

4. Μεταρρυθμίσεις-Ανάπτυξη

ΚΕΠΕ, *Οικονομικές Εξελίξεις*, τεύχος 44, 2021, σσ. 61-68

4.1. Οι επιδράσεις της πανδημίας στην αγορά των υγρών καυσίμων κίνησης, εντός του 2020 και οι προοπτικές

Βασίλης Λυχνάρης

4.1.1. Εισαγωγή

Το 2020 χαρακτηρίστηκε από σημαντικές εξελίξεις που επηρέασαν δραματικά την οικονομία και τις αγορές. Οι επικρατούσες συνθήκες υπό την υγειονομική κρίση, καθώς και άλλες παράμετροι της αγοράς είχαν πολύ έντονες επιπτώσεις και στην αγορά των πετρελαιοειδών. Η υιοθέτηση μέτρων για την αντιμετώπιση τόσο του πρώτου, όσο και του δεύτερου κύματος της πανδημίας, επηρέασε άμεσα το λιανεμπόριο, τον τουρισμό κλπ. και περιόρισε τις μετακινήσεις, αλλά και το διαθέσιμο εισόδημα των πολιτών. Ως αποτέλεσμα, η αγορά των καυσίμων κίνησης δέχτηκε σημαντικές πιέσεις. Ταυτόχρονα, το μικρό μέγεθος της ελληνικής αγοράς και η εξάρτηση της χώρας μας από τις εισαγωγές πετρελαίου την καθιστούν αποδέκτη τιμών και, συνεπώς, οι διεθνείς εξελίξεις, τόσο σε επίπεδο αγορών και τιμών, όσο και σε επίπεδο πολιτικών, έχουν άμεσες επιπτώσεις και στην εγχώρια αγορά καυσίμων, επηρεάζοντας τις τιμές διάθεσης, αλλά και τη ζήτηση. Τέλος, δεν θα πρέπει να παραλειφθεί το γεγονός ότι οι νέες συνθήκες που δημιούργησε η υγειονομική κρίση, αλλά και η πρόσφατη υιοθέτηση νέων φιλόδοξων περιβαλλοντικών στόχων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, φαίνεται να διαμορφώνουν νέα καταναλωτικά πρότυπα που επηρεάζουν την αγορά των συμβατικών καυσίμων. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η ανάλυση στοχεύει στην καταγραφή και ανάλυση των πρόσφατων εξελίξεων της αγοράς εντός του 2020, με έμφαση στην αποτύπωση των επιδράσεων της πανδημίας, αλλά και την παρουσίαση των προοπτικών της αγοράς για το 2021.

4.1.2. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αγοράς το 2020

Η έξαρση της πανδημίας μέσα στο 2020 είχε σημαντικές επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομίας, αλλά και τις επιμέρους αγορές. Τον Μάρτιο, ξεκίνησε η εφαρμογή μέτρων για την αντιμετώπιση του πρώτου κύματος έξαρσης της πανδημίας, με σημαντικότερο τον αυστηρό περιορισμό των μετακινήσεων που τέθηκε σε εφαρμογή από το τέλος Μαρτίου, μέχρι και τις αρχές Μαΐου. Μετά τη λήξη των αυστηρών περιοριστικών μέτρων, ξεκίνησε μεν σταδιακά από τον Μάιο το άνοιγμα της οικονομίας, αλλά μέχρι και το τέλος του μήνα συνεχίστηκε η εφαρμογή του μέτρου της εκ περιτροπής εργασίας για τον δημόσιο τομέα, η άρση του οποίου έγινε από τις αρχές Ιουνίου. Ωστόσο, όπως είναι γνωστό, η εφαρμογή της τηλεργασίας συνεχίστηκε κατά περίπτωση στον ιδιωτικό τομέα. Επίσης, η τουριστική κίνηση του καλοκαιριού ήταν περιορισμένη σημαντικά σε σχέση με άλλα έτη. Στη συνέχεια, τον Νοέμβριο, ξεκίνησε η εφαρμογή των νέων μέτρων για την αντιμετώπιση του δεύτερου κύματος της πανδημίας. Πιο συγκεκριμένα, στις 3 Νοεμβρίου αποφασίστηκε το κλείσιμο της εστίασης και του λιανεμπορίου και στις 7 Νοεμβρίου ο περιορισμός των μετακινήσεων. Ωστόσο, από το τέλος Σεπτεμβρίου, και συγκεκριμένα από τις 25 Σεπτεμβρίου, είχαν αποφασιστεί νέα μέτρα για την αντιμετώπιση της διασποράς, μέσα στο πλαίσιο των οποίων εφαρμόστηκε η υποχρεωτική τηλεργασία στο Δημόσιο σε ποσοστό 40%, όπου αυτό ήταν εφικτό.

