

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

- Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
- Οικονομικών
- Εθνικής Άμυνας
- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα «Σπάει το ολιγοπώλιο στη αγορά καυσίμων»

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «Παρόν» που αναφέρεται στην ασφυκτική πίεση της τρόικας προς τον κ Χατζηδάκη, ώστε να λάβει μέτρα για την απελευθέρωση της αγοράς των καυσίμων

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

830

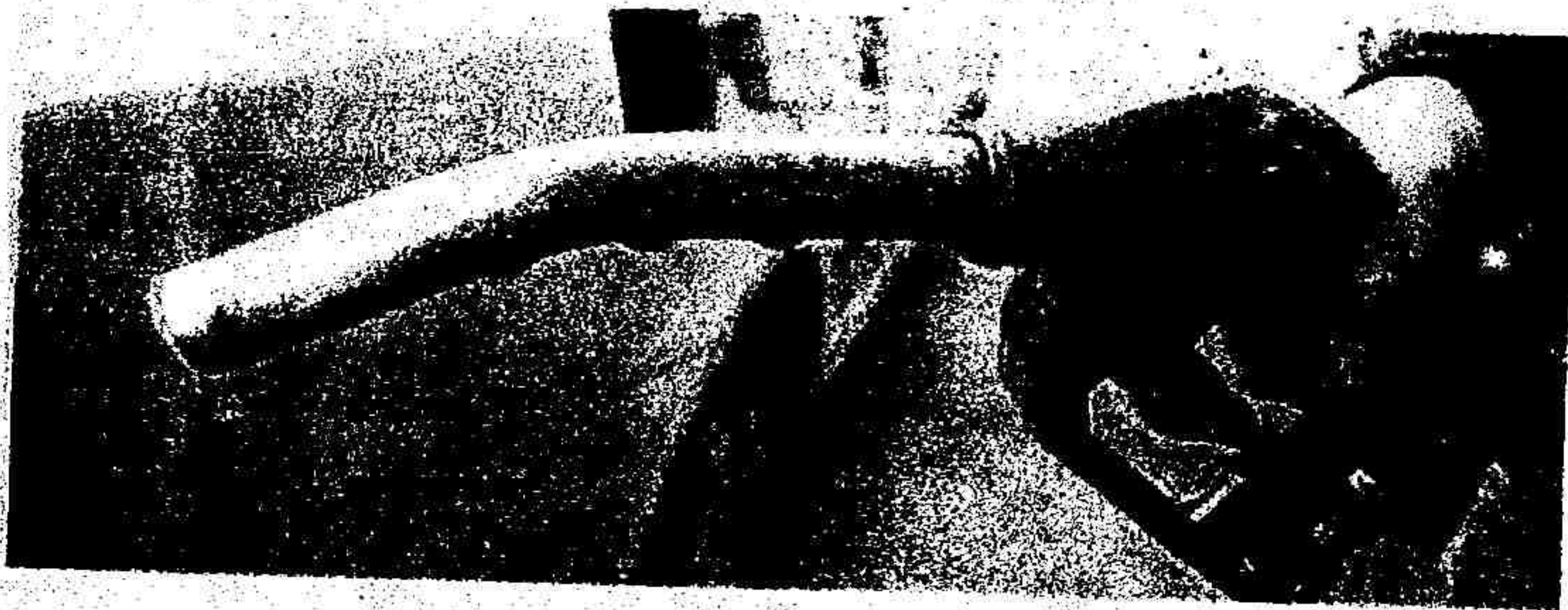
15 ΟΚΤ. 2012

Σπάει το ολιγοπώλιο στην αγορά καυσίμων;

- Ασφυκτική πίεση της «τρόικας» για παρέμβαση απελευθέρωσης της αγοράς, εξετάζεται η κατάργηση των έμμεσων απαγορεύσεων στις εισαγωγές - Νέα κανονιστική παρέμβαση από την... «άσφαιρη» Επιτροπή Ανταγωνισμού

Του
ΝΩΝΤΑ ΧΑΛΔΟΥΠΗ
(nontas71@gmail.com)

•••



Τελεσίγραφο στον Κ. Χατζηδάκη να λάβει αμέσως μέτρα απελευθέρωσης της αγοράς καυσίμων, ώστε να πέσουν οι τιμές, απηύθυναν οι επικεφαλής της «τρόικας», στη συνάντηση που είχαν αυτήν την εβδομάδα, επιβεβαιώνοντας πλήρως το ρεπορτάζ του «Π» της περασμένης Κυριακής, όπου τονίζαμε ότι η «τρόικα» έχει θέσει την αγορά καυσίμων στο μικροσκόπιό της και εκτιμά πως οι Έλληνες καταναλωτές χάνουν κάθε χρόνο τεράστια ποσά, λόγω των υπερβολικών περιθωρίων κέρδους του κυκλώματος διακίνησης καυσίμων.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το υπουργείο Ανάπτυξης, προκειμένου να ανταπεξέλθει τις πιέσεις της «τρόικας» για άμεσα μέτρα απελευθέρωσης της αγοράς, ζήτησε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού να κάνει άλλη μία κανονιστική παρέμβαση στην αγορά καυσίμων (για τρίτη φορά τα τελευταία χρόνια), η οποία θα περιλαμβάνει νέες ρυθμίσεις για τους κανόνες ανταγωνισμού, αλλά και τις προτάσεις της Επιτροπής για νομοθετικές παρεμβάσεις που θα αλλάξουν το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο.

