στρατηγικών αποθεμάτων, η NESΑ διατηρεί αποθέματα φυσικού αερίου και αιθέρα, καλύπτοντας τις υποχρεώσεις της έναντι της ΙΕΑ (Διεθνής Οργάνωση Ενέργειας, International Energy Agency) και παράλληλα εποπτεύει το όλο σύστημα διατήρησης αποθεμάτων. Έτσι το 1999 κατείχε, περίπου, 1 εκατ. τόνους αποθεμάτων, το 1/3 το οποίων σε μορφή αργού πετρελαίου. Προς το παρόν δεν διατηρεί αποθέματα στο εξωτερικό, καθώς η νομοθεσία της απαγορεύει τις σχετικές διμερείς συμφωνίες, παρόλα αυτά η κυβέρνηση ερευνά την υπόθεση εισαγωγής νομοθετικών αλλαγών σε αυτό τον τομέα.

Ένα αρκετά περίπλοκο σύστημα συναντάμε στην Γαλλία ⁸⁴. Στην χώρα υπήρξε κρατικός έλεγχος της παροχής πετρελαίου από την εποχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο άμεσος αυτός έλεγχος υποκαταστήθηκε από ένα καθεστώς εισαγωγής πετρελαίου, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1920, το οποίο διεπόταν από αρχές που ίσχυσαν στην γαλλική πετρελαϊκή πολιτική μέχρι και το Δεκέμβριο του 1992. Από την 1^η Ιανουαρίου 1993, ισχύει ένας νέος νόμος που κατήργησε τους προηγούμενους. Πρώτα απ' όλα καθορίζεται για κάθε εταιρεία πετρελαίου, ένα ποσοστό 26% επί των εισαγωγών της του προηγούμενου χρόνου, σε δωδεκάμηνη κυλιόμενη βάση (rolling basis) για τη διατήρηση αποθεμάτων σε κάθε μία κατηγορία προϊόντων πετρελαίου ξεχωριστά. Επιπλέον, υφίσταται και μία τέταρτη κατηγορία σε αυτά (ήτοι το καύσιμο για τα αεροπλάνα τύπου jet, jet fuel) για την οποία διατηρείται ισόποσο απόθεμα.

Θα χαρακτηρίζαμε το γαλλικό σύστημα ως σύστημα δύο επιπέδων. Υπάρχει η παλιά κρατική εταιρεία SAGESS (ιδρυθείσα το 1988), η οποία διατηρεί τα στρατηγικά

⁸⁴ Βλ. EMC, σελ. 3, 10-11 και 28-40 αντίστοιχα.

αποθέματα (τα οποία στα τέλη του 1996 έφταναν συνολικά τα 3,9 εκατ. τόνους ⁸⁵), και υφίσταται επιπλέον, ο CPSSP ο οποίος είναι ημι-κρατικός οργανισμός υπεύθυνος για την αποθήκευση των αποθεμάτων κάποιων εταιρειών (μετά από καταβολή προμήθειας ⁸⁶) και για την εποπτεία του όλου συστήματος. Το ποσοστό της συμμετοχής της CPSSP, στα συνολικά αποθέματα αυξήθηκε από το 54% αυτών, στο 80%, από τον Μάιο του 1997 (ανάλογα με το ποσοστό που ζητάται να αποθηκευθεί, αυξάνεται και η προμήθεια όσον αφορά στις εμπορικές εταιρείες).

Οι δύο εταιρείες θεωρούνται συνυπεύθυνες για τη διατήρηση των αποθεμάτων. Η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων αλλάζει ανάλογα με το μέγεθος και την απόδοση της εκάστοτε εμπορικής εταιρείας. Έτσι, αν πρόκειται για μία μεγάλη από οικονομικής απόψεως εταιρεία, αυτή υποχρεούται να τηρεί το 46% σε δικές της εγκαταστάσεις και δύναται να αποθηκεύσει το υπόλοιπο 64% της υποχρέωσης της, στους χώρους των κρατικών εταιρειών. Αν, πάλι, πρόκειται για μικρό καταναλωτή, τότε η υποχρέωση αποθήκευσης δεν ξεπερνά γι' αυτόν το 20% της κοινοτικής απαίτησης, ενώ το υπόλοιπο φυλάσσεται επίσης από τις κρατικές εταιρείες (πάντοτε μετά από την πληρωμή σχετικής προμήθειας). Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο οι SAGESS/CPSSP διατηρούν το 45-55% των κοινοτικών υποχρεώσεων της χώρας σε αργό πετρέλαιο και προϊόντα αυτού. Η διατήρηση αποθεμάτων στο εξωτερικό επιτρέπεται μεν, αλλά μόνον έως το 10% του συνόλου αυτών. Στην πραγματικότητα, πάντως, μόνον το 2% διατηρείται σε άλλα κράτη μέλη, ήτοι στο Βέλγιο και ανεπίσημα στο Η.Β και στην Γερμανία.

Ένα άλλο διαφοροποιημένο σύστημα, σε σχέση τουλάχιστον με τις κοινοτικές επιταγές, συναντάμε στην Ολλανδία ⁸⁷. Σχετική νομοθεσία υπήρχε στην χώρα από το 1976 αλλά μετά από τροποποιήσεις το ισχύον κείμενο είναι αυτό των αρχών του 1997. Και εδώ το ποσοστό που θα πρέπει, κατά το εθνικό δίκαιο, να τηρούν οι εμπορικές εταιρείες καθορίζεται για κάθε ένα από τα προϊόντα του πετρελαίου. Έτσι το ισόποσο 50 ημερών εγγώριας κατανάλωσης του προηγούμενου ημερολογιακού

⁸⁵ Η πλειοψηφία των γαλλικών στρατηγικών αποθεμάτων φυλάσσεται σε υπόγειες εγκαταστάσεις, στην περιοχή της Manosque.

⁸⁶ Στην πραγματικότητα, όμως, το σύστημα των πληρωμών προμηθειών είναι πιο περίπλοκο ακόμα και σε σχέση με άλλες χώρες γιατί :

οι εμπορικές εταιρείες πληρώνουν στην CPSSP, αυτή με την σειρά της πληρώνει τις εταιρείες για τα αποθέματα που της εμπιστεύονται αλλά πληρώνει και στην SAGESS για τις διάφορες υπηρεσίες της. Οι εισαγωγείς πληρώνουν και ένα επιπλέον ποσό στις τελωνειακές αρχές.

⁸⁷ Βλ. EMC, executive summary σελ. 4, main report σελ. 14-15 και appendix σελ 68-72.

έτους, θα πρέπει να τηρείται για κάθε προϊόν, ενώ οι ανεξάρτητοι εισαγωγείς έχουν μικρότερη υποχρέωση, της τάξης των 16 2/3 ημερών εγχώριας κατανάλωσης. Το υπόλοιπο των υποχρεωτικών αποθεμάτων φυλάσσεται στις ειδικές εγκαταστάσεις της κρατικής εταιρείας COVA, η οποία (όπως και στην περίπτωση της Γαλλίας) φροντίζει και για τις διεθνείς σχετικές υποχρεώσεις της χώρα, έναντι της ΙΕΑ. Με αυτό τον τρόπο οι υποχρεώσεις της χώρας υπερκαλύπτονται. Υπεύθυνο για τον έλεγχο τους είναι το υπουργείο Οικονομικών και συγκεκριμένα η Υπηρεσία Οικονομικού Ελέγχου αυτού. Στην Ολλανδία, όμως, υπάρχει το εξής ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Συχνά τα αποθέματα πωλούνται από τις εμπορικές εταιρείες καθώς η χώρα είναι εξαγωγέας τελικών προϊόντων πετρελαίου και έτσι δύσκολα ξεχωρίζει κανείς τα πραγματικά εναπομείναντα αποθέματα. Για να ελεγχθεί και να περιορισθεί αυτή η τάση των εμπορικών εταιρειών, οι εξαγωγείς υποχρεούνται στην επιπλέον τήρηση ξεχωριστών αποθεμάτων εξαγωγών, που ισούνται με την ποσότητα που εξάγεται σε 26 ημέρες. Για τον ίδιο λόγο η COVA διατηρεί επιπλέον 20% απόθεμα παραπάνω από τις κοινοτικές ή διεθνείς της υποχρεώσεις. Συνολικά η κρατική εταιρεία φυλάσσει ποσότητα ίση με 82 ημέρες εγχώριας κατανάλωσης του προηγούμενου έτους. Το 20% αυτών διατηρούνται στο εξωτερικό, εφόσον αυτό επιτρέπεται από την ολλανδική νομοθεσία. Κυρίως στο Βέλγιο και την Γερμανία και δευτερευόντως στο Η.Β, την Ιρλανδία, τη Δανία, την Γαλλία και την Ιταλία. Τελευταία στην χώρα υπάρχει μία τάση αλλαγής του συστήματος, για την καλύτερη προσαρμογή της στην Κοινή Αγορά.

Στην Ισπανία ⁸⁸ συναντάμε ένα ακόμα συγκεντρωτικό σύστημα με τάσεις αναδιοργάνωσης κατά τα τελευταία 10 χρόνια. Από το 1994 με τη δημιουργία του κρατικού οργανισμού CORES, όλοι οι δρώντες στον πετρελαϊκό τομέα της χώρας, υποχρεώθηκαν να συμμετάσχουν ως μέλη σε αυτόν. 30 εταιρείες που σχετίζονται με παραγωγή και εμπορία πετρελαίου και πετρελαιοειδών καλύπτουν το 100% των αναγκών της χώρας σε αποθέματα. Το κράτος διατηρεί στρατηγικά αποθέματα ύψους 30 ημερών μόνον σε μορφή τελικών προϊόντων και όχι σε αργό πετρέλαιο. Οι εμπορικές εταιρείες φέρουν την υποχρέωση τήρησης του υπολοίπου υποχρεωτικού αποθέματος, ενώ μόνον οι μικροί παραγωγοί απαλλάσσονται από την υποχρέωση εις βάρος της κρατικής οντότητας. Ο κρατικός οργανισμός δύναται μετά από πληρωμή

⁸⁸ Βλ. EMC, σελ. 4, 15-16 και 77-83 αντίστοιχα.

προμήθειας να παράσχει την υπηρεσία φύλαξης των αποθεμάτων άλλων εταιρειών. Η Ισπανία κατατάσσεται στις χώρες των οποίων η νομοθεσία δεν προβλέπει φύλαξη αποθεμάτων στο εξωτερικό. Παρόλα ταύτα, τελευταία η κυβέρνηση βρίσκεται στη διαδικασία προετοιμασίας ενός νομοθετικού πλαισίου που να εμπεριέχει παρόμοια πρόβλεψη.

Τέλος, αφήσαμε την Αυστρία ⁸⁹, η οποία θεωρείται το κράτος που λιγότερο ανταποκρίνεται στις κοινοτικές επιταγές. Η σχετική νομοθεσία που υπάρχει από το 1982, τροποποιήθηκε για τελευταία φορά τον Ιανουάριο του 1997. Σύμφωνα με τις επιταγές της, κάθε εμπορική εταιρεία και κάθε εισαγωγέας υποχρεούται να διατηρεί αποθέματα ίσα με το 27,5% των εισαγωγών του της προηγούμενης χρονιάς. Η κρατική εταιρεία OMV, μέσω του πρακτορείου της ELG, φυλάσσει μόνον το 15% (300.000 τόνοι αργού πετρελαίου) των συνολικών υποχρεώσεων της χώρας. Είναι μάλλον η λιγότερο συγκεντρωτική χώρα από αυτές της κατηγορίας που περιγράφουμε. Παρόλα ταύτα οι εμπορικές εταιρείες έχουν την πλήρη ευχέρεια να δώσουν προς φύλαξη στην κρατική εταιρεία την ποσότητα των υποχρεωτικών γι' αυτές αποθεμάτων, αφού της καταβάλλουν κάποιο ποσό ως προμήθεια ⁹⁰. Η Αυστρία δεν διατηρεί αποθέματα στο εξωτερικό.

Τα υπόλοιπα επτά κράτη μέλη είναι τα λεγόμενα "αποκεντρωμένα" ως προς τη δομή του συστήματος της πετρελαϊκής πολιτικής τους. Και σε αυτή την κατηγορία θα δούμε διαφορές μεταξύ των συστημάτων αλλά θα γίνει φανερό και η βασική τους διαφοροποίηση από τα "συγκεντρωτικά" συστήματα.

3.2.2 Τα "αποκεντρωμένα" κράτη μέλη

Κατ' αρχάς, σε αυτή την κατηγορία κρατών, η υποχρέωση τήρησης των αποθεμάτων είναι περισσότερο ευθύνη των εμπορικών εταιριών, των εισαγωγέων ή των διυλιστηρίων και ο ρόλος του κράτους είναι μικρότερος. Ας δούμε αναλυτικότερα κάθε μία από τις περιπτώσεις των κρατών μελών αυτής της κατηγορίας.

⁸⁹ Βλ. EMC, σελ. 3, 8-9 και 5-11 αντίστοιχα.

⁹⁰ Περίπου 300 αυστριακά σελίνια ανά τόνο αργού πετρελαίου, τον χρόνο.

Διαλέγουμε να ξεκινήσουμε από το Βέλγιο ⁹¹, καθώς στη χώρα αυτή συναντάμε το πιο αποκεντρωμένο σύστημα. Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο προέρχεται από το βασιλικό διάταγμα του 1971 όπως αυτό τροποποιήθηκε το 1976. Το κράτος είναι εντελώς απών και μόνον οι εμπορικές εταιρίες φυλάσσουν αποθέματα, σε ποσοστό που για κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες προϊόντων πετρελαίου καθορίζεται τουλάχιστον στο 25% των πωλήσεων εκάστου προϊόντος κατά τον προηγούμενο χρόνο (περίπου 91 ημέρες). Υπάρχει, δε, η ιδιαιτερότητα ότι το jet fuel δεν θεωρείται, καν, μέρος της εγχώριας κατανάλωσης και άρα δεν αποτελεί μέρος των αποθεμάτων. Οι 5 βασικές διυλιστικές μονάδες του Βελγίου και οι εισαγωγείς πετρελαίου είναι οι παράγοντες που επιβαρύνονται από την υποχρέωση αποθήκευσης αποθεμάτων. Ο έλεγχος των αποθεμάτων γίνεται, σε μηνιαία βάση, από την Πετρελαϊκή Υπηρεσία της χώρας στην οποία οι εταιρείες αναφέρουν όλα τα μηνιαία στατιστικά τους στοιχεία, σχετικά με την αποθηκευτική τους ικανότητα στην επικράτεια της χώρας ή στο εξωτερικό. Σε περιπτώσεις κρίσεων (πόλεμος κόλπου 1990-91) οι αναφορές γίνονται εβδομαδιαίες. Διμερείς συμφωνίες για τήρηση αποθεμάτων σε αποθηκευτικούς χώρους άλλων κρατών μελών, επιτρέπεται από τη νομοθεσία μέχρι το ποσοστό του 20% της συνολικής υποχρέωσης. Αυτό είναι και το ποσοστό των αποθεμάτων που τηρεί το Βέλγιο στο εξωτερικό, κυρίως στο Λουξεμβούργο, την Ολλανδία, την Ιρλανδία, την Γερμανία και την Γαλλία. Ανεπίσημες συμφωνίες υπάρχουν, όμως και με το Η.Β και την Ισπανία.

Μία παρόμοια κατάσταση συναντάμε και στο Λουξεμβούργο ⁹². Εδώ η νομοθεσία προέρχεται από το διάταγμα του μεγάλου Δούκα, του 1973. Τα υποχρεωτικά αποθέματα κρατούνται από τις 17 επιχειρήσεις πετρελαίου, μαζί με τα εμπορικά τους αποθέματα ⁹³ και θα πρέπει να ισούνται με 90 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης του προηγούμενου χρόνου, για κάθε μία από τις τρεις γνωστές κατηγορίες προϊόντων. Μόνον που εδώ παρατηρείται η τάση αντιμετώπισης του jet fuel σαν μίας ξεχωριστής τέταρτης κατηγορίας υποπροϊόντος. Υπολογίζεται ότι το κόστος της διατήρησης των

⁹¹ Βλ. EMC, executive summary σελ. 4 main report σελ. 9 και appendix σελ.12-15.

⁹² Βλ. EMC, σελ.5, 14 και 64-67 αντίστοιχα.

⁹³ Εδώ βλέπουμε για μία ακόμη φορά το πρόβλημα του διαχωρισμού στρατηγικών με εμπορικά αποθέματα όταν και τα δύο κρατούνται στις ίδιες εγκαταστάσεις των εταιρειών. Θα αναλύσουμε το ζήτημα κατωτέρω στο ίδιο κεφάλαιο.

υποχρεωτικών αποθεμάτων ανέρχεται σε 0,22 φράγκα ανά λίτρο που τελικά επιβαρύνουν την τελική τιμή κατανάλωσης. Υπεύθυνο για τον έλεγχο και τη διοίκηση των αποθεμάτων, είναι το Υπουργείο Ενέργειας, στο οποίο γίνονται αναφορές σε μηνιαία βάση από τις εταιρείες και από την 1^η Ιανουαρίου κάθε χρόνου, όποτε και αρχίζει να προσμετράται το απόθεμα εκάστου έτους. Περίπου τα μισά από αυτά επιτρέπεται να τηρούνται στο εξωτερικό. Στην πραγματικότητα αυτή η δυνατότητα χρησιμοποιείται για την αποθήκευση κυρίως στην επικράτεια της Ολλανδίας, αλλά δευτερευόντως και του Βελγίου, της Γερμανίας και της Γαλλίας.

Μία τρίτη χώρα στην οποία το κράτος αποποιείται -τυπικά τουλάχιστον- οποιαδήποτε ευθύνη φύλαξης αποθεμάτων, είναι και η Σουηδία ⁹⁴. Εδώ το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο υφίσταται από το 1984 και μετά από κάποια τροποποίηση του 1995, ισχύει μέχρι σήμερα. Η υποχρέωση φύλαξης αποθεμάτων βαρύνει τις εταιρείες πετρελαίου (περίπου 90 εταιρείες που καλύπτουν το 40% της συνολικής υποχρέωσης του κράτους) και τους όποιους πωλητές αυτού ή των προϊόντων του. Ακόμα και κάποιους καταναλωτές. Αρκεί οι ετήσιες πωλήσεις τους να ξεπερνούν τα 50.000 κυβικά μέτρα ανά έτος. Η ποσότητα που θα πρέπει να φυλάσσεται ανέρχεται στο 25% της κατανάλωσης της χώρας του προηγούμενου έτους (περίπου 91 ημέρες). Η υποχρέωση αυτή, δε, αφορά περισσότερες κατηγορίες πετρελαιοειδών από τις τρεις κλασσικές. Για παράδειγμα αφορά και το LPG. Η επιβλέπουσα αρχή είναι μία κρατικά ελεγχόμενη εταιρεία (η NUTEK) η οποία, όμως, όπως είπαμε δεν κρατά στρατηγικά αποθέματα, παρά μόνον μετά από ειδική συμφωνία με κάποια εταιρεία για φύλαξη εκ μέρους της των αποθεμάτων της και μετά από καταβολή προμήθειας. Η κρατική αυτή εταιρεία είναι που ελέγχει και την τήρηση των υποχρεώσεων των υπόλοιπων παραγόντων της σχετικής αγοράς. Η σουηδική νομοθεσία απαγορεύει τη φύλαξη αποθεμάτων στο εξωτερικό. Άλλωστε μικρό φαίνεται να είναι το ενδιαφέρον και των υπολοίπων κρατών μελών για φύλαξη των αποθεμάτων τους στην σουηδική επικράτεια. Παρόλα ταύτα κάποιες αλλαγές δείχνουν να πραγματοποιούνται προς την κατεύθυνση αυτή προκειμένου η χώρα να προσαρμοστεί περισσότερο στις κοινοτικές συνθήκες.

⁹⁴ Βλ. EMC, executive summary σελ. 5, main report σελ.16 και appendix σελ.84-88.

Η Πορτογαλία ⁹⁵, διαφοροποιείται αρκετά απ' όλες τις χώρες που έχουμε αναφέρει έως τώρα, αναδεικνύοντας την ανομοιογένεια των συστημάτων και τα διάφορα κενά της κοινοτικής νομοθεσίας που αφήνουν χώρο στην πρωτοβουλία των εθνικών νομοθετών. Η πορτογαλική νομοθεσία υπάρχει από το 1947 αλλά έχει τροποποιηθεί για τελευταία φορά, το 1991. Εδώ, το κριτήριο της εσωτερικής κατανάλωσης αντικαθίσταται από το ποσό των καθαρών εισαγωγών των υποπροϊόντων του πετρελαίου κατά το προηγούμενο έτος. Το κριτήριο των 90 ημερών, αντικαθίσταται από την ποσότητα του 1/3 των εισαγωγών των προηγούμενων 12 μηνών και έτσι αυξάνεται σε 120 μέρες τουλάχιστον. Το κριτήριο, όμως, των 120 ημερών καθαρών εισαγωγών των 12 προηγούμενων μηνών εφαρμόζεται μόνον στις τρεις γνωστές κατηγορίες προϊόντων, ενώ αναγνωρίζονται το jet fuel και το fuel oil σαν δύο επιπλέον κατηγορίες προϊόντων, επί των οποίων πρέπει να κρατούνται αποθέματα ίσα με τις καθарές εισαγωγές 90 ημερών (των τελευταίων 12 μηνών). Αυτά τα αποθέματα κρατούνται από τις τοπικές διυλιστικές μονάδες και από τους εμπόρους (περίπου 15 εταιρείες), ενώ μία ημι-ιδιωτική εταιρεία (η Petrogal), δύναται να αποθηκεύσει, εκ μέρους των διυλιστηρίων, ποσοστό των αποθεμάτων τους, μετά από καταβολή σχετικής προμήθειας. Το όλο σύστημα ελέγχει η Γενική Διεύθυνση για την Ενέργεια, του κράτους. Όσο για τις διμερείς συμφωνίες φύλαξης αποθεμάτων στο εξωτερικό, αυτές απαγορεύονται στην Πορτογαλία. Ένας λόγος είναι ότι βρίσκεται μακριά από τους αγωγούς και έτσι η γεωγραφική της θέση δεν βοηθάει. Παρόλα αυτά, η ίδια η Πορτογαλία, δέχεται να αποθηκεύσει αποθέματα άλλων κρατών μελών στην επικράτεια της.

Το Ηνωμένο Βασίλειο, είναι μία ιδιαίζουσα περίπτωση κράτους μέλους ⁹⁶. Η ιδιόμορφη σχέση του έρωτα-μίσους (θα έλεγε κανείς) με την ΕΕ, συναντάται και στον τομέα του πετρελαίου. Η σχετική νομοθεσία για την υποχρέωση αποθήκευσης υπάρχει στην χώρα από το 1976 με την αποδοχή της Ενεργειακής Πράξης (Energy Act). Συμβαίνει, το Η.Β να είναι η πιο πλούσια χώρα μέλος της ΕΕ σε πετρέλαιο, γιατί εκμεταλλεύεται τα πετρέλαια της Βορείου Θαλάσσης, απ' όπου μάλιστα παράγεται το πετρέλαιο τύπου Brent, το οποίο και αποτελεί σημείο αναφοράς στην σχετική αγορά. Μάλιστα, επειδή είναι χώρα εξαγωγέας πετρελαίου, εξισορροπεί την

⁹⁵ Βλ. EMC, σελ.5, 15 και 73-76 αντίστοιχα.

⁹⁶ Βλ. EMC, σελ.5, 17 και 89-93 αντίστοιχα.

υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων και την μειώνει κατά 15%. Έτσι η υποχρέωση των 90 ημερών κατεβαίνει για το Η.Β στις 76,5 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης. Τις υπόλοιπες, άλλωστε, μπορεί να τις "εξορύσσει" ανά πάσα ώρα και στιγμή. Οι υποχρεωμένοι προς τήρηση αποθεμάτων παράγοντες, είναι οι εταιρείες διύλισης (76 ημέρες) και οι εμπορικές εταιρείες (65 ημέρες). Οι τελευταίες καλύπτουν το 80% της υποχρέωσης αποθήκευσης ενώ τα διυλιστήρια το υπόλοιπο 20%. Το 1993 τα κατώτατα αυτά όρια μειώθηκαν κατά 1,5 ημέρες και 1 ημέρα αντίστοιχα. Τα καθήκοντα αυτά, δεσμεύουν τους ως άνω παράγοντες της αγοράς, μόνον εάν την προμηθεύουν με προϊόντα που ξεπερνούν τους 50.000 τόνους ετησίως και μόνον για την πρώτη κατηγορία προϊόντων. Για τις άλλες δύο κατηγορίες και για τους μικρότερους προμηθευτές δεν υπάρχει υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων. Το σύστημα ελέγχου είναι κάπως πολύπλοκο καθώς εμπλέκει δύο παράγοντες. Πρώτα, η Οργάνωση Πετρελαϊκών Βιομηχανιών του Η.Β (U.K Petroleum Industry Association, UKPIA), η οποία συλλέγει πληροφορίες από τις εταιρείες μέλη της σε μηνιαία βάση και τις διοχετεύει στο Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας της χώρας. Δεύτερον το ίδιο το υπουργείο το οποίο λαμβάνει στατιστικά απευθείας από τις εταιρείες. Ποσοστό που ισούται με 11 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης των αποθεμάτων του Η.Β τηρείται στο εξωτερικό (Ιρλανδία, Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Ολλανδία και υπό διαπραγματεύση συμφωνίες με τις Ισπανία, Ιταλία και Σουηδία), ενώ είχαν αρχίσει συζητήσεις με προοπτική δημιουργίας ενός πιο συγκεντρωτικού συστήματος.

Στην Ιταλία ⁹⁷, συναντάμε μία χώρα με διάφορα προβλήματα στον εν λόγω τομέα, τα οποία οφείλονται εν μέρει σε διαρθρωτικές αλλαγές τις οποίες έχει επιχειρήσει η χώρα. Πρώτα απ' όλα η ιδιωτικοποιούμενη πετρελαϊκή εταιρεία της (ENI) και οι προσπάθειες απελευθέρωσης της αγοράς. Αλλά και η ποσότητα των 90 ημερών δεν υπολογίζεται όπως σε άλλα κράτη μέλη. Η εθνική νομοθεσία της Ιταλίας για τα πετρελαϊκά αποθέματα, υπάρχει από το 1934, αλλά έχει φτάσει στις μέρες μας μετά από κάποιες προσαρμογές με το κείμενο του νόμου 61, του Μαρτίου του 1986. Η υποχρέωση διατήρησης αποθέματος, ποικίλλει ανάλογα με τον παράγοντα της αγοράς για τον οποίο πρόκειται. Επιπλέον τα όποια αποθέματα δεν ανταποκρίνονται μόνον στις κοινοτικές αλλά και στις διεθνείς αντίστοιχες υποχρεώσεις της Ιταλίας. Καταλήγουμε, λοιπόν, σε μία υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων, ίσων με την

⁹⁷ Βλ. EMC, σελ.4, 13-14 και 59-63 αντίστοιχα.

κατανάλωση 30 ημερών της προηγούμενης χρονιάς ή 90 ημερών των άμεσων εισαγωγών (όποια ποσότητα είναι μεγαλύτερη), όσον αφορά τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (electric utilities). Οι εξαγωγείς, από την άλλη, θα πρέπει να κρατούν ποσότητα ίση με τις εξαγωγές 23 ημερών της προηγούμενης χρονιάς, ενώ οι εμπορικές επιχειρήσεις περίπου 62 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης. Συνολικά 150 οντότητες επιβαρύνονται με αυτή την υποχρέωση στην Ιταλία ! Υπεύθυνο για την επίβλεψη των αποθεμάτων είναι το Υπουργείο Βιομηχανίας της χώρας, που συγκεντρώνει τα συμφωνηθέντα στοιχεία κάθε μήνα αλλά και πιο συχνά (ανά 10 ημέρες) σε περιπτώσεις κρίσεων. Μόνο το 1% των υποχρεωτικών αποθεμάτων τηρείται στο εξωτερικό και μόνον στην Γερμανία με την οποία υπάρχει μία παλιά και σταθερή σχέση, καθώς και η Ιταλία φιλοξενεί στην Τριέστη, περίπου 2 εκατ. τόνους αποθέματος αργού πετρελαίου της Γερμανίας. Σε γενικές γραμμές η Ιταλία δεν θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στις κοινοτικές της υποχρεώσεις και αναμένεται η κατάληξη της μεταβατικής γι' αυτήν περιόδου, προκειμένου να πάψει η ανασφάλεια για τα αποθέματα πετρελαίου στην χώρα.