Τα παραπάνω μέτρα περιορισμού της ελεύθερης μετακίνησης, η υιοθέτηση της τηλεργασίας και το κλείσιμο των σχολείων, περιόρισαν σημαντικά τις μετακινήσεις των πολιτών. Το κλείσιμο των εμπορικών καταστημάτων και της εστίασης συνέβαλε στη μείωση των εμπορευματικών μεταφορών και της μετακίνησης των πολιτών για αγορές. Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε τις σημαντικές επιδράσεις στον τουρισμό και τον περιορισμό των τουριστικών μετακινήσεων. Τέλος, οι δυσμενείς επιπτώσεις της πανδημίας στην οικονομία συνέβαλαν στον περιορισμό του διαθέσιμου εισοδήματος των πολιτών και επηρέασε τη ζήτηση. Όπως ήταν αναμενόμενο, όλα τα παραπάνω είχαν ως

αποτέλεσμα να επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό και η ζήτηση για καύσιμα. Οι επιδράσεις μάλιστα δεν περιορίστηκαν μόνο στις περιόδους αυστηρού περιορισμού των μετακινήσεων, αλλά αφορούσαν όλη τη διάρκεια του έτους. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε το γεγονός ότι το κλείσιμο των εμπορικών καταστημάτων μείωσε τις μετακινήσεις των πολιτών, αλλά είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου που, σε κάποιο βαθμό, εξισορρόπησε τις εμπορευματικές μεταφορές και αύξησε σε μεγάλο βαθμό τις ταχυμεταφορές. Αυτό, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, φαίνεται να επηρέασε σε κάποιο βαθμό τη ζήτηση για καύσιμα, και κυρίως το πετρέλαιο κίνησης.

Ταυτόχρονα, ένα ακόμη βασικό στοιχείο του 2020 ήταν η σημαντική πτώση της διεθνούς τιμής πετρελαίου, ιδιαίτερα κατά τους πρώτους μήνες του έτους, κάτι το οποίο είχε καταλυτική επίπτωση στις εγχώριες τιμές διάθεσης των καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα, η διαμάχη τιμών μεταξύ Σαουδικής Αραβίας και Ρωσίας, σε συνδυασμό φυσικά με την επίδραση λόγω της πανδημίας, οδήγησαν σε μία πτωτική πορεία της διεθνούς τιμής του πετρελαίου τύπου Brent που ξεκίνησε από την αρχή του 2020 και εντάθηκε κυρίως κατά τους μήνες Μάρτιο και Απρίλιο. Έτσι, ενώ στην αρχή του έτους η μέση τιμή του πετρελαίου τύπου Brent βρισκόταν πάνω από τα 65 δολάρια/βαρέλι, μέχρι τα τέλη Απριλίου οδηγήθηκε στη χαμηλότερη τιμή του 2020, λίγο πάνω από τα 20 δολάρια/βαρέλι. Τον Μάιο, με την έναρξη του ανοίγματος των οικονομιών, η μέση τιμή του Brent άρχισε να ανακάμπτει και την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου 2020 κυμάνθηκε γύρω από τα 40 δολάρια/βαρέλι, φτάνοντας στο τέλος Αυγούστου, μέχρι τα 45 δολάρια/βαρέλι. Ωστόσο, το διάστημα μεταξύ Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου, οι φόβοι για τις επιπτώσεις από το δεύτερο κύμα της πανδημίας οδήγησαν εκ νέου σε πτωτικές τάσεις της τιμής και τελικά η τιμή στο τέλος Οκτωβρίου βρέθηκε κάτω από τα 38 δολάρια/βαρέλι. Παρά ταύτα, από τις αρχές Νοεμβρίου, η διεθνής τιμή του πετρελαίου τύπου Brent άρχισε και πάλι να ανακάμπτει. Παράγοντες όπως η προσδοκία του εμβολίου και οι κρατικές πολιτικές οικονομικής ενίσχυσης, πιστεύεται ότι συνέβαλαν σε αυτό. Ως αποτέλεσμα, στο τέλος του έτους, η μέση τιμή ξεπέρασε τα 50 δολάρια/βαρέλι. Ταυτόχρονα, η συμφωνία μεταξύ των χωρών μελών του ΟΠΕΚ και της Ρωσίας για έλεγχο της προσφοράς, συνέβαλαν και συμβάλουν στη συγκράτηση των τιμών.

4.1.3. Εξέλιξη τιμών των καυσίμων κίνησης εντός του 2020

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των καυσίμων κίνησης στη χώρα μας είναι η υψηλή επιβάρυνση της φορο-

