



Το μεταφορικό ισοδύναμο δεν προκαλεί «στρεβλώσεις» στην αγορά καυσίμων. Αντιθέτως, ως κρατική ενίσχυση στα πρατήρια καταλήγει να μειώσει τις τιμές και δεν προέρχεται από συμφωνία επιχειρήσεων, αλλά από τον νόμο και τις υπουργικές αποφάσεις που καθορίζουν με λεπτομέρεια το ποσό επιδότησης ως αντιστάθμισμα του υψηλού μεταφορικού κόστους.

Κατά καιρούς εμφανίζονται δημοσιεύματα που κάνουν λόγο είτε για στρεβλώσεις στην αγορά καυσίμων, είτε για δυσλειτουργίες. Αυτά τα δύο φαινόμενα, αν και δεν αναλύονται στα σχετικά άρθρα ώστε να γίνει σαφές πού έγκειται η δυσλειτουργία και πού εμφανίστηκε στρέβλωση, λειτουργούν ως αιτιολογική βάση για τη σταδιακή κατάργηση του μέτρου για το μεταφορικό ισοδύναμο στα καύσιμα. Οσον αφορά τις δυσλειτουργίες, δύο είναι τα είδη που μπορεί κανείς να εικάσει πως εμφανίζονται. Είτε οι πληρωμές καθυστερούν, κάτι που αφορά αποκλειστικά τη διοίκηση και την ηγεσία, είτε οι πληρωμές δεν αρκούν για να επιτευχθεί ο στόχος μείωσης των τιμών. Ας δούμε όμως αναλυτικά αν υπάρχουν στρεβλώσεις και πώς οι πληρωμές μπορούν να αυξηθούν.

Το μεταφορικό ισοδύναμο δεν προκαλεί «στρεβλώσεις» στην αγορά καυσίμων: Στρεβλώσεις σύμφωνα με το δίκαιο του ανταγωνισμού υφίστανται όταν δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις έρχονται σε συμφωνία με σκοπό να καθορίζουν τις τιμές σε ένα προϊόν, να περιορίσουν την παραγωγή, να καταναείμουν αγορές ή πελάτες ή και να καθορίσουν τιμές μεταπώλησης. Αυτές οι πρακτικές νοθεύουν τον ανταγωνισμό, προκαλούν τεχνητή αύξηση στις τιμές και είναι παράνομες.

Το μεταφορικό ισοδύναμο, αντιθέτως, ως κρατική ενίσχυση στα πρατήρια καταλήγει να μειώσει τις τιμές και δεν προέρχεται από συμφωνία επιχειρήσεων, αλλά από τον νόμο και τις υπουργικές αποφάσεις που καθορίζουν με λεπτομέρεια το ποσό επιδότησης ως αντιστάθμισμα του υψηλού μεταφορικού κόστους. Είναι λοιπόν αποπροσανατολιστικό να επικαλείται κανείς το φαινόμενο των στρεβλώσεων στον βωμό της απαξίωσης του μέτρου.

Το ύψος της κρατικής ενίσχυσης μπορεί να αυξηθεί: Δημοσιεύματα αναφέρουν πως πολλά πρατήρια έχουν αγγίξει το μέγιστο της επιτρεπτής επιδότησης και δεν μπορούν πλέον να επιδοτηθούν για να μειώσουν τις τιμές. Αυτό προέκυψε καθώς το υπουργείο Ναυτιλίας δεν φρόντισε έγκαιρα να ζητήσει εξαίρεση από τον κανόνα De Minimis από την

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τη στιγμή που είχε στα χέρια του τα στοιχεία της πιλοτικής περιόδου. Κατά τους μήνες Μάιο και Ιούνιο του 2019 που εφαρμόστηκε το μέτρο πιλοτικά είχε ανακοινωθεί από την τότε κυβέρνηση πως (1) η συλλογή στοιχείων φόρτωσης καυσίμων στα νησιά όπως και (2) ο έλεγχος της επίδρασής τους στις τιμές αντλίας θα αξιοποιούνταν για να αξιολογηθεί το μέτρο και να αποφασιστεί η ορθή -καθολική πλέον- εφαρμογή του.

Το υπουργείο Ναυτιλίας δεν αξιοποίησε αυτά τα στοιχεία, δεν αιτιολόγησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την αναγκαιότητα εξαιρέσης και έτσι έφτασε σε αυτό το τέλμα η διαδικασία της επιδότησης. Παρ' όλα αυτά το κράτος μπορούσε να κάνει χρήση της δυνατότητας που έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την ανακοίνωση 2020/C 91 I/01 να τετραπλασιαστεί το όριο ενισχύσεων μέχρι το τέλος του 2020 και έτσι οι πρατηριούχοι να λάβουν πολύ μεγαλύτερες ενισχύσεις.

Το μεταφορικό ισοδύναμο στα καύσιμα μπορεί να υπάρξει και χωρίς De Minimis; Πλέον έχουν συγκεντρωθεί στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής όλα τα στοιχεία που συνθέτουν το αυξημένο κόστος μεταφοράς καυσίμων στα νησιά και την επίδρασή του στην αγορά ώστε να αλλάξει η μορφή επιδότησης και σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών να χαρακτηριστεί, όπως ζητά η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδας (ΟΒΕ), μεταβατική πληρωμή ενίσχυσης των καταναλωτών και να λειτουργεί ουδέτερα για το πρατήριο, όπως ο ΦΠΑ, ο οποίος δεν λογίζεται ως έσοδο της επιχείρησης.

Το υπουργείο Ναυτιλίας οφείλει να επεξεργαστεί το μέτρο και όχι να το καταργήσει: Η στάση που κρατά το υπουργείο Ναυτιλίας μέσα από τις δημόσιες δηλώσεις της ηγεσίας του είναι αυτή της απαξίωσης του μέτρου με σκοπό την κατάργησή του. Ειδικότερα όσον αφορά το σκέλος των καυσίμων που βρίσκεται σε πιλοτική φάση, παρότι έχει εξασφαλισμένο προϋπολογισμό, δεν έχει οριστεί κάποια ομάδα εργασίας, δεν έχει ενεργοποιηθεί το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου και βεβαίως δεν έχει αξιολογηθεί η πορεία του και δεν έχουν κοινοποιηθεί τα αποτελέσματα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η ανακοίνωση 66537 της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή απέδειξε με στοιχεία πως πρόκειται για ένα μέτρο που μπορεί να μειώσει τις τιμές αντλίας στα νησιά. Χρέος λοιπόν της πολιτείας είναι όχι να ανακαλύπτει νέα προβλήματα στη πορεία, καθώς όσο δεν ασχολείται ενεργά με την ορθή εφαρμογή θα προκύπτουν όλο και περισσότερα, αλλά να δώσει λύσεις στα υπάρχοντα αξιοποιώντας την επιτυχία του μέτρου και όχι απαξιώνοντάς το με σκοπό την κατάργησή του.

*Ο Κωνσταντίνος Νικολόπουλος ήταν Συντονιστής Ομάδας Εργασίας υπουργείου Ναυτιλίας για την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου 2018-2019.

πηγή: Εφημερίδα των Συντακτών