Τέλος, αφήσαμε την Ελλάδα ⁹⁸. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 και προκειμένου να ανταποκριθεί και στις διεθνείς του υποχρεώσεις (IEA) το κράτος διατηρούσε τα αποθέματα του στα διυλιστήρια του Ασπρόπυργου και επιδοτούσε τη διατήρησή τους. Οι κοινοτικές υποχρεώσεις δέσμευσαν την Ελλάδα από το 1985 οπότε και εξέδωσε τον πρώτο της νόμο (1571/85). Τροποποιήσεις έχουν επέλθει έκτοτε για να καταλήξουν στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο του 1995 (2289/95). Η χώρα μας τυπικά θεωρείται ότι ανήκει στην κατηγορία των χωρών που έχουν αποκεντρωμένο σύστημα στον πετρελαϊκό τους τομέα. Στην πραγματικότητα υπάρχουν χαρακτηριστικά που θα μπορούσαμε να πούμε ότι ανήκουν στα πιο συγκεντρωτικά συστήματα. Πρώτα απ' όλα το κρατικό διυλιστήριο (Ελληνικά Πετρέλαια, ΕΛ.ΠΕ), δεν υποχρεούται στην τήρηση αποθεμάτων. Αντίθετα υπάρχει τέτοια υποχρέωση για όσους έχουν επίσημη άδεια πώλησης πετρελαϊκών προϊόντων και για τα ιδιωτικά διυλιστήρια. Όλες, λοιπόν, αυτές οι εταιρείες υποχρεούνται στην τήρηση αποθεμάτων ίσων με την εσωτερική κατανάλωση 90 ημερών του προηγούμενου ημερολογιακού έτους. Στην πραγματικότητα, όμως, είτε γιατί η τήρηση των στρατηγικών αποθεμάτων παράλληλα με τα εμπορικά είναι δύσκολη για

⁹⁸ Βλ. EMC, σελ. 4, 12 και 49-53 αντίστοιχα.

τις εταιρείες, είτε γιατί είναι ακριβή η κατασκευή επιπλέον ειδικών αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και η διατήρηση/συντήρηση των προϊόντων, οι εμπορικές εταιρείες καταλήγουν, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, να μεταβιβάζουν αυτή τους την υποχρέωση στο κρατικό διυλιστήριο, μετά την πληρωμή ενός ποσού ως προμήθεια. Έτσι οι εμπορικές εταιρείες τηρούν πολύ μικρό ποσοστό, περίπου ίσο με 5-10 ημέρες, ενώ η πλειοψηφία των αποθεμάτων βρίσκεται στους χώρους των διυλιστηρίων⁹⁹. Υπεύθυνο για την εποπτεία και τον έλεγχο των αποθεμάτων είναι το Υπουργείο Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας. Αλλά και τα ΕΛ.ΠΕ, συλλέγουν κάθε 15 Φεβρουαρίου τις πληροφορίες που έχουν συμφωνηθεί από τα διυλιστήρια και κάθε μήνα από τους υπόλοιπους εμπόρους, προκειμένου να τα δώσουν στο Υπουργείο. Στην Ελλάδα αν και επιτρέπονται από τον νόμο, δεν έχουν υπογραφεί διμερείς συμφωνίες με άλλα κράτη μέλη για τη διατήρηση αποθεμάτων στο εξωτερικό.

3.2.3 Κριτική της κοινοτικής πετρελαϊκής πολιτικής αποθεμάτων και των εθνικών πολιτικών των κρατών μελών. Σχετικές προτάσεις.

Αφού είδαμε κάπως αναλυτικότερα την κατάσταση που επικρατεί σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, στην πολιτική πετρελαίου και αποθεμάτων, διαπιστώσαμε ότι οι διαφορές σε πολλά σημεία κάνουν ώστε η στενή διπλή κατηγοριοποίηση να μην είναι αρκετή για να παρουσιάσει τόσο την παρούσα κατάσταση, όσο και να ανταποκριθεί στις νέες τάσεις της αγοράς πετρελαίου. Ας δούμε, λοιπόν, τα διάφορα προβλήματα που έχουμε εντοπίσει.

Παρατηρήσαμε, ότι στην ουσία δεν υπάρχουν μονάχα "συγκεντρωτικά" και "αποκεντρωμένα" συστήματα, καθώς πολλά από τα μέλη δεν ανήκουν ξεκάθαρα σε κάποιο από τα δύο αυτά συστήματα. Θα λέγαμε ότι υπάρχουν τρεις κατηγορίες συστημάτων:

Αυτά στα οποία η βασική εταιρεία ελέγχεται παντελώς από το κράτος, αυτά όπου υφίσταται κάποιο μη-κερδοσκοπικό πρακτορείο (agency) και αυτά όπου υπάρχει κάποιος οργανισμός μη-κρατικός, ελεγχόμενος από τις εταιρείες πετρελαίου.

⁹⁹ Για περισσότερες πληροφορίες βλ. επόμενο κεφάλαιο.

Βεβαίως, έχουμε ήδη παρατηρήσει ότι από τη δεκαετία του 1980 όλο και περισσότερα κράτη τείνουν να στραφούν προς τα "συγκεντρωτικά" συστήματα. Δεν πρόκειται για κάποια εύκολη εξέλιξη. Πολλά κράτη είναι παραδοσιακά συνδεδεμένα με δομές της αγοράς που είναι πιο κεντρικά ελεγχόμενες (πριν ακόμα από την κοινή αγορά και την απελευθέρωση της αγοράς πετρελαίου) και όπου οι κρατικές εταιρείες και ο γενικότερος ρόλος του κράτους ήταν πάντα σημαντικός. Άλλα κράτη, πάλι, δεν στηρίζονταν ποτέ σε τέτοιες δομές. Οι ρίζες αυτού του συγκεντρωτικού συστήματος προέρχονται, πάντως, από την Γερμανία και στηρίζονται στην λογική της επιβολής κοινών υποχρεώσεων σε όλους τους παράγοντες της αγοράς, ώστε να αποφεύγεται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Ακολούθησαν αυτό το πρότυπο, επίσης παραδοσιακά, οι Αυστρία, Φινλανδία, Ιρλανδία και Ισπανία. Μέσα από την περιγραφή των διαφόρων ανομοιογενειών που θα ακολουθήσουν, θα διαφανεί στον αναγνώστη ότι τα συστήματα αυτά είναι πιο λειτουργικά εν τέλει και ότι η φύλαξη των αποθεμάτων γίνεται πιο λειτουργική και πιο αποτελεσματική, στα πλαίσια μίας συγκεντρωτικής πετρελαϊκής πολιτικής.

Έχουμε, πολλές φορές παρατηρήσει τις διαφοροποιήσεις στην ποσότητα των υποχρεωτικών αποθεμάτων και στη χρονική και ποσοτική βάση του υπολογισμού αυτών. Η ποσότητα αυτή η οποία επιβάλλεται από την Οδηγία του 1972 να ανέρχεται το λιγότερο στις 90 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, σπάνια υφίσταται ως το μοναδικό και αυτοτελές κριτήριο σε κάποιο κράτος μέλος. Έτσι, αλλού η ποσότητα ποικίλλει ανάλογα με τον παράγοντα (operator) της αγοράς από 10-15 ημέρες έως 40, 90 ή και περισσότερες ημέρες. Αν, δε, θυμηθούμε και την χρονική βάση επί της οποίας υπολογίζεται η ποσότητα αυτή, αλλού συναντάμε το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, αλλού τους αμέσως προηγούμενους 12 μήνες (δηλαδή ένα "κυλιόμενο" σύστημα), αλλού εναλλακτικά το ένα ή τα τρία προηγούμενα έτη ή ακόμα και τρίμηνα του προηγούμενου έτους κ.ο.κ. Η, δε, ποσότητα προσμετράται, για το όποιο χρονικό διάστημα, επί διαφόρων αντικειμένων. Αλλού επί της εσωτερικής κατανάλωσης, αλλού επί των καθαρών εισαγωγών ή επί των εξαγωγών.

Υπάρχει, δε, και το εξής αναπάντητο, έως τώρα, ερώτημα:

Με ποια λογική η Επιτροπή επέβαλλε το κριτήριο των 90 ημερών και μάλιστα σε όλα τα κράτη μέλη αδιακρίτως και επιπλέον αν αυτή η ποσότητα -έτσι όπως

παρουσιάζεται στα επίσημα κείμενα- ισχύει συνολικά, για το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τι ποσοστό αυτής πρέπει να καλύπτεται από έκαστο υποπροϊόν ;

Είναι δικαιολογημένο, με αυτή την λογική, ότι τα κράτη εφόσον δεν δεσμεύονται αλλιώς, επιλέγουν από μόνα τους την ποσότητα του αργού πετρελαίου και των υποπροϊόντων του, που συνολικά θα ανέλθουν στις 90 (ας πούμε) ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης. Έτσι άλλα κράτη διαλέγουν να αποθηκεύσουν περισσότερο αργό πετρέλαιο και λιγότερο από τα υποπροϊόντα αυτού. Υποθέτουμε ότι αυτό εξαρτάται από τις ανάγκες του εκάστου κράτους. Μάλιστα, το πιθανότερο είναι να φυλάσσεται περισσότερο αργό πετρέλαιο (και λιγότερα προϊόντα του) γιατί το αργό δεν αλλοιώνεται τόσο εύκολα όσο το επεξεργασμένο πετρέλαιο και δεν χρειάζεται τις ιδιαίτερες φροντίδες της διατήρησης των προϊόντων. Με άλλα λόγια, κοστίζει λιγότερο.

Έπειτα, υπάρχει και διαφοροποίηση ως προς τις κατηγορίες των προϊόντων πετρελαίου. Επισήμως είναι, ως γνωρίζουμε, τρεις. Οι βενζίνες, η κεροζίνη και το μαζούτ. Αλλιώς τα ελαφρά, τα μέσα και τα βαρέα κλάσματα. Αρχικώς είδαμε ότι σε κάποια κράτη (και υπάρχει η γενικότερη τάση), υφίσταται το jet fuel (ελαφρύ και μεσαίο κλάσμα, ανάλογα με την επεξεργασία του) ως ξεχωριστή κατηγορία υποπροϊόντος. Προφανώς η χρήση αυτού του καυσίμου έχει αυξηθεί (στην αεροπλοΐα) και η σημασία του για τα κράτη αρχίζει με τον καιρό να μεγαλώνει με αποτέλεσμα να θεωρείται ότι αξίζει να διατηρείται ξεχωριστό απόθεμα για αυτό το καύσιμο.

Ας υπενθυμίσουμε, δε, ότι δεδομένων των νέων αναγκών, τα πλέον ελαφρά καύσιμα θα συνεχίσουν να βλέπουν την κατανάλωση τους να αυξάνεται. Ένας κύριος λόγος είναι ότι ο τομέας της ενέργειας συνεργαζόμενος -σε κοινοτικό επίπεδο- με αυτόν της προστασίας του περιβάλλοντος, προτείνει καύσιμα με λιγότερο θείο (ελαφρά), τόσο για τις μεταφορές, όσο και για οικιακή χρήση. Με αυτή την λογική είναι που άρχισε να εισάγεται και το φυσικό αέριο στα σπίτια των ευρωπαίων. Κατά την γνώμη μας το φυσικό αέριο δεν θα μειώσει πολύ περισσότερο την χρήση πετρελαίου, περιοριζόμενο περισσότερο στον οικιακό χώρο. Τέλος οι βιομηχανίες είναι που στις μέρες μας συνεχίζουν να χρησιμοποιούν τα πιο βαριά καύσιμα.

Έχουμε, όμως, αφήσει στο περιθώριο, έναν άλλο τομέα στον οποίο έχουμε αναφέρει ότι χρησιμοποιείται πετρέλαιο. Αυτός είναι ο τομέας της πετροχημικής βιομηχανίας. Είναι πολύ περίεργο το γεγονός ότι αυτή η βιομηχανία που ευθύνεται για ένα μεγάλο ποσοστό παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου, δεν αναφέρεται πουθενά, σε κοινοτικό ή εθνικό νομοθέτημα, ως ξεχωριστός παράγων της αγοράς. Σε κανένα από τα κράτη μέλη δεν είδαμε να υπάρχει αναφορά σε αποθέματα τέτοιων βιομηχανιών. Θα μπορούσε η ΕΕ να κερδίσει σημαντικές ποσότητες αποθεματικού πετρελαίου εάν επέβαλλε υποχρέωση αποθήκευσης σε αυτές τις βιομηχανίες. Άλλωστε η ΕΕ "χάνει" αποθέματα και από αλλού.

Όπως έχουμε παρατηρήσει, υπάρχουν κατηγορίες παροχών οι οποίες (κατά την Οδηγία 414/68), δεν συνυπολογίζονται στην έννοια της "εσωτερικής κατανάλωσης" και άρα δεν αποτελούν αντικείμενο της υποχρέωσης τήρησης αποθεμάτων. Παρατηρήσαμε ακόμη ότι αυτοί οι χώροι είναι χώροι διαμεταβίβασης του πετρελαίου ή προσωρινής αποθήκευσης του και ότι, επομένως, η καταμέτρηση του (για να συνυπολογιστεί στην εσωτερική κατανάλωση) θα ήταν δύσκολη. Εκτός αυτού καταλαβαίνουμε ότι οι ποσότητες αυτές που μπορεί να βρίσκονται σε αγωγούς διαμετακόμισης δεν είναι πολύ σημαντικές ¹⁰⁰. Αναρωτιόμαστε, όμως, γιατί οι αποθηκευτικοί χώροι των σκαφών (sea-going vessels) να αποτελούν μέρος αυτών των κατηγοριών. Υποθέτουμε ότι το πετρέλαιο που βρίσκεται στα σκάφη είναι μεγάλης ποσότητας και σε περίπτωση κρίσης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. Σε ορισμένα κράτη μάλιστα (και προφανώς η Ελλάδα θα είναι ένα από αυτά) όπου η ναυσιπλοΐα ανθεί, αυτές οι ποσότητες είναι ακόμα μεγαλύτερες.

Έπειτα, η ημερομηνία έναρξης υπολογισμού της χρονικής βάσης εφαρμογής της υποχρέωσης τήρησης των αποθεμάτων (π.χ πριν από ένα έτος), διαφέρει τόσο πολύ από κράτος σε κράτος, ώστε κάνει το έργο του ελέγχου και της επίβλεψης τους από την Επιτροπή αρκετά δύσκολο ή και αναποτελεσματικό λόγω των επερχόμενων καθυστερήσεων. Για παράδειγμα υπάρχουν χώρες (Αυστρία, Γερμανία, Βέλγιο, Ελλάδα, Ολλανδία) όπου η ημερομηνία έναρξης της καταμέτρησης των αποθεμάτων είναι η 1^η Απριλίου του προηγούμενου έτους, ενώ άλλες (Ιταλία, Η.Β) όπου η ημερομηνία αυτή δύναται να παραταθεί μέχρι τον Μάιο ή Ιούνιο και άλλες (Δανία,

Φινλανδία, Ιρλανδία, Σουηδία) όπου η ημερομηνία έναρξης της καταμέτρησης είναι η 1^η Ιουλίου ή η 1^η Ιανουαρίου (Λουξεμβούργο) του κάθε έτους. Τέλος, υπάρχουν και τα κράτη που υπολογίζουν κάθε μήνα τα αποθέματα τους (Πορτογαλία, Ισπανία, Γαλλία) ¹⁰¹.

Ταυτόχρονα, όμως, αυτές οι ημερομηνίες δεν τηρούνται απόλυτα. Έτσι συχνά ένα έτος μετά από την ημερομηνία έναρξης του υπολογισμού των ετήσιων ποσοτήτων (π.χ για την Ελλάδα κάθε 1^η Απριλίου του επόμενου έτους), πολλά κράτη καθυστερούν 2-3 μήνες να δηλώσουν τα αποθέματα τους. Αυτό κάνει ώστε τα γνωστά αποθέματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα οποία οφείλει να γνωστοποιήσει η Επιτροπή, να μην είναι συχνά τα πραγματικά και επιπλέον να είναι καθυστερημένα. Συνεπώς, οι στατιστικές επίσης καθυστερούν (για 4-5 μήνες). Η ελλιπής γνώση της υφιστάμενης κατάστασης, για τέτοια μεγάλα διαστήματα, δυσχεραίνει την λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την βελτίωση των προβλημάτων σχετικά με τα αποθέματα. Χαρακτηριστική ήταν η περίπτωση των σχετικών δηλώσεων για το 1996. Κάποιες από αυτές καθυστέρησαν από την 1^η Σεπτεμβρίου, όπου αναμενόταν να έχουν συγκεντρωθεί, μέχρι και τις αρχές του 1997. Έτσι δεν ήταν γνωστή η συνολική ποσότητα στρατηγικών αποθεμάτων της ΕΕ για 4-5 μήνες. Αυτή η καθυστέρηση ήταν ιδιαίτερος σημαντική για την εποχή εκείνη όπου τα στρατηγικά αποθέματα είχαν, στην πραγματικότητα, πέσει πολύ χαμηλά εφόσον κάποια κράτη δεν διατηρούσαν την υποχρεωτική ποσότητα. Ήταν, λοιπόν, σημαντικό να διαπιστωθεί εάν αυτή η ασυνέπεια συνεχιζόταν ¹⁰². Τι θα γινόταν αν μία "ξαφνική" -ως συνήθως- πετρελαϊκή κρίση ξέσπαγε εκείνη την εποχή ;

Έπειτα με το ίδιο ζήτημα, αυτό δηλαδή της δυσκολίας υπολογισμού των αποθεμάτων, συνδέεται και η δυνατότητα αποθήκευσης μέρους τους στο εξωτερικό, δηλαδή στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, επί τη βάση μίας σχετικής διμερούς συμφωνίας. Και εδώ, όμως, είδαμε ότι υπάρχει μεγάλη ανομοιογένεια μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών και της πρακτικής των μελών. Έτσι, υπάρχουν κράτη που διατηρούν 1% των αποθεμάτων τους στο εξωτερικό και άλλα που διατηρούν ακόμα και το 50%, ενώ

¹⁰⁰ Γι' αυτό, άλλωστε εξαιρούνται και οι ποσότητες που βρίσκονται στην κατοχή μικρών παραγωγών ή καταναλωτών.

¹⁰¹ Βλ. EMC, main report σελ. 27.

¹⁰² Βλ. EMC, σελ. 27-28.

σε άλλα ο θεσμός αυτός δεν επιτρέπεται. Ο έλεγχος τέτοιων αποθεμάτων είναι πολύ πιο δύσκολος από τον έλεγχο αυτών που διατηρούνται στην επικράτεια του εκάστου κράτους. Δεδομένων των υφιστάμενων προβλημάτων, όμως, η φύλαξη αποθεμάτων πετρελαίου στο εξωτερικό φαίνεται πολύ περισσότερο να δημιουργεί προβλήματα, παρά να εξυπηρετεί τον στόχο της διασποράς των αποθεμάτων. Με αυτή την λογική θεωρούμε ότι είτε κάτι τέτοιο θα πρέπει να μην επιτρέπεται σε κανένα κράτος, μέχρις ότου οργανωθούν καλύτερα τα εθνικά συστήματα, είτε (και αυτό είναι το πλέον ρεαλιστικό), να επιτραπεί σε όλα τα κράτη η διατήρηση αποθεμάτων τους στο εξωτερικό μέχρι ενός κοινού ποσοστού π.χ 30%. Ούτως ώστε και ο στόχος της διασποράς τους να επιτυγχάνεται αλλά και η συγκέντρωση στις εθνικές επικράτειες να κάνει τον έλεγχο των αποθεμάτων ευκολότερο.

Ένα άλλο αδύνατο σημείο των εθνικών νομοθεσιών είναι ότι δεν εμπεριέχουν πρόβλεψη για εφαρμογή κυρώσεων σε περίπτωση καθυστερήσεων ¹⁰³. Παρόλα ταύτα, στην πράξη, φαίνεται ότι τέτοιες κυρώσεις έχουν κατά καιρούς επιβληθεί στο Η.Β και στο Βέλγιο, πιθανά και στο Λουξεμβούργο και την Πορτογαλία ¹⁰⁴.

Θα αναρωτιέται κανείς, γιατί δεν μιλάμε για επιβολή κυρώσεων σε κοινοτικό επίπεδο από την Επιτροπή. Πως, όμως, να μιλήσουμε για κάτι τέτοιο που προϋποθέτει υψηλό επίπεδο οργάνωσης, όταν υπάρχουν τόσες διαφορές μεταξύ των μελών ; Πως μπορεί με αυτά τα δεδομένα να επιβάλλει η Επιτροπή κοινές κυρώσεις, όταν οι υπεύθυνοι για την τήρηση των αποθεμάτων στα μέλη είναι διαφορετικοί ; Αλλού το κράτος, αλλού οι εισαγωγείς (Αυστρία, Φινλανδία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Πορτογαλία) αλλού οι εμπορικές εταιρείες και τα διυλιστήρια (Γαλλία, Η.Β), αλλού οι παραγωγοί και οι έμποροι (Δανία) κ.ο.κ. Στην Ελλάδα, δε, παρότι συναντάμε σύστημα παρόμοιο με αυτό της Ισπανίας και της Ιταλίας, (έμφαση στους εμπόρους), είδαμε ότι στην πράξη τα αποθέματα τηρούνται από τα κρατικά διυλιστήρια. Έπειτα δεν υπάρχουν κοινοί ορισμοί σε όλα τα μέλη για τις έννοιες π.χ των "εισαγωγέων" ή των "εμπόρων" κ.ο.κ. Πάλι, είδαμε ότι όλοι αυτοί οι παράγοντες δεν φέρουν πάντα την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων, παρά μόνον εάν παράγουν ή εμπορεύονται ένα κατώτατο όριο πετρελαίου και προϊόντων του (π.χ είδαμε ότι στο Η.Β και στην Σουηδία αυτό το όριο είναι οι 50.000 τόνοι).

¹⁰³ Εξαίρεση αποτελεί η ελληνική νομοθεσία, βλ. επόμενο κεφάλαιο.

¹⁰⁴ EMC, main report, σελ. 27.

Η κατάσταση είναι, σαφώς, πιο ξεκάθαρη στην περίπτωση των συγκεντρωτικών συστημάτων. Όταν μία εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη διατήρηση των αποθεμάτων και τα αποθέματα είναι πιο εξασφαλισμένα, τότε και η επικοινωνία με την Επιτροπή είναι ευκολότερη, όπως άλλωστε και ο σχετικός έλεγχος. Επιπλέον μειώνονται τα προβλήματα από τον μεγαλύτερο ανταγωνισμό μεταξύ των παραγόντων της αγοράς. Η επιβολή ομοιόμορφων κοινοτικών κανόνων καθίσταται ευκολότερη. Κάτι το οποίο είναι απραγματοποίητο σε ένα τέτοιο πάζλ νομοθεσιών όπως το σημερινό, καθώς θα εισήγαγε άνιση μεταχείριση των διαφορετικών υπεύθυνων τοπικών παραγόντων.

Άλλωστε, υπάρχει συχνά πρόβλημα με την συνύπαρξη των κοινοτικών και των διεθνών υποχρεώσεων των κρατών μελών. Βέβαια, απ' όσο γνωρίζουμε, οι υποχρεώσεις από την ΙΕΑ είναι, παρόμοιες με αυτές της ΕΕ, ως προς την αποθήκευση των αποθεμάτων¹⁰⁵. Αλλά, υπάρχουν κράτη τα οποία διατηρούν στους ίδιους χώρους τις δύο κατηγορίες αποθεμάτων. Αν προσθέσουμε, δε, και την ύπαρξη των εμπορικών αποθεμάτων των εμπορικών εταιρειών οι οποίες (σε κάποια κράτη) τηρούν τα αποθέματα αυτά μαζί με τα υποχρεωτικά κοινοτικά αποθέματα, τότε η κατάσταση, με το ποια από όλα τα παραπάνω αποθέματα είναι αυτά που ανταποκρίνονται στην κοινοτική επιταγή, είναι πολύ μπερδεμένη. Παράλληλα υπάρχει ο φόβος ότι τα στρατηγικά αποθέματα που τηρούνται από εμπόρους μάλλον θα έχουν την τύχη των εμπορικών αποθεμάτων, δηλαδή, θα ριχθούν στην κατανάλωση. Πρώτον γιατί είναι ακριβή η διατήρησή τους, για τους εμπόρους και δεύτερον γιατί μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο πολιτικής επιρροής των τιμών.

Με την λογική του χαμηλότερου κόστους είναι που οι έμποροι, στα κράτη που επιτρέπουν κάτι τέτοιο, προτιμούν να εναποθέτουν τα αποθέματα τους στις κρατικές ή μη μεγάλες επιχειρήσεις ή διυλιστήρια (η περίπτωση της Ελλάδας). Αλλά, πάλι, δεν είναι εύκολο να υπολογίσει κανείς το ακριβές κόστος της αποθήκευσης ακόμα και με αυτόν τον τρόπο. Γνωρίζουμε ότι καταβάλλεται κάποια προμήθεια. Αλλά ποια κόστη περιλαμβάνονται σε αυτή την προμήθεια και κατά πόσο αυτά διαφέρουν από κράτος σε κράτος ; Περιλαμβάνονται δασμοί, φόροι, άλλες αυξήσεις για την ανταπόκριση στην υποχρέωση φύλαξης ; Κατά πόσο η προμήθεια αυτή επηρεάζει την τελική τιμή

κατανάλωσης ; Έρευνες σε κοινοτικό επίπεδο ¹⁰⁶, απέδειξαν ότι το 1996, τουλάχιστον, οι προμήθειες σε έξι κοινοτικά μέλη ήταν αυξημένες με φόρους και επιβάρυναν τον τελικό καταναλωτή σε ένα ποσοστό που κυμαινόταν μεταξύ του 0,5% και 4% της τελικής τιμής κατανάλωσης, ανάλογα με την κατηγορία καυσίμου ¹⁰⁷. Επομένως, συχνά η προμήθεια δεν περιορίζεται στο ποσό που πληρώνουν οι εταιρείες αλλά μετακυλύεται στο ποσό που καταβάλλει ο καταναλωτής. Ακόμα και με αυτά τα δεδομένα, όμως, τα συγκεντρωτικά συστήματα, στα οποία συναντάμε, συνήθως, αυτή την ανάθεση φύλαξης μετά προμήθειας, είναι πιο συμφέροντα για τον έμπορο αλλά και για τον καταναλωτή, γιατί ένας ιδιώτης θα επιβάρυνε πολύ περισσότερο την τελική τιμή κατανάλωσης σε αντίστοιχη περίπτωση.

Αυτά είναι ορισμένα σημεία που δίνουν μία γενική ιδέα του πόσο περίπλοκη είναι η διατήρηση των αποθεμάτων και πόσο καλύτερη οργάνωση απαιτεί για να γίνει αποτελεσματικότερη η όλη πετρελαϊκή πολιτική της ΕΕ. Η λειτουργία του Eurostock, από τη δεκαετία του 1980, για την ακριβή ενημέρωση των κυβερνήσεων, των επιχειρήσεων, των εταιρειών και των ευρωπαϊκών αρχών, περί της ποσότητας των αποθεμάτων που υπάρχουν στην Κοινότητα, δεν είναι αρκετή. Το σύστημα αυτό που εμπνεύστηκε από το αντίστοιχο του American Petroleum Institute, αν και τυπικά δύναται να διαθέτει τα στοιχεία, οκτώ μέρες μετά το τέλος κάθε μήνα, απαιτεί την ίδρυση ενός νομικού οργανισμού, ο οποίος θα μπορούσε να το οργανώσει καλύτερα και να το επεκτείνει ¹⁰⁸. Επιπλέον απαιτεί, όπως οτιδήποτε άλλο, την συνεργασία των μελών.

