

## 4.2. Οι εξελίξεις στην αγορά των καυσίμων κίνησης κατά τη διετία 2016-2017 και οι επιπτώσεις από την αύξηση του ΕΦΚ

**Βασίλης Λυχναράς**

### 4.2.1. Εισαγωγή

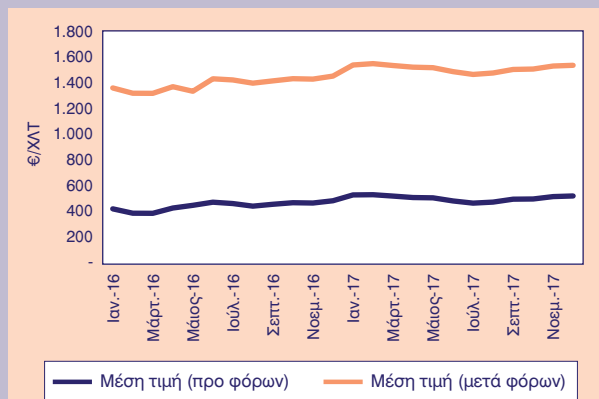
Ένα βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής αγοράς καυσίμων είναι ότι, παρά τη σημαντική δυναμικότητα των διυλιστηρίων της, η χώρα μας, μέχρι σήμερα, εξαρτάται κυρίως από τις εισαγωγές αργού πετρελαίου. Συνεπώς, η εγχώρια αγορά λειτουργεί ως λήπτρια των διεθνών τιμών πετρελαίου και, ως εκ τούτου, οι όποιες μεταβολές τους έχουν άμεση επίδραση στη λειτουργία της αγοράς. Από την άλλη πλευρά, εξίσου σημαντικός παράγοντας καθορισμού των τελικών τιμών πώλησης των καυσίμων στην Ελλάδα είναι η φορολόγησή τους, και κυρίως ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) και ο ΦΠΑ, που αποτελούν τις βασικές επιβαρύνσεις. Παρακολουθώντας κάποιος την εξέλιξη των τιμών των υγρών καυσίμων κίνησης τη διετία 2016-2017, μπορεί να παρατηρήσει, πρώτον, τη μικρή αύξηση στις διεθνείς τιμές που οδήγησε σε αύξηση των εγχώριων τιμών προ φόρων και, δεύτερον, την

αύξηση του ΕΦΚ των καυσίμων, από τον Ιανουάριο του 2017. Πιο συγκεκριμένα, ο ΕΦΚ στην αμόλυβδη βενζίνη αυξήθηκε από τα 670 στα 700 ευρώ/χιλιόλιτρο, ενώ του πετρελαίου κίνησης από τα 330 στα 410 ευρώ/χιλιόλιτρο. Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της τελικής τιμής για τον καταναλωτή. Το παρόν άρθρο έχει στόχο να καταγράψει την πορεία των τιμών, την επίδραση της φορολογίας και την εξέλιξη της κατανάλωσης των βασικών υγρών καυσίμων κίνησης της εγχώριας αγοράς, και πιο συγκεκριμένα της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης, κατά την τελευταία διετία 2016-2017. Ταυτόχρονα, εξετάζει τη θέση της Ελλάδας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ σε ό,τι αφορά τις τιμές και τις επιβαρύνσεις στα καύσιμα κίνησης.

### 4.2.2. Εξέλιξη των τιμών και των φόρων στα υγρά καύσιμα κίνησης

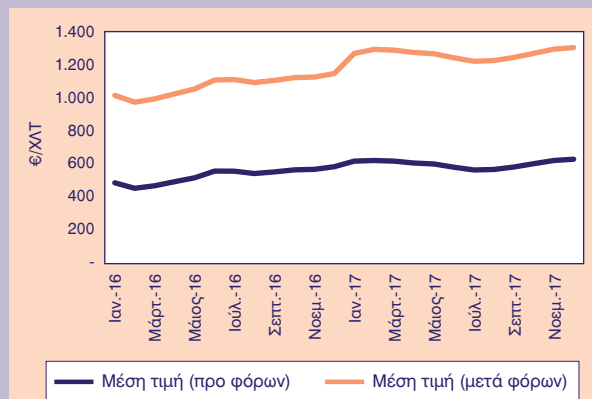
Σε αυτή την ενότητα, καταγράφεται η εξέλιξη της πορείας των τιμών της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης σε μηνιαία και ετήσια βάση για τα έτη 2016 και 2017. Επίσης, παρουσιάζεται και το ποσοστό συμμετοχής της φορολογίας στη μέση ετήσια τελική τιμή των καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζονται οι μέσες μηνιαίες, καθώς και οι μέσες ετήσιες τιμές, προ και μετά φόρων, σε ευρώ/χιλιόλιτρο (€/ΧΛΤ). Αρχικά, τα Διαγράμματα 4.2.1 και 4.2.2 καταγράφουν τη μηνιαία εξέλιξη των τιμών προ και μετά

