

305/1994 (5)

-1-

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Σημείωμα για Υπουργό και Υφυπουργό ΥΠΕΜ

(ήτοι ως εκτελεστής της Σ.Μ.)

1. Το ΥΠΕΜ εμπλέκεται σε διάφορα ζητήματα, που απασχολούν διάφορες επαγγελματικές τάξεις και την κοινωνία, κατά τρόπο παράδοξο. Ενώ η αγορά είναι απελευθερωμένη, ο Υπουργός Εμπορίου "ευθύνεται" και "απολογείται" για τη διαμόρφωση των τιμών. Ο ίδιος οφείλει να εξηγήσει γιατί "σφάχθηκαν" τόσοι αμνοί φέτος (θέμα παραγωγής κτηνοτροφικής - Υπ. Γεωργίας), και γιατί εισήχθησαν τόσοι τόννοι ξηρών καρπών φέτος (εξωτερικό εμπόριο - ΥΠΕΘΟ). Επίσης, ενώ οι κρατικές προμήθειες έχουν αποκεντρωθεί, εντούτοις σωρεία παραπόνων για τον τρόπο διεξαγωγής διαγωνισμών από τους διάφορους φορείς διαβιβάζεται στο ΥΠΕΜ. Τέλος, αναλαμβάνουμε πρωτοβουλίες για θέματα, όπου άλλοι είναι αρμόδιοι να χορηγούν άδειες (λειτουργία κομμωτηρίων - Υπ. Υγείας, αρτοποιείων - ΥΒΕΤ και Υγείας, πρατηρίων βενζίνης - ΥΒΕΤ και Υπ. Μεταφορών, κ.λ.π.). Είναι χαρακτηριστική η απορία που εκδήλωσε ο Τάσος Μαντέλης, στην πρόσφατη σύσκεψη στη ΥΒΕΤ για τα βενζινάδικα "Εσείς (κ.Μπαλτάς και εγώ) τι δουλειά έχετε ;". Λίγο η αρμοδιότητα για τον ανταγωνισμό, λίγο η πεποίθηση ότι εκεί στην Κάνιγγος δεν διστάζουν να ασχολούνται με τα προβλήματα, είναι η εξήγηση του παράδοξου.

2. Τα προβλήματα όλων των επαγγελματικών τάξεων στην Ελλάδα είναι το εξής ένα: ο κορεσμός κάθε επαγγέλματος. Η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών (όπως και άλλες τάξεις) δεν έχει αντιληφθεί ότι χρειάζεται ανακοπή (ή διακοπή) του ρυθμού αύξησης των πρατηρίων, όπως επίσης δεν έχει εξοικειωθεί με την απελευθέρωση της αγοράς, την οποία οι διάφοροι κλάδοι (αρτοποιοί, κ.λ.π.) έβλεπαν (και γι' αυτό την επιζητούσαν) σαν μέσο κατάργησης της διατίμησης και μόνο.

3. Η πολυσυλλεκτικότητα του ΠΑΣΟΚ (ρήξη με κανένα κλάδο, υποσχέσεις σε όλους) φέρνει την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αντιμέτωπη με τις αόριστες εξαγγελίες του. Η προστασία των μικρομεσαίων και η αναγόρευσή τους σε ραχοκοκκαλιά της οικονομίας μας ενθαρρύνει την τάση για αυτοαπασχόληση και δημιουργεί προσδοκίες, που είναι λάθος να ικανοποιήσει κανείς, βλέποντας το γενικότερο συμφέρον. Παράλληλα, η γνωστή απουσία συγκεκριμένου προγράμματος καθιστά μεγαλύτερη την ευθύνη του κάθε αρμόδιου Υπουργού, που, ενώ θάπρεπε να εφαρμόζει καλά προγραμματισμένη (άρα γνωστή) πολιτική, καλείται να διαμορφώσει άποψη και να χρεωθεί τις παρενέργειες. Είναι μείζον (άρα κυβερνητικό) το θέμα των ορίων της απελευθέρωσης και της έκτασης των περιορισμών και δεν είναι θέμα συνταγματικών ή κοινοτικών δεσμεύσεων, μόνο, είναι πολιτικό και οικονομικό. Ούτε το ΥΠΕΜ νομιμοποιείται να κρίνει αυθεντικά αν η πώληση βενζίνης από τα Super Markets, κάτω και άνω (και σε ποιό βαθμό) του κόστους, σαν "κράχτης" για προώθηση άλλων προϊόντων, κ.λ.π. είναι ανταγωνιστικά θεμιτά ή όχι (υποκαθιστά αλλιώς τη Δικαιοσύνη. Απαιτούνται απαντήσεις σε βασικά ερωτήματα : θέλουμε

τον ανταγωνισμό να λειτουργεί ως την τελική πτώση κάποιων ανταγωνιστών ; Θέλουμε τον ανταγωνισμό "κλειστό" στο πλαίσιο ομοιοεπαγγελματιών ανταγωνιστών ; Βλέπουμε το τρέχον συμφέρον του καταναλωτή ή πιθανολογούμε για χάρη του τα μελλούμενα ; Επιθυμούμε την προστασία των μικρομεσαίων με περιορισμούς στην ανάπτυξη μεγάλων μονάδων διάθεσης προϊόντων ; (π.χ. μέγιστο εμβαδόν στα S.M. κ.λ.π.)