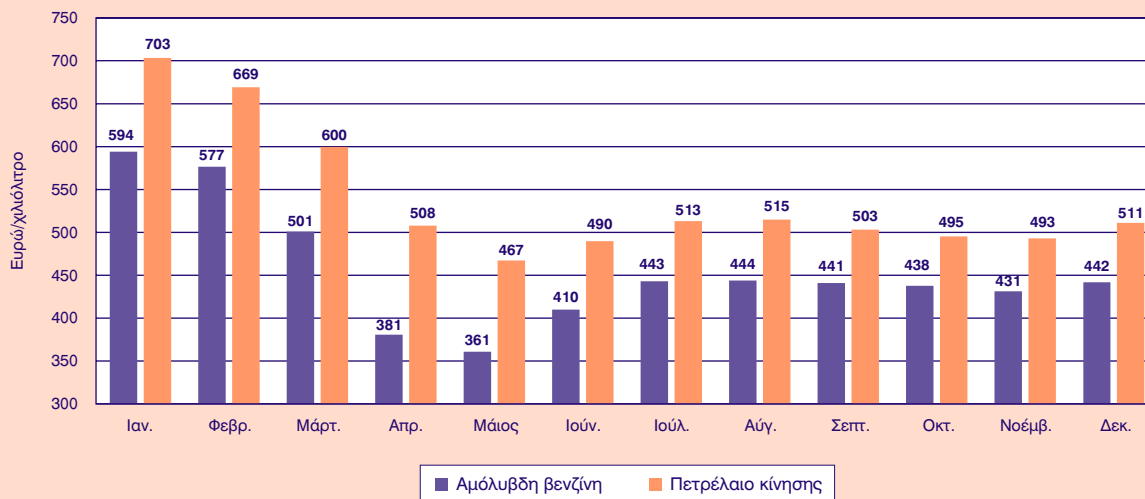
λογίας στις τελικές τιμές πώλησης. Οι κύριοι φόροι που επιβάλλονται στα καύσιμα είναι ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (ΕΦΚ) και ο ΦΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, ο συντελεστής ΕΦΚ της βενζίνης είναι 700 ευρώ/χιλιόλιτρο και ο αντίστοιχος συντελεστής του πετρελαίου κίνησης είναι 410 ευρώ/χιλιόλιτρο, ενώ ο συντελεστής ΦΠΑ είναι 24%. Στη συγκεκριμένη ενότητα καταγράφεται η μηνιαία εξέλιξη της τιμής των δύο τύπων καυσίμων και αναλύεται η επίδραση της φορολογίας στην τελική τιμή.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η πορεία της διεθνούς τιμής είχε άμεση επίδραση και στις εγχώριες τιμές των καυσίμων κίνησης. Τα Διαγράμματα 4.1.1 και 4.1.2 καταγράφουν τις μέσες μηνιαίες τιμές την αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης προ και μετά φόρων, αντίστοιχα. Οι τιμές προ φόρων παρουσίασαν σημαντική πτώση το πρώτο πεντάμηνο του 2020, εξαιτίας της πτωτικής πορείας των διεθνών τιμών. Πιο συγκεκριμένα, η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης μειώθηκε κατά 39% το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και η τιμή του πετρελαίου κίνησης κατά 34%. Στη συνέχεια, το δίμηνο Ιουνίου-Ιουλίου 2020 οι τιμές παρουσίασαν αύξηση και ακολούθησαν σχετικά σταθερή πορεία μέχρι το τέλος του έτους. Παρόμοια πορεία ακολούθησαν και οι τιμές μετά φόρων, με τη διαφορά ότι η πτώση των πρώτων μηνών ήταν ηπιότερη. Πιο συγκεκριμένα, η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης μειώθηκε κατά 18% το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και η τιμή του πετρελαίου κίνησης κατά 21%. Αυτή η διαφορά στη μεταβολή της τιμής προ και μετά φόρων οφείλεται στο γεγονός ότι ο ΕΦΚ αποτελεί σταθερό φόρο και, συνεπώς, όσο μειώνεται η τιμή προ φόρων, το ποσό του ΕΦΚ παραμένει σταθερό, με αποτέλεσμα να αυξάνει το μερίδιο συμμετοχής του στην τελική τιμή. Σε αυτό προστίθεται και η επίδραση του ΦΠΑ, που ως ποσοστιαίος φόρος επιβαρύνει και τον ΕΦΚ. Σε ό,τι αφορά το σύνολο του έτους, η μέση ετήσια τιμή της αμόλυβδης βενζίνης ήταν **455 ευρώ/χιλιόλιτρο προ φόρων** και **1.444 ευρώ/χιλιόλιτρο μετά φόρων**, ενώ οι αντίστοιχες τιμές για το πετρέλαιο κίνησης ήταν **539 ευρώ/χιλιόλιτρο προ φόρων** και **1.187 ευρώ/χιλιόλιτρο μετά φόρων**.

Από τα παραπάνω στοιχεία, είναι εμφανής η μεγάλη διαφορά μεταξύ της τιμής προ φόρων και της τελικής τιμής, η οποία οφείλεται στο υψηλό ποσοστό φορολόγησης των καυσίμων. Αυτή η διαφορά μάλιστα είναι εντονότερη στην περίπτωση της αμόλυβδης βενζίνης, αντί του πετρελαίου κίνησης, εξαιτίας της υψηλότερης φορολογικής επιβάρυνσης της βενζίνης. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε, ο ΕΦΚ της βενζίνης είναι αρκετά υψηλότερος απ' ό,τι του πετρελαίου κίνησης, ενώ η διαφορά γίνεται ακόμα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.1

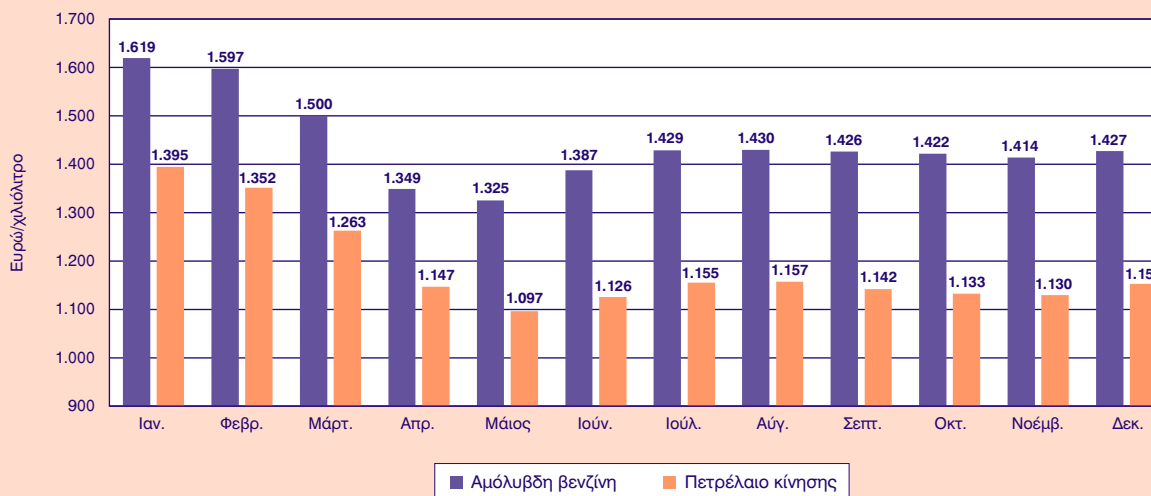
Μέση μηνιαία τιμή προ φόρων αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης το 2020



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market Observatory & Statistics, Oil bulletin, <http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm>.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.2

Μέση μηνιαία τιμή μετά φόρων αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης το 2020



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market Observatory & Statistics, Oil bulletin, <http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm>.