Τα κράτη μέλη, είναι φανερό πιστεύουμε, ότι δεν αντιδρούν με τον ίδιο τρόπο στις κοινοτικές επιταγές και αυτό δημιουργεί αίσθημα ανασφάλειας για την περίπτωση πιθανής εκτάκτου ανάγκης. Ας μην ξεχνάμε ότι βρισκόμαστε, τώρα που γράφεται τούτο το κείμενο, σε μία μακρά περίοδο κρίσης των τιμών του πετρελαίου. Πόσο λιγότερο θα επιβαρύνονταν ο τελικός καταναλωτής, εάν η ΕΕ είχε καταφέρει να επιβάλλει μία πολιτική αποθεμάτων που θα αύξανε την ανεξαρτησία μας ή καλύτερα

¹⁰⁵ Η υποχρέωση που προέρχεται από την ΙΕΑ αφορά 90 ημέρες καθαρών εισαγωγών του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.

¹⁰⁶ OPAL, 1997.

¹⁰⁷ EMC, main report, σελ. 29.

¹⁰⁸ Ελληνική Δικαιοσύνη, Μ. Βαδραχάνη, Τεύχος 28/1987, σελ. 816.

θα μείωνε την εξάρτηση μας από τις διαθέσεις των ΗΠΑ και των κρατών της Μ. Ανατολής ή του ΟΠΕΚ ;

Πιστεύουμε ότι τα κράτη θα πρέπει να πάρουν κάποια πρωτοβουλία και να οργανώσουν πιο συγκεντρωτικά τα συστήματά τους. Τέτοιου είδους συστήματα, πιο κεντρικά ελεγχόμενα, επιλύουν ευκολότερα ζητήματα σχετικά με την τοποθέτηση, τη διατήρηση και την ποσότητα των υποχρεωτικών αποθεμάτων. Τα οικονομικά ζητήματα, είναι πιο διαφανή και ο έλεγχος ευκολότερος. Ταυτόχρονα αποφεύγονται οι διακρίσεις εις βάρος των μικρότερων εμπορικών παραγόντων και υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή ομοιογένεια. Οποιοσδήποτε μελλοντικές εξελίξεις μπορούν να αντιμετωπιστούν ευκολότερα όταν υπάρχει κεντρικό σύστημα προσαρμογής σε αυτές και η συνεννόηση και συνεργασία με την Επιτροπή είναι και πιο γρήγορη αλλά και πιο αποτελεσματική. Η σχετική γραφειοκρατία και το κάπως μεγαλύτερο παρεπόμενο κόστος λειτουργίας, του κεντρικού αυτού μηχανισμού της διατήρησης των αποθεμάτων, μπορούν να θυσιαστούν στο βωμό του εθνικού αλλά και συνολικού κοινοτικού συμφέροντος.

Άλλωστε ας μην ξεχνάμε ότι το πετρέλαιο είναι ένας τομέας που η ΕΕ απλά συνεπικουρεί τις προσπάθειες των μελών της και άρα δεν μπορεί να φτιάξει πολιτική από μόνη της. Δεν πρόκειται για μία ξεχωριστή κυβέρνηση ! Παράλληλα οι ευρωπαϊκές οικονομίες έχουν ταλανιστεί στο απώτερο αλλά και το πιο πρόσφατο παρελθόν, ακόμα όμως και σήμερα, από πετρελαϊκές κρίσεις. Μία πρόταση θα ήταν να φτιαχτεί και σε ευρωπαϊκό επίπεδο κάτι αντίστοιχο της ΙΕΑ. Μία, δηλαδή, κοινοτική οργάνωση/πρακτορείο ενέργειας, η οποία θα παίζει τον ρόλο της απύσασ "κυβέρνησης", στον εν λόγω τομέα. Ένα πιο οργανωμένο και εκτεταμένων αρμοδιοτήτων Eurostock, για παράδειγμα. Πιθανώς θα οργάνωνε καλύτερα τα κράτη και θα κατάφερνε να προβλέψει κάποιες κυρώσεις. Πιστεύουμε ότι η έλλειψη οργάνωσης σε έναν τομέα τόσο σημαντικό για την ευρωπαϊκή οικονομία και ανεξαρτησία (και του οποίου η σημασία δεν πρόκειται να μειωθεί, ούτε μεσοπρόθεσμα) όσο το πετρέλαιο, δεν είναι καθόλου αστεία υπόθεση αλλά μία από τις πιο σοβαρές και δεν θα πρέπει να παραμεληθεί άλλο από την ΕΕ και από τα μέλη της.

3.3 Η πολιτική των ΗΠΑ για τα αποθέματα πετρελαίου

Αν και η μελέτη μας αναφέρεται στην πολιτική της ΕΕ και των μελών της, στον πετρελαϊκό τομέα, θεωρήσαμε σημαντικό στοιχείο αναφοράς, την πολιτική των ΗΠΑ. Άλλωστε, ήδη έχουμε θίξει τον κοινώς αποδεκτό ρόλο που παίζουν κάποιες "ιδιαίτερες" χώρες, όπως τα μέλη του ΟΠΕΚ, οι χώρες της Β. Αφρικής, η Μέση Ανατολή, αλλά και η Ρωσία και η Νορβηγία. Δεν θα μπορούσαν να λείπουν οι ΗΠΑ από αυτή την ομάδα χωρών, δεδομένου ότι ο ρόλος τους είναι (οιονεί) ηγεμονικός στον πλανήτη.

Οι ΗΠΑ δεν είναι όπως θα περίμενε κανείς μία μεγάλη εξαγωγική χώρα, πετρελαίου και πετρελαιοειδών. Αντιθέτως, το ήμισυ των αναγκών της καλύπτεται από εισαγωγές ¹⁰⁹. Αν καταφέρει και σε αυτό τον τομέα να επηρεάζει ακόμα και τους "γίγαντες" της Μ. Ανατολής, είναι γιατί η παραγωγή της είναι πολύ μεγάλη, η κατανάλωση της η μεγαλύτερη από κάθε άλλης χώρας και τα αποθέματα της τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Επιπλέον οι ΗΠΑ έχουν καταφέρει να ελέγχουν πολλές επιχειρήσεις πετρελαίου ανά τον κόσμο. Δεν χρειάζεται να πάμε μακριά για να δούμε τις επιπτώσεις της αμερικανικής πολιτικής στον πετρελαϊκό τομέα και για να καταλάβουμε ότι αυτό που έχει περισσότερη σημασία είναι μάλλον πως ασκείται μία πολιτική και λιγότερο πόση πραγματική δύναμη υπάρχει πίσω από αυτήν. Η κρίση που έχουμε ζήσει στις τιμές των πετρελαιοειδών, ως τελικοί καταναλωτές τα τελευταία δύο χρόνια, οφείλεται σε μεγάλο ποσοστό στην πρωτοφανή άνοδο του δολαρίου και στην παράλληλη αύξηση της αμερικανικής ζήτησης σε πετρέλαιο.

Τα στρατηγικά αποθέματα των ΗΠΑ (strategic Petroleum Reserves, SPR), είναι το κύριο κρατικό μέσο για την αντιμετώπιση μίας πιθανής διακοπής στην παροχή πετρελαίου και παράλληλα ένα βασικό μέσο άσκησης της οικονομικής και εξωτερικής τους πολιτικής. Η ιδέα για την φύλαξη κάποιων ποσοτήτων πετρελαίου για ώρα ανάγκης, υπήρξε στην αμερικανική ήπειρο ήδη από το 1944, όταν ο Υπουργός Εσωτερικών Harold Ickes πρότεινε τη δημιουργία αποθέματος. Ακολούθησε ο Πρόεδρος Truman και η Επιτροπή για την εξορυκτική πολιτική, το 1952 ενώ ο Eisenhower με την ευκαιρία της κρίσης του Σουέζ, μελέτησε το ίδιο ζήτημα, το 1956. Μέχρι το 1970, όμως, όταν επαναλήφθηκε η πρόταση από την

¹⁰⁹ 2000 Model Year, Fuel Economy Guide, σελ. 4.

Ομάδα Εργασίας των ΗΠΑ για το Πετρέλαιο, κανείς δεν είχε νιώσει την πραγματική κρίση που θα έκανε απαραίτητη την ύπαρξη αυτών των αποθεμάτων και η οποία ξέσπασε το 1972-1973. Εξού και η απόφαση για την τελική δημιουργία αποθέματος λήφθηκε με την υπογραφή από τον Πρόεδρο Ford της Energy Policy and Conservation Act (EPCA), το Δεκέμβριο του 1975. Έκτοτε το ζήτημα του ελέγχου αυτού του αποθέματος είναι εργασία του Προέδρου και μόνον αυτός μπορεί να επιτρέψει τη χρήση του ¹¹⁰.

Μέσω της Πράξης του 1975, οι ΗΠΑ δεσμεύονταν να διαμορφώσουν χώρους για απόθεμα πετρελαίου ίσα με 1 δις βαρέλια. Από το 1977, όταν η ποσότητα συγκεντρώθηκε και κατασκευάστηκαν οι απαραίτητοι χώροι, τα αποθέματα φυλάσσονται σε χώρο 500 αλυκών κατά μήκος της ακτής του Κόλπου του Μεξικό. Σήμερα, τα αμερικάνικα αποθέματα, φτάνουν τα 570 εκατ. βαρέλια, ενώ οι εγκαταστάσεις δύνανται να δεχθούν ποσότητα ίση με 700 εκατ. βαρέλια. Πρόκειται για το μεγαλύτερο απόθεμα στον κόσμο, όπως προαναφέραμε, για τη φύλαξη του οποίου η αμερικανική κυβέρνηση έχει επενδύσει περίπου 20 δις δολάρια. Τα έξοδα αυτά προέρχονται, πάντα, από τον κρατικό προϋπολογισμό. Το 1995, οι εγκαταστάσεις στο Μεξικό συντηρήθηκαν έτσι ώστε να είναι ικανοποιητικά λειτουργικές έως και το 2025 ¹¹¹.

Η μοναδική φορά που χρησιμοποιήθηκαν κάποια από τα αποθέματα, ήταν κατά τη διάρκεια του Πολέμου του Κόλπου, το 1991, όταν στα πλαίσια της διεθνούς προσπάθειας αντιμετώπισης της κρίσης (εισδοχή ιρακινών στο Κουβέιτ), ο Πρόεδρος Bush διέταξε την πώληση 33.75 εκατ. βαρελιών αποθεματικού πετρελαίου ¹¹². Από το 1993 έως σήμερα ο βασικός στόχος του Υπουργείου Ενέργειας είναι η συνεχόμενη αύξηση των αποθεμάτων και η ετοιμότητα χρήσης τους. Όμως, η Ετήσια Έκθεση του 1998 για τα Στρατηγικά Αποθέματα Πετρελαίου ¹¹³, εκφράζει έντονους φόβους για την ξαφνική μείωση αυτών, κυρίως μετά το 1994. Οι βασικοί λόγοι είναι δύο.

¹¹⁰ Βλ. περαιτέρω, Banks, σελ. 10 επ.

¹¹¹ Βλ. περαιτέρω, Strategic Petroleum Reserve Profile, σελ. 2 ή www.fe.doe.gov/.

¹¹² Strategic Petroleum Reserve Profile, σελ. 3, στην πραγματικότητα, πάντως, δεν πουλήθηκε αυτή η ποσότητα καθώς η σταθεροποίηση των τιμών μείωσε την ανάγκη της αγοράς. Έτσι πουλήθηκαν 17,3 εκατ. βαρέλια, σε 13 επιχειρήσεις.

¹¹³ Πρόκειται για Έκθεση η οποία υποβάλλεται κάθε χρόνο από το Υπουργείο Ενέργειας στον Πρόεδρο και το Κογκρέσο, βάσει υποχρέωσης που δεσμεύει τις ΗΠΑ από το τμήμα 165 της EPCA.

Πρώτον, τα αποθέματα που πουλήθηκαν κατά τον Πόλεμο του Κόλπου (πράξη κατακριτέα κατά πολλούς, ως μη απαραίτητη) και δεύτερον, η εμπορευματοποίηση των αποθεμάτων¹¹⁴. Αυτό σημαίνει ότι ποσότητες αποθεμάτων χρησιμοποιήθηκαν είτε για να ανταλλαχθούν με άλλα προϊόντα, είτε για να ριχθούν στην αγορά στην προσπάθεια επηρεασμού των τιμών, είτε γιατί πουλήθηκαν για να πλουτίσουν το κρατικό θησαυροφυλάκιο. Συνολικά 883 δις δολάρια ήταν τα κέρδη του κράτους από τέτοιες πράξεις κατά το 1998¹¹⁵. Έτσι, αν και τα τελευταία 20 χρόνια, τα αποθέματα αυξήθηκαν κατά 592 εκατ. βαρέλια, φτάνοντας στο υψηλότερο σημείο το 1994, από την χρονιά αυτή και έπειτα άρχισαν να μειώνονται με ποσοστό 1% περίπου ετησίως. Το αποτέλεσμα ήταν ότι, ενώ το 1985 τα αποθέματα έφταναν να ισούνται με 118 ημέρες καθαρών εισαγωγών του προηγούμενου έτους, το 1997 είχαν πέσει στις 67 ημέρες και στις 31 Δεκεμβρίου 1998, έφταναν τα 561 εκατ. βαρέλια που ισούταν με 60 μόνο ημέρες καθαρών εισαγωγών του 1998¹¹⁶. Συνολικά, τα αποθέματα πετρελαίου έπεσαν κατά 31 % από το 1977 μέχρι το 1997 (Παράρτημα ΙΙ, Πίνακας 1), ενώ μετά την πρόσφατη κρίση βρίσκονται στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 24 ετών¹¹⁷. Με αυτό τον τρόπο οι ΗΠΑ δεν ανταποκρίνονταν στην υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων που έχουν αναλάβει έναντι της ΙΕΑ αν δεν συνυπολόγιζαν μαζί με τα κρατικά αποθέματα και τα ιδιωτικά.

Η εξάρτηση των ΗΠΑ, από τις εισαγωγές αυξάνεται όσο τα αποθέματα μειώνονται ενώ η ζήτηση παραμένει πολύ υψηλή. Γι' αυτό τον λόγο, τον Μάρτιο του 1998 από τον Πρόεδρο Clinton λήφθηκε η απόφαση να παραμείνουν τα αποθέματα μία αυστηρά κρατική υπόθεση και να ελέγχονται πιο στενά¹¹⁸. Αυτό, ίσως, ξαφνιάζει. Θα περίμενε κανείς στις ΗΠΑ, την χώρα που κατεξοχήν εισάγει νόμους anti-trust, το πετρέλαιο να μην παραμένει υπό τόσο αυστηρή κρατική επιτήρηση. Άλλωστε αυτή ήταν η γραμμή μέχρι πριν κάποια χρόνια.

Οι προοπτικές, όμως, είναι σχετικά δυσοίωνες εφόσον αναφέρονται σε αύξηση της εξάρτησης από τις εισαγωγές στο 60% μέχρι το 2010 και μείωση των αποθεμάτων σε

¹¹⁴ Strategic Petroleum Reserve, Annual Report 1998, σελ. 1.

¹¹⁵ Strategic Petroleum Reserve, Annual Report 1998, σελ. 1.

¹¹⁶ Strategic Petroleum Reserve, Annual Report 1998, σελ. 3.

¹¹⁷ ΑΠΕ, 30 Οκτωβρίου 2000.

¹¹⁸ Βλ. τις δηλώσεις του Προέδρου Clinton. Fact Sheets on President's Actions Regarding Heating Oil, σελ. 1, ή www.fe.gov/oil_gas/.

μόνο 46 ημέρες , μέχρι το 2005 ¹¹⁹. Όπως προαναφέραμε, παράλληλα, η κατανάλωση αυξάνει. Οι ΗΠΑ είναι η μεγαλύτερη καταναλώτρια χώρα στον τομέα της ενέργειας, ενώ τα 2/3 αυτού του τομέα αναφέρονται σε κατανάλωση πετρελαίου. Λεπτομερέστερα στοιχεία μας πληροφορούν για αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας από 74 τετράκις εκατ. τόνους το 1974, σε 94,2 τετράκις εκατ. τόνους το 1997. Το ποσοστό κατανάλωσης, παρόλα ταύτα, δείχνει να πέφτει από το 31% όπου βρισκόταν το 1972 στο 25% το 1997 ¹²⁰. Αυτό, όμως, οφείλεται στην ξαφνική και κάθετη αύξηση κατανάλωσης ενέργειας των αναπτυσσόμενων κρατών και δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική αύξηση στην κατανάλωση ενέργειας (και πετρελαίου) στις ΗΠΑ.

Το περισσότερο πετρέλαιο και στις ΗΠΑ, όπως και στον υπόλοιπο ανεπτυγμένο κόσμο, καταναλώνεται από τον τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα, σήμερα στις ΗΠΑ το 95% των αυτοκινήτων χρησιμοποιούν προϊόντα του πετρελαίου ¹²¹, ως καύσιμα και μάλιστα υφίσταται και η άλλη παγκόσμια τάση υπέρ των πιο ελαφρών από αυτά. Παράλληλα η χώρα αντιμετωπίζει κάθετη αύξηση των ρίπων που προέρχονται από την καύση του πετρελαίου, γι' αυτό και η πιο αποτελεσματική χρήση της ενέργειας και η χρήση καθαρότερων κλασμάτων (με μικρότερη περιεκτικότητα σε Θείο και λιγότερες βλαβερές εκπομπές αερίων) είναι θέματα που απασχολούν πολύ τους επιστήμονες στις ΗΠΑ. Το Υπουργείο Ενέργειας και το Ομοσπονδιακό Πρόγραμμα Χρήσης Ενέργειας, το οποίο προτάθηκε από κάποια εξειδικευμένη Ομάδα Εργασίας το 1998 ¹²², κάνουν κάποιες προτάσεις για το πώς μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη η χρήση της ενέργειας αλλά και μικρότερες οι εκπομπές των βλαβερών αερίων ¹²³. Εντοπίζουμε τρεις βασικούς τομείς. Πρώτον, τις μεταφορές. Εδώ προτείνεται ως καλύτερη λύση η χρήση ενός καυσίμου καλύτερης ποιότητας, έστω και πιο ακριβού. Δεύτερον, η βιομηχανία. Εδώ προτείνεται αγορά νέου εξοπλισμού, ο οποίος απαιτεί λιγότερη ενέργεια στην λειτουργία του και αφήνει λιγότερα κατάλοιπα. Τρίτον, ο οικιακός τομέας. Εδώ προτείνεται η χρήση οικιακών

¹¹⁹ Strategic Petroleum Reserve, Annual Report 1998, σελ. 7.

¹²⁰ Βλ. 1997-Annual Energy Review, σελ. 384 και International Energy Annual 1996, σελ. 219 και Παράρτημα II (Πίνακες 2, 3).

¹²¹ 2000 Model Year, Fuel Economy Guide, σελ. 4.

¹²² Παρόμοιες προτάσεις είχαν προηγηθεί το 1991 και το 1992.

¹²³ Βλ. τις σχετικές προτάσεις στην ηλεκτρονική δ/ση : www.fueleconomy.gov/.

συσκευών που να καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια ή να εκπέμπουν λιγότερους ρίπους και παροτρύνεται η χρήση φυσικού αερίου αλλά και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αρκετά εντονότερα σε σχέση με τις ευρωπαϊκές χώρες).

Η οργάνωση της ενεργειακής και της πετρελαϊκής πολιτικής των ΗΠΑ είναι ένα παράδειγμα προς μίμηση για την ΕΕ και για τα μέλη της. Μία χώρα καθαρής εισαγωγέας πετρελαίου, έχει καταφέρει να επηρεάζει την πολιτική του ΟΠΕΚ, σε τέτοιο σημείο που κάθε πρόεδρος αυτού του Οργανισμού προβληματίζεται για το πώς θα αντιμετωπίσει τις αμερικανικές απειλές. Μία χώρα η οποία χρειάστηκε να εισάγει 7 εκατ. βαρέλια πετρελαίου κάθε μέρα το 1998, για να καλύψει τις ανάγκες της αγοράς της, καταφέρνει να μπλοκάρει ή να ελευθερώσει την παγκόσμια παροχή πετρελαίου. Οι ΗΠΑ δεν δύνανται να καλύψουν με τα υπάρχοντα αποθέματα τους πολύ περισσότερες μέρες κατανάλωσης από ότι η ΕΕ (βλ. Παράρτημα I, Πίνακα 2). Η ΕΕ, όμως, έχει νιώσει πολλές φορές και σήμερα ακόμα, έρμαιο στα χέρια άλλων "παικτών" στην αγορά πετρελαίου και κυρίως των ΗΠΑ. Είναι και αυτός ένας λόγος για να ξανασκεφτούμε, στην Ευρώπη, τον ρόλο που θέλουμε να παίξουμε στην παγκόσμια οικονομία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

4.1 Το νομοθετικό πλαίσιο για τη ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών

Ο νόμος 1571/1985 ¹²⁴, είναι ο βασικός και πρώτος νόμος που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα για τα πετρελαιοειδή, με σκοπό την προσαρμογή μας στις επιταγές της ΕΟΚ. Αποτελείται από 21 άρθρα με τα οποία υιοθετήσαμε τις διατάξεις των δύο βασικών κοινοτικών Οδηγιών που έχουμε ήδη αναλύσει.

Ήδη από το πρώτο άρθρο εισάγεται ο αποκλειστικός ρόλος του κράτους στην άσκηση της πετρελαϊκής πολιτικής αλλά και στην εισαγωγή και την εμπορία αργού πετρελαίου. Άλλωστε, το Δημόσιο δύναται να ορίσει βοηθό του στην άσκηση της πολιτικής την κρατική διυλιστική εταιρεία (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου, ΔΕΠ), τόσο ως προς την έρευνα και εκμετάλλευση όσο και ως προς τη διύλιση και τη διατήρηση αποθεμάτων. Η ΔΕΠ με την σειρά της μπορεί να ιδρύσει ειδικές υπηρεσίες διεκπεραίωσης αυτών των λειτουργιών που δυνατόν να της ανατεθούν. Η σχέση Δημοσίου-ΔΕΠ σε τέτοιες περιπτώσεις καθορίζεται από την σχετική απόφαση του Υπουργού Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας (α.3). Το μονοπώλιο της εμπορίας πετρελαιοειδών είναι αποκλειστικό δικαίωμα του κράτους το οποίο διαθέτει στην αγορά τα προϊόντα με στόχο την κάλυψη των αναγκών αυτής. Δικαίωμα για επιλογή των προμηθευτών τους, έχουν οι εμπορικές εταιρίες, μόνον έως κάποιου ποσοστού, το οποίο δύναται να αλλάξει μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, σε περιπτώσεις απειλής της δημόσιας ασφάλειας και της εθνικής άμυνας από ενδεχόμενες διεθνείς ή εθνικές κρίσεις. Το δικαίωμα αυτό δεν ισχύει και για την αεροπορία και τη ναυτιλία που έως το 1986 προμηθεύονταν τα καύσιμα τους αποκλειστικά από το κράτος (α.4). Στην πράξη το ποσοστό των πετρελαϊκών προϊόντων που δύναται να προμηθευτεί κάθε εμπορική εταιρία (ξεχωριστά), εξαρτάται από τρία κριτήρια που καθορίζονται στο α.5 του νόμου. Αυτά είναι : το ποσοστό πωλήσεων της εταιρίας κατά τον προηγούμενο χρόνο, το ετήσιο πρόγραμμα που αυτή υποβάλλει στο Υπουργείο Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και, τέλος, οι ανάγκες που θα πρέπει η συγκεκριμένη εταιρία να καλύψει, ιδιαιτέρως εάν

¹²⁴ ΦΕΚ 192, της 14.11.1985, τ. Α.

τροφοδοτεί απομακρυσμένες ορεινές και νησιωτικές περιοχές. Τα σχετικά προγράμματα κατατίθενται στο Υπουργείο από τις εταιρείες μέχρι το τέλος Νοεμβρίου κάθε έτους, προκειμένου να κριθεί η ποσότητα που δικαιούνται να προμηθευτούν για τον επόμενο χρόνο (α.9, παρ.2). Κάθε εταιρία πρέπει, με έγγραφο, να αποδεικνύει ότι έχει προμηθευτεί τουλάχιστον το 70%, των προϊόντων, που παραλαμβάνει ετησίως από το κράτος (α.9, παρ.4, εδ.β).

Ποιες καλούνται, όμως, "εμπορικές εταιρίες" ή "εταιρίες εμπορίας" ; Αυτό διευκρινίζεται στο άρθρο 14. Εκεί, λοιπόν, αναφέρεται ότι μία εμπορική εταιρία είναι ένα νομικό πρόσωπο, που λειτουργεί με τη μορφή Α.Ε ή ανάλογη αυτής (στο δίκαιο άλλων μελών της ΕΟΚ) και η οποία διαθέτει την απαραίτητη άδεια από το κράτος. Τα προϊόντα που μπορεί να εμπορευείται αυτή η εταιρία και τα οποία χαρακτηρίζονται ως "πετρελαιοειδή", υπάγονται σε τρεις βασικές κατηγορίες (τουλάχιστον στην Ελλάδα, η οποία έχει αντιγράψει τις κοινοτικές διατάξεις σε αυτό το σημείο, ενώ, όπως έχουμε δει σε άλλα μέλη κάποιες κατηγορίες προστίθενται) :

- Κατηγορία I : Υγραέρια
- Κατηγορία II : Ελαφρά κλάσματα, ήτοι
 - Βενζίνες αυτοκινήτων
 - Βενζίνες αεροσκαφών
 - Καύσιμο αεροθουμένων τύπου βενζίνης (JP--4)
- Κατηγορία III : Μεσαία κλάσματα, ήτοι
 - Πετρέλαιο ντήζελ
 - Φωτιστικό πετρέλαιο
 - Καύσιμο αεροθουμένων τύπου κηροζίνης (JET A--1)
- Κατηγορία IV : Βαρειά κλάσματα, ήτοι
 - Μαζούτ
 - Απασφαλωμένο μαζούτ (Vacuum Gasoil)
- Κατηγορία V : Άσφαλτος.

Με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, δύνανται να επέλθουν αλλαγές σε αυτές τις κατηγορίες κλασμάτων ή υποπροϊόντων πετρελαίου.

Οι άδειες που προαναφέρθηκαν ως στοιχείο απαραίτητο για τον χαρακτηρισμό μίας εταιρίας ως εμπορικής, χωρίζονται (στο άρθρο 15) σε πέντε κατηγορίες (Α, Β, Γ, Δ, Ε), ανάλογα με το κλάσμα/τα που θέλει ο έμπορος να πουλήσει, ανάλογα με το γεωγραφικό διαμέρισμα και την έκταση (όλη η χώρα ή όχι), της εμπορίας του (παρ.2). Τα διαμερίσματα προσδιορίζονται με απόφαση των αρμόδιων Υπουργών (α.16, παρ.1), ενώ, για τις ανάγκες των πιο απομακρυσμένων από αυτά, τηρείται Ειδικός Λογαριασμός με εισφορές των υπόλοιπων πρατηριούχων, ίσες με το 2% της τιμής βάσης (τιμή προμήθειας από τα διυλιστήρια) (α.16, παρ.2). Για να ληφθεί η άδεια θα πρέπει να καταβληθεί από την εταιρία κάποιο ποσό (που διαφέρει ανάλογα με το ποια άδεια από τις πέντε, παρέχεται) και να διατεθούν κάποιοι απαραίτητοι αποθηκευτικοί χώροι (ξεχωριστοί για κάθε μία κατηγορία προϊόντος), τέτοιοι ώστε να δύνανται να φυλάξουν ποσότητα ίση με αυτή των πωλήσεων προϊόντων 15 ημερών του προηγούμενου έτους και διαθέτοντες τεχνικό εξοπλισμό κατάλληλο για την ασφαλή αποθήκευση και την ομαλή διανομή των προϊόντων. Εκτός αυτών απαραίτητα θεωρούνται και τα ιδιόκτητα βυτιοφόρα, για κάθε έμπορο, η δυναμικότητα και ο αριθμός των οποίων διαφέρει ανάλογα με τον όγκο των πωλήσεων του και καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών (α.15, παρ. 3, εδ. α, β, γ, δ).

