

Το κόστος της βενζίνης

Της Μιραντας Ξαφα*

Τις περασμένες μέρες συνεχίστηκαν οι κινητοποιήσεις φορτηγών και βυτιοφόρων Δ.Χ. που αντιδρούν στο άνοιγμα της αγοράς, όπως προβλέπει το νομοσχέδιο του κ. Ρέππα, παρά τα φορολογικά και άλλα κίνητρα που τους δόθηκαν για να ενταχθούν ομαλά στο νέο καθεστώς. Η κυβέρνηση θα μπορούσε εκ του ασφαλούς να διαβεβαιώσει το κοινό ότι η τροφοδοσία της αγοράς με καύσιμα θα συνεχιστεί κανονικά, εφόσον τα φορτηγά-βυτιοφόρα Δ.Χ. συνεχίζουν να βρίσκονται σε καθεστώς επίταξης. Αντ' αυτού, επέβαλε πλαφόν στα καύσιμα, αναγκάζοντας εκατοντάδες βενζινοπώλες να κρατήσουν κλειστά τα πρατήριά τους για να αποφύγουν τις πωλήσεις κάτω του κόστους. Αντί δηλαδή η κυβέρνηση να προσπαθήσει να λύσει το πρόβλημα -τις κινητοποιήσεις των βυτιοφόρων με συντεχνιακά αιτήματα- προσπάθησε να λύσει το σύμπτωμα -την αύξηση των τιμών της βενζίνης- επιβάλλοντας πλαφόν, δημιουργώντας έτσι νέο πρόβλημα ανεπαρκούς προσφοράς. Μετά το χάος που δημιουργήθηκε και τις ουρές στα πρατήρια, η κυβέρνηση υποχώρησε καταργώντας το πλαφόν, επιτρέποντας την ομαλοποίηση της αγοράς. Ο μεγάλος αριθμός κλειστών πρατηρίων όσο ίσχυε το πλαφόν διαψεύδουν ευθέως τις κυβερνητικές δηλώσεις ότι με το πλαφόν «απετράπη η κερδοσκοπία», εφόσον δύσκολα κερδοσκοπείς αν δεν συμμετέχεις στην αγορά.

Αφήνοντας κατά μέρος τους ατυχείς χειρισμούς της κυβέρνησης, είναι γεγονός ότι οι ρυθμίσεις που προβλέπει το νομοσχέδιο του κ. Ρέππα, στη σημερινή του μορφή, θα οδηγήσουν σε μερική απελευθέρωση των οδικών μεταφορών ύστερα από μια μεταβατική περίοδο. Όμως, για να είναι πλήρης η απελευθέρωση, θα πρέπει να δοθούν και όσες άδειες φορτηγών-βυτιοφόρων Ι.Χ. ζητηθούν από εταιρείες που μεταφέρουν τα δικά τους προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών εμπορίας καυσίμων. Θα πρέπει επίσης να επιτραπεί στα φορτηγά Ι.Χ. να μεταφέρουν εμπορεύματα για λογαριασμό τρίτων, ώστε να μην είναι υποχρεωμένα να επιστρέφουν στη βάση τους άδεια. Θα πρέπει, τέλος, να επιτραπεί στις εταιρείες ενοικίασεως αυτοκινήτων να νοικιάζουν μικρά φορτηγά σε ιδιώτες που θέλουν να μεταφέρουν προσωπικά τους αντικείμενα. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν περιλαμβάνονται όμως στο νομοσχέδιο του κ. Ρέππα. Αλλά δεν είναι μόνο το κλειστό επάγγελμα των μεταφορέων που ευθύνεται για την ακρίβεια στην Ελλάδα. Υπάρχουν και πολλές άλλες ρυθμίσεις που εμποδίζουν τον ανταγωνισμό. Για παράδειγμα, αν η κυβέρνηση θέλει να μειώσει κόστος της βενζίνης στον καταναλωτή που βομβαρδίζεται από νέους φόρους, δεν έχει παρά να μεταφέρει την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων 90 ημερών από τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών στα διυλιστήρια, που είναι τα μόνα που διαθέτουν τις απαραίτητες δεξαμενές. Αυτή η αλλαγή θα επέτρεπε στις εταιρείες εμπορίας να εισάγουν φθηνότερη βενζίνη από γειτονικές χώρες απ' ό,τι χρεώνουν τα εγχώρια διυλιστήρια, που έχουν κάθε κίνητρο να κρατούν την αγορά κλειστή, αντίθετα με τις οδηγίες της Ε.Ε.

* Ιδρυτικό μέλος της Δράσης.