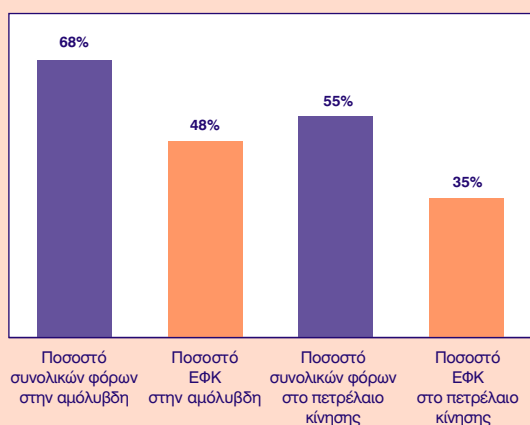
μεγαλύτερη και λόγω της επιβολής του ΦΠΑ που ως ποσοστιαία επιβάρυνση αυξάνει περισσότερο τη συνολική φορολογία της βενζίνης ως απόλυτο αριθμό. Ένα άλλο χαρακτηριστικό που προκύπτει εξαιτίας του μεγαλύτερου ποσοστού φόρων με τους οποίους επιβαρύνεται η βενζίνη είναι ότι, ενώ η τιμή της αμό-

λυβδης βενζίνης προ φόρων κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτήν του πετρελαίου κίνησης, σε ό,τι αφορά τις τελικές τιμές, αυτή η σχέση αντιστρέφεται.

Βάσει αυτών, το Διάγραμμα 4.1.3 παρουσιάζει την ποσοστιαία συμμετοχή της φορολογίας, σε ετήσια

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.3

Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης το 2020



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market Observatory & Statistics, Oil bulletin, <http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm>.

βάση, για τα δύο καύσιμα. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται το ποσοστό των συνολικών, καθώς και το ποσοστό του ΕΦΚ ξεχωριστά, στις μέσες ετήσιες τελικές τιμές των καυσίμων. Παρατηρούμε το πολύ υψηλό ποσοστό συμμετοχής της φορολογίας στην αμόλυβδη βενζίνη που για το 2020 έφτασε σχεδόν στο 70%, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός για το πετρέλαιο κίνησης ήταν 55%. Μάλιστα, η μείωση της τιμής των καυσίμων συνέβαλε στην αύξηση του συγκεκριμένου ποσοστού.

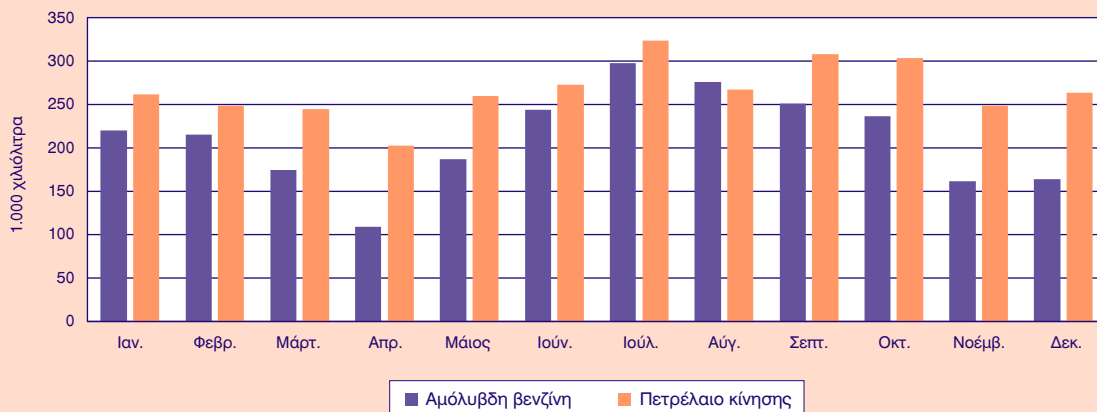
4.1.4. Εξέλιξη της κατανάλωσης των καυσίμων κίνησης εντός του 2020

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι καταναλώσεις της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης, σε μηνιαία βάση. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων από την ΑΑΔΕ, τα οποία αφορούν τις ποσότητες των καυσίμων που τελωνίζονται ανά μήνα. Βάσει λοιπόν της δυνατότητας διατήρησης των τελωνισμένων ποσοτήτων από τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών για μέγιστο χρονικό διάστημα έως και 15 ημέρες, οι καταγεγραμμένες ποσότητες μπορεί να παρουσιάζουν κατά περίπτωση μικρή υστέρηση σε σχέση με τις τελικές πωλήσεις των καυσίμων.