Αν πρόκειται για πετρέλαιο ή προϊόντα αυτού που εισάγονται από το εξωτερικό, τότε το αποκλειστικό δικαίωμα εισαγωγής τους έχει το Δημόσιο, μετά από σχετική άδεια του αρμόδιου Υπουργείου και στα πλαίσια της εξυπηρέτησης του γενικού συμφέροντος της Εθνικής Οικονομίας (α.7). Αφού εισαχθεί στην χώρα, το αργό πετρέλαιο ή τα υποπροϊόντα του (πάντα από το Δημόσιο), μεταφέρονται για να επεξεργασθούν, στα κρατικά διυλιστήρια (Ασπρόπυργος, ΔΕΠ/ΕΛ.ΠΕ). Κατ' αρχάς το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης του κράτους ασκείται από τα διυλιστήρια αυτά, αλλά δύνανται να ασκηθεί και από τα ιδιωτικά διυλιστήρια της χώρας μετά από ειδική συμφωνία με το Δημόσιο (α.8, παρ.1). Όσον αφορά την εξαγωγή, δικαιούνται να προβούν σε αυτή όλες οι εμπορικές εταιρίες αλλά υπό όρους που καθορίζονται από τους Υπουργούς Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου (α.12).

Μετά από την εμπορία (εισαγωγή) των πετρελαιοειδών, ο νόμος έρχεται να ρυθμίσει το ζήτημα της διάθεσης αυτών στην αγορά. Η διάθεση στον τελικό καταναλωτή γίνεται μόνο από τις εμπορικές εταιρίες (οι οποίες έχουν παραλάβει από τα διυλιστήρια) (α.6, παρ.1,2) και ποτέ απευθείας από τα διυλιστήρια (α.8, παρ.2). Τα τελευταία έχουν δικαίωμα απευθείας προμήθειας μόνον των Ενόπλων Δυνάμεων και κάθε άλλου φορέα ζωτικής σημασίας για την κάλυψη αναγκών του κοινωνικού συνόλου (π.χ άσφαλτος για δημόσια έργα) (α.6, παρ.3). Αντίστοιχα, δε, με τις εμπορικές εταιρίες, και τα διυλιστήρια θα πρέπει να δηλώνουν στο τέλος κάθε Νοεμβρίου στο Υπουργείο, τις προβλέψεις τους για τις προμήθειες του επόμενου έτους (α.9, παρ.1). Είναι, δε, δυνατόν να ζητηθεί από το Υπουργείο η υποβολή και τριμηνιαίων ή και μηνιαίων δηλώσεων, τόσο από τις εταιρίες, όσο και από τα διυλιστήρια (α.9, παρ.3).

Στο δέκατο άρθρο συναντάμε τη διαρρύθμιση, από τον νόμο, του ζητήματος των αποθεμάτων ασφαλείας των πετρελαιοειδών. Από την πρώτη παράγραφο πληροφορούμαστε ότι και αυτός ο τομέας ελέγχεται από το κράτος, καθώς "το κράτος έχει την ευθύνη για τη διατήρηση αποθεμάτων ασφαλείας". Μόνον οι εμπορικές εταιρίες οφείλουν να διατηρούν αποθέματα σε εξειδικευμένες καταστάσεις αποθηκευτικών χώρων δικής τους ιδιοκτησίας ή στους αντίστοιχους χώρους των διυλιστηρίων. Δεν αναφέρεται ότι τα διυλιστήρια έχουν την ίδια υποχρέωση. Η ποσότητα των ελάχιστων υποχρεωτικών αποθεμάτων καθορίζεται από το Υπουργείο για κάθε εταιρία ξεχωριστά και βάσει των προαναφερθέντων κριτηρίων του ποσοστού πωλήσεων του προηγούμενου ημερολογιακού έτους και του ετήσιου προγράμματος για την κατανάλωση του επόμενου έτους.

Το άρθρο που αφορά τη διαμόρφωση των τιμών είναι το πιο εκτεταμένο του νόμου και δείχνει να είναι ένα από τα βασικότερα καθώς η κύρια παράγραφος του διανθίζεται και με κάποιους ορισμούς για την καλύτερη κατανόηση της. Έτσι, λοιπόν, οι παράγοντες που διαμορφώνουν τις τελικές τιμές βάσης (και με αυτό τον όρο εννοείται η τιμή διάθεσης των προϊόντων από το διυλιστήριο, όπως προαναφέραμε), καθορίζονται σε ξεχωριστό Προεδρικό Διάταγμα των Υπουργών Εμπορίου, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας. Διευκρινίζεται στον νόμο, όμως, ότι η απόφαση λαμβάνει υπόψιν κάποιους

παράγοντες της αγοράς και κάποιες τάσεις της, οι οποίες ενδεικτικά και μόνο αναφέρονται στο κείμενο, όπου περιορίζονται σε τρεις : το μέσο κόστος των τελικών προϊόντων των διυλιστηρίων των κρατών μελών, τις τιμές FOB Ιταλίας ή Ρότερνταμ και το μέσο κόστος παραγωγής των προϊόντων στα ελληνικά διυλιστήρια. Με αυτό τον τρόπο προσδιορίζεται μία τιμή βάσης η οποία υπολογίζεται σε δολάρια ΗΠΑ και μετατρέπεται έπειτα σε ελληνικές δραχμές, βάσει της σχετικής ισοτιμίας του δεκαπενθημέρου έκδοσης του Π.Δ (παρ.1). Η τιμή, ισχύει από την εντέκατη ημέρα του μήνα έκδοσης του Π.Δ, μέχρι και τη δέκατη μέρα του τρίτου μήνα που ακολουθεί (παρ.2). Με άλλα λόγια η ίδια τιμή βάσης ισχύει για, περίπου 80 ημέρες. Στο ίδιο άρθρο προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού των *τελικών τιμών* ή αλλιώς των *τιμών κατανάλωσης*. Όπως αναφέρεται, η τελική αυτή τιμή καταναλωτή είναι η μέγιστη τιμή που επιτρέπεται σε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών ή πρατηριούχο, ή κάθε είδους λιανικό μεταπωλητή. Παράλληλα διευκρινίζεται ότι αυτή η τιμή δύναται να διαφέρει ανάλογα με το γεωγραφικό διαμέρισμα (παρ.3). Στην Ελλάδα, όπως και στις περισσότερες χώρες μέλη, το κόστος της διακίνησης, της αποθήκευσης και των αποθεμάτων, όπως και διάφορα άλλα κόστη (φόροι, λοιπά τέλη) επιβαρύνουν τον τελικό καταναλωτή καθώς το κράτος δεν επιδοτεί ούτε τη διακίνηση ούτε την αποθήκευση αποθεμάτων. Έτσι η τελική τιμή είναι σαφώς ανώτερη της τιμής βάσης και μάλιστα το κέρδος του πρατηριούχου φτάνει τις 11-12 δραχ.. Εκτός αυτού υπάρχει δυνατότητα, σε περιόδους κρίσεων και αθέμιτου ανταγωνισμού, το κράτος να ορίσει κατώτατα όρια τιμών κατανάλωσης (παρ.6). Εάν κάποια τιμή είναι τόσο υπερβολική ώστε να θεωρηθεί ότι ξεφεύγει από τα μέτρα του νόμου, προβλέπεται κύρωση βάσει του ν.δ 136/1946 και του Αγορανομικού Κώδικα (παρ.8). Μόνον οι τιμές των καυσίμων των πλοίων και των αεροσκαφών δεν καθορίζονται αλλά αφήνονται να διαμορφωθούν ελεύθερα από τον ανταγωνισμό (παρ.7).

Ένα σημαντικό άρθρο είναι το 17. Στην ελληνική νομοθεσία, εν αντιθέσει με τις περισσότερες άλλες ευρωπαϊκές, αλλά και την Κοινοτική νομοθεσία, υπάρχουν κυρώσεις αν κάποια από τις διατάξεις δεν γίνει σεβαστή. Η κύρωση επιβάλλεται στην κάθε περίπτωση με Π.Δ και αφορά, βεβαίως και την φύλαξη των υποχρεωτικών αποθεμάτων. Ως επί το πλείστον οι κυρώσεις είναι οικονομικές, αλλά δεν υπάρχει ευρεία εφαρμογή τους στην χώρα. Είναι δύσκολο να καταλάβει κανείς αν αυτό σημαίνει ότι δεν γίνονται παραβιάσεις ή απλά ότι αυτές καλύπτονται ή αγνοούνται

από το κράτος. Αυτό, άλλωστε, το ζήτημα υφίσταται και στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη, στον τομέα των αποθεμάτων τουλάχιστον.

Τέλος, με το άρθρο 21, πληροφορούμαστε ότι η ισχύς του νόμου που περιγράψαμε παραπάνω αρχίζει στις 11 Νοεμβρίου 1985, αλλά από τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 20, καθίσταται σαφές ότι οι υποχρεώσεις των εμπορικών εταιριών για την λήψη άδειας, την κατασκευή των αποθηκευτικών χώρων κ.λ.π, δύνανται να παραταθούν μέχρι και τις 13/12/1987.

Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, όπως ήταν αναμενόμενο, δεν παρέμεινε στις διατάξεις του 1985, αλλά τροποποιήθηκε από δύο μεταγενέστερους νόμους. Εδώ θα αναφερθούμε στον δεύτερο, μονάχα, νόμο, τον 1769/88, καθώς ο τρίτος και τελευταίος αποτελεί προσαρμογή του νομοθετικού πλαισίου της χώρας σε μία απόφαση του ΔΕΚ και θα έχουμε την ευκαιρία να αναλύσουμε τα επίμαχα σημεία του σε επόμενο υποκεφάλαιο.

Ο 1769 ¹²⁵, πρόκειται, στην ουσία, για μία σύμβαση της ΔΕΠ με μία σειρά από ελληνικές και ξένες εταιρείες εξόρυξης πετρελαίου, η οποία τροποποιείται και περιβάλλεται μορφή νόμου. Στο κεφάλαιο Β' αυτού, το οποίο τιτλοφορείται "ρύθμιση ζητημάτων υδρογονανθράκων", ουσιαστικά αναφέρονται οι αλλαγές που επιφέρει στον 1571. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αναφέρονται σε μία σειρά από διατάξεις και, όπως θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε και στο επόμενο υποκεφάλαιο, προώθησαν αρκετά τον παλαιότερο νόμο. Θα αναφέρουμε εδώ τις καινούργιες διατάξεις που θεωρούμε πιο ουσιώδεις.

Η πρώτη αλλαγή συναντάται στο α.1 παρ.2 του 1571 όπου παύει, πλέον, να υφίσταται η διασύνδεση του δικαιώματος αποκλειστικής εισαγωγής με το δικαίωμα αποκλειστικής διύλισης. Έτσι προβλέπεται στο άρθρο τρίτον παρ.1 του κεφαλαίου Β' ότι "το κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης αργού πετρελαίου" (χωρίς να αναφέρεται μαζί και η εισαγωγή). Αυτή η διάταξη υποκαθιστά την παλαιότερη.

¹²⁵ ΦΕΚ 66, της 07.04.1988, τ. Α.

Μία άλλη τροποποίηση που αξίζει να σημειωθεί βρίσκεται στο άρθρο τρίτον παρ.3, του 1769 και υποκαθιστά το α.10 του 1571. Με τη νέα διάταξη διευκρινίζεται περαιτέρω το ποσό των αποθεμάτων ασφαλείας που θα πρέπει να τηρούν οι εταιρείες εμπορίας. Συγκεκριμένα, το ποσό των αποθεμάτων θα πρέπει να καλύπτει 90 ημέρες εσωτερικής κατανάλωσης του προηγούμενου ημερολογιακού έτους (ακριβής αναδιατύπωση της κοινοτικής επιταγής της Οδηγίας του 1972) για την χρήση καθενός προϊόντος ενώ δύναται να αυξομειώνεται με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας (κάτι που προβλεπόταν και στον 1571) και θα πρέπει να φυλάσσεται σε ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους. Επιπλέον και αυτό είναι πολύ σημαντικό, δίδεται η ευκαιρία σε εταιρείες οι οποίες έχουν συνάψει διετή σύμβαση με το Δημόσιο, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση διατήρησης αποθεμάτων, βάσει ειδικών συμβάσεων.

Τέλος, στον 1769, παρατηρούμε ότι διευκρινίζεται, πλέον, το ύψος την χρηματικής κύρωσης, για την ελλιπή ικανοποίηση της υποχρέωσης τήρησης των αποθεμάτων, η οποία αν και προβλεπόταν από τον 1571 δεν είχε συγκεκριμενοποιηθεί. Έτσι, λοιπόν, το ποσό ξεκινάει από 5 εκατ. δρχ. και δύναται να φτάσει τα 100 εκατ. δρχ., "ανάλογα με το μέγεθος κάθε παράβασης, για τη μη διατήρηση ή την ελλιπή τήρηση από τις εταιρίες εμπορίας, των αποθεμάτων ασφαλείας...".

Η κάλυψη των υποχρεώσεων αυτών, τόσο των κρατικών διυλιστηρίων όσο και των εταιρειών εμπορίας δηλώνονται σε σχετικές εκθέσεις τους. Τα διυλιστήρια θα πρέπει να τις υποβάλλουν μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο κάθε μήνα στον σχετικό κρατικό φορέα (Διεύθυνση Πετρελαϊκής Πολιτικής, Τμήμα Α του Υπουργείου Εμπορίου)¹²⁶, ενώ πρέπει να περιλαμβάνουν συνοπτικά και αναλυτικά στοιχεία ανά ομάδα προϊόντος (τελικά, ημικατεργασμένα και αργό πετρέλαιο). Οι εταιρείες εμπορίας, από την άλλη, υποβάλλουν αντίστοιχες εκθέσεις κάθε χρόνο και μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου, ενώ πρέπει να περιλαμβάνουν αντίγραφα των σχετικών συμβάσεων με τα διυλιστήρια. Υποχρεώσεις σαν τις προαναφερθείσες έχουν όλοι όσοι προμηθεύονται από το εσωτερικό ή το εξωτερικό, πετρέλαιο προς ίδια κατανάλωση, (π.χ επιχειρήσεις ενέργειας, Ολυμπιακή Αεροπορία), εκτός από τις ένοπλες δυνάμεις.

¹²⁶ Υ.Α, εδ. 2.

Στο άρθρο τέταρτο του 1769 συναντάμε τη διάδοχη διάταξη του α.11 του 1571. Αυτό που περισσότερο μας ενδιαφέρει είναι το χρονικό διάστημα για το οποίο προκαθορίζονται οι τιμές βάσης και η ισοτιμία δραχμής-δολαρίου και άρα και οι προμήθειες για την τήρηση των αποθεμάτων αλλά και οι τιμές καταναλωτή. Το διάστημα αυτό που ήταν περίπου 3 μήνες κατά τον 1571, μειώνεται δραστικά πλέον σε ένα δεκαπενθήμερο περίπου ("απόφαση του Υπουργού Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας ... που εκδίδεται μέχρι και την ένατη ημερολογιακή ημέρα κάθε μήνα και ισχύει από τη δέκατη μέχρι και την εικοστή τέταρτη ημέρα του μήνα αυτού"). Καθιερώνεται επίσης και θεσμός επιστροφής χρημάτων στις εταιρείες αν οι τιμές βάσης μειωθούν, αλλά και καταβολή της διαφοράς της τιμής από τις εταιρείες, όταν η τιμή βάσης στα διυλιστήρια αυξάνει.

Στο άρθρο πέμπτο προστίθεται μία ακόμη κατηγορία άδειας εμπορίας πετρελαιοειδών στις ήδη υφιστάμενες του α. 15 παρ.2 του 1571 (Α', Β', Γ', Δ', Ε'). Πρόκειται για την Άδεια ΣΤ' η οποία αφορά στην εμπορία στα νησιά του Αιγαίου, εκτός Κρήτης, Ρόδου και νησιών Αργοσαρωνικού, για όλα τα προϊόντα εκτός υγραερίων, ασφάλτου και καυσίμων αεροσκαφών. Για την νέα άδεια απαιτείται καταβεβλημένο κεφάλαιο 15.000.000 δρχ, ενώ οι απαιτούμενοι αποθηκευτικοί χώροι, για την παροχή της θα πρέπει να φτάνουν συνολικά τα 2500 Μ3.

Ας διευκρινίσουμε, τέλος, ότι βάσει του άρθρου έκτου του 1769, επιτρέπεται να εκδοθεί Π.Δ που να κωδικοποιεί σε ενιαίο κείμενο τον 1571 και τον τροποποιητικό του 1769. Όντως για αυτόν τον σκοπό εξεδόθη το Π.Δ 27.

Στο μεταξύ και μέσα στο 1985, η Επιτροπή αφού μελετάει τον πρώτο ελληνικό νόμο, βρίσκει κάποια σημεία του που δικαιολογούν την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο ΔΕΚ. Στο επόμενο υποκεφάλαιο θα παρακολουθήσουμε λεπτομερώς την εξέλιξη της δικαστικής αυτής υπόθεσης, πριν καταλήξουμε στον τελευταίο τροποποιητικό νόμο, ο οποίος εξεδόθη ως προσαρμογή στην εν λόγω απόφαση, το 1995 και σταθεροποίησε το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο για την πετρελαϊκή πολιτική.

4.2 Η υπόθεση του ΔΕΚ για το κρατικό μονοπώλιο πετρελαίου στην Ελλάδα (C 347/88 της 13.12.1990) ¹²⁷

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως:

Στις 21 Οκτωβρίου 1985, η Ελληνική Δημοκρατία εξέδωσε τον Νόμο 1571/1985 "περί ρυθμίσεως θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών", τον οποίο και αναλύσαμε ανωτέρω.

Βάσει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΕ, η Επιτροπή, στις 2 Ιουνίου 1986, στράφηκε κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας επί τη βάση του ως άνω νόμου μέσω ενός έγγραφου οχλήσεως, αμφισβητώντας το συμβιβαστό προς το κοινοτικό δίκαιο διαφόρων διατάξεων αυτού. Συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 4, 7 και 11 του 1571 υποστηρίχθηκε ότι αντίκεινται στα άρθρα 30, 34 και 37 παρ.1 της Συνθ ΕΟΚ.

Η Ελληνική Δημοκρατία απάντησε την 1^η Οκτωβρίου 1986, υποστηρίζοντας τις διατάξεις του νόμου της που κρίθηκαν παράνομες, αλλά η Επιτροπή κρίνοντας ανεπαρκείς τις εξηγήσεις εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη στις 26 Μαΐου 1986. Ας υπενθυμίσουμε σε αυτό το σημείο ότι η αιτιολογημένη γνώμη, κατά το άρθρο 169, θα πρέπει να εκθέτει με λογική πληρότητα και λεπτομερώς τους λόγους που ώθησαν την Επιτροπή να κρίνει ότι το εκάστοτε κράτος προέβη σε παραβίαση. Με άλλα λόγια, δηλαδή, η απλή αναφορά της παραβίασης, δίχως την ακριβή διατύπωση των αιτιάσεων και ακόμα μία, έστω και περιληπτική, παράθεση των νομικών και πραγματικών στοιχείων της υπόθεσης, δεν επαρκεί για να αναλάβει την υπόθεση το ΔΕΚ. Ήδη, όμως, από το πρώιμο αυτό στάδιο, η Επιτροπή ουσιαστικά παραιτήθηκε της αιτίασης της σχετικά με το άρθρο 4 παρ.3, αναφορικά, δηλαδή, με το μονοπώλιο εμπορίας πετρελαιοειδών, αναφέροντας ότι στο εν λόγω ζήτημα θα δοθεί συνέχεια μόνον εάν η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης αποβεί προσβλητική του κοινοτικού δικαίου. Άρα ας συγκρατήσουμε ότι η Επιτροπή εμμένει μόνον για τα θέματα του μονοπωλίου εισαγωγής αργού πετρελαίου προς διύλιση και υποπροϊόντων του (α.7 παρ.2,3) και των ανώτατων ορίων τιμών διάθεσης στον καταναλωτή των προϊόντων αυτών (α.11).

¹²⁷ 347/88, Συλλογή 1989, σελ. 4747.

Η Ελληνική Δημοκρατία απαντώντας στην εμμονή της Επιτροπής, στις 11 Σεπτεμβρίου 1987, υποστηρίζει ότι οι εν λόγω διατάξεις στηρίζονται σε λόγους απτόμενους της δημόσιας ασφάλειας (α. 36 Συνθ.ΕΟΚ), οι οποίοι δικαιολογούνται από τις ιδιαιτερότητες της γεωπολιτικής θέσης της χώρας και την ιδιαίτερη διάρθρωση της ελληνικής αγοράς πετρελαίου.

Έτσι η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία προσφυγής στο ΔΕΚ. Το δικόγραφο της προσφυγής πρωτοκολλήθηκε στην Γραμματεία του ΔΕΚ στις 29 Νοεμβρίου 1988. Θα αναλύσουμε κατωτέρω, τις απόψεις των δύο αντιδίκων, εκ του παραλλήλου ανά αμφισβητούμενη διάταξη για να καταστήσουμε την ανάγνωση και κατανόηση ευκολότερη.

Οι αιτιάσεις της Επιτροπής αναλύονται σε τέσσερεις:

Πρώτον, όσον αφορά στο κρατικό μονοπώλιο εισαγωγής και εμπορίας πετρελαίου και πετρελαιοειδών.

Το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης το οποίο στον νόμο 1571 παρουσιαζόταν ως στενά συνδεδεμένο με αυτό της αποκλειστικής εισαγωγής, στο άρθρο 7 παρ.2, μεταγενεστέρως τροποποιήθηκε από τον νόμο 1769/1988 και με το άρθρο 3 παρ.1 αυτού για να καταλήξουμε στην απλούστερη διατύπωση ότι "το κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης αργού πετρελαίου". Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί το δικαίωμα αποκλειστικής διύλισης παρά μόνον αυτό της αποκλειστικής εισαγωγής, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι περιορίζονται οι ευκαιρίες που θα είχαν οι ξένες εταιρείες για εξαγωγή στην Ελλάδα αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, σε περίπτωση συνθηκών πλήρους ανταγωνισμού. Με άλλα λόγια θεωρεί ότι το α. 7 παρ.2 του 1571 αντίκειται στα α. 30 και 37 της Συνθ.ΕΟΚ, γιατί περιορίζουν την εισαγωγή. Η Ελληνική Δημοκρατία, αντιτάσσει ότι ακριβώς το δικαίωμα της αποκλειστικής εισαγωγής αργού πετρελαίου συνδέεται άρρηκτα με αυτό της αποκλειστικής διύλισης του ελληνικού Δημοσίου και καθώς το τελευταίο δεν αμφισβητείται δεν δύναται να αμφισβητηθεί και το πρώτο. Επιπλέον κατά την ελληνική άποψη η αποκλειστικότητα της εισαγωγής είναι απαραίτητη για τον έλεγχο των ποσοτήτων πετρελαίου που εισάγονται στην χώρα, ενώ σημειώνεται ότι, τελικά, το α.7 παρ.2 καθόλου δεν αποκλείει την εισαγωγή από τρίτους με σκοπό την εμπορία.

Όσον αφορά στην εισαγωγή πετρελαιοειδών από προμηθευτές εκτός του Δημοσίου, το σχετικό ποσοστό (α.4) αυξήθηκε σταδιακά από το 25% το 1985, σε 35% το 1987 (πράξη 163 του Υπουργικού Συμβουλίου, της 28^{ης} Νοεμβρίου 1986) και σε 75% το 1988 (πράξη 132 του Υπουργικού Συμβουλίου, της 8^{ης} Δεκεμβρίου 1988). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάταξη αυτή στερεί τις ιδιωτικές εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, από τον εφοδιασμό τους από εταιρείες τρίτων κρατών μελών, για την ποσότητα που αντιστοιχεί στο μη διαρρυθμιζόμενο ποσοστό του μονοπωλίου (έστω και αν αυτό σιγά-σιγά φθίνει). Από 1^{ης} Ιανουαρίου 1990, δε, αναμένεται να αυξηθεί στο 100% (πράξη 57 του Υπουργικού Συμβουλίου, της 12^{ης} Μαΐου 1989), δηλαδή στην πλήρη απελευθέρωση του εν λόγω τομέα.

Όσον αφορά στην αποκλειστική εισαγωγή πετρελαιοειδών, η Ελληνική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι το δικαίωμα αυτό δεν είναι μονοπωλιακό γιατί βαίνει μειούμενο και θα καταργηθεί πλήρως μέχρι την 1^η Ιανουαρίου του 1990, ενώ δεν αντιβαίνει προς το α.30 της Συνθ.ΕΟΚ (δηλαδή δεν εισάγει ποσοτικό περιορισμό των εισαγωγών) καθώς το δικαίωμα εμπορίας ασκείται αποκλειστικά, μεν, από το Δημόσιο αλλά αυτό δύναται να εισάγει τα προϊόντα που, αποκλειστικά, θα εμπορευθεί.

Παρόλα ταύτα αφήνεται ένα "παραθυράκι" στον νόμο, κατά την άποψη της Επιτροπής, εφόσον στην παρ.3 του ίδιου άρθρου προβλέπεται η διακριτική ευχέρεια του Ελληνικού Κράτους να καθιερώσει εκ νέου το, κατά τ' άλλα, καταργηθέν δικαίωμα του, μερικώς ή ολικώς. Αυτή η ευχέρεια θα έχει εφαρμογή μόνον σε περίπτωση απειλής της δημόσιας ασφάλειας και εθνικής άμυνας από ενδεχόμενες διεθνείς ή εθνικές κρίσεις. Η Επιτροπή δεν θεωρεί απαραίτητη, αλλά μάλλον καταχρηστική, αυτή τη διάταξη εφόσον ακόμα και σε περιόδους κρίσεων η Συνθ.ΕΟΚ προβλέπει άλλες διόδους για την αποσυμπίεση μίας κρίσης (α.224, 225 Συνθ.ΕΟΚ) και εν πάση περιπτώσει τέτοιου είδους περιορισμοί στην εμπορία δεν δικαιολογούνται μέσω της επίκλησης αυτών των κρίσεων ¹²⁸.

Το επιχείρημα της ελληνικής πλευράς αφορά στην ιδιαιτερότητα, τόσο της γεωπολιτικής θέσης της χώρας, όσο και του ελληνικού τομέα εμπορίας πετρελαίου. Από την μία πλευρά, η Ελληνική Δημοκρατία είναι απομακρυσμένη από τα υπόλοιπα

κράτη μέλη και δεν έχει κοινά σύνορα με κανένα από αυτά. Έπειτα, η χώρα διαθέτει μεγάλο αριθμό νησιών τα οποία και απαιτούν μεγάλη κατανάλωση πετρελαιοειδών αλλά και λόγω της γεωγραφικής τους θέσεως είναι δυσκολότερη η παροχή και η ομαλή τροφοδοσία τους. Ιδιαίτερος σε περιόδους κρίσεως αυτή η κατάσταση γίνεται ακόμη δυσκολότερη. Εξάλλου, η υφιστάμενη ένταση των σχέσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας με την γειτονική της Τουρκία αποτελεί ακόμα πιο συγκεκριμένη απειλή για τον ομαλό εφοδιασμό της χώρας και δει των νησιών με πετρελαιοειδή¹²⁹. Για όλους αυτούς τους λόγους η υποχρέωση των εταιρειών εμπορίας να προμηθεύονται, εν μέρει, από το Ελληνικό Δημόσιο είναι θεμιτή, καθώς τα δημόσια διυλιστήρια παρέχουν δυνατότητα μακροπρόθεσμης συμβάσεως παραδόσεως και άρα μειώνουν (στο δεσμευμένο ποσοστό) τον κίνδυνο αποδιοργάνωσης του εν λόγω τομέα σε περίπτωση διακοπής παροχής πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Άλλωστε τα διυλιστήρια του Δημοσίου είναι τα μόνα που παρέχουν εγγυήσεις καταστατικές (δυνατότητα πρόταξης του εθνικού συμφέροντος έναντι του οποιουδήποτε εμπορικού), διαρθρωτικές (αγωγοί που διατρέχουν ολόκληρη την χώρα) και τεχνικές (ποσότητα παραγωγής που δεν φτάνει κανένα ιδιωτικό διυλιστήριο και που καλύπτει το κοινοτικά επιβεβλημένο ποσοστό υποχρεωτικών αποθεμάτων).