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.1**  
Μέση μηνιαία τιμή αμόλυβδης βενζίνης 2016-2017 (σε ευρώ/ΧΛΤ)



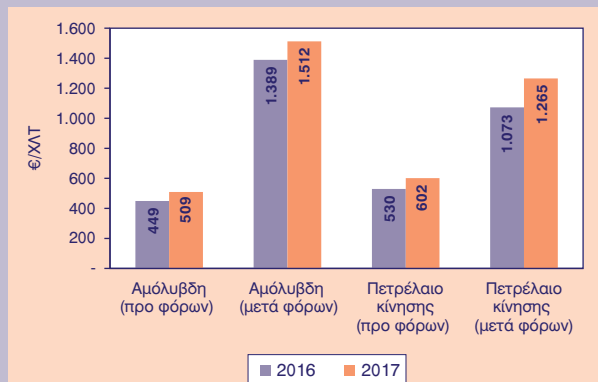
Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.2**  
Μέση μηνιαία τιμή πετρελαίου κίνησης 2016-2017 (σε ευρώ/ΧΛΤ)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.3**  
Μέση ετήσια τιμή υγρών καυσίμων κίνησης  
2016-2017 (σε ευρώ/ΧΛΤ)

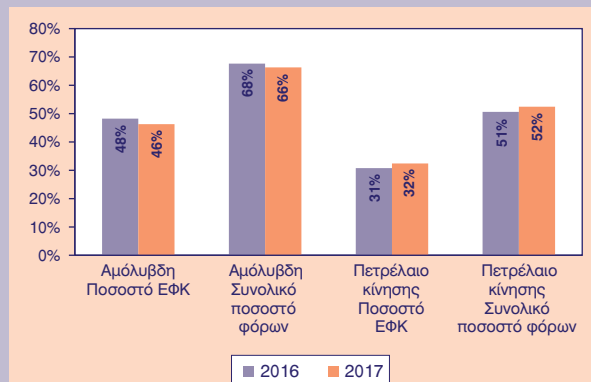


Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

φόρων της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης, αντίστοιχα. Σε ό,τι αφορά την πορεία των τιμών, παρατηρείται η μικρή μεν, αλλά ανοδική εξέλιξη των τιμών, τόσο προ φόρων, όσο και μετά φόρων, και για τα δύο καύσιμα. Συνολικότερη εικόνα για την εξέλιξη των τιμών μεταξύ των δύο τελευταίων ετών δίνεται στο Διάγραμμα 4.2.3 όπου παρουσιάζονται οι μέσες ετήσιες τιμές των δύο καυσίμων. Σε ετήσια βάση, και σε ό,τι αφορά την αμόλυβδη βενζίνη, καταγράφεται αύξηση της τιμής της προ φόρων κατά 13,4% και της τελικής τιμής κατά 8,8% μεταξύ 2016 και 2017. Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά το πετρέλαιο κίνησης, οι αυξήσεις ήταν πιο έντονες και, πιο συγκεκριμένα, η μέση ετήσια τιμή προ φόρων αυξήθηκε κατά 13,6% και η μέση ετήσια τελική τιμή κατά 18%.

Από τα διαγράμματα παρατηρούμε, αρχικά, τη μεγάλη διαφορά μεταξύ της τιμής προ φόρων και της τελικής τιμής. Αυτή είναι εντονότερη στην περίπτωση της αμόλυβδης βενζίνης, εξαιτίας του μεγαλύτερου συντελεστή ΕΦΚ με τον οποίο επιβαρύνεται. Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά το πετρέλαιο κίνησης, η διαφορά μεταξύ τιμών προ και μετά φόρων είναι μεν σημαντική, αλλά μικρότερη. Ένα άλλο ευδιάκριτο στοιχείο από το Διάγραμμα 4.2.3, είναι ότι, εξαιτίας της διαφοράς στη φορολογία μεταξύ των δύο τύπων καυσίμων, ενώ η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης προ φόρων είναι χαμηλότερη από αυτήν του πετρελαίου κίνησης, στις τελικές τιμές συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Σε ό,τι αφορά λοιπόν τους φόρους και τις επιβαρύνσεις στις τελικές τιμές των καυσίμων, το Διάγραμμα 4.2.4 παρουσιάζει το ποσοστό συμμετοχής του ΕΦΚ, αλλά και των συνολικών φόρων και επιβαρύνσεων. Όπως φαίνεται, για την αμόλυβδη βενζίνη,