Το Διάγραμμα 4.1.4 παρουσιάζει συγκριτικά τις καταναλώσεις ανά μήνα των δύο καυσίμων. Σε αντίθεση με παλαιότερα, παρατηρούμε ότι η κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης είναι ελαφρώς χαμηλότερη αυτής του πετρελαίου κίνησης. Επίσης, καταγράφεται η μεγάλη πτώση στις περιόδους που ίσχυαν τα μέτρα περιορισμού. Ειδικότερα, την περίοδο εφαρμογής των αυστηρών μέτρων περιορισμού των μετακινήσεων για την αντιμετώπιση του πρώτου κύματος της πανδημίας, η μείωση στην κατανάλωση ήταν πολύ εντονότερη. Μάλιστα, η ελάχιστη μηνιαία κατανάλωση του έτους καταγράφεται τον μήνα Απρίλιο. Ωστόσο, η πτώση της κατανάλωσης στην αμόλυβδη βενζίνη ήταν μεγαλύτερη σε σύγκριση με αυτή του πετρελαίου κίνησης. Εκτιμάται ότι η βασική αιτία γι' αυτό ήταν ότι, κατά τη διάρκεια εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων, ενισχύθηκε το ηλεκτρονικό εμπόριο και οι παραδόσεις των προϊόντων και συνεπώς

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.4

Μηνιαίες καταναλώσεις καυσίμων κίνησης το 2020



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

συγκρατήθηκε σε κάποιο βαθμό η κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης που συνδέεται περισσότερο και με επαγγελματική χρήση.

Φαίνεται λοιπόν ότι η σημαντική πτώση των τιμών, τους πρώτους μήνες του έτους, δεν ήταν ικανή να ενισχύσει τη ζήτηση για καύσιμα κίνησης, καθώς τελικά τα περιοριστικά μέτρα είχαν πολύ ισχυρότερη επίδραση. Ωστόσο, έχει ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι, κατά τους μήνες Απρίλιο και Μάιο, η πτώση των τιμών οδήγησε σε σημαντική αύξηση στη ζήτηση πετρελαίου θέρμανσης, εξέλιξη που συνέβαλε εν μέρει στην τόνωση της αγοράς των πετρελαιοειδών που είχε πληγεί σημαντικά. Σε ό,τι αφορά τα περιοριστικά μέτρα για την αντιμετώπιση του δεύτερου κύματος της πανδημίας που τέθηκαν σε εφαρμογή από τον Νοέμβριο, φαίνεται να είχαν επίσης σημαντική επίδραση στην αγορά των καυσίμων, ιδιαίτερα για την κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης. Ωστόσο, οι μετακινήσεις κατά τη δεύτερη αυτή περίοδο δεν περιορίστηκαν στον ίδιο βαθμό σε σχέση με την πρώτη περίοδο και οι επιπτώσεις στην κατανάλωση ήταν ανάλογες.

4.1.5. Σύγκριση μεταξύ των ετών 2019 και 2020

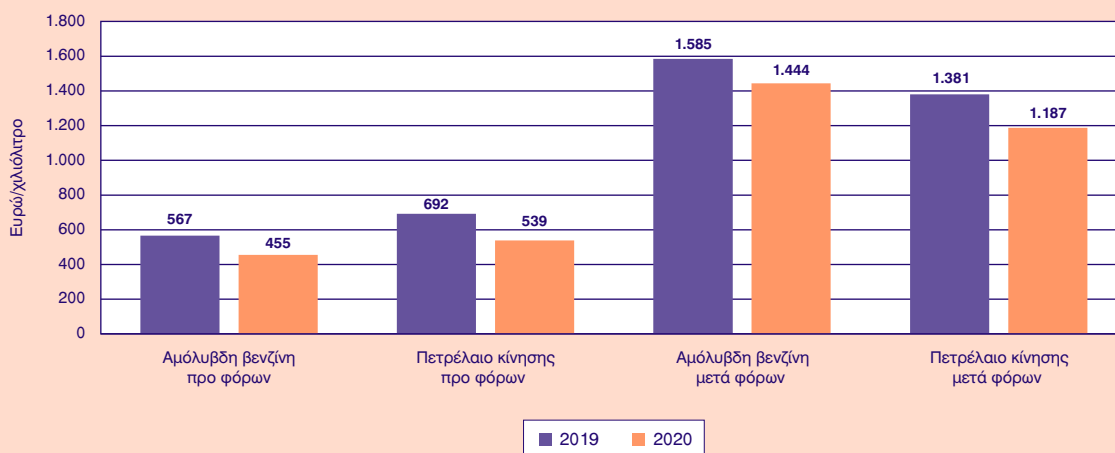
Λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών του 2020, έχει ενδιαφέρον η σύγκριση της αγοράς των καυσίμων, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, τόσο σε ό,τι αφορά τις τιμές, όσο και την κατανάλωση. Όπως αναφέρθηκε, η μεγάλη πτώση της διεθνούς τιμής του πετρελαίου στην αρχή του έτους και η αδυναμία ανάκαμψής της στα επίπεδα το 2019, είχαν ως αποτέλεσμα

την πτώση των τιμών των καυσίμων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις τιμές προ φόρων. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4.1.5, η μέση ετήσια τιμή προ φόρων της αμόλυβδης βενζίνης το 2020 παρουσίασε πτώση 20% σε σχέση με την τιμή του 2019, και η αντίστοιχη τιμή του πετρελαίου κίνησης παρουσίασε πτώση 22%. Οι τιμές των καυσίμων μετά φόρων παρουσίασαν μικρότερη μεταβολή, λόγω της επίδρασης των σταθερών φόρων. Πιο συγκεκριμένα, η μέση τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης το 2020 ήταν μειωμένη κατά 9% και του πετρελαίου κίνησης κατά 14%. Η μικρότερη πτώση στη βενζίνη σε σχέση με το πετρέλαιο οφείλεται φυσικά στον μεγαλύτερο συντελεστή του ΕΦΚ, όπως αναλύθηκε προηγουμένως. Επίσης, λόγω της πτώσης των τιμών, αυξήθηκε το ποσοστό της φορολογίας στην τελική τιμή, όπως παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 4.1.6. Η συνολική συμμετοχή της φορολογίας στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης αυξήθηκε από 64% σε 68% και στο πετρέλαιο κίνησης από 44% σε 48%. Σε ό,τι αφορά τη συμμετοχή αποκλειστικά του ΕΦΚ στην τελική τιμή, αυτή αυξήθηκε από 50% σε 55% στην αμόλυβδη βενζίνη και από 30% σε 35% στο πετρέλαιο κίνησης.