Τα ως άνω επιχειρήματα της ελληνικής πλευράς δεν πείθουν την Επιτροπή η οποία υποστηρίζει ότι αντιθέτως η Ελληνική Δημοκρατία λόγω της γεωγραφικής της θέσεως βρίσκεται εγγύτερα προς τις χώρες- παραγωγούς πετρελαίου και η προμήθεια γι' αυτήν θα ήταν ευκολότερη και φθηνότερη σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη. Σχετικά, δε, με την ιδιαιτερότητα στον ελληνικό τομέα του πετρελαίου, η Επιτροπή δεν εντοπίζει κάποια διαφορά στις συνθήκες του τομέα αυτού σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη, ενώ υποστηρίζει ότι η αποκλειστικότητα της εμπορίας πετρελαιοειδών από το Δημόσιο δεν δικαιολογεί την ανάγκη τήρησης κάποιων αποθεμάτων από την Ελλάδα, κατά την κοινοτική υποχρέωση ανεφοδιασμού (όπως έχουμε, ήδη, δει ανωτέρω), καθώς αυτή η υποχρέωση θα καλυπτόταν άνετα από

¹²⁸ Επιχείρημα το οποίο χρησιμοποιήθηκε και στην Υπόθεση Campus Oil της 10ης Ιουλίου 1984 (72/83, Συλλογή 1984, σελ. 2727)

¹²⁹ Το εν λόγω επιχείρημα χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον από την ελληνική πλευρά για να υποστηρίξει την ύπαρξη κάποιου σημαντικού στοιχείου απειλής της δημόσιας τάξης. Το ίδιο επιχείρημα είχε χρησιμοποιηθεί και στην υπόθεση Campus Oil Limited. Το ΔΕΚ με την απόφαση αυτή είχε θεωρηθεί ότι κάλυψε ένα μεγάλο κενό της κοινοτικής νομοθεσίας εισάγοντας την πλέον συστατική ερμηνεία των εξαιρέσεων του α. 36 της Συνθ. ΕΕ.

μόνες τις ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες, συγκεντρωτικά, κρίνεται ότι έχουν αυτή τη δυνατότητα.

Δεύτερον, όσον αφορά στη διαδικασία της εισαγωγής και εξαγωγής του αργού πετρελαίου και των πετρελαιοειδών.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι διατάξεις των άρθρων 5 και 12 αντίκεινται στα άρθρα 30, 34 και 37 της Συνθ.ΕΟΚ, εφόσον εξαρτούν τη δυνατότητα εισαγωγής από τις εταιρείες, από την υποχρέωση σχετικής δήλωσης. Στο μέτρο που αυτή η δήλωση δεν είναι παρά μία έκφραση του καθεστώτος ποσοτώσεων επί των εισαγωγών (και το οποίο είναι καταδικαστέο κατά την Επιτροπή, όπως είδαμε) και, επομένως, συντελεί στη διατήρηση αυτού, είναι αντίθετη προς τις κοινοτικές αρχές. Άλλωστε η Επιτροπή θεωρεί, επιπλέον, ότι της δηλώσεως αυτής έπεται και άδεια από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, χωρίς την οποία δεν δύναται να υπάρξει εισαγωγή ή εξαγωγή πετρελαιοειδών.

Η Ελληνική Δημοκρατία αντιτάσσει ότι η απλή δήλωση αρκεί για να παρασχεθεί στην ενδιαφερόμενη εταιρεία η δυνατότητα εισαγωγής ή εξαγωγής των εν λόγω προϊόντων και ότι άδεια δεν ζητάται. Άλλωστε, η διαδικασία αυτή είναι απαραίτητη και συμπληρωματική προς την υποχρέωση των εταιρειών διανομής, να υποβάλλουν ετήσιο πρόγραμμα πωλήσεων και προμηθειών και είναι θεμιτή στον βαθμό στον οποίο συνάδει με την όλη πετρελαϊκή πολιτική και έχει θεσμοθετηθεί για στατιστικούς, κυρίως, λόγους.

Τρίτον, όσον αφορά την εμπορία.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση που επιβάλλεται στις εταιρείες για την υποβολή ετήσιων προγραμμάτων προμηθειών σε πετρελαιοειδή, ως μέθοδος του καθεστώτος ποσοτώσεων στην εμπορία πετρελαιοειδών, αντιβαίνει στο άρθρο 30 της Συνθ.ΕΟΚ, γιατί οι εταιρείες με την δήλωση ενός συγκεκριμένου ποσού προϊόντων που επιθυμούν να προμηθευτούν, περιορίζουν τις δυνατότητες τους για περισσότερες πωλήσεις, κάτι που δεν θα συνέβαινε υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Η, δε, δυνατότητα μεταφοράς της ποσόστωσης από μία εταιρεία σε μία άλλη, δεν αναιρεί το προαναφερθέν, περιοριστικό του ανταγωνισμού αποτέλεσμα, καθώς η εν λόγω μεταβίβαση συνεπάγεται μείωση της αντίστοιχης ποσόστωσης που περιορίζει την

εκάστοτε εταιρεία κατά το επόμενο οικονομικό έτος. Όσον αφορά, τέλος, στον αριθμό των βυτιοφόρων που υποχρεούται να έχει η εταιρεία προκειμένου να της χορηγηθεί η σχετική άδεια, αντιβαίνει εξίσου στο α.30, γιατί ο υποχρεωτικός minimum και maximum αριθμός βυτιοφόρων δεν αποτελεί παρά μία έμμεση ποσόστωση. Με άλλα λόγια, εταιρείες μικρότερης δυναμικότητας σχετικά με τα εν λόγω οχήματα δεν θα δύνανται να συμμετάσχουν στον ανταγωνισμό του τομέα.

Η ελληνική πλευρά θεωρεί το ζήτημα της δήλωσης των προμηθειών ως ένα καθαρά διαδικαστικό θέμα με σημασία για την καταγραφή και γνώση των πραγματικών αναγκών για εφοδιασμό. Άλλωστε οι ποσοτώσεις εμπορίας δεν έχουν να κάνουν με αυτές τις δηλώσεις και επομένως το όλο ζήτημα δεν υπόκειται καν στο α.30 της Συνθ.ΕΟΚ το οποίο, επομένως, δεν παραβιάζεται. Η, δε, δυνατότητα των εταιρειών να μεταβιβάσουν την ποσόστωση τους, είναι πρώτα απ' όλα στη διακριτική τους ευχέρεια και έπειτα η ανάλογη μείωση της ποσόστωσης του επόμενου χρόνου μπορεί γι' αυτές να εξισορροπηθεί με την προβολή άλλων παραγόντων που διαμορφώνουν αυτή την ποσόστωση και για παράδειγμα η πρόβλεψη μεγαλύτερου ποσοστού πωλήσεων για την συγκεκριμένη εταιρεία κατά τον επόμενο χρόνο. Όσον αφορά στο ζήτημα των βυτιοφόρων, πρώτα απ' όλα αυτό δεν σχετίζεται με τις εξαγωγές, γιατί αφορά την εμπορία και μόνον, των πετρελαιοειδών και έπειτα ισχύει εξίσου για τα εγχώρια όσο και για τα εισαγόμενα προϊόντα. Ακόμα το ζήτημα των βυτιοφόρων είναι σημαντικό για την Ελλάδα, καθώς κατά τα προηγούμενα έτη (1985, 1988, 1989) αντιμετωπίστηκε ένα σχετικό πρόβλημα όταν οι ιδιοκτήτες των βυτιοφόρων είχαν αρνηθεί να εκμισθώσουν τα οχήματα τους στις εταιρείες και είχε δημιουργηθεί μεγάλο πρόβλημα στον εφοδιασμό της χώρας σε πετρελαιοειδή. Όσον αφορά το minimum, λοιπόν, των οχημάτων που θα πρέπει να διαθέτει μία εταιρεία, αυτό εξυπηρετεί τον στόχο του ομαλού εφοδιασμού της χώρας και της διασφάλισης ολοκληρωμένης οργάνωσης στον τομέα του εφοδιασμού. Όσον, δε, αφορά στο maximum, αυτό εξυπηρετεί την αποτροπή της ασκήσεως, εκ μέρους των εταιρειών, μεταφορικών δραστηριοτήτων εις βάρος των κύριων δραστηριοτήτων τους.

Τέταρτον, όσον αφορά στο καθεστώς των τιμών και δει στη διαμόρφωση της τιμής βάσης.

Στο άρθρο 11 του 1571 (έτσι όπως έχει τροποποιηθεί από τον νόμο 1769 και το α.4 παρ.1 αυτού), ορίζονται κάποιες ανώτατες τιμές πώλησεως των πετρελαιοειδών. Η διάταξη αυτή αντίκειται στο α.30 της Συνθ.ΕΟΚ, κατά την Επιτροπή, γιατί συνεπάγεται τον περιορισμό των εισαγωγών με τρεις τρόπους. Πρώτα, οι τιμές θα έπρεπε να είναι υψηλότερες γιατί δεν λαμβάνουν υπόψη όλους τους παράγοντες και τις δαπάνες που αφορούν στα εισαγόμενα προϊόντα, έπειτα για τον καθορισμό των ανώτατων αυτών τιμών δίδεται δυσανάλογη σημασία σε εθνικούς παράγοντες σε σχέση με τους διεθνείς, ενώ, τέλος, παρέχεται πολύ μεγάλη ευχέρεια στην Διοίκηση για τη διαμόρφωση των τιμών. Μάλιστα το τελευταίο αυτό στοιχείο εξειδικεύεται στους αόριστους παράγοντες επί των οποίων η Διοίκηση στηρίζει την διαμόρφωση των ανώτατων ορίων τιμών. Συγκεκριμένα δύο είναι τα κριτήρια επί των οποίων διατυπώνει τη διαφορά της η Επιτροπή και δει η "τάση της αγοράς" και το "κόστος διατήρησης των αποθεμάτων".

Όσον αφορά στην έννοια "τάση της αγοράς", αυτή θεωρήθηκε ότι δίνει μεγάλη ευχέρεια εκμετάλλευσης της από το Δημόσιο για τη διαμόρφωση μίας τιμής τόσο χαμηλής ώστε η οποιαδήποτε τιμή *cif* προϊόντων εισαγομένων να μην συμφέρει τις ελληνικές εταιρείες. Έπειτα το κριτήριο αυτό, που μόνον αβεβαιότητα προσδίδει στον καθορισμό των τιμών, δεν είναι καν απαραίτητο -κατά την γνώμη της Επιτροπής- για τη διαμόρφωση τους. Είναι, δε, τόσο χαμηλές οι τιμές που δύνανται να διαμορφωθούν ώστε καθίσταται ανίσχυρος ο κανόνας για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής του α.3 του Π.Δ 27.

Το "κόστος διατήρησης αποθεμάτων", είναι ένας άλλος παράγοντας που κατά τους σχετικούς νόμους, εμπλέκεται στη διαμόρφωση των ανώτατων τιμών βάσης των πετρελαιοειδών και τον οποίο η Επιτροπή δεν εγκρίνει. Συγκεκριμένα η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το κόστος αυτό, δεν αντικατοπτρίζει τα πραγματικά έξοδα των εταιρειών και γι' αυτό η τελική τιμή βάσης είναι χαμηλή. Δηλαδή, τα έξοδα των εταιρειών είναι στην πραγματικότητα, συχνά, υψηλότερα και ο εν λόγω παράγοντας δεν είναι παρά ο μέσος όρος του κόστους των αποθεμάτων που διατηρούν (κατά τις κοινοτικές τους υποχρεώσεις) οι εταιρείες. Έτσι τα πραγματικά έξοδα κάποιων εταιρειών είναι πολύ υψηλότερα. Επιπλέον, το κόστος χρηματοδοτήσεως των σταθερών αυτών κεφαλαίων, υπολογίζεται βάσει του αγγλικού διατραπεζικού επιτοκίου (LIBOR) και όχι επί τη βάση του σαφώς υψηλότερου ελληνικού διατραπεζικού επιτοκίου. Το "κόστος διατήρησης αποθεμάτων", έτσι, είναι αρκετά χαμηλό και οι ελληνικές εταιρείες βρίσκουν την ευκαιρία να καρπωθούν της

διαφοράς, κλίνοντας διεισδύσεις συμβάσεις προμήθειας από τα κρατικά διυλιστήρια για τις οποίες δεν απαιτείται η διατήρηση αποθέματος. Τέλος, κατά την Επιτροπή, έχει παρατηρηθεί ότι στην Ελλάδα συναντώνται οι χαμηλότερες τιμές βάσης, εντός της Κοινότητας.

Η Ελληνική Δημοκρατία απαντώντας σε αυτή την αιτίαση της Επιτροπής ισχυρίζεται ότι για τη διαμόρφωση των τιμών βάσης λαμβάνει επαρκώς υπόψη της τα έξοδα των εισαγομένων πετρελαιοειδών και δεν κατανοεί σε ποιον μεγαλύτερο βαθμό θα πρέπει αυτά να επηρεάσουν την ανώτατη τιμή, καθώς ούτε η ίδια η Επιτροπή προτείνει κάποιον άλλο υπολογισμό. Οι παράγοντες που επηρεάζουν αυτό το ανώτατο όριο είναι αρκετοί και, μάλιστα πολύ ισοσκελισμένοι μεταξύ των ελληνικών και των διεθνών και άλλων παραγόντων. Διευκρινίζουμε ότι τρεις αφορούν τα εισαγόμενα προϊόντα, ήτοι το κόστος μεταφοράς, τα ασφάλιστρα μεταφοράς και οι απώλειες μεταφοράς, δύο αφορούν τα εισαγόμενα και τα εγχώρια εξίσου, ήτοι η τάση της αγοράς και το κόστος διατήρησης των αποθεμάτων και ένας τελευταίος αφορά τις διεθνείς τιμές των προϊόντων. Όποια άλλα οικονομικά μεγέθη συμπεριληφθούν στον υπολογισμό αφορούν εξίσου τα εγχώρια και τα εισαγόμενα προϊόντα. Έτσι επουδενεί δεν θα 'πρεπε να κατηγορηθεί ο τρόπος υπολογισμού των ανώτατων τιμών ως υποκειμενικός και εξυπηρετών εθνικά κριτήρια. Ιδιαίτερος μετά την τροποποίηση του 1571 με τον 1769, όπου η σημασία που αποδίδεται στα εισαγόμενα προϊόντα είναι πρωταρχική, ένας αντίθετος ισχυρισμός είναι, κατά την Ελληνική Δημοκρατία, αόριστος και αβάσιμος, δηλαδή άνευ αντικειμένου. Η, δε, χρήση και κάποιων εθνικών κριτηρίων είναι, τελικά, αναπόφευκτη καθώς δεν είναι παρά στην ελληνική αγορά που θα πουληθούν τα εκάστοτε προϊόντα.

Η εμπλοκή, για να συνεχίσουμε με το επόμενο επιχείρημα της Ελλάδος, της Διοίκησης στον υπολογισμό των ανώτατων τιμών μέσω του καθορισμού των παραγόντων που τις διαμορφώνουν, είναι μία φυσιολογική απόρροια της οργανωτικής δομής και λειτουργίας του κράτους και εντάσσεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας. Η αιτίαση για τα κριτήρια της "τάσης της αγοράς" και του "κόστους διατήρησης των αποθεμάτων", αποκρούονται ως εξής από ελληνικής πλευράς : Η "τάση της αγοράς" δεν χρησιμοποιείται καταχρηστικά για τον περιορισμό των εισαγωγών μέσω της υπερβολικής μείωσης των τιμών που μία τέτοια χρήση της όντως θα σήμαινε, αλλά

περιορίζεται από το κατώτατο όριο τιμής που μπορεί να λάβει η τιμή βάσης. Άλλωστε δεν υπάρχει ο φόβος για μείωση αυτού του κατώτατου ορίου καθώς ο παράγων "τάση της αγοράς" δεν συμπεριλαμβάνεται σε αυτούς που διαμορφώνουν το κατώτατο αυτό όριο (Π.Δ 27).

Ο δεύτερος κατηγορούμενος παράγοντας αναγνωρίζεται ότι δεν είναι παρά ο μέσος όρος των εξόδων μίας εταιρείας για τη διατήρηση των υποχρεωτικών αποθεμάτων, αλλά δεν αντιμετωπίζεται ως καλυπτικός των πραγματικών εξόδων μιας εταιρείας με υψηλότερα έξοδα αλλά αντιστρόφως ως παράγων που επιφυλάσσει κέρδη για τις εταιρείες με χαμηλότερα έξοδα διατήρησης αποθεμάτων. Άλλωστε η Ελληνική Δημοκρατία υπενθυμίζει ότι ο εν λόγω παράγοντας δεν είναι παρά ένας από τους πολλούς και ότι υπάρχουν άλλοι που θα μπορούσαν να εξισορροπήσουν την επιρροή του στο αποτέλεσμα της τιμής βάσης. Για παράδειγμα αναφέρεται ο παράγων της τιμής fob Ιταλίας, που επίσης συμβάλλει στη διαμόρφωση της εν λόγω τιμής. Αν οι τιμές Ιταλίας είναι, λοιπόν, χαμηλότερες και η εταιρεία έχει "χάσει" (τρόπον τινά) από τα έξοδα διατήρησης των αποθεμάτων, τότε δύναται να εξισορροπήσει τη ζημία της μέσω της χαμηλότερης τιμής Ιταλίας στην οποία θα εισάγει, πιθανώς, το Δημόσιο.

Όσο για την χρήση του επιτοκίου LIBOR αντί του αντίστοιχου ελληνικού, αυτό δεν επηρεάζει την τιμή, κατά τον ελληνικό ισχυρισμό, καθώς η τιμή βάσης υπολογίζεται σε δολάρια και κατά την μετατροπή του νομίσματος και για τον υπολογισμό της ισοτιμίας μεταξύ δραχμής και δολαρίου λαμβάνεται υπόψη η διαφορά των επιτοκίων της διατραπεζικής αγοράς του Λονδίνου και της Ελλάδος. Τέλος, η ελληνική πλευρά αντικρούοντας και την τελευταία αιτίαση της Επιτροπή σχετικά με το ευνοϊκότερο καθεστώς που επιφυλάσσεται στις εταιρείες που προμηθεύονται πετρελαιοειδή από τα κρατικά διυλιστήρια, υποστηρίζει ότι τα τελευταία χρεώνουν τις εταιρείες με ένα ποσοστό που προέρχεται από το ίδιο κόστος τους για τη διατήρηση αποθεμάτων. Επομένως ακόμα και οι εταιρείες που προμηθεύονται, τα σχετικά προϊόντα, μόνον για δύο χρόνια από τα κρατικά διυλιστήρια πληρώνουν μέσα στο ποσό της αγοράς και ένα ποσοστό για τα αποθέματα των κρατικών διυλιστηρίων. Έτσι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ευνοούνται.

Σε γενικές γραμμές αυτές ήταν οι θέσεις των δύο διαδίκων. Οι αιτιάσεις της Επιτροπής και οι απαντήσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας. Ας αναφέρουμε ότι με δύο ερωτήματα του το ΔΕΚ προσπάθησε πρώτον, να διευκρινίσει τη διαδικασία εισαγωγής αργού πετρελαίου από ιδιωτικά διυλιστήρια στην Ελλάδα και δεύτερον, διαπίστωσε την εμμονή της Επιτροπής στο σύνολο των αιτημάτων της παρόλη την έκδοση της πράξης 57 του Υπουργικού Συμβουλίου για την κατάργηση του μονοπωλίου εισαγωγής μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 1990. Η Επιτροπή δεν πίστεψε ότι θα υπήρχε εν τέλει πλήρης απελευθέρωση στον εν λόγω τομέα.

Στις 23 Μαΐου 1990, ήλθε να σχολιάσει την υπόθεση και να διατυπώσει τις σχετικές του προτάσεις, ο Ιταλός Γενικός Εισαγγελέας Giuseppe Tesaurο.

Επί του παραδεκτού:

Η Ελληνική Δημοκρατία προέβαλλε λόγους για τους οποίους οι περισσότερες από τις αιτιάσεις της Επιτροπής θα έπρεπε να απορριφθούν ως απαράδεκτες ή αβάσιμες και για τις οποίες δεν έχει δικαιοδοσία το ΔΕΚ. Ο Γενικός Εισαγγελέας θεώρησε ότι για ορισμένες αιτιάσεις η απάντηση θα ήταν εύκολη, για άλλες όμως όχι και τόσο. Στην συνέχεια θα παρακολουθήσουμε τις σκέψεις του σχετικά.

Η Ελληνική Δημοκρατία αμφισβητεί την ευστάθεια της αιτίασης της αποκλειστικής εμπορίας και κατά πόσον μπορεί να προβληθεί ως αυτοτελές αίτημα, το γεγονός της ευχέρειας του Δημοσίου να επαναφέρει σε κάποιον βαθμό τα καταργηθέντα δικαιώματα της αποκλειστικής εμπορίας. Ο Γενικός Εισαγγελέας υποστηρίζει την ελληνική άποψη εφόσον μετά από τις ελληνικές διαβεβαιώσεις θεωρεί ότι "δεν υπάρχει λόγος υπό τις συνθήκες αυτές να δοθεί συνέχεια ως προς το σημείο αυτό στη διαδικασία για παράβαση"¹³⁰.

Στη συνέχεια η ελληνική πλευρά θεώρησε απαράδεκτη και την αιτίαση για την εμπορία πετρελαιοειδών και τον τρόπο άσκησης της, δηλαδή τις σχετικές ποσοστώσεις εμπορίας και τον απαραίτητο αριθμό βυτιοφόρων, για τον λόγο ότι οι αιτιάσεις αυτές δεν είχαν εγερθεί πριν από το χρονικό σημείο της προσφυγής. Εδώ ο Εισαγγελέας έχει αντίθετη άποψη και υποστηρίζει ότι η λεπτομερής αναφορά του εν λόγω αιτήματος στο έγγραφο οχλήσεως προς την Ελληνική Δημοκρατία και στην

¹³⁰ Σελ. 4764.

αιτιολογημένη γνώμη, αρκεί για να θεωρηθεί αυτό βάσιμο και γνωστό στον αντίδικο. Εξάλλου η ανάπτυξη σχετικής επιχειρηματολογίας από την ελληνική πλευρά (που είδαμε ανωτέρω) αποτελεί μία σιωπηρή αναγνώριση του παραδεκτού της αιτιάσεως, κατά τον Γενικό Εισαγγελέα..

Σε ένα τρίτο σημείο, αυτό της διαμόρφωσης των τιμών βάσης των πετρελαιοειδών, είναι που διατύπωσε ακόμα μία ένσταση η ελληνική πλευρά λόγω της μη διατύπωσης του αιτήματος αυτού κατά την αιτιολογημένη γνώμη. Δηλαδή τα ως άνω, αιτήματα της μη λήψης υπόψιν των ιδιαίτερων τιμών εισαγωγής, της υποτιθέμενης δυσανάλογης σημασίας που αποδίδεται στα εθνικά κριτήρια και της ευχέρειας του Δημοσίου να ορίζει τους παραπάνω και όποιους άλλους παράγοντες, διατυπώθηκαν για πρώτη φορά κατά την προσφυγή. Πιο συγκεκριμένα με την αιτιολογημένη γνώμη είχε προβληθεί για την στήριξη ενός παρόμοιου επιχειρήματος, από την Επιτροπή, η εξής επιχειρηματολογία: πρώτον η μη λήψη υπόψιν των δαπανών των εισαγομένων προϊόντων (που προβλήθηκε και στην προσφυγή), το μεγάλο διάστημα των τριών μηνών ανά το οποίο καθορίζονται οι τιμές των πετρελαιοειδών και η ισοτιμία δραχμής-δολαρίου, με αποτέλεσμα τις χαμηλότερες τιμές για μεγάλο διάστημα (που δεν προβλήθηκε στην προσφυγή παρά μόνο υπήρξε παραπομπή στα έγγραφα οχλήσεως και αιτιολογημένης γνώμης) και τέλος προτείνεται να συμπεριληφθεί στον υπολογισμό των τιμών η ιδιαίτερη δαπάνη των εισαγομένων προϊόντων. Αντίθετα κατά την προσφυγή, όπως είχαμε την ευκαιρία να δούμε, προβλήθηκαν τρία, μη ταυτόσημα με τα αμέσως προαναφερθέντα, επιχειρήματα και υπήρξε παραπομπή σε άλλα ζητήματα που είχαν διατυπωθεί στην αιτιολογημένη γνώμη. Η παραπομπή, όμως, σε πρότερα κείμενα για την εξειδίκευση ή διευκρίνηση ενός αιτήματος, έρχεται σε αντίθεση με την βασική αρχή της ρητής (έστω και συνοπτικής) αναφοράς στο δικόγραφο, των διαφορών και της στήριξης των με νομικά και πραγματικά γεγονότα.. Η παράλειψη, όμως, της διαφοράς δεν δικαιολογείται επουδενεί. Με την λογική αυτή ο Γενικός Εισαγγελέας δέχεται την ελληνική ένσταση επί της εν λόγω αιτιάσεως. Διευκρινίζει ακόμα και το εξής. Ότι, δηλαδή, στο ενδιάμεσο της αιτιολογημένης γνώμης και της προσφυγής διάστημα, είχε στην Ελλάδα εκδοθεί ο ν. 1769, ο οποίος και μείωνε το διάστημα των τριών μηνών. Επομένως, όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα επί του οποίου, στην ουσία, έγινε και η παραπομπή, αυτό δεν υφίσταται καν. Εξάλλου όσον αφορά στο τελευταίο ζήτημα της αντίδρασης της Επιτροπής στην δυνατότητα του Δημοσίου να διαμορφώνει αυτούς τους παράγοντες, η ίδια η Επιτροπή επαναδιατύπωσε (κατά τη συνέχεια της διαδικασίας) το αίτημα

υποστηρίζοντας ότι δεν είναι η ίδια η εξουσία του Ελληνικού Δημοσίου που αμφισβητείται, αλλά το περιεχόμενο της και ο τρόπος άσκησης της. Μετά από αυτή την παρατήρηση ο Εισαγγελέας θεώρησε ότι το τρίτο αυτό υποερώτημα θα πρέπει να ενσωματωθεί στα άλλα υποερωτήματα (του ζητήματος της διαμόρφωσης των τιμών) γιατί δεν μπορεί να σταθεί από μόνο του, όντας διατυπωμένο ιδιαιτέρως γενικά. Στο τέλος, μάλιστα, των προτάσεων του σχετικά με το παραδεκτό των αιτιάσεων της Επιτροπής, ο Tesaurο αμφισβητεί την ορθότητα και των δύο προηγούμενων υποερωτημάτων (και άρα συνολικά το ερώτημα σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών), αναφέροντας ότι "η Επιτροπή δεν καθορίζει προσηκόντως το ουσιαστικό περιεχόμενο των αιτιάσεων αυτών και δεν εξέθεσε με λογική πληρότητα και λεπτομερώς τους σχετικούς λόγους. Αν αυτό είναι αληθές, τότε ευρισκόμεθα ενώπιον ζητήματος όχι ουσίας αλλά διαδικαστικού, υπό την έννοια ότι αβέβαιος και αόριστος καθορισμός του *thema decidendum*, καθιστά αδύνατη την άσκηση δικαστικού ελέγχου εκ μέρους του ΔΕΚ" ¹³¹.