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.4**  
Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στις τελικές τιμές  
των υγρών καυσίμων κίνησης 2016-2017



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

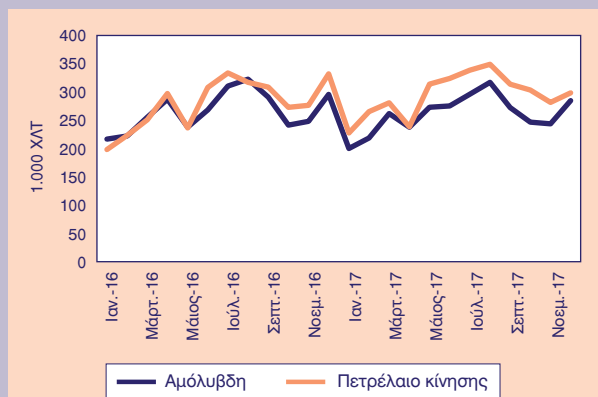
το 2016, ο ΕΦΚ αποτελούσε το 48% της μέσης ετήσιας τελικής τιμής, και οι συνολικοί φόροι κάλυπταν το 68% της τιμής, ενώ για το 2017 τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 46% και 66%. Παρατηρούμε δηλαδή ότι, ενώ αυξήθηκε ο συντελεστής του ΕΦΚ κατά 4,5%, η συμμετοχή των φόρων στην τελική τιμή μειώθηκε, εξαιτίας της ταυτόχρονης αύξησης της τιμής προ φόρων. Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά το πετρέλαιο κίνησης, η ποσοστιαία συμμετοχή του ΕΦΚ στην τελική τιμή αυξήθηκε από 31% το 2016 σε 32% το 2017, ενώ οι συνολικοί φόροι αποτελούσαν το 51% της τελικής τιμής το 2016 και αυξήθηκαν στο 52% το 2017. Σε αυτή την περίπτωση, η σημαντική μεταβολή του ΕΦΚ κατά 24,2% είχε πιο έντονη επίδραση στη σύνθεση της τελικής τιμής.

### 4.2.3. Εξέλιξη της κατανάλωσης των υγρών καυσίμων κίνησης

Σε αυτή την ενότητα καταγράφεται η μηνιαία και η ετήσια κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης για την περίοδο 2016-2017. Αρχικά, στο Διάγραμμα 4.2.5 φαίνεται ότι η μηνιαία κατανάλωση των δύο τύπων καυσίμων βρίσκεται περίπου στο ίδιο επίπεδο και ακολουθεί παρόμοια διακύμανση. Αντίστοιχα, το Διάγραμμα 4.2.6 παρουσιάζει τη συνολική ετήσια κατανάλωση των δύο καυσίμων και, όπως φαίνεται, σε αντίθεση με παλαιότερα, η κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης είναι ελαφρώς χαμηλότερη αυτής του πετρελαίου κίνησης. Μάλιστα το 2017, η κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης μειώθηκε κατά 2,2% σε σχέση με το 2016, σε αντίθεση με την κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης που αυξήθηκε

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.5

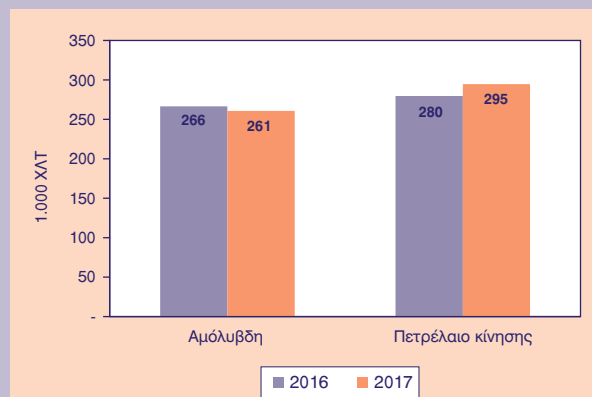
Μηνιαία κατανάλωση καυσίμων κίνησης 2016-2017, σε χιλιάδες χιλιόλιτρα



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) και ΓΛΚ.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.6

Ετήσια κατανάλωση καυσίμων κίνησης 2016-2017, σε χιλιάδες χιλιόλιτρα



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) και ΓΛΚ.