Όπως αναφέρθηκε, τα μέτρα αντιμετώπισης της υγειονομικής κρίσης μέσα στο 2020 είχαν επίπτωση στην κατανάλωση των καυσίμων κίνησης. Έτσι, η ετήσια κατανάλωση αμόλυβδης βενζίνης μειώθηκε κατά 16,9%, από 3.053 χιλ. χιλιόλιτρα το 2019 σε 2.536 χιλ. χιλιόλιτρα το 2020. Αντίστοιχα, η ετήσια κατανάλωση πετρελαίου κίνησης μειώθηκε κατά 9,2%, από 3.530 χιλ. χιλιόλιτρα το 2019 σε 3.205 χιλ. χιλιόλιτρα το 2020.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.5

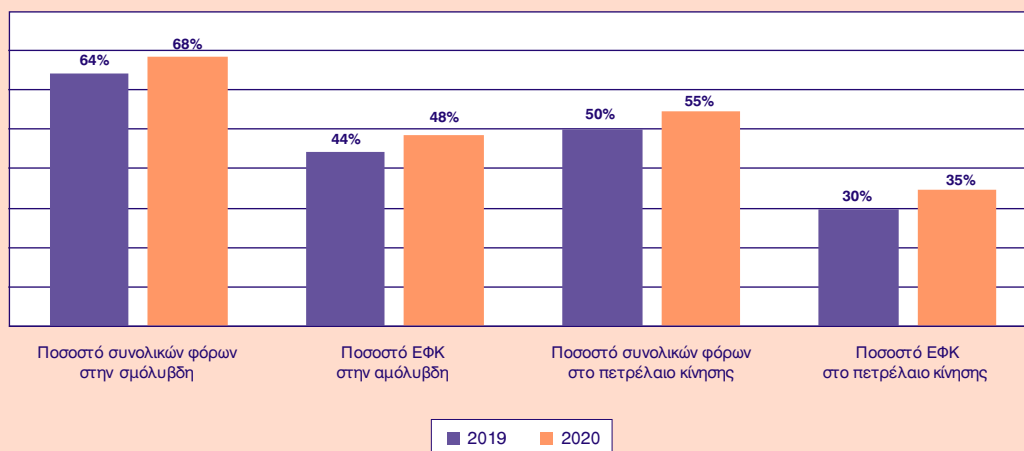
Μέση ετήσια τιμή 2019 και 2020, προ και μετά φόρων, αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market Observatory & Statistics, Oil bulletin, <http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm>.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.6

Ποσοστιαία συμμετοχή φόρων στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης το 2019 και το 2020



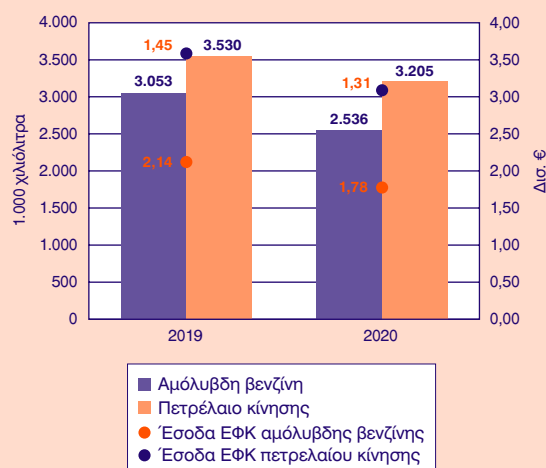
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων European Commission, Energy, Market Observatory & Statistics, Oil bulletin, <http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm>.

Αντίστοιχη μείωση φυσικά είχαν και τα φορολογικά έσοδα του κράτους από τον ΕΦΚ της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου θέρμανσης. Πιο συγκεκριμένα, τα έσοδα από τον ΕΦΚ στην αμόλυβδη βενζίνη μειώθηκαν κατά 362 εκατ. ευρώ, από 2,14 δισ. ευρώ το 2019 σε 1,78 δισ. ευρώ το 2020. Επίσης, τα έσοδα από τον ΕΦΚ στο πετρέλαιο κίνησης μειώθηκαν κατά 133 εκατ. ευρώ, από 1,45 δισ. ευρώ το 2019 σε 1,31 δισ. ευρώ το 2020. Συνεπώς, καταγράφηκε μια συνολική μείωση 495 εκατ. ευρώ στα έσοδα του ΕΦΚ από τα υγρά καύσιμα κίνησης το 2020. Το Διάγραμμα 4.1.7 παρουσιάζει τα παραπάνω στοιχεία.