Όσον αφορά στο ειδικότερο θέμα της χρήσης των δυο παραγόντων ("τάση της αγοράς" και "κόστος διατήρησης αποθεμάτων") για τον καθορισμό των τιμών, που έθιξε η Επιτροπή, αυτό πρώτον δεν είχε διατυπωθεί εξ' αρχής (παρά μόνον στο υπόμνημα απαντήσεως της Επιτροπής, μετά απ' την πρώτη απάντηση της Ελληνικής Δημοκρατίας) και επομένως η Ελληνική Δημοκρατία δεν είχε την ευκαιρία να διατυπώσει την γνώμη της νωρίτερα και δεύτερον μέχρι την τελική προσφυγή, είχε ήδη με την έκδοση του Π.Δ 27, διευκρινιστεί το περιεχόμενο των εν λόγω παραγόντων.

Όμως, η Επιτροπή εξακολουθούσε να αμφισβητεί τη νομιμότητα της χρήσης αυτών των παραγόντων, επικαλούμενη προηγούμενη νομολογία του ΔΕΚ ¹³² κατά την οποία είχε κριθεί ότι αιτιάσεις οι οποίες προβάλλονται μετά την αιτιολογημένη γνώμη, εξετάζονται από το ΔΕΚ στον βαθμό που είναι "της ίδιας φύσεως με εκείνα τα οποία αφορούσε η αιτιολογημένη γνώμη και συνιστούν ίδια συμπεριφορά" ¹³³. Ο Εισαγγελέας αντίταξε σε αυτό το επιχείρημα, το οποίο κατά τ' άλλα αποδέχεται ως ισχυρό, ότι πρώτον οι εν λόγω αιτιάσεις δεν είναι σαφώς διατυπωμένες στην αιτιολογημένη γνώμη (ή τουλάχιστον δεν είναι σαφέστερη η διατύπωση τους σε σχέση με το έγγραφο οχλήσεως, κάτι το οποίο είναι υποχρεωτικό βάσει της ίδιας

¹³¹ Σελ. 4770.

¹³² Επιτροπή κατά Γαλλίας 42/82, σελ. 1013 και Επιτροπή κατά Ιταλίας 113/86, σελ. 607.

¹³³ Σελ. 4768.

νομολογίας, που επικαλέστηκε η Επιτροπή) και ότι δεύτερον, τελικά, η φύση των ζητημάτων που τίγονται δεν είναι ίδια γιατί έχει μεσολαβήσει το προαναφερθέν Π.Δ και γιατί το αποτέλεσμα της εφαρμογής του (δηλαδή η πρακτική) δεν αποδεικνύει την ύπαρξη μίας τέτοιας ομοιότητας. Αντιθέτως, μετά το Π.Δ 27, πρόκειται για νέες διατάξεις που αμφισβητούνται, ξεχωριστές από αυτές που είχαν κριθεί ως παράνομες από την Επιτροπή κατά την αιτιολογημένη της γνώμη και επομένως το ζήτημα δεν είναι η αποφυγή επανάληψης μίας παλαιότερης, ίδιας φύσεως, συμπεριφοράς αλλά η αμφισβήτηση μίας νέας κατάστασης για την οποία η Ελληνική Δημοκρατία, ξανά, δεν είχε την ευκαιρία να αναπτύξει την άποψη της σε πρώιμο στάδιο. Ο Εισαγγελέας καταλήγει, επί του θέματος, λέγοντας ότι η προβολή της αιτίας κατά την οποία οι παράγοντες "τάση της αγοράς" και "κόστος διατήρησης αποθεμάτων" υποθάλπτουν κινδύνους για τη διαμόρφωση της τιμής βάσης των πετρελαιοειδών, είναι εκπρόθεσμη και θα πρέπει να απορριφθεί από το ΔΕΚ ως απαράδεκτη.

Επί της ουσίας:

Στο τμήμα αυτό θα παρουσιάσουμε τις κρίσεις του Γενικού Εισαγγελέα παράλληλα με την τελική απόφαση του ΔΕΚ, για να έχουμε την ευκαιρία να δούμε ότι σε πολλά σημεία οι απόψεις συμπίπτουν και να μην κουράσουμε, επαναλαμβανόμενοι.

Όσον αφορά στο ζήτημα της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Δημοσίου για εισαγωγή αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, ο Γενικός Εισαγγελέας υποστήριξε εν μέρει την ελληνική άποψη και εν μέρει αυτή της Επιτροπής.

Συγκεκριμένα διαχώρισε τις σκέψεις του σε δύο υποζητήματα, ήτοι το δικαίωμα ως προς την εισαγωγή τελικών και ημιτελικών προϊόντων και το δικαίωμα αποκλειστικότητας στην εισαγωγή αργού πετρελαίου. Ως προς το πρώτο υποστήριξε ότι η Ελληνική Δημοκρατία ήταν υποχρεωμένη ήδη από την εποχή της προσχώρησης της στην ΕΟΚ (α.40 της Πράξης Προσχώρησης), να καταργήσει τις διατάξεις που επεφύλασσαν τέτοιου είδους αποκλειστικές ευχέρειες στο κράτος, εως την 1^η Ιανουαρίου 1981, πράγμα που, όμως, δεν έγινε. Άλλωστε με τον 1571/85 προβλεπόταν διαρρύθμιση του θέματος μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 1986, κάτι που

επίσης δεν έγινε ¹³⁴. Το αποτέλεσμα ήταν ότι κατά την άσκηση της προσφυγής το αποκλειστικό δικαίωμα εισαγωγής πετρελαιοειδών επιφυλασσόταν κατά 40% για το Δημόσιο. Ένα τέτοιο ποσοστό δίνει αρκετά δικαιώματα στο κράτος, τόσα ώστε, κατά τον Εισαγγελέα, επηρεάζονται αισθητά οι όροι του εμπορίου, οι οποίοι θα 'πρεπε κατά το α.37 να είναι οι ίδιοι μεταξύ όλων των εξαγωγέων. Άρα παραβιάζεται το α.37 της Συνθ.ΕΟΚ. Κατά τον Εισαγγελέα το ζήτημα της παραβίασης του α.30 δεν χρειάζεται να τεθεί, καν. Προχωρώντας στο δεύτερο μέρος των σκέψεων του, αναφορικά με της εισαγωγή αργού πετρελαίου, ο Tesauro, υποστήριξε την ελληνική θέση. Το α.1 παρ.2 του 1571 κατά το οποίο η εισαγωγή αργού πετρελαίου, κατ' αποκλειστικότητα από κρατικούς φορείς, δείχνει να είναι φυσική απόρροια του αποκλειστικού δικαιώματος διύλισης (το οποίο και δεν αμφισβητείται από την Επιτροπή), τροποποιήθηκε από τον 1769/88. Με αυτόν τον τρόπο η αποκλειστικότητα της διύλισης παρέμεινε αλλά καταργήθηκε η αποκλειστικότητα στην εισαγωγή αργού πετρελαίου. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, η ερμηνεία του α.7 του 1571 για την εισαγωγή πετρελαίου, γίνεται επί τη βάση του τροποποιημένου άρθρου 1 και επομένως δεν αφορά το αργό πετρέλαιο, αλλά μόνον τα επεξεργασμένα προϊόντα του. Το θέμα που απομένει είναι να διαπιστωθεί εάν όντως το Δημόσιο έχει εγκαταλείψει το παλαιότερο αποκλειστικό του δικαίωμα και στην πρακτική. Πάντως κανένα στοιχείο δεν προσκομίστηκε από την Επιτροπή το οποίο να αποδεικνύει κάτι τέτοιο, ενώ υφίσταται και η δέσμευση της Ελλάδος περί ολικής κατάργησης του δικαιώματος από 1^{ης} Ιανουαρίου 1990 και άρα ο Γενικός Εισαγγελέας καταλήγει να απορρίπτει το μέρος αυτό του αιτήματος σχετικά με το αργό πετρέλαιο, αν και αποδέχθηκε, όπως είδαμε, το ανάλογο αίτημα για τα προϊόντα πετρελαίου.

Ας δούμε, τώρα, την άποψη του ΔΕΚ πάνω στο ίδιο, πρώτο, αίτημα της Επιτροπής. Όσον αφορά την εισαγωγή πετρελαιοειδών, το ΔΕΚ αποδέχεται την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα, ότι δηλαδή παραβιάζεται το α.37 της Συνθ. ΕΟΚ αλλά συμπληρώνει και με την παραβίαση του α.30 αυτής (το οποίο, όπως είδαμε ο Εισαγγελέας παραλείπει). Έτσι κατά το ΔΕΚ, το Ελληνικό Δημόσιο έχει παραβιάσει υποχρεώσεις του που απορρέουν από την Πράξη Προσχώρησης του και έχοντας τη

¹³⁴ Η ελληνική κυβέρνηση αν και είχε αναλάβει την υποχρέωση να διαρρυθμίσει το κρατικό μονοπώλιο εμπορικού χαρακτήρα, μέχρι τις 31.12.1985, τελικά δεν προέβη σε καμία ενέργεια, αλλά μετά από σύσταση της Επιτροπής υπέβαλλε υπόμνημα σε αυτή προκειμένου να παρατείνει την μεταβατική περίοδο μέχρι το 1990. Βλ. περαιτέρω Επιθεώρηση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Μ. Ζορμπαλά, 1988/1,σελ.73-74.

δυνατότητα να επηρεάζει τις εισαγωγές συνιστά κρατικό μονοπώλιο εμπορικού χαρακτήρα υπό την έννοια του α.37. Επιπλέον, όμως, από το υφιστάμενο καθεστώς παραβιάζεται και το α.30, γιατί με την αποκλειστική από το Δημόσιο εισαγωγή πετρελαιοειδών αποκλείεται για τις ιδιωτικές εταιρείες να προμηθευτούν απευθείας από κάποιο κράτος μέλος. Έτσι εμμέσως περιορίζεται η εισαγωγή στον βαθμό που εισάγει μόνον το δημόσιο, έστω και αν αυτό εισάγει από πολλές χώρες και διάφορα προϊόντα. Εν κατακλείδι το ΔΕΚ θεώρησε ότι ορθώς η Επιτροπή κατηγόρησε την Ελληνική Δημοκρατία για την αποκλειστικότητα της εισαγωγής πετρελαιοειδών και ότι όντως αυτή αντίκειται στα α.30 και 37 της Συνθ.ΕΟΚ.

Όσον αφορά, τώρα στην εισαγωγή αργού πετρελαίου, το ΔΕΚ απορρίπτει την αιτίαση της Επιτροπής και ως προς τα δύο άρθρα της Συνθ.ΕΕ, με το ίδιο ακριβώς σκεπτικό που ανέπτυξε ο Γενικός Εισαγγελέας (βλ. ανωτέρω) και συμπλήρωσε ότι η νομιμότητα του αποκλειστικού δικαιώματος εισαγωγής αργού πετρελαίου δύναται να αμφισβητηθεί μόνον στον βαθμό στον οποίο θα αμφισβητηθεί και το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης.

Όσον αφορά στο ζήτημα της αποκλειστικής εμπορίας πετρελαιοειδών από τα κρατικά διυλιστήρια, ο Εισαγγελέας δέχεται ως βάσιμη την σχετική αιτίαση της Επιτροπής και θεωρεί ότι οι διατάξεις όντως αντίκεινται στα α.30 και 37.

Η Ελληνική Δημοκρατία εξακολουθεί να διαχειρίζεται το 40% στον τομέα της εμπορίας έχοντας αφήσει το υπόλοιπο 60% στη διαχείριση των εταιρειών, δηλαδή στην εμπορία από οποιονδήποτε άλλον προμηθευτή. Η εξασφάλιση με αυτόν τον τρόπο ενός συγκεκριμένου, ελεγμένου από το Δημόσιο, όγκου εγγυημένων πωλήσεων και αποθεμάτων, δεν δικαιολογεί την εν λόγω διάταξη η οποία περιορίζει τον ανταγωνισμό και εισάγει διάκριση εις βάρος των εισαγομένων προϊόντων, εφόσον οι ελληνικές εταιρείες εμπορίας δεν είναι πλήρως ελεύθερες να τα επιλέξουν. Επιπλέον ο Εισαγγελέας θεωρεί ότι στην Ελλάδα μόνα τους τα ιδιωτικά διυλιστήρια έχουν την ικανότητα να εγγυηθούν τις αναγκαίες πωλήσεις και τα αναγκαία αποθέματα. Η επιταγή, της δημόσιας ασφάλειας¹³⁵ που σε πολλές περιπτώσεις προτάθηκε από την ελληνική πλευρά, δεν θεωρήθηκε ότι ευσταθούσε, τουλάχιστον κατά την περίοδο που ασκήθηκε η προσφυγή και άρα δεν έχει πραγματική βάση.

¹³⁵ Βλ. υποσημ. 125.

Το ΔΕΚ ήλθε να συμφωνήσει με την άποψη του Εισαγγελέα και άλλωστε έκρινε ομού τα θέματα της εισαγωγής και εμπορίας των πετρελαιοειδών. Κατέληξε στο ότι η εμπορία πετρελαιοειδών αποκλειστικά από τα κρατικά διυλιστήρια έρχεται σε αντίθεση με την γενικότερη αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων εντός της Κοινότητας ¹³⁶.

Όσον αφορά στο θέμα της διαδικασίας της εισαγωγής και εξαγωγής, ο Γενικός Εισαγγελέας θεώρησε ότι η απαίτηση λήψης άδειας από το Δημόσιο, έστω και με απλές διατυπώσεις, συνιστά μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος (M.I.A) και περιορίζει τον ελεύθερο ανταγωνισμό, γιατί έγκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους το κατά πόσο θα καθυστερήσει τις εισαγωγές ή εξαγωγές και αυτό το γεγονός δύναται να περιορίσει τις συναλλαγές, καθώς κάποια κράτη δεν θα θέλουν να αντιμετωπίσουν τον ελληνικό γραφειοκρατικό μηχανισμό προκειμένου να εξάγουν στην Ελλάδα και το αντίστροφο.

Το ΔΕΚ, δεν ασχολήθηκε καθόλου με το διαδικαστικό αυτό θέμα, γιατί το είχε απορρίψει ως απαράδεκτο κατά την προηγηθείσα "επί του παραδεκτού" κρίση του. Αυτό, γιατί επεκράτησε το ελληνικό επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο (όπως έχουμε, ήδη, αναλύσει), το εν λόγω ζήτημα δεν περιλαμβανόταν στην αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής, αλλά εμφανίστηκε κατά τη διατύπωση των προδικαστικών ερωτημάτων, και η αντίδικος δεν είχε την ευκαιρία να παραθέσει την άποψη της επί του θέματος νωρίτερα.

Όσον αφορά τις προϋποθέσεις εμπορίας, ο Γενικός Εισαγγελέας διατύπωσε ξεχωριστή γνώμη για δύο υποπεριπτώσεις. Η μία αφορά την υποβολή ετήσιων προγραμμάτων σχετικών με τις προμήθειες πετρελαιοειδών και τα ποσοστά εμπορίας και η άλλη την υποχρέωση για την κατοχή συγκεκριμένου αριθμού βυτιοφόρων. Πρώτα απ' όλα διευκρινίστηκε ότι οι εν λόγω προϋποθέσεις θα πρέπει να μελετηθούν ανεξάρτητα από την σχέση που έχουν με το μονοπώλιο και αυτό γιατί, όπως είναι γνωστό, η Ελληνική Δημοκρατία έχει δεσμευτεί να λήξει αυτό το μονοπώλιο μέχρι

¹³⁶ Πιο συγκεκριμένα για το επιχείρημα της δημόσιας ασφάλειας και την Campus oil το ΔΕΚ απεφάνθη ότι: " Πρέπει ωστόσο να παρατηρηθεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν απέδειξε ότι, στην περίπτωση κατά την οποία τα δικαιώματα του Δημοσίου σχετικά με την εισαγωγή και την εμπορία πετρελαιοειδών δεν θα διατηρηθούν σε ισχύ, τα διυλιστήρια του δημόσιου τομέα δεν θα μπορούσαν να διαθέσουν την παραγωγή τους στην αγορά σε ανταγωνιστικές τιμές και έτσι να εξασφαλίσουν τη λειτουργία τους. Κατά συνέπεια, το επιχείρημα που επικαλείται σχετικώς η Ελληνική Δημοκρατία πρέπει να απορριφθεί ". Σελ. 4749.

την 1^η Ιανουαρίου 1990. Οι εν λόγω προϋποθέσεις, λοιπόν, θα πρέπει να ειπωθούν και να κριθούν ως αυτοτελείς.

Το ΔΕΚ, αντίθετα με τον Εισαγγελέα ως προς το πρώτο σημείο, αποδέχθηκε την ελληνική άποψη. Η υπουργική απόφαση 3636, που εξειδικεύει τον 1571, δεν επιβάλλει την λήψη άδειας αλλά την απλή υποχρέωση δηλώσεως της εισαγωγής ή εξαγωγής. Σε αυτό το πλαίσιο η Επιτροπή δεν αναφέρθηκε σε κάποιο πραγματικό περιστατικό που να αποδεικνύει αρνητική σχέση μεταξύ της δήλωσης και της εισαγωγής ή εξαγωγής, δηλαδή κάποια περίπτωση κατά την οποία μετά τη δήλωση δεν επιτράπηκε η εισαγωγή ή η εξαγωγή των προϊόντων. Επομένως, το ΔΕΚ συμπεραίνει για την πρώτη προϋπόθεση, ότι αυτή δεν αποσκοπεί σε ποσόστωση επί των εισαγωγών ή των εξαγωγών και άρα δεν αντιτίθεται στο α.30 της Συνθ.ΕΟΚ.

Ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση την σχετική με την ικανότητα μεταφοράς, το ΔΕΚ, συμμερίζεται την άποψη του Εισαγγελέα, υπέρ της Ελληνικής Δημοκρατίας και θεωρεί ότι είναι θεμιτή για την εξυπηρέτηση υπαρκτών αναγκών. Μάλιστα είναι καθαρά διαδικαστική και εφαρμόζεται εξίσου στα εγχώρια αλλά και τα εισαγόμενα προϊόντα. Δεν εισάγει, δηλαδή, κάποια διάκριση κατά των εισαγομένων και δεν αντίκειται στα α.30 και 37.

Ως προς το τελευταίο ζήτημα του καθορισμού των τιμών, ο Γενικός Εισαγγελέας έχουμε κατανοήσει ότι το θεωρεί απαράδεκτο ως γενικού χαρακτήρα και επομένως δεν το σχολιάζει περαιτέρω.

Το ΔΕΚ, με την σειρά του θεώρησε, επίσης, απαράδεκτες κάποιες αιτιάσεις σχετικά με τον καθορισμό των τιμών. Συγκεκριμένα, οι δύο παράγοντες της "τάσης της αγοράς" και του " κόστους της διατήρησης αποθεμάτων" δεν εξετάζονται ξεχωριστά αλλά ως λειτουργικό στοιχείο της διαμόρφωσης της τιμής, ενώ η Επιτροπή πρωτοεμφάνισε αυτή της την αιτίαση στο υπόμνημα απαντήσεως, χωρίς να την αναλύει περαιτέρω στο δικόγραφο. Άλλωστε δεν επικαλέστηκε τους ακριβείς λόγους για τους οποίους θεωρούσε ότι το καθεστώς είναι αντίθετο προς τις διατάξεις της Συνθήκης. Αντιθέτως, τα υπόλοιπα θέματα που σχετίστηκαν με τον καθορισμό των τιμών, πλην των δύο προαναφερθέντων παραγόντων, κρίθηκαν ως παραδεκτά από το ΔΕΚ. Και σε αυτές τις περιπτώσεις, όμως, δικαιώθηκε η ελληνική πλευρά, γιατί οι υπόλοιποι παράγοντες που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των τιμών, τόσο καταναλωτή, όσο και βάσεως, είναι πολλοί και προερχόμενοι τόσο από το εγχώριο

όσο και από το διεθνές στερέωμα. Τέλος, αναφέρονται εξίσου στα εισαγόμενα και στα εγχώρια προϊόντα και άρα δεν συνιστούν διάκριση.

Τελικά, όπως διαπιστώσαμε το ΔΕΚ, καταδικάζει την Ελληνική Δημοκρατία μόνον για το ζήτημα της αποκλειστικής εισαγωγής και εμπορίας πετρελαιοειδών (όχι, όμως, και αργού πετρελαίου) και το σχετικό με αυτό ζήτημα της κατάθεσης ετήσιων προγραμμάτων προμηθειών κάθε εταιρείας και των ποσοστώσεων εμπορίας των προϊόντων.

4.3 Η προσαρμογή της Ελλάδος στην απόφαση του ΔΕΚ

Η τελευταία τροποποίηση του 1571, ήλθε το 1995 με τον νόμο 2289¹³⁷ περί "αναζήτησης, έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις" της 8^{ης} Φεβρουαρίου 1995 και με την Υπουργική Απόφαση αριθ. Α.Π. Δ1/ ΦΑ 33/ 11264/367 της 31^{ης} Ιουλίου 1995. Με αυτό τον νόμο και με την αντίστοιχη Υ.Α η Ελλάδα προσαρμόστηκε πλήρως στην κοινοτική νομοθεσία και στην απόφαση του ΔΕΚ, του προηγούμενου υποκεφαλαίου.

Η προσαρμογή δεν ήταν τόσο δύσκολη γιατί, ο ενδιάμεσος νόμος του 1988, είχε βοηθήσει ώστε το μονοπώλιο εμπορίας να καταργηθεί. Θυμόμαστε, ότι ήδη στο πρώτο σχετικό του άρθρο, ο 1769, αναφερόταν σε αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης, καταργώντας την σχέση αποκλειστικής διύλισης με το αποκλειστικό δικαίωμα εισαγωγής, που υπήρχε στον 1571. Έτσι, οι προσαρμογές του νέου νόμου ήταν λιγότερες. Ακριβώς επειδή η εισαγωγή δεν είναι πλέον αποκλειστικό δικαίωμα του δημοσίου, καταργείται εμμέσως και το ζήτημα των ποσοστώσεων επί αυτών. Το ποσοστό 70% που κατά τον 1571 θα έπρεπε να προμηθεύονται οι εταιρίες από το Δημόσιο, ως εισαγωγή, τώρα επιτρέπεται να εισάγεται από οποιοδήποτε διυλιστήριο, κράτους μέλους (αυτό το ζήτημα έχει στην πραγματικότητα λυθεί από τον 1769, άρθρο τρίτο παρ.2 που υποκαθιστά το α.9 του 1571, αλλά το αναφέρουμε εδώ καθώς αφορά την απόφαση του ΔΕΚ). Στ' αλήθεια, όμως, παρατηρήσαμε ότι το άρθρο 9 του νόμου 1571 για το οποίο καταδίκασε η Ελλάδα από το ΔΕΚ και το οποίο αναφέρεται στην υποχρέωση των εταιρειών να δηλώνουν τις προμήθειες του επόμενου έτους

¹³⁷ ΦΕΚ 27, της 08.02.1995, τ. Α.

(κάτι που είδαμε ότι θεωρήθηκε περιοριστικό του ανταγωνισμού), δεν καταργείται από κανένα μεταγενέστερο νόμο αλλά ούτε και από την Υ.Α και άρα συνεπάγεται ότι εναπόκειται στην κατάργηση της μονοπωλιακής αυτής πολιτικής η οποία και ισχύει από την 01.01.1990.

Ξεφεύγοντας από την απόφαση του ΔΕΚ έχουμε την ευκαιρία να δούμε τις αλλαγές που επέφερε ο τελευταίος νόμος στον τομέα των αποθεμάτων. Όντως κάποιες διατάξεις άλλαξαν. Ας δούμε πως.

Με την Υπουργική Απόφαση, το άρθρο 10 του 1571 (και το αντίστοιχο άρθρο τρίτο του 1769) συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε ως εξής : αρχικώς διευκρινίζεται ότι οι 90 ημέρες που πρέπει να καλύπτουν τα αποθέματα, υπολογίζονται στην βάση των 365 ημερών που θεωρείται ότι έχει ένα έτος. Έπειτα αναφέρεται ότι οι εταιρείες εμπορίας, υποχρεούνται μέχρι 31.12.1995 να διατηρούν στους σχετικούς χώρους τα αποθέματα, αλλά στον βαθμό στον οποίο έχουν συμβάσεις προμήθειας από τα κρατικά διυλιστήρια, έχουν και το δικαίωμα να ζητήσουν από αυτά την αποθήκευση των ποσοτήτων αργού η κατεργασμένου πετρελαίου, που προμηθεύονται από αυτά. Μετά από την 01.01.1996, οι εταιρείες εμπορίας δικαιούνται να φυλάσσουν όλα τους τα αποθέματα στους αποθηκευτικούς χώρους των κρατικών διυλιστηρίων, στον βαθμό που και κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος είχαν ασκήσει το παρόμοιο δικαίωμα τους. Τα, δε, διυλιστήρια του κράτους έχουν την υποχρέωση να ανταποκριθούν στο αίτημα των εταιρειών εμπορίας για αποθήκευση των στρατηγικών αποθεμάτων, αλλά μόνον στο βαθμό που η αποθηκευμένη ποσότητα ανταποκρίνεται στη δυνατότητα των διυλιστηρίων να παράγουν αυτές τις ποσότητες (α.15, παρ.3 και Υ.Α, εδ. 12). Στο ποσοστό που αυτές οι ποσότητες πετρελαίου, οι οποίες αποθηκεύονται στο όνομα των εταιρειών εμπορίας, συμμετέχουν στην συνολική ποσότητα του αργού ή διυλισμένου πετρελαίου που διατηρούν τα κρατικά διυλιστήρια, σε αυτόν τον βαθμό αφαιρούνται από το συνολικό ποσό. Το ποσοστό που θα αφαιρεθεί δεν δύναται να ξεπερνά το 15% της συνολικής καταναλώσεως της χώρας. Στον τελευταίο, αυτό, νόμο (α.15, παρ.8), η κύρωση που επιβάλλεται για τη μη ορθή διατήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας, αυξάνεται ως προς το κατώτατο όριο της μονάχα, στα 10 εκατ. δρχ., ενώ το ανώτατο παραμένει στα 100 εκατ. δρχ. όπως και στον 1769.

Τέλος, στην πρώτη παράγραφο του 15^{ου} άρθρου του 2289, παρατηρούμε μία μικρή διαφοροποίηση από τους δύο προηγούμενους νόμους. Τα αποθέματα πρέπει να τηρούνται "εντός του εθνικού χώρου". Για πρώτη φορά βλέπουμε ότι στην Ελλάδα δεν επιτρέπονται οι διμερείς συμφωνίες φύλαξης των αποθεμάτων στο εξωτερικό.

Το ίδιο άρθρο, τροποποιεί και το α.11 του 1571 και πλέον οι τιμές καταναλωτή, διαμορφώνονται ελεύθερα (κάτι που δεν αναφέρεται σαφώς στον πρώτο νόμο) και δεν προκαθορίζονται από το κράτος, παρά μόνον εάν αυτό είναι απαραίτητο για να αντιμετωπισθούν δυσμενείς συνθήκες της αγοράς πετρελαιοειδών (κάτι που αναφέρεται και στον 1571). Οι κυρώσεις για τους παραβάτες αυτής της διάταξης, οι οποίες δεν διευκρινίζονταν στα αντίστοιχα άρθρα ούτε του πρώτου αλλά ούτε και του δεύτερου νόμου, εδώ είναι, πλέον, σαφείς. Πρόκειται για τρίμηνη φυλάκιση και χρηματική ποινή.

Με τον 2289 η Ελλάδα έχει προσαρμοστεί πλήρως στα κοινοτικά δεδομένα. Αυτό γίνεται φανερό από την έκτοτε σταθερή ανταπόκριση της στις κοινοτικές της υποχρεώσεις. Στην πετρελαϊκή πολιτική της, η Ελλάδα, ακολουθεί πιστά τις κοινοτικές επιταγές, με τρόπο που -κατά τη γνώμη μας- δεν συναντιέται συχνά σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό γίνεται φανερό τόσο από το γεγονός ότι δεν έχει ποτέ δημιουργήσει προβλήματα προσαρμογής, όσο και από την έντονη αναπτυξιακή πορεία των φορέων αυτής της πολιτικής την οποία θα παρακολουθήσουμε στο αμέσως επόμενο υποκεφάλαιο.