Οι ίδιες πληροφορίες αναφέρουν ότι η Επιτροπή θα επαναφέρει μια πρότασή της από το παρελθόν (διατυπώνεται συνεχώς από την εποχή Ζησιμόπουλου), η οποία θα μπορούσε να δημιουργήσει μια «ρωγμή» στο ολιγοπώλιο των ελληνικών διυλιστηρίων, τα οποία ελέγχουν απολύτως την ελληνική αγορά, καθώς το ρυθμιστικό πλαίσιο ουσιαστικά αποτρέπει εισαγωγές φθηνότερων καυσίμων από άλλες χώρες.

Η Επιτροπή θα επαναλάβει την πρότασή της, για ανάθεση της τήρησης των εθνικών αποθεμάτων ασφαλείας σε ειδικό φορέα, ώστε να μην επιβαρύνονται, όπως συμβαίνει σήμερα, οι εισαγωγείς καυ-

σίμων με το κόστος τήρησης των αποθεμάτων, που επιβαρύνει δυσανάλογα τις εισαγωγές και καταλήγει να τις αποτρέπει εντελώς, αφήνοντας τα ελληνικά διυλιστήρια σε ένα ιδιότυπο (μοναδικό, ίσως, στην Ευρώπη) καθεστώς απόλυτης κυριαρχίας στην αγορά, που με τη σειρά του τους επιτρέπει να λειτουργούν με πολύ υψηλά περιθώρια κέρδους.

Αυτό, όμως, δεν είναι το μοναδικό πρόβλημα που εμποδίζει την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην αγορά καυσίμων και καταλήγουμε να έχουμε μια αγορά με ελεύθερη διαμόρφωση τιμών, αλλά με ασφυκτικούς περιορισμούς στην εμπορική δραστηριότητα, που καταλήγουν σε μεγάλες επιβαρύνσεις των καταναλωτών.

Η «τρόικα» έχει επισημάνει, μεταξύ πολλών άλλων, ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν επιτρέπει σε ανεξάρτητους εμπόρους να αναπτυχθούν, ότι οι εταιρείες εμπορίας (οι μεγαλύτερες ελέγχονται από τα διυλιστήρια) ασκούν ασφυκτικό έλεγχο στην αγορά με αποκλειστικές συμβάσεις με τα πρατήρια, ότι στον τομέα της μεταφοράς καυσίμων εξακολουθούν να υφίστανται μεγάλοι περιορισμοί και πολλά άλλα, που έχουν ως αποτέλεσμα να καταγράφονται στην Ελλάδα οι υψηλότερες τιμές στην αμόλυβδη βενζίνη στις χώρες της Ευρωζώνης (με μοναδική εξαίρεση την Ιταλία, που είχε κατά τι υψηλότερη τιμή, στο τελευταίο δελτίο τιμών της Κομισιόν).

Πάντως, εκφράζονται πολλά ερωτήματα για την αποτελεσματικότητα που θα έχει αυτή η νέα παρέμβαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού στον χώρο των καυσίμων,

αφού κατ' επανάληψη η Αρχή ασχολήθηκε με αυτά τα θέματα χωρίς σοβαρά αποτελέσματα – ακόμη και το βαρύ πρόστιμο στο καρτέλ της BP και της Shell απορρίφθηκε από το Διοικητικό Εφετείο λόγω μη νόμιμης σύνθεσης της Επιτροπής! Η τελευταία κανονιστική παρέμβαση της Επιτροπής, το 2008, κατέληξε σε φιάσκο, αφού τα μέτρα που αποφάσισε σε πολύ μεγάλο βαθμό αναιρέθηκαν, με απόφαση του τότε υπουργού Ανάπτυξης, ενώ άλλα μέτρα, όπως αυτό για την άρση των περιορισμών στις εισαγωγές, προτείνονται συνεχώς από την Επιτροπή εδώ και χρόνια, αλλά πέφτουν σε... ώτα μη ακουόντων υπουργών.

Εξάλλου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει στα χέρια της από το 2010 δύο σοβαρές καταγγελίες για τα διυλιστήρια και τις εταιρείες εμπορίας, τις οποίες ως τώρα δεν έχει διερευνήσει.

Εκπρόσωπος της Επιτροπής αναφέρει στο «Π» ότι αυτό έγινε, τουλάχιστον στην περίπτωση της καταγγελίας για τα διυλιστήρια, επειδή ο καταγγέλλων δεν προσκόμισε στοιχεία που ζητήθηκαν, ενώ άγνωστο παραμένει γιατί δεν διερευνήθηκε η πολύ σοβαρή καταγγελία για τις εταιρείες εμπορίας.

Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν ο καταγγέλλων δεν είχε προσκομίσει επαρκή στοιχεία, η Επιτροπή θα μπορούσε (αν ήθελε...) να έχει δράσει αποτελεσματικά, όπως έχει κάνει σε άλλη περίπτωση στο παρελθόν (όταν είχε προχωρήσει σε αυτεπάγγελτη έρευνα με αφορμή «ελλιπή» καταγγελία για τη NESTLE, στην οποία τελικά επέβαλε μεγάλο πρόστιμο).