Ωστόσο, μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η συγκριτική ανάλυση της κατανάλωσης του 2020, σε μηνιαία βάση, σε σχέση με την αντίστοιχη κατανάλωση το 2019, ώστε να καταγραφούν τα αποτελέσματα των περιοριστικών μέτρων. Τα Διαγράμματα 4.1.8 και 4.1.9 καταγράφουν τις ποσοστιαίες μεταβολές στην μηνιαία κατανάλωση για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης, αντίστοιχα. Σε ό,τι αφορά την αμόλυβδη βενζίνη, μόνο κατά τους δύο πρώτους μήνες του 2020 καταγράφηκε μικρή αύξηση σε σχέση με τους αντίστοιχους μήνες του 2019. Καθ' όλη την υπόλοιπη διάρκεια του έτους, η μηνιαία κατανάλωση ήταν σημαντικά μειωμένη, κάτι που έγινε ιδιαίτερα αισθητό τις περιόδους εφαρμογής των αυστηρών μέτρων περιορισμού των μετακινήσεων. Έτσι, παρατηρούμε σημαντική μείωση την πρώτη περίοδο Μαρτίου-Μαΐου, με τη μεγαλύτερη μείωση να καταγράφεται τον Απρίλιο (56%), αλλά και τη δεύτερη περίοδο Νοεμβρίου-

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.7

Ετήσια κατανάλωση καυσίμων κίνησης και έσοδα από ΕΦΚ, σύγκριση μεταξύ 2019 και 2020



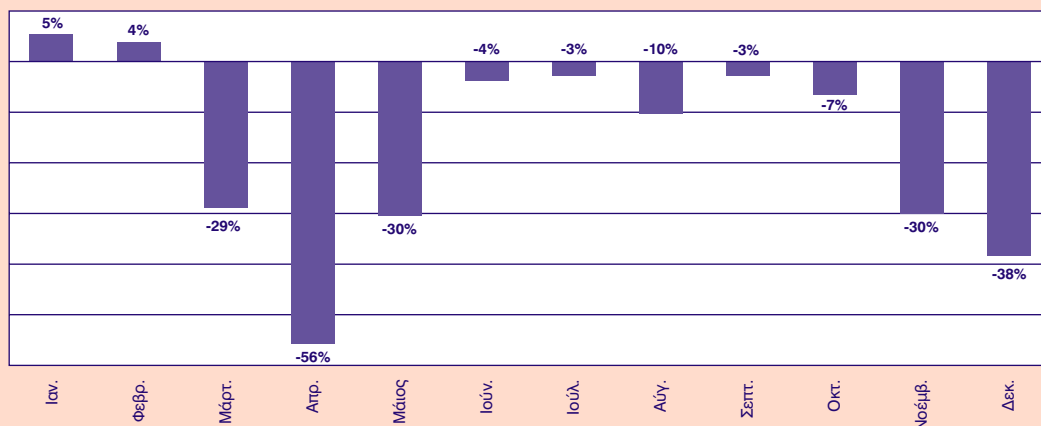
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) και ΓΛΚ.

Δεκεμβρίου που επίσης καταγράφηκε σημαντική μείωση στην κατανάλωση της αμόλυβδης βενζίνης.

Αντίστοιχα, η μηνιαία κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης κατέγραψε σημαντική αύξηση της τάξης του 13% τον Ιανουάριο του 2020, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019 και παρέμεινε στα ίδια επίπεδα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.8

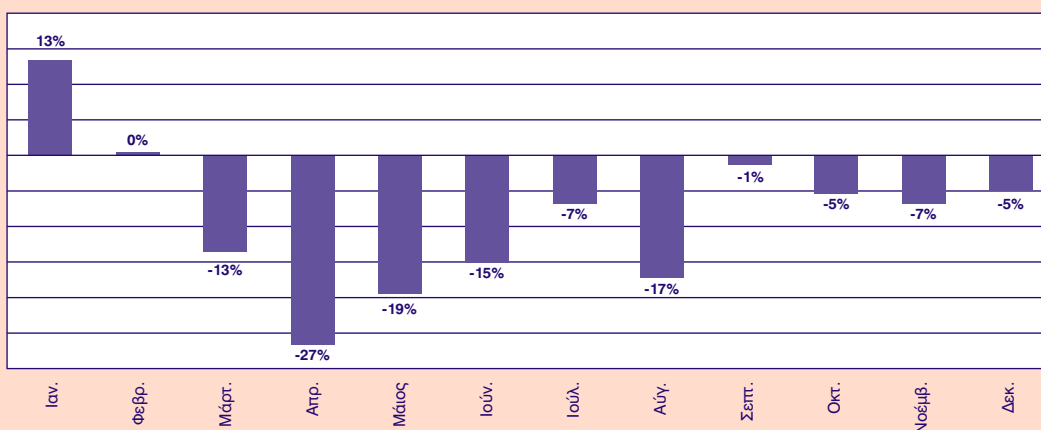
Ποσοστιαία μεταβολή μηνιαίας κατανάλωσης αμόλυβδης βενζίνης μεταξύ 2019-2020



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

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.9

Ποσοστιαία μεταβολή μηνιαίας κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης μεταξύ 2019-2020



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

για τον μήνα Φεβρουάριο. Την υπόλοιπη διάρκεια του έτους καταγράφεται σημαντική πτώση της μηνιαίας κατανάλωσης, η οποία είναι μεν ιδιαίτερα έντονη την πρώτη περίοδο εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων, αλλά παρουσιάζει ομαλότερη κατανομή σε σχέση με τη βενζίνη. Είναι χαρακτηριστικό ότι η μείωση στην κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης κυμάνθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα απ' ό,τι η αντίστοιχη μείωση στη βενζίνη, καθώς, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, υπήρξε συγκράτηση λόγω της επέκτασης εφαρμογής του ηλεκτρονικού εμπορίου. Επίσης, κατά τη δεύτερη περίοδο εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων παρατηρούμε πολύ μικρότερη επίδραση στην

κατανάλωση του πετρελαίου κίνησης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει επίσης το γεγονός της σημαντικής μείωσης στην κατανάλωση τον Σεπτέμβριο, κάτι που είναι εμφανέστερο στο πετρέλαιο κίνησης και πιθανότατα οφείλεται στο γενικότερο αίσθημα αβεβαιότητας που δημιούργησε η πρόβλεψη για την εμφάνιση του δεύτερου κύματος της πανδημίας.