4.4 Η υφιστάμενη πετρελαϊκή πολιτική και πολιτική αποθεμάτων της Ελλάδος

Στην Ελλάδα συναντάμε, όπως έχουμε δει στο προηγούμενο κεφάλαιο, ένα ανάμεικτο σύστημα στην άσκηση της πολιτικής αποθεμάτων. Επισήμως είναι αποκεντρωμένο αλλά ανεπισήμως είναι ένα μείγμα από χαρακτηριστικά και του συγκεντρωτικού συστήματος. Αυτά εντοπίζονται κυρίως στον ιδιαιτέρως αυξημένο ρόλο της κρατικής επιχείρησης διύλισης (ΕΛ.ΠΕ). Σε αυτό το κεφάλαιο θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε το προφίλ της εταιρείας, τον ρόλο της στην ελληνική αγορά, αλλά και τις προοπτικές της τελευταίας που επηρεάζουν την άσκηση της πολιτικής πετρελαίου και των αποθεμάτων αυτού.

Το 1975 και βάσει του νόμου 87/1975, ιδρύθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο, η Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου (ΔΕΠ). Σύμφωνα με τον νόμο 2593/1998 η ΔΕΠ μετονομάστηκε σε "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε". Η διάρκεια της εταιρείας ορίστηκε μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2100. Η εταιρεία άρχισε σιγά-σιγά να εξελίσσεται σε όμιλο επιχειρήσεων. Τα Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπρόπυργου (ΕΛΔΑ, ιδρυθέντα το 1958, τα οποία συμπεριλαμβάνουν το Διυλιστήριο Ασπροπύργου του 1955) μεταβιβάστηκαν από το Δημόσιο στην ΔΕΠ το 1986. Η "ΕΚΟ- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" από την ίδρυση της (1984) ανήκει ολοκληρωτικά στη ΔΕΠ. Όπως είναι φυσικό κάθε θυγατρική των ΕΚΟ και ΕΛΔΑ ανήκει κατά 100% στη ΔΕΠ (και μετέπειτα στα ΕΛ.ΠΕ) ή η ΔΕΠ συμμετέχει σε μεγάλο ποσοστό σε αυτή. Έτσι, η ΕΛΕΠΕΧ, η ΕΚΟΤΑ ΚΩ, η ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ, η ΕΛΔΙΧΗΜΑΚ ΑΒΕΕ, η ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ, η ΕΚΟΛΙΝΑ και η ΕΚΟ-ΦΙΛΜ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ ΑΒΕΕ (όλες θυγατρικές της ΕΚΟ) αλλά και οι ΕΛΔΑ-Ε, Volos PET Industries, ΑΣΠΡΟΦΟΣ Α.Ε (θυγατρικές ή εταιρείες όπου συμμετέχει η ΕΛΔΑ), ανήκουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στα ΕΛ.ΠΕ. Ακόμη, τα κρατικά διυλιστήρια συμμετέχουν με ποσοστό 54% στην μοναδική σκοπιανή πετρελαϊκή επιχείρηση OKRA AD SKOPJE (Μάιος 1999), με ποσοστό 63% στην ΕΛ.Π.ΕΤ-ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ (Απρίλιος 1999) και με ποσοστό 75% στην Αλβανική εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών GLOBAL S.A (Δεκέμβριος 1999). Η ΔΕΠΑ (φυσικό αέριο) είναι θυγατρική των ΕΛ.ΠΕ από το 1988 ¹³⁸. Αυτή είναι μία ενδεικτική, μόνον, αναφορά του λαβυρινθώδους Ομίλου των ΕΛ.ΠΕ (Παράρτημα ΙΙΙ, Πίνακας 1). Θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε πιο κάτω ότι πολλές από αυτές τις εξαγορές ή συμμετοχές συνοδεύονται με σημαντικά έργα σε διεθνές επίπεδο που αναδεικνύουν τον ελληνικό όμιλο σε έναν από τους πιο ταχύτερα αναπτυσσόμενους στην Ευρώπη. Αξίζει να αναφέρουμε εξ' αρχής ότι τα ΕΛ.ΠΕ βρίσκονται στην έκτη θέση των 100 πιο αναπτυγμένων και πλέον σύνθετων διυλιστηρίων της ΕΕ ¹³⁹.

Ας ρίξουμε μία γρήγορη ματιά στην διοίκηση της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ), είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της και κατά κύριο λόγο διαμορφώνει την στρατηγική και πολιτική ανάπτυξης της εταιρίας καθώς και

¹³⁸ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ.42-43.

¹³⁹ ΕΛ.ΠΕ και Αγγ. Κωβαίος, Το Βήμα, 22 Οκτωβρίου 2000.

εποπτεύει και ελέγχει τη διαχείριση της περιουσίας της. Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθούμε στο καταβεβλημένο κεφάλαιο των ΕΛ.ΠΕ, που σήμερα φτάνει τα 130.584.375.000 (μετά την τελευταία αύξηση της 03.01.2000) και χωρίζεται σε 261.168.750 μετοχές των 500 δραχ. ¹⁴⁰. Η σύνθεση του Δ.Σ σύμφωνα με το α.20 του Καταστατικού της εταιρείας, είναι 11 μελής, με 5 ετή θητεία (η παρούσα ξεκίνησε στις 14.04.1998 και θα λήξει στις 14.04.2003).

Το Δ.Σ αποτελείται από :

- Επτά μέλη που εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρίας.
- Δύο εκπροσώπους των εργαζομένων που εκλέγονται από την συνδικαλιστική οργάνωση των τελευταίων με το σύστημα της απλής αναλογικής.
- Δύο εκπροσώπους των μετόχων της μειοψηφίας που εκλέγονται από την ειδική Γενική Συνέλευση των μετόχων της μειοψηφίας.

Το Δ.Σ εκλέγει τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο (δύο θέσεις που στην παρούσα σύνθεση, και από το 1996, καλύπτονται από το ίδιο πρόσωπο, τον κ. Ελευθέριο Τζέλλα) αλλά και τον Γενικό Τεχνικό Διευθυντή και τους Διευθυντές των Κλάδων (μετά από πρόταση του Διευθύνοντα Συμβούλου) ¹⁴¹.

Το 1998, ο Όμιλος προχώρησε σε μία σημαντική αλλαγή στην δομή του, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση του, τη διοικητική διάρθρωση του, τον συντονισμό των δραστηριοτήτων του και την, επερχόμενη, μείωση των σχετικών εξόδων. Άλλωστε ένας τόσο δραστήριος όμιλος οφείλει να επενδύει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τα κέρδη του. Έτσι η νέα διάρθρωση οδήγησε στη διαμόρφωση ξεχωριστών κλάδων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και στον πιο κεντρικό προγραμματισμό αυτών. Η αναδιάρθρωση από νομικής πλευράς ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Απριλίου του 1998, με συγχώνευση δια απορροφήσεως όλων των θυγατρικών. Έτσι το δαιδαλώδες σχήμα που περιγράψαμε ανωτέρω διαμορφώνεται καθαρότερα. Σήμερα, πλέον, υπάρχει ο Όμιλος των εταιριών ΕΛ.ΠΕ και ξεχωριστά η ΑΣΠΡΟΦΟΣ Α.Ε (τεχνικές μελετητικές υπηρεσίες στον Όμιλο, ιδρυθείσα το 1983) και η ΕΚΟ-ΕΛΔΑ (που συγχωνεύτηκαν δια απορροφήσεως, μετά την οργανωτική αλλαγή της 01.01.1998), ως ξεχωριστές νομικές οντότητες.

¹⁴⁰ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 89.

¹⁴¹ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 92.

Μία δεύτερη σημαντική αλλαγή ακολούθησε τον Ιούνιο του 1998, όταν τα ΕΛ.ΠΕ αποφάσισαν να εισάγουν την εταιρεία στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και στο Χρηματιστήριο των Αθηνών. Το Ελληνικό Δημόσιο, έτσι, μειώνει την συμμετοχή του στον Όμιλο, στο 77% και με την εξαγορά πακέτου 7 εκατ. μετοχών από την Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος (3%), στο 74% ¹⁴².

Βάσει των παραπάνω αλλαγών τα ΕΛ.ΠΕ έχουν μία νέα οργανωτική δομή. Εν ολίγοις, η δομή του Ομίλου στηρίζεται σε επτά τομείς (Παράρτημα ΙΙΙ, Πίνακας 2).

Ο βιομηχανικός τομέας περιλαμβάνει τη διύλιση (διυλιστήριο Ασπρόπυργου και Θεσσαλονίκης) και την παραγωγή των χημικών. Ο κλάδος έρευνας και εκμετάλλευσης έχει αντικείμενο την έρευνα και εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων. Ο κλάδος προγραμματισμού καταρτίζει την στρατηγική της εταιρείας, το επενδυτικό της πρόγραμμα, προγραμματίζει την λειτουργία των εγκαταστάσεων της και συντονίζει τις εθνικές και διεθνείς υποχρεώσεις της εταιρείας απέναντι στους εγχώριους και ξένους επενδυτές ή πελάτες της. Ο κλάδος εφοδιασμού και εμπορίας ευθύνεται για την σωστή λειτουργία του συστήματος εφοδιασμού σε επίπεδο χονδρικής και λιανικής πώλησης, τόσο για το αργό πετρέλαιο, όσο και για τα προϊόντα του. Ο κλάδος οικονομικών υπηρεσιών διαχειρίζεται τα λογιστικά και τα διαθέσιμα του Ομίλου. Ο κλάδος των διοικητικών υπηρεσιών, παρέχει υπηρεσίες διεύθυνσης του ανθρώπινου δυναμικού και των δημοσίων σχέσεων της εταιρείας αλλά και των προμηθειών αυτής. Τέλος οι διευθύνσεις εσωτερικού ελέγχου και νομικών υποθέσεων ανήκουν στην κεντρική διοίκηση ¹⁴³.

Όλοι αυτοί οι τομείς πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συνεργασία αλλά θα διαλέγαμε τους δύο πρώτους ως τους πιο ενδιαφέροντες για τη διατήρηση αποθεμάτων. Εφόσον, ο πρώτος αφορά στις εγκαταστάσεις και άρα τους εξειδικευμένους αποθηκευτικούς χώρους και ο δεύτερος στις σχέσεις εμπορίας με έλληνες και ξένους πελάτες, άρα στις συμφωνίες γύρω από τη διατήρηση των αποθεμάτων. Βέβαια και ο οικονομικός κλάδος εμπλέκεται για την πληρωμή της προμήθειας, και ο κλάδος εφοδιασμού για την μεταφορά.

¹⁴² Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 44.

¹⁴³ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 46.

Κατανοούμε ότι τα ΕΛ.ΠΕ δεν είναι ένα απλό διυλιστήριο. Είναι μία σύνθετη μονάδα. Παρέχει τόσες υπηρεσίες όσο κανένα άλλο διυλιστήριο στην Ελλάδα και όσο λίγα στην ΕΕ. Έχει τη μεγαλύτερη ονομαστική δυναμικότητα (6.200 kt/ έτος) και τους περισσότερους εργαζόμενους (1033 άτομα), στην χώρα ¹⁴⁴. Κυρίως οι μονάδες της Αττικής (Ασπρόπυργος, Καλοχώρι) είναι πολύ αναπτυγμένες. Σε ένα "Απλό Διυλιστήριο", παρέχονται μόνο οι υπηρεσίες ατμοσφαιρικής απόσταξης, καταλυτικής αναμόρφωσης, υδρογονοεπεξεργασίας και ενδεχομένως λειτουργεί κάποια μονάδα ανάκτησης Θείου. Με λιγότερο τεχνικά λόγια θα εξηγήσαμε ότι, ναι μεν, υπάρχει επεξεργασία του αργού πετρελαίου, αλλά αυτή έγκειται μόνον στην βελτίωση της ποιότητας του. Δεν υπάρχει η δυνατότητα διασπάσεως της χημικής σύστασης του αργού και μετατροπής του σε ελαφρά (λευκά) προϊόντα. Πιο συγκεκριμένα, όταν στον χώρο του πετρελαίου χρησιμοποιείται η έννοια "Σύνθετο Διυλιστήριο", εννοούμε το διυλιστήριο που εμπεριέχει, επιπλέον, μονάδες μετατροπής, όπως η καταλυτική ή θερμική πυροδιάσπαση, η ιξωδόλυση και ο ισομερισμός ¹⁴⁵. Με αυτές τις διαδικασίες καταλήγουμε στην παραγωγή ελαφρών (λευκών) προϊόντων (π.χ βενζίνες με περισσότερα οκτάνια ¹⁴⁶. Τα υπόλοιπα δύο ιδιωτικά διυλιστήρια της χώρας είναι το ένα απλό (ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ, Ελευσίνα) και το άλλο σύνθετο αλλά όχι με τις υπηρεσίες των ΕΛ.ΠΕ (Motor Oil Hellas, Αγ.Θεόδωροι, το μόνο, όμως, που παράγει λιπαντικά ¹⁴⁷). Ακόμα και το δευτερεύον διυλιστήριο της Θεσσαλονίκης (ΕΚΟ) δεν είναι απλό αλλά παρέχει και υπηρεσίες για την παραγωγή βενζινών ¹⁴⁸.

Μετά, λοιπόν, από αυτή την αλλαγή στην οργανωτική δομή ο Όμιλος έγινε ακόμα πιο κερδοφόρος και, μείωσε το κόστος των δραστηριοτήτων του, τις οποίες σκοπεύει να επεκτείνει, γεωγραφικά.

Έτσι άλλαξε τα λογισμικά των μηχανημάτων του, βελτίωσε την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού του, χρησιμοποιεί την νεότερη τεχνολογία και τις πιο αναβαθμισμένες μεθόδους διύλισης και απόσταξης αργού (μείωση κόστους μέσω π.χ της υποκατάστασης του αποστάγματος κενού από το υπόλειμμα ατμοσφαιρικής

¹⁴⁴ Τετράδια του ΙΝΕ, Κ. Φωτεινοπούλου, Τεύχος 16-17, σελ. 11.

¹⁴⁵ ΕΛ.ΠΕ.

¹⁴⁶ Για περαιτέρω πληροφορίες ως προς τις διάφορες διαδικασίες εξευγενισμού του αργού πετρελαίου, βλ. Τετράδια του ΙΝΕ, Κ. Φωτεινοπούλου, Τεύχος 16-17, σελ. 5-6.

¹⁴⁷ Το Βήμα, 22 Οκτωβρίου 2000, Αγγ. Κωβαίος.

¹⁴⁸ Το Βήμα, 22 Οκτωβρίου 2000, Αγγ. Κωβαίος και Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 113.

απόσταξης ή μέσω της κατασκευής νέας μονάδας ισομερισμού), στράφηκε στην παραγωγή κυρίως ελαφρών κλασμάτων, μειώνοντας αντίστοιχα τα βαρέα (ακολουθώντας την σαφή παγκόσμια τάση υπέρ των ελαφρών, που είναι ακόμα πιο φανερή στην Ελλάδα, κυρίως λόγω της αύξησης των Ι.Χ), επέκτεινε τις αποθηκευτικές του εγκαταστάσεις (στον Ασπρόπυργο, το Καλοχώρι και την Θεσσαλονίκη), αλλά και τα συστήματα εφοδιασμού του (π.χ ο νέος αγωγός που συνδέει την σκοπιανή εταιρεία ΟΚΤΑ ¹⁴⁹ με την Θεσσαλονίκη και συνεπάγεται σημαντικά κέρδη από τη μείωση των μεταφορικών), προχωρεί στην περαιτέρω ενοποίηση των διυλιστηρίων του (κέρδη 35 εκατ. δολαρίων τον χρόνο, μεταξύ του 1^{ου} τετραμήνου 1997 και του Αυγούστου 1999, μόνον από τον Ασπρόπυργο ! ¹⁵⁰) και στοχεύει στην αύξηση των πωλήσεων (χονδρικής αλλά και των πρατηρίων της), ακόμη κλείνοντας τις ζημιολύγες (χημικές) επιχειρήσεις της (και απασχολώντας τους εκεί εργαζόμενους στις νέες της δραστηριότητες) ¹⁵¹.

Καταλήγουμε, τονίζοντας ότι μέχρι σήμερα τα ΕΛ.ΠΕ καλύπτουν το 60-65% των αναγκών της χώρας σε πετρέλαιο, καθώς εφοδιάζουν εκτός από τα δικά τους πρατήρια (ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ) και όλα τα άλλα πρατήρια των μεγάλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα (BP, Texaco, Shell) ¹⁵². Μέσω των δικών τους πρατηρίων καλύπτουν το 24% της λιανικής αγοράς ¹⁵³. Μιλώντας με υπεύθυνους των ΕΛ.ΠΕ διαπιστώσαμε την αισιοδοξία τους για την ρεαλιστική δυνατότητα των ΕΛ.ΠΕ να διατηρήσουν, τουλάχιστον, τη θέση που έχουν αυτή τη στιγμή στην αγορά. Όπως θα δούμε αμέσως παρακάτω, όμως, ο στόχος της γεωγραφικής επέκτασης των δραστηριοτήτων τους, προκαλεί την πεποίθηση ότι ο Όμιλος θα επεκταθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον.

Ο γεωγραφικός στόχος των ΕΛ.ΠΕ είναι αρκετά φιλόδοξος. Η νοτιοανατολική Ευρώπη και η Μέση Ανατολή βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του Ομίλου. Αλλά η δραστηριοποίηση, άλλωστε, έχει ήδη αρχίσει. Η οικονομική αστάθεια της Βαλκανικής έχει κάνει ώστε οι χώρες αυτές να μην μπορούν να αναπτυχθούν δίχως

¹⁴⁹ Υπενθυμίζουμε ότι τα ΕΛ.ΠΕ συμμετέχουν σε ποσοστό 54% στην σκοπιανή, μοναδική, πετρελαϊκή εταιρεία, από τον Μάιο του 1999.

¹⁵⁰ Πρόγραμμα για την καλύτερη λειτουργία του διυλιστηρίου της Θεσσαλονίκης αναμένεται να ξεκινήσει εντός του 2000 και να αποφέρει μέχρι το 2001, κέρδη 9,8 εκατ. δολαρίων.

¹⁵¹ Βλ. αναλυτικότερα, Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 193 επ.

¹⁵² Βλ. αναλυτικότερα, Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 115.

¹⁵³ ΕΛ.ΠΕ.

τις ξένες επενδύσεις. Παράλληλα, η αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου, σε χώρες όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Αλβανία και τα Σκόπια, αναμένεται να αυξηθεί, μέχρι το 2006 με ρυθμούς 1,2 % έως 2% ετησίως ¹⁵⁴. Ήδη υφίσταται συνεργασία των ΕΛ.ΠΕ με την αλβανική εταιρεία GLOBAL S.A, της οποίας έχει εξαγορασθεί το 74% και η οποία εντοπίζεται στην διεξαγωγή ερευνών για την εύρεση πετρελαίου που πιστεύεται ότι υπάρχει στην Αλβανία. Μιλήσαμε, ήδη, για την συνεργασία με την σκοπιανή ΟΚΤΑ. Πρέπει, δε, να αναφέρουμε ότι στους μελλοντικούς στόχους των ΕΛ.ΠΕ συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος της ρουμανική κρατικής πετρελαϊκής εταιρείας, PETROM.

Στην Ανατολή επίσης υπάρχει η παρουσία των ΕΛ.ΠΕ. Στη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών, ένας αριθμός μεγάλων εξαγωγέων αργού πετρελαίου στη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και την περιοχή της Κασπίας, ενθαρρύνουν τις ξένες επενδύσεις στην χώρα τους, κυρίως στους τομείς έρευνας και εκμετάλλευσης. Ο ελληνικός Όμιλος ήδη δραστηριοποιείται στο Ιράν και εξετάζει δυνατότητες εκμετάλλευσης στη Λιβύη και την Κασπία ¹⁵⁵. Δεδομένου ότι ο Όμιλος αποτελεί έναν μεγάλο και αναπτυσσόμενο καταναλωτή πετρελαίου, έχει ισχυρούς δεσμούς με αυτές τις χώρες.

Τέλος, όσον αφορά τη δραστηριότητα των ΕΛ.ΠΕ στην ελληνική επικράτεια, αυτή είναι πολύ σημαντική. Η εταιρεία συμμετέχει σε ποσοστό 25% σε κοινοπραξία για την έρευνα και εκμετάλλευση 1600 τετ. χλμ. στο Β. Αιγαίο, σε περιοχή προσκείμενη του Β. Πρίνου ¹⁵⁶. Δεδομένου ότι μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ευρήματα, η κοινοπραξία (Denison Mines Limited, Hellenic Overseas, White Shield, Poseidon και τα ΕΛ.ΠΕ), μελετά το κατά πόσο θα συνεχίσει ή όχι τις έρευνες στην περιοχή. Η εταιρεία επίσης συμμετέχει σε 4 κοινοπραξίες στις οποίες το 1997, παραχωρήθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο άδειες έρευνας και εκμετάλλευσης σε ισάριθμες περιοχές συνολικής έκτασης 12.000 τετ. χλμ. στη Δυτική Ελλάδα. Συγκεκριμένα δύο άδειες έχουν παραχωρηθεί για τις περιοχές των Ιωαννίνων και της Β.Δ Πελοποννήσου (κοινοπραξία με τις Enterprise Oil, Union Texas, MOL). Σε αυτές συμμετέχουν τα ΕΛ.ΠΕ με ποσοστό 12% και 20% αντίστοιχα. Οι άλλες δύο άδειες έχουν δοθεί για τις

¹⁵⁴ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 196.

¹⁵⁵ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 196, 199.

¹⁵⁶ Οι εργασίες στην περιοχή του Πρίνου σταμάτησαν το 1998, γιατί θεωρήθηκαν λιγότερο αποδοτικές απ' ό,τι θα έπρεπε.

περιοχές της Αιτωλοακαρνανίας και του Δυτικού Πατραϊκού Κόλπου (κοινοπραξία με την Triton Hellas). Τα ΕΛ.ΠΕ συμμετέχουν και στις δύο με ποσοστό 12%. Όλες οι άδειες έρευνας και εκμετάλλευσης έχουν διάρκεια 6-7 έτη, η οποία δύναται να παραταθεί χρονικά κατά το ήμισυ του αρχικού διαστήματος. Αν, δε, ανακαλυφθεί κοιτάσμα πετρελαίου, τότε δίδεται άδεια εκμετάλλευσης του για 25 έτη, ή και περισσότερο ανάλογα με την περίπτωση ^{157 158}.

Με την δραστηριότητα που περιγράψαμε ανωτέρω αλλά και με τις δυνατότητες και τη δυναμικότητα του Ομίλου, κατανοούμε γιατί οι ελληνικές εμπορικές εταιρείες εμπιστεύονται και προτιμούν να φυλάσσουν τα υποχρεωτικά τους αποθέματα στα διυλιστήρια Ασπρόπυργου. Έχουμε, ήδη, αναφέρει ότι στον Ασπρόπυργο έχουν δημιουργηθεί και συνεχίζονται σχετικά έργα για τη διαμόρφωση νέων χώρων αποθήκευσης. Συγκεκριμένα ο Όμιλος σχεδιάζει, στα πλαίσια του επενδυτικού του προγράμματος της πενταετίας 2000-2004, να επενδύσει 5,5 δις. δρχ. για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων διακίνησης και αποθήκευσης, του διυλιστηρίου του Ασπρόπυργου και 10,6 δις. δρχ. για τον ίδιο σκοπό στην περιοχή του διυλιστηρίου της Θεσσαλονίκης (μάλιστα δεδομένου ότι αυτό το διυλιστήριο αναπτύσσεται και έχει ανάγκη μεγαλύτερων επενδύσεων, προβλέπονται και 16,3 δις. δρχ. για τη βελτίωση των βοηθητικών χώρων) ¹⁵⁹.

Η αποθήκευση (των αποθεμάτων ή των οποιονδήποτε άλλων ποσοτήτων που και οι ξένες εταιρίες εμπιστεύονται στα ΕΛ.ΠΕ πριν τις μεταφέρουν στα επιμέρους πρατήρια τους) είναι μία από τις σπουδαιότερες υπηρεσίες των ΕΛ.ΠΕ. Μάλιστα, όπως γνωρίζουμε, στην Ελλάδα τα κρατικά διυλιστήρια δεν υποχρεούνται στη διατήρηση ίδιων αποθεμάτων. Αυτή η υποχρέωση βαραίνει κατά βάσει τους εμπόρους. Και όμως από αυτούς τα ΕΛ.ΠΕ καταλήγουν να φυλάσσουν στις εξειδικευμένες εγκαταστάσεις τους περίπου 1.400.000 τόνους αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού, ετησίως. Από την φύλαξη αυτή, βάσει πληροφοριών που μας δόθηκαν από τα ΕΛ.ΠΕ, η ίδια η εταιρεία δεν κερδίζει περισσότερο από μία δραχμή στον τόνο, ενώ από την πώληση του τόνου αυτού οι εμπορικές εταιρίες κερδίζουν 7-8

¹⁵⁷ Αν πρόκειται για φυσικό αέριο ή πετρέλαιο κάτω από τα 500 μέτρα βάθος, τότε παρατείνεται το διάστημα εκμετάλλευσης παραπάνω από 25 χρόνια.

¹⁵⁸ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 112.

¹⁵⁹ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 199-200.

δραχμές και οπρατηριούχος 11-12 δραχμές (ποσά τα οποία αλλάζουν ιδίως τώρα με την αναστάτωση στον χώρο των τιμών, που έχει γίνει ιδιαιτέρως αισθητή στην Ελλάδα). Παράλληλα, τα υπόλοιπα δύο ιδιωτικά διυλιστήρια της χώρας φυλάσσουν το κάθε ένα περίπου 500.000 τόνους αργού και υποπροϊόντων αυτού¹⁶⁰. Το ποσό των αποθεμάτων ως γνωρίζουμε σχετίζεται με την αποδοτικότητα της εταιρείας (εφόσον στην Ελλάδα χρησιμοποιούμε το κριτήριο των 90 ημερών εσωτερικής κατανάλωσης του προηγούμενου ημερολογιακού έτους) και άρα κατανοούμε τη διαφορά στην απόδοση των δύο ιδιωτικών διυλιστηρίων και των ΕΛ.ΠΕ.

Με αυτά τα ετήσια αποθέματα, η Ελλάδα ανταποκρίνεται πλήρως στις υποχρεώσεις της έναντι της ΕΕ και δεν αντιμετώπισε ποτέ κάποιο σχετικό πρόβλημα. Μάλιστα στην χώρα μας σύμφωνα και με τους σχετικούς νόμους (που είδαμε εν περιλήψει ανωτέρω) προβλέπονται κυρώσεις που κυμαίνονται "... μεταξύ 5 εκατ. δρχ και 100 εκατ. δρχ., ανάλογα με το μέγεθος κάθε παράβασης για τη μη τήρηση ή ελλιπή τήρηση από τις εταιρίες εμπορίας των αποθεμάτων ασφαλείας ..." (ν.1769/88, κεφάλαιο Β' άρθρο τρίτο, παρ.6).

Παράλληλα με τις όποιες δραστηριότητες τους, τα ΕΛ.ΠΕ, έχουν φροντίσει ώστε να μην παραβιάζονται και οι περιβαλλοντικές προϋποθέσεις που τίθενται από την Κοινότητα, σε κάθε ένα από τα έργα. Έτσι διατίθενται κάθε φορά ειδικά κονδύλια. Για παράδειγμα, στο διυλιστήριο Ασπροπύργου και για την πενταετία 2000-2004, έχουν προγραμματιστεί να διατεθούν για περιβαλλοντικές επενδύσεις 16,1 δις δρχ., ενώ για το διυλιστήριο Θεσσαλονίκης, για την ίδια περίοδο, 6,9 δις. δρχ.¹⁶¹.