κατά 5,4%. Φαίνεται λοιπόν ότι η αύξηση της τελικής τιμής, ιδιαίτερα στο πετρέλαιο κίνησης, δεν οδήγησε στη μείωση της κατανάλωσης το 2017, γεγονός που οφείλεται προφανώς σε άλλους παράγοντες που συνέβαλαν στην αύξηση της ζήτησης. Ενδεικτικά, ένας τέτοιος παράγοντας είναι πιθανότατα η αύξηση των πωλήσεων νέων οχημάτων εντός του 2017, και ιδιαίτερα των πετρελαιοκίνητων, αλλά η εξέταση των παραμέτρων της ζήτησης δεν εμπίπτει στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης.

#### 4.2.4. Η θέση της Ελλάδας σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΕΕ28

Ένα άλλο ενδιαφέρον ζήτημα είναι η θέση της Ελλάδας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, τόσο σε ό,τι αφορά το επίπεδο των τελικών τιμών των καυσίμων, όσο και στο ποσοστό συμμετοχής των φόρων. Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά τα στοιχεία των τιμών που καταγράφηκαν στα κράτη-μέλη της ΕΕ28, κατά την τελευταία καταγραφή για το 2016 (19/12/2016) και για το 2017 (18/12/2017). Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι οι παραπάνω παρατηρήσεις είναι ενδεικτικές, καθώς προκύπτουν από την απεικόνιση των δεδομένων κατά τις συγκεκριμένες χρονικές στιγμές της καταγραφής και δεν αφορούν τους μέσους όρους για τα δύο έτη που εξετάζονται. Ωστόσο, δίνουν μια καλή απεικόνιση από την οποία προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα.

Όπως φαίνεται στα Διαγράμματα 4.2.7 και 4.2.8, οι τιμές της αμόλυβδης βενζίνης στην Ελλάδα βρίσκο-

νται ανάμεσα στα υψηλότερα επίπεδα μεταξύ των υπολοίπων χωρών της ΕΕ28. Η τιμή που καταγράφηκε για την Ελλάδα στις 19/12/2016 ήταν 1.466 €/ΧΛΤ, ενώ ο μέσος όρος για την ΕΕ28 ήταν 1.353 €/ΧΛΤ. Αντίστοιχα, στις 18/12/2017, η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης στη χώρα μας ήταν 1.534 €/ΧΛΤ, ενώ ο μέσος όρος για την ΕΕ28 ήταν 1.363 €/ΧΛΤ. Αντίθετα, στις τιμές του πετρελαίου κίνησης για το 2016, η Ελλάδα βρίσκεται λίγο χαμηλότερα από τον μέσο όρο της Ευρώπης (Διάγραμμα 4.2.9), καθώς η τιμή στις 19/12/2016 ήταν 1.161 €/ΧΛΤ στην Ελλάδα και ο αντίστοιχος μέσος όρος της ΕΕ28 ήταν 1.216 €/ΧΛΤ. Ωστόσο, η σημαντική αύξηση του ΕΦΚ στο πετρέλαιο κίνησης, από τις αρχές του 2017, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της τελικής τιμής του καυσίμου σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και οδήγησε την Ελλάδα στα υψηλότερα επίπεδα τιμών (Διάγραμμα 4.2.10). Πιο συγκεκριμένα, στις 18/12/2017, η τελική τιμή για τη χώρα μας ήταν 1.303 €/ΧΛΤ, ενώ ο μέσος όρος για την ΕΕ28 ήταν 1.250 €/ΧΛΤ.

Αντίστοιχα, καταγράφεται και η θέση της Ελλάδας μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ28, βάσει της ποσοστιαίας συμμετοχής των συνολικών φόρων και επιβαρύνσεων στην τελική τιμή του καυσίμου. Όπως φαίνεται από τα Διαγράμματα 4.2.11 και 4.2.12, σε ό,τι αφορά την αμόλυβδη βενζίνη, η Ελλάδα έχει το 2016 ένα από τα υψηλότερα ποσοστά φορολογίας. Έτσι, στις 19/12/2016 το ποσοστό των συνολικών φόρων και επιβαρύνσεων κάλυπτε το 65,7% στην Ελλάδα, ενώ ο μέσος όρος των χωρών της ΕΕ28 ήταν 63,4%. Το 2017, με την αύξηση του ΕΦΚ, η θέση της Ελλάδας επιδεινώθηκε σε σχέση με την υπόλοιπη ΕΕ,