4.1.6. Σύνοψη, εκτιμήσεις και προβλέψεις για το 2021

Όπως αναλύθηκε, οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικράτησαν το 2020 είχαν σημαντικές επιδράσεις στην

αγορά των καυσίμων κίνησης στη χώρα μας. Τα περιοριστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας οδήγησαν σε μείωση της κατανάλωσης, τόσο της αμόλυβδης βενζίνης, όσο και του πετρελαίου κίνησης. Οι επιπτώσεις αυτές ήταν εντονότερες κατά την περίοδο του πρώτου κύματος και η μείωση των τιμών των καυσίμων, λόγω της πτώσης των διεθνών τιμών, δεν κατέστη δυνατόν να συμβάλει στην ανάκαμψη της αγοράς. Ωστόσο, οι επιπτώσεις ήταν πολύ εντονότερες για τη βενζίνη, απ' ό,τι για το πετρέλαιο, ενώ το δεύτερο κύμα έξαρσης φαίνεται να είχε ηπιότερες επιπτώσεις, ιδιαίτερα για το πετρέλαιο κίνησης. Παρά ταύτα, η ανάλυση αφορά την περίοδο μέχρι και το τέλος του Δεκεμβρίου 2020. Η υγειονομική κρίση εκτιμάται ότι θα συνεχίσει να επιδρά για αρκετό καιρό εντός του 2021 στις αγορές και την οικονομία γενικότερα, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Οι πρώτες ενδείξεις από την αγορά, επιβεβαιώνουν τη μειωμένη κατανάλωση καυσίμων κίνησης εντός του Ιανουαρίου 2021, τάση που φαίνεται να διαρκέσει τουλάχιστον για το πρώτο τρίμηνο του έτους.

Σε ό,τι αφορά τη διεθνή τιμή του πετρελαίου Brent, φαίνεται να έχει ανακάμψει σε κάποιο βαθμό, καθώς από το τέλος του 2020 οι τιμές κινούνται ανοδικά. Ο επικείμενος έλεγχος της πανδημίας και το άνοιγμα των αγορών θα συμβάλει στην ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας και κατ' επέκταση της διεθνούς ζήτησης πετρελαίου, κυρίως για τις μεταφορές, αλλά και για άλλους τομείς της οικονομίας. Ταυτόχρονα, παραμένει ενεργή η συμφωνία μεταξύ των μελών του ΟΠΕΚ και της Ρωσίας για έλεγχο της προσφοράς, με σκοπό τη συγκράτηση των τιμών. Σύμφωνα λοιπόν με τις προβλέψεις που αποτυπώνονται από τους παράγοντες της διεθνούς αγοράς, αναμένεται να υπάρξει ουσιαστικότερη αύξηση της τιμής κυρίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2021.

Ωστόσο, πέρα από τις άμεσες επιπτώσεις που είχε η πανδημία και τα περιοριστικά μέτρα που εφαρμόστηκαν για τον έλεγχο της εξάπλωσής της, δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε και τις έμμεσες μακροχρόνιες επιπτώσεις που προκύπτουν. Φαίνεται ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η επικείμενη ανάπτυξη, μετά την αντιμετώπιση της υγειονομικής κρίσης, να αφορά μία νέα, διαφορετική οικονομία. Πιο συγκεκριμένα, παράγοντες όπως η μεγαλύτερη υιοθέτηση της εργασίας από το σπίτι και ο περιορισμός των μετακινήσεων, η προσπάθεια επίτευξης των στόχων που έχουν τεθεί σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για απανθρακοποίηση της οικονομίας, ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών και η ενίσχυση της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων, είναι μόνο μερικές ενδεικτικές παράμετροι που αναμένεται να επιδράσουν στη ζήτηση πετρελαιοειδών μεσο-μακροχρόνια.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι από την 1η Ιανουαρίου 2021 ξεκίνησε η επιβολή πράσινου τέλους ύψους 30 ευρώ/χιλιόλιτρο, επί του πετρελαίου κίνησης. Η συγκεκριμένη οικονομική επιβάρυνση, που βασίζεται στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων, εντάσσεται στο πλαίσιο της επίτευξης των εθνικών στόχων που έχουν τεθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Τα έσοδα από το πράσινο τέλος θα πιστώνονται σε λογαριασμό ειδικού σκοπού και θα αξιοποιούνται υπέρ της χρηματοδότησης πράσινων έργων και δράσεων και της μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων του θερμοκηπίου. Βάσει της μέσης τιμής του Δεκεμβρίου 2020, η επιβάρυνση αυτή αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της τελικής τιμής κατά 2,6% περίπου. Η συγκεκριμένη αύξηση προφανώς θα αποτελέσει μια νέα επιβάρυνση για τους καταναλωτές, ωστόσο, καθώς οι τιμές των καυσίμων βρίσκονται ήδη σε σχετικά χαμηλό επίπεδο, πιθανότατα να μην να επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.