Στην Ελλάδα, εκτιμάται (IEA) ότι η κατανάλωση των πετρελαιοειδών θα αυξηθεί κατά 5% σε ετήσια βάση για το διάστημα 2000-2006¹⁶², αρκετά υψηλή συγκρινόμενη με τον μέσο όρο των υπόλοιπων ευρωπαϊκών κρατών, που εκτιμάται μόλις στο 0,8%. Το φυσικό αέριο αναμένεται να αγκίξει το 6,1%-6,3%, μέχρι το 2010, όταν οι προβλέψεις για τον κοινοτικό μέσο όρο φτάνουν το 23% (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ, Πίνακα 3). Το επίπεδο ανάπτυξης της χώρας δεν την κάνει ιδιαιτέρως

¹⁶⁰ ΕΛ.ΠΕ.

¹⁶¹ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 199, 200.

¹⁶² Ενώ αυξάνεται συνεχώς κατά την τελευταία δεκαετία με έναν Μ.Ο 3,3% ετησίως (στοιχεία ΙΕΑ, 1996) και η κατανάλωση πετρελαιοειδών αποτελεί το 62,6% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας σε σχέση με το 44% της ΕΕ. Βλ. Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, σελ. 110.

δεκτική στο φυσικό αέριο. Επομένως το μέλλον της χρήσης του πετρελαίου στην χώρα μας θα είναι λαμπρό και θα έχουμε το χρονικό περιθώριο, σε σχέση με άλλα κράτη, να αναπτυχθούμε περισσότερο σε αυτό τον τομέα. Άλλωστε, έχουμε και με άλλη ευκαιρία διατυπώσει, την πεποίθησή μας ότι η κατανάλωση του πετρελαίου, ακόμα και παγκοσμίως, θα εξακολουθεί να αυξάνεται (ως απόλυτος αριθμός) κατά τη διάρκεια του υπόλοιπου του 21^{ου} αιώνα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την καλπάζουσα ανάπτυξη των ΕΛ.ΠΕ, μας καθιστά αρκετά αισιόδοξους για τον σημαντικό ρόλο που μπορεί να παίξει η Ελλάδα στο σύστημα εφοδιασμού της ΕΕ, δεδομένου, επιπλέον, ότι αποτελεί το ακραίο σύνορο της από τις βασικές πηγές εφοδιασμού. Χάρη στη γεωγραφική της θέση, η χώρα, αναμένεται να αποτελέσει στο εγγύς μέλλον, σημαντικό ενεργειακό κόμβο και το γεγονός αυτό αναδεικνύει την σημαντικότητα της τήρησης αποθεμάτων στην Ελλάδα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι προοπτικές μέχρι και το 2020, είναι θετικές για την κατανάλωση ενέργειας με ρυθμό 1% έως το 2010 και 0,4% για τα υπόλοιπα 10 χρόνια. Θεωρείται ότι από την δεύτερη δεκαετία του νέου αιώνα θα αρχίσουν να εμφανίζονται σημάδια κορεσμού στον τομέα της ενέργειας. Οι εξορύξιμες πηγές ενέργειας, με πρώτα τα υγρά ορυκτά και από αυτά πρώτο το πετρέλαιο, θα οδηγήσουν τις εξελίξεις. Το 80% της ενέργειας θα προέρχεται από τέτοιες πηγές. Παρόλα ταύτα, η έστω και οριακά αυξανόμενη ζήτηση (κατά 1,2% μέχρι το 2010 και κατά 0,5% από τότε έως το 2020), κάνει ώστε η εξάρτηση από τρίτες χώρες να δύναται να αυξηθεί έως και το 85-90%, μέχρι το 2020, κατά τις πλέον δυσοίωνες προοπτικές ¹⁶³. Ο τομέας των μεταφορών θα καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του μέσω του πετρελαίου και θα επηρεάσει πολύ την πολιτική της ασφάλειας των παροχών, άρα και αυτή της διατήρησης των αποθεμάτων. Στην βιομηχανία θα εξακολουθήσει η υφιστάμενη τάση, μείωσης χρήσης ατσαλιού και σίδηρου, αλλά και γενικότερα ενσώματων ορυκτών (solid fuels) υπέρ των υγρών ορυκτών (liquid fuels) και των πιο ελαφρών κλασμάτων αυτών, ήτοι βενζίνες και (κυρίως για πολλούς) ντήζελ. Το στοιχείο αυτό τονίζει ήδη την σημαντικότητα της τήρησης περισσότερων αποθεμάτων σε αυτές τις δύο κατηγορίες υποπροϊόντων. Επίσης το φυσικό αέριο και η ηλεκτρική ενέργεια θα αυξήσουν το ποσοστό τους. Στον οικιακό τομέα, αναμένεται να υπάρξει οριακή μόνον αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας για τα επόμενα 25 έτη. Η χρήση όλο και περισσότερων ηλεκτρικών συσκευών συνεπάγεται την αύξηση χρήσης της αντίστοιχης ενέργειας η οποία θα παραμείνει επικρατούσα στον εν λόγω τομέα.

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι κατά την ετήσια Έκθεση για την Ενέργεια (Ιανουάριος 2000), θεωρείται απίθανο το σενάριο της περαιτέρω αύξησης των τιμών του πετρελαίου ή του φυσικού αερίου, ενώ η μείωση της χρήσης πετρελαίου έστω για περιβαλλοντικούς λόγους δεν θεωρείται λίαν πιθανή ¹⁶⁴. Η αύξηση της τιμής του ακόμα και για τους πλέον απαισιόδοξους θα φτάσει τα 2,4 δολάρια ανά βαρέλι, μέχρι

¹⁶³ 1999-Annual Energy Review (Ιανουάριος 2000), σελ. 53.

¹⁶⁴ 1999-Annual Energy Review (Ιανουάριος 2000), σελ. 79. Για την συμφωνία της Επιτροπής με την Ευρωπαϊκή Αυτοκινητιστική Βιομηχανία (ΕΑΙ), το 1998, με στόχο την μείωση της εκπομπής CO₂ από τα καινούργια αυτοκίνητα, μέχρι το 2008, βλ. επίσης την ηλεκτρονική δ/ση της ΕΑΙ.

το 2010 και τα 5 δολάρια ανά βαρέλι, μέχρι το 2020. Παρόλα ταύτα η όποια αύξηση από κανέναν δεν θεωρείται ότι θα επηρεάσει ριζικά την κατανάλωση του.

Οι προοπτικές για σταθερά αυξημένη χρήση του πετρελαίου και των προϊόντων του από τους ευρωπαίους για το υπόλοιπο του αιώνα, κατά τα προαναφερθέντα, συνδέεται άμεσα με την ανάγκη αλλά και την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων, ενώ έρχεται να επιβεβαιωθεί από πολλά στοιχεία.

Πρώτον, η αύξηση του πληθυσμού. Ο πληθυσμός της ΕΕ αναμένεται να έχει αυξηθεί μεταξύ του 1995 και του 2010 κατά 12 εκατ.. Αυτή η έστω και μέτρια αύξηση, θα οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην μετανάστευση. Μετά το 2010, η τάση αυτή θα σταθεροποιηθεί στο επίπεδο των 384 εκατ. ανθρώπων και η αύξηση μέχρι το 2020 αναμένεται να είναι μόνον οριακή. Την μεγαλύτερη αύξηση θα παρουσιάσουν κατά την τελευταία αυτή περίοδο η Ιρλανδία, η Ολλανδία και η Σουηδία (0,3%), ενώ χώρες όπως η Ιταλία και η Γερμανία αναμένεται να παρουσιάσουν αρνητικούς ρυθμούς¹⁶⁵.

Δεύτερον, καθώς η συσσωμάτωση προχωράει, η μείωση των δασμών ακόμα περισσότερο και οι προσπάθειες εναρμόνισης των φορολογικών ζητημάτων μεταξύ των κρατών μελών, η σταθερή αύξηση στο παγκόσμιο εμπόριο αλλά και η σταθερότητα της ζώνης του ευρώ, κυρίως ως προς τον πληθωρισμό, θα συνεπάγονται όσο περνάει ο χρόνος την σταθεροποίηση και μείωση των τιμών του πετρελαίου και των προϊόντων του.

Τρίτον, η τεχνολογική ανάπτυξη, η συνεργασία με ευρωπαϊκές (Νορβηγία) και τρίτες (Μέση Ανατολή, Β. Αφρική, Κασπία) χώρες και η ανάπτυξη των δικτύων, θα υποβοηθήσει την ασφαλέστερη παροχή του πετρελαίου και των προϊόντων του, την αίσθηση μικρότερης εξάρτησης από ξένες πηγές και την πλέον παγκοσμιοποιημένη αγορά πετρελαίου. Αυτό θα βοηθήσει πολύ τη διατήρηση των αποθεμάτων πετρελαίου. Ας μην ξεχνάμε ότι σε παγκόσμιο επίπεδο αυτά φτάνουν μόνο για 43 χρόνια, την ίδια στιγμή όπου τα αποθέματα φυσικού αερίου και άνθρακα φτάνουν για 65 και 228 χρόνια αντίστοιχα (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 3), ενώ σε επίπεδο ΕΕ μόλις για 8 χρόνια (!). Παρόλα ταύτα τα πράγματα δεν είναι απαισιόδοξα όπως δείχνουν

¹⁶⁵ 1999-Annual Energy Review (Ιανουάριος 2000), σελ. 49.

κάποια απομονωμένα στοιχεία, σαν τα αμέσως προηγούμενα. Είναι, δηλαδή, εξίσου σημαντικό να δούμε ότι παρόλη την συνεχή αύξηση της κατανάλωσης, ο μέσος όρος των αποθεμάτων των 43 ετών παραμένει σταθερός κατά τα τελευταία χρόνια και μάλιστα είναι κατά 8 χρόνια μεγαλύτερος από τις προβλέψεις του 1985 ! ¹⁶⁶ Παράλληλα υπάρχει και η πρόβλεψη της καλύτερης συνεννόησης με τα κράτη του ΟΠΕΚ και της αποτελεσματικότητας των συνεργασιών της ΕΕ με αυτά. Ήδη διαφαίνεται κάποιο φως, στο βάθος του τούνελ της μείωσης της παραγωγής αργού ενώ ο νέος πρόεδρος του ΟΠΕΚ Αλίζ Ροντρίγκεζ Αρακέ (υπουργός πετρελαίων της Βενεζουέλας), δεσμεύτηκε να μην χαριστεί πλέον ο ΟΠΕΚ στις ΗΠΑ ¹⁶⁷.

Άλλωστε, το έστω και μικρό ποσοστό που θα κερδίσουν μέσα στα επόμενα 30 χρόνια οι άλλες πηγές ενέργειας, π.χ το φυσικό αέριο, οι ανανεώσιμες και η πυρηνική, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη αύξηση της παραγωγής, θα μειώσουν λίγο τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της αγοράς πετρελαίου και πιθανόν να πιέσουν τις τιμές προς τα κάτω, επιπλέον η διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας θα εντείνει το αίσθημα ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο. Με αυτό τον τρόπο η υποκατάσταση του πετρελαίου θα αργήσει ακόμα περισσότερο και κατά το βασικό σενάριο του Annual Energy Report του 1999, η χαμηλή τιμή του θα ευνοήσει και τη διατήρηση των αποθεμάτων του. Σε γενικές γραμμές η παραπάνω Έκθεση αποπνέει ιδιαίτερος ευνοϊκό κλίμα για το μέλλον της κατανάλωσης, της παραγωγής πετρελαίου και προϊόντων του αλλά και των αποθεμάτων του, την οποία υιοθετούμε και εμείς ως την πλέον πιθανή.

Αυτό που μας ανησυχεί, όμως και το οποίο πρέπει να εντοπίσουμε λίγο πριν την αποπεράτωση της μελέτης, είναι η σημαντική μείωση του αριθμού των διυλιστηρίων παγκοσμίως σε συνδυασμό με την τελευταία κρίση που ζούμε από τις αρχές του 1999, την ανάγκη αύξησης των αποθεμάτων αλλά και μείωσης της εξάρτησης της ΕΕ.

Έχουμε αναφέρει ότι αυτή η τάση επικρατεί, χωρίς να μειώνεται, από την δεκαετία του 1980, ήδη και είναι πολύ ανησυχητική αν αναλογιστούμε τις καταστροφικές συνέπειες της περαιτέρω ολιγοπώλησης του πετρελαϊκού τομέα. Είναι χαρακτηριστικό, ότι τα 141 διυλιστήρια που υπήρχαν το 1980 στην ΕΕ μειώθηκαν σε

¹⁶⁶ Τετράδια του ΙΝΕ, Κ. Φωτεινοπούλου, Τεύχος 16-17, σελ. 8-9.

¹⁶⁷ Επιλογή, Αντ. Λιβιεράτος, 5/2000, σελ. 37.

94 το 1988 και παρέμειναν σταθερά μέχρι το 1995. Στην περίπτωση των ΗΠΑ, στις αρχές του 1980 έκλεισαν 100 μικρά διυλιστήρια ενώ μεταξύ 1990 και 1997 άλλα 29 διέκοψαν τη λειτουργία τους¹⁶⁸. Καταλαβαίνουμε ότι αυτό το φαινόμενο έχει μεγάλες κοινωνικές (ανεργία) και οικονομικές επιπτώσεις.

Από την άλλη πλευρά (και επειδή κάθε κατάσταση έχει δύο όψεις), είναι δύσκολο να κρίνει κανείς που να σταματήσει την "πρόοδο". Αυτά τα διυλιστήρια που απομένουν και καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό, επιχειρούν να αναπτύξουν οικονομίες κλίμακας και αυξάνουν τη δυνατότητα μετατροπής τους για να ανταποκριθούν στις νέες ανάγκες της αγοράς (που έχουμε αναφέρει). Παράλληλα πολλά από αυτά ιδιωτικοποιούνται και καταφέρνουν με την υψηλή τεχνολογία και την καλύτερη συντήρηση να αυξήσουν την δυναμικότητα τους (overcapacity). Αυτό κάνει ώστε τα κέρδη τους να αυξάνουν και να επεκτείνονται σε νέες επενδύσεις στην επικράτεια τους ή στο εξωτερικό. Στα πλαίσια των νέων δραστηριοτήτων απασχολούνται πολλά άτομα και η ανεργία που προήλθε από το κλείσιμο κάποιων διυλιστηρίων ίσως να εξισορροπείται.

Κατά την προσωπική μας γνώμη είναι ζήτημα της στρατηγικής της εταιρείας το κατά πόσο θα λάβει υπόψιν της την κοινωνική διάσταση κάποιων θεμάτων και τελικά είναι και θέμα πολιτισμού. Το καθαρό και άμεσο οικονομικό κέρδος δεν ευνοεί, βεβαίως, την φύλαξη αποθεμάτων σε καμία από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, αλλά η μακροχρόνια κερδοφορία την ευνοεί. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα ΕΛ.ΠΕ., τα οποία έχουν επαναπροσλάβει στα νέα τους έργα το προσωπικό των χημικών βιομηχανιών τους τις οποίες έκλεισαν ως ζημιογόνες. Παράλληλα τα ΕΛ.ΠΕ παραμένουν κερδοφόρα, ενώ καλύπτουν και τις υποχρεώσεις τους ως προς τη φύλαξη των στρατηγικών αποθεμάτων.

Η τελευταία κρίση είναι, όμως, που περιπλέκει ακόμα περισσότερο τα ζητήματα της πετρελαϊκής πολιτικής που σχολιάσαμε στην μελέτη μας και ακόμα περισσότερο αυτό της διατήρησης και σωστής χρήσης των αποθεμάτων που απ' ότι φαίνεται θα αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα για τα επόμενα χρόνια. Λίγες μεγάλες εταιρείες, λίγα αποθέματα, υψηλές τιμές και ανάγκη παροχής πετρελαίου στην αγορά για την

¹⁶⁸ Τετράδια του ΙΝΕ, Κ. Φωτεινοπούλου, Τεύχος 16-17, σελ. 10.

εξισορρόπηση τους. Αυτά τα στοιχεία περιπλέκουν πολύ το τοπίο της σημερινής ευρωπαϊκής πετρελαϊκής πολιτικής. Η διαπλοκή συμφερόντων, που μοιάζουν αόρατα, είναι φανερή στα μάτια μας μόνον από την απλή παρακολούθηση της διακύμανσης των τιμών του πετρελαίου που δεν δείχνει να ακολουθεί καμία λογική.

Επίπτωση της παγκοσμιοποίησης, ίσως. Μεγαλύτερη αλληλεξάρτηση και περισσότερη διαπλοκή. Κάθε αλλαγή έχει τις επιπτώσεις της, καλές και κακές. Αν επιθυμούμε την ανάπτυξη θα πρέπει να ανεχτούμε και κάποιες κακές επιπτώσεις. Το ζήτημα είναι να καταφέρουμε, μέσα από μία σωστή και σταθερή πολιτική γραμμή, να μειώσουμε, κατά το δυνατόν, τις επιπτώσεις αυτές.

Τα κράτη της ΕΕ έχουν, πέραν των εθνικών πρωτοβουλιών τους, την τύχη να ανήκουν σε ένα σύνολο όπου η αλληλεξάρτηση είναι μεγάλη. Η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να βοηθήσει τα μέλη της. Αλλά πολλά από τα στοιχεία που παραθέσαμε στην παρούσα μελέτη, μαζί με παρελθούσες εμπειρίες, έχουν δείξει ότι δεν είναι, συχνά, ικανή για την παροχή αυτής της βοήθειας. Η πετρελαϊκή πολιτική της Κοινότητας έχει πολλά κενά και δυστυχώς της λείπει, παντελώς, η έννοια του ελέγχου. Πως θα πάει μπροστά η ΕΕ, όταν έχει να αντιμετωπίσει μεγαθήρια όπως οι ΗΠΑ, ο ΟΠΕΚ, και η Ρωσία ; Μία βασική προϋπόθεση κατά την γνώμη μας, είναι η ύπαρξη βούλησης. Αν υπάρχει βούληση για μία γενικότερη σύγκλιση (κυρίως στις οικονομίες των κρατών μελών ¹⁶⁹), θα λυθούν πολλά κοινοτικά προβλήματα και όχι μόνον αυτό των αποθεμάτων πετρελαίου.-

¹⁶⁹ Βλ και Κ. Ιωάννου, σελ. 614.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

- **Ανάκτηση Θείου** : επεξεργασία του υδρόθειου που παράγεται σε διάφορες μονάδες του διυλιστηρίου, με τελικό αποτέλεσμα την ανάκτηση μοριακού Θείου, που χρησιμοποιείται, κυρίως, ως πρώτη ύλη στη χημική βιομηχανία.
- **Απλό διυλιστήριο**: Διυλιστήριο που πειριλαμβάνει μόνο ατμοσφαιρική απόσταξη, καταλυτική αναμόρφωση, υδρογονοεπεξεργασία και ενδεχομένως μονάδα ανάκτησης θείου.
- **Απόσταγμα κενού** : (VGO, Vacuum Gasoil) το προϊόν κορυφής της μονάδας απόσταξης κενού.
- **Απόσταξη** : φυσική μέθοδος διαχωρισμού των συστατικών ενός υγρού μείγματος, που βασίζεται στη διαφορά πτητικότητας τους.
- **Απόσταξη κενού** : απόσταξη υπό μειωμένη πίεση (χαμηλότερη από αυτή της ατμοσφαιρικής). Η χαμηλότερη πίεση ελαττώνει τα σημεία βρασμού των νώσεων του μείγματος, ώστε ο διαχωρισμός να επιτυγχάνεται χωρίς φαινόμενα διάσπασης των βαρύτερων μορίων.
- **Ατμοσφαιρική απόσταξη** : απόσταξη του αργού πετρελαίου υπό πίεση λίγο ανώτερη της ατμοσφαιρικής. Πρόκειται για θεμελιώδη διαδικασία σε κάθε διυλιστήριο.
- **Downstream sector / operations** : δραστηριότητες που συνίστανται στην έρευνα και εκμετάλλευση (εξόρυξη) υδρογονανθράκων (αργού πετρελαίου ή φυσικού αερίου).
- **Ιξώδολυση** : επεξεργασία ατμοσφαιρικού υπολλέιματος και αοστάγματος κενού σε συνθήκες υψηλής θερμοκρασίας που προκαλεί θερμική διάσπαση με συνακόλουθη ελάττωση του ιξώδους και του σημείου ροής και παραγωγή αερίων, νάφθας και ντήζελ.
- **Ισομερισμός** : αναδιάταξη των ατόμων στη μοριακή δομή, χωρίς αλλαγή της χημικής σύστασης. Σε ένα διυλιστήριο χρησιμοποιείται για τη βελτίωση των φυσικών και λειτουργικών ιδιοτήτων, π.χ για την αύξηση του αριθμού οκτανίων της νάφθας.
- **Καταλυτική αναμόρφωση** : μετατροπή της νάφθας σε ενδιάμεσα προϊόντα υψηλότερων οκτανίων που χρησιμοποιούνται ως συστατικά των βενζινών.
- **Νάφθα** : κλάσμα πετρελαίου ελεφρύτερο της Κηροζίνης. Χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσο προϊόν για την κατασκευή βενζινών και ως πρώτη ύλη στη πετροχημική βιομηχανία.

- **Υδρογονοεπεξεργασία** : επεξεργασία κλασμάτων πετρελαίου με υδρογόνο υπό συνθήκες υψηλής πίεσης και θερμοκρασίας και παρουσία καταλύτη με σκοπό τη μείωση της περιεκτικότητας σε Θείο, άζωτο, μέταλλα, αρωματικούς υδρογονάνθρακες και ολεφίνες.
- **Upstream sector / operations** : δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τη διύλιση (refining) του αργού πετρελαίου και την εμπορία (marketing) των προϊόντων της διύλισης και του φυσικού αερίου.

ΠΗΓΕΣ

ΒΙΒΛΙΑ/ΜΟΝΟΓΡΑΦΙΕΣ:

α) ελληνική

Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, Οδηγός Προγραμμάτων Ευρωπαϊκής Ένωσης, Elygos S.A, 3/2000 (cd-rom)

Β. Π. Μαλινδρέτου, Ανακύκληση των Πλεονασμάτων του ΟΡΕC και Εξωτερικό Χρέος του Τρίτου Κόσμου, Διδακτορική Διατριβή, 1984

Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε, Για την Αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, ΕΛΛ.ΠΕ, 2000

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Οι στρατηγικοί στόχοι της Επιτροπής για τα έτη 2000-2005, η διαμόρφωση της νέας Ευρώπης, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000

Μούσης Νικόλαος, Η Ευρωπαϊκή Ένωση, Παπαζήσης, 1998, 1999

β) ξενόγλωσση

Belaud Jean-Francois, Energy in Europe, Club de Bruxelles, 1995

Commission Europeenne, Regard sur la Recherche Europeenne : Une selection des resultats, ΟΡΟCΕ, 1995

Colombo M., Muldur U., Petrella R., The European Community and the Globalization of technology and the Economy, ΟΟΡΕC, 1994

Com (95) 682, τελικό της 13.12.1995 (Λευκή Βίβλος)

Com (95) 118, τελικό της 23.12.1995 (πρόταση Κανονισμού)

Com (96) 143, τελικό της 03.04.1996 (κείμενο εργασίας της Επιτροπής)

Com (97), τελικό της 23.04.1997

Com (98) 246, τελικό της 29.04.1998

Com (98) 363, τελικό της 19.06.1998

Energy Market Consultants Ltd, Compulsory Oil Stocks in the European Union, EMC, 1997

European Commission, 2000 Work Program of the Commission, European Commission, 2000

Frederic E. Banks, The Political Economy of Oil, Lexington Books, 1982

Hancher Leigh, The European Energy Market : Reconciling Competition and Security of Supply, Academy of European Law, 1995

IEA, Global Offshore Oil Production: Prospects to 2000, Organization for Economic, 1996

U.S Department of Energy, Federal Energy Management Program, U.S Department of Energy, 1998

U.S Department of Energy, 2000 Model Year, Fuel Economy Guide, U.S Department of Energy, 2000

U.S Geological Survey (USGS), USGS World Petroleum Assessment 2000, U.S Department of the Interior, 2000

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:

α) ελληνικά

Γενικές Ετήσιες Εκθέσεις της ΕΕ, Επιτροπή, 1998, 1999

Ενέργεια, Κ. Σταμπολής, διεθνής αγορά πετρελαίου, Δήλος Επικοινωνίες ΕΠΕ, 10/1996

Ενέργεια, Κ. Σταμπολής, ο άρχοντας των πετρελαίων, Σ. Καραθανάση, διεθνής αγορά πετρελαίου, Δήλος Επικοινωνίες ΕΠΕ, 6/1997

Ενέργεια, Κ. Ψωμιάδης, η παγκόσμια ενέργεια το 1996, Χ. Γόντικας/Γ. Παπανικολάου, η εμπορία πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, Σ. Καραθανάση, διεθνής αγορά πετρελαίου, Δήλος Επικοινωνίες ΕΠΕ, 9/1997

Επιλογή, Αντ. Λιβιεράτος, Πετρέλαια Κασπίας: ποιος θα πάρει αυτό το φιλέτο ;, All Media, Μέσα Επικοινωνίας ΕΠΕ, 5/2000

Ελληνική Δικαιοσύνη, Μ. Βαδραχάνης, Κοινοτική πολιτική στο τομέα των πετρελαιοειδών. Συμβολή στην εξέλιξη αυτής των πρόσφατων αποφάσεων ΔΕΚ 231/1983 και 72/1983, Α. Σάκκουλας, Τεύχος 28/1987

Επιθεώρηση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Μ. Ζορμπαλά, η ΕΟΚ για το πετρέλαιο, Παρατηρητής, 1988/1

Τετράδια του ΙΝΕ, Κ. Φωτεινοπούλου, ζητήματα τεχνολογίας, οργάνωση εργασίας, ειδικοτήτων και εκπαίδευσης στα διυλιστήρια Ασπροπύργου, Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ - ΑΔΕΔΥ, 3/1999

β) ξενόγλωσσα

Annual Energy Review, πρώην Γ. Δ/ση 17, 1996, 1997, 1999, 1/2000

Energy in Europe, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1994, 1996, 1999

Fossil Energy-Strategic Petroleum Reserve Profile, U.S Department of Energy, 1999

International Energy Annual, EAI, 1996

Oil and Gas Journal, 1/1998

Revue de Marche Commun et de l' Union Europeenne, Commission Europeenne, 5/1994

Strategic Petroleum Reserve, Annual Report, U.S Department of Energy, 1998

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΣ ΥΛΙΚΟ ΑΠΟ ΕΕ:

Οδηγία 68/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

Οδηγία 72/425/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Οδηγία 73/238/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Απόφαση 77/706/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Απόφαση 79/639/ΕΟΚ της Επιτροπής

Κανονισμός 3152/90/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Κανονισμός 3274/90/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Οδηγία 92/81 του Συμβουλίου

Οδηγία 93/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Οδηγία 94/22/ΕΟΚ της Επιτροπής

Απόφαση 94/806/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Απόφαση 96/737/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Γνωμοδότηση Συμβουλίου της 22.01.1996

Κανονισμός 2386/96/ΕΟΚ της Επιτροπής

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 11.11.1996

Κανονισμός 736/96 του Συμβουλίου

Κανονισμός 701/97/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Οδηγία 98/70/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Απόφαση 98/573/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Οδηγία 98/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου

Απόφαση 99/566/ΕΟΚ της Επιτροπής

Απόφαση 99/280/ΕΟΚ του Συμβουλίου

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

N. 1571/1985, ΦΕΚ 192, της 14.11.1985, τ. Α

N. 1769/1988, ΦΕΚ 66, της 07.04.1988, τ. Α

N.2289/1995, ΦΕΚ 27, της 08.02.1995, τ. Α

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ:

www.eia.doe.gov/

www.iea.com

www.europa.eu.int

www.uscrude.com

www.fe.doe.gov/

www.ase.org/

www.fe.doe.gov/

www.cordis.lu/fifth/

www.kathimerini.gr

www.naftemporiki.gr