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.7

Τελική τιμή αμόλυβδης βενζίνης στις 19/12/2016, σε ευρώ/χιλιόλιτρο



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.8

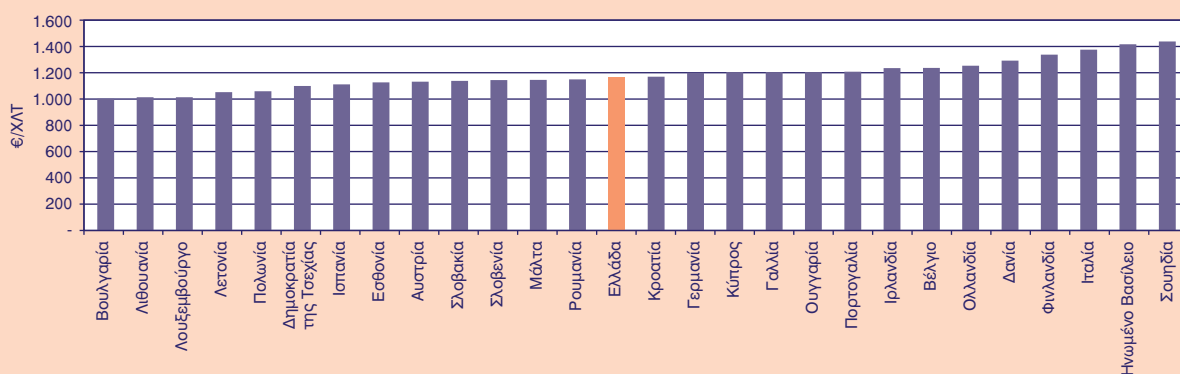
Τελική τιμή αμόλυβδης βενζίνης στις 18/12/2017, σε ευρώ/χιλιόλιτρο



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.9

Τελική τιμή πετρελαίου κίνησης στις 19/12/2016, σε ευρώ/χιλιόλιτρο



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.10

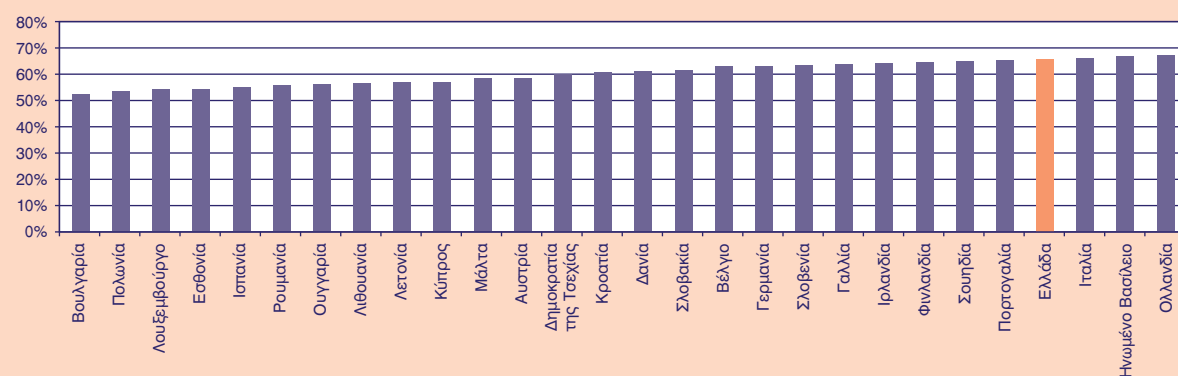
Τελική τιμή πετρελαίου κίνησης στις 18/12/2017, σε ευρώ/χιλιόλιτρο



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.11

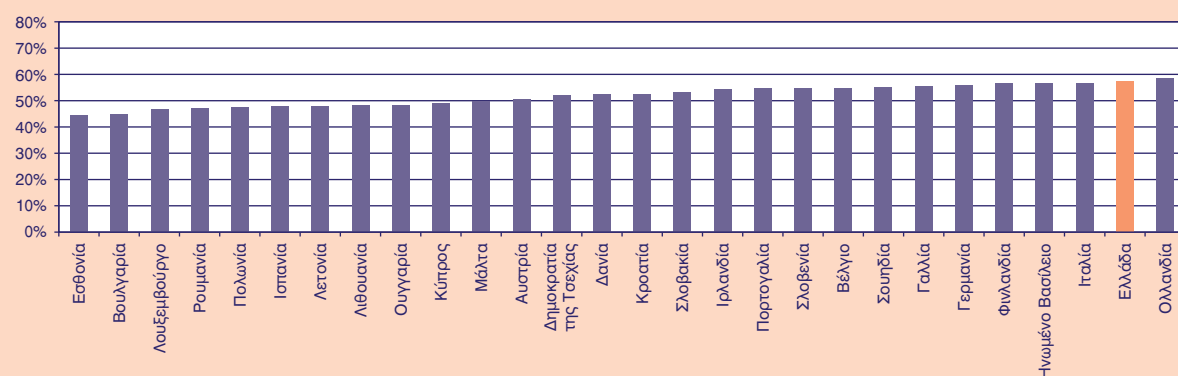
Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή αμόλυβδης βενζίνης στις 19/12/2016



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.12

Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή αμόλυβδης βενζίνης στις 18/12/2017



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.13

Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή πετρελαίου κίνησης στις 19/12/2016



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.14

Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή πετρελαίου κίνησης στις 18/12/2017



Πηγή: European Commission, Energy, Market observatory & Statistics, *Oil bulletin* <[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm)>.

καθώς, ενώ το ποσοστό της φορολογίας παρέμεινε περίπου σταθερό στο 65,8%, το μέσο ποσοστό φορολογίας για την ΕΕ28 έπεσε στο 62,7%. Αντίθετα, σε ό,τι αφορά το πετρέλαιο κίνησης, μέχρι το τέλος του 2016 η χώρα μας παρουσίαζε ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά φορολογίας. Έτσι, στις 19/12/2016 (Διάγραμμα 4.2.13), οι φόροι και οι επιβαρύνσεις αντιστοιχούσαν στο 48,7% της τελικής τιμής στην Ελλάδα και στο 57,4%, κατά μέσο όρο, στην ΕΕ28. Με την αύξηση του ΕΦΚ από το 2017, η θέση της χώρας έγινε δυσχερέστερη, παρότι παρέμεινε σε σχετικά χαμηλό επίπεδο σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, στις 18/12/2017 (Διάγραμμα 4.2.14), το ποσοστό της φορολογίας στην τελική τιμή αυξήθηκε σε 51,7%, ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος για τα κράτη-μέλη της ΕΕ28 μειώθηκε στο 56,6%.

#### 4.2.5. Συνοπτικά συμπεράσματα

Στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου έγινε μια προσπάθεια καταγραφής των βασικών στοιχείων που αφορούν την εξέλιξη της αγοράς των καυσίμων κίνησης και συγκεκριμένα την πορεία των τιμών και της κατανάλωσης της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης, κατά τη διετία 2016-2017. Μάλιστα, έναυσμα για τη συγκεκριμένη καταγραφή ήταν η αύξηση του ΕΦΚ από τις αρχές του 2017 και οι επιπτώσεις που επέφερε. Μια αρχική παρατήρηση που προέκυψε είναι ότι το 2017 υπήρξε μια μικρή αύξηση στις τιμές των καυσίμων σε σχέση με το 2016, τόσο προ φόρων, όσο και μετά φόρων. Ωστόσο, παρά την αύξηση του ΕΦΚ, η ποσοστιαία συμμετοχή της φορολογίας δεν άλλαξε σημαντικά, λόγω της ταυτόχρονης αύξησης

των τιμών προ φόρων. Επίσης, η αύξηση των τιμών δεν είχε ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στην κατανάλωση του 2017. Μάλιστα, η κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης αυξήθηκε, παρά τη σημαντική αύξηση του ΕΦΚ και την άνοδο της τελικής τιμής. Αυτό δείχνει ότι υπήρξαν άλλες παράμετροι, όπως για παράδειγμα είναι οι πωλήσεις νέων οχημάτων, που επέδρασαν θετικά στη ζήτηση. Τέλος, σε ό,τι αφορά τη θέση της χώρας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ, η

Ελλάδα ήταν και παρέμεινε μία από τις ακριβότερες χώρες στην αμόλυβδη βενζίνη και με ένα από τα υψηλότερα ποσοστά φορολογίας στην τελική τιμή πώλησής της. Αντίθετα, μέχρι το τέλος του 2016, τόσο η τιμή του πετρελαίου κίνησης, όσο και η φορολόγησή του, ήταν σε ευνοϊκότερα επίπεδα για τη χώρα μας σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Ωστόσο, η θέση της χώρας επιδεινώθηκε μετά τη σημαντική αύξηση του ΕΦΚ για τον συγκεκριμένο τύπο καυσίμου.