Φυσικά, τα ερωτήματα δεν είναι για τους βενζινοπώλες μόνο. Είναι π.χ. και για τη σχέση ιδιοκτητών - ενοικιαστών, για όλες τις εμπορικές δραστηριότητες, είναι και για τα φαρμακεία! Συνευθύνη λοιπόν. Εμείς εισηγούμαστε, η Κυβέρνηση αποφασίζει και χρεώνεται (ή πιστώνεται) συνολικά.

4. Στο συγκεκριμένο θέμα :
Παραδοχές - δεδομένα:

α) Είναι σαφώς αντισυνταγματική (και αντικοινοτική φαντάζομαι) η "απαγόρευση ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων βενζίνης στα Super Markets". Αυτό συνομολογείται και από την Ομοσπονδία.

β) Ο Βερόπουλος ανοίγει πρατήρια, περισσότερο για να ανταγωνισθεί καλύτερα τα άλλα Super Markets, διαθέτοντας εύκολα αναγνωρίσιμη φθηνότερη βενζίνη, που (ακόμη) δεν διαθέτουν τα άλλα, και λιγότερο τα κοινά πρατήρια.

Ιδια φαίνεται και η επιθυμία του CONTINENT.
Ισως, αναγκασθούν να ακολουθήσουν και άλλοι.

γ) Τα Super Markets δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 400 σ'όλη την Ελλάδα. Πολλά από αυτά, λόγω επιφάνειας, τοποθεσίας, κ.λ.π. δεν έχουν τη δυνατότητα, ουσιαστικά, να ανοίξουν πρατήριο βενζίνης. Συνεπώς, ο κίνδυνος για τα πρατήρια προέρχεται μόνο από τη μειωμένη τιμή και όχι από το άνοιγμα καποιων ακόμα πρατηρίων. Ζημία θα υποστούν όσα πρατήρια βρίσκονται πολύ κοντά στα Super Markets.

δ) Το αίτημα για αποστάσεις (ακτινωτά 2 χιλ.) ικανοποιούμενο σημαίνει ουσιαστική απαγόρευση ίδρυσης σε S.M., άρα έμμεση καταστρατήγηση του Συντάγματος. Ποιό "δημόσιο", "οικονομικό", "κοινωνικό"συμφέρον μπορεί να υπαγορεύσει τέτοιο περιορισμό ;

Ο επικαλούμενος κίνδυνος από το βενζόλιο (καρκινογόνος ουσία) δεν φαίνεται να είναι υπαρκτός.

Ο κίνδυνος (ασφάλεια) λόγω του πλήθους, που συγκεντρώνεται στα S.M., δεν πείθει, αφού σήμερα λειτουργούν πρατήρια μέσα σε πολ/κίες πολυσύχναστων δρόμων (Πατησίων, Σόλωνος, κ.λ.π.). Αλλά και αν ορισθεί απόσταση (ζητούν 2 χιλ. για να πέσουν στο ένα), τι εμποδίζει ένα S.M., τηρώντας και την απόσταση να ανοίξει πρατήριο, με τις ίδιες συνέπειες για τους πρατηριούχους ;

ε) Κίνδυνος "συγκέντρωσης" στα S.M. δεν διαφαίνεται σε καμία περίπτωση. Η Ομοσπονδία επικαλείται τη Γαλλία, όπου μειώνεται ο συνολικός αριθμός των πρατηρίων, επειδή εισήλθαν στην αγορά τα S.M. (βλ.πίνακα).

στ) Στην Ελλάδα αναλογούν 261 οχήματα σε κάθε πρατήριο, έναντι 972 στην Πορτογαλία, όπου κυκλοφορεί σχεδόν ίδιος αριθμός αυτοκινήτων. Και στην Τουρκία ακόμη αναλογούν περισσότερα ! (βλ.πίνακα)

ζ) Αν απαγορευθεί (ή δυσχερανθεί καταλυτικά) η ίδρυση πρατηρίων καυσίμων στα S.M., τότε ασφαλώς θα ακολουθήσουν και άλλες επαγγελματικές τάξεις (κρεοπώλες, έτοιμο ένδυμα και υπόδημα, αρτοποιοί, κ.λ.π.). Κάποια δικαιολογία θα βρίσκουν για θεμελίωση του αιτήματος τους.

η) Η Ομοσπονδία επικαλείται ότι στην Ιταλία ισχύουν αποστάσεις και για να ιδρυθεί ένα πρατήριο πρέπει να κλείσουν δύο! Κείμενο που μου παραδόθηκε δείχνει, νομίζω, ότι πρόκειται για περιορισμούς στα σημεία "αυτόματης" πώλησης βενζίνης.

θ) Στη συγκυρία αυτή, το συμφέρον των καταναλωτών, των οποίων το εισόδημα, έτσι κι αλλιώς, είναι φαλκιδευμένο, υπαγορεύει ενθάρρυνση χαμηλότερων τιμών σε βασικά είδη, όπως είναι και το καύσιμο. Οι ενώσεις καταναλωτών υπερθεματίζουν να επιτρέπεται η ίδρυση πρατηρίων στα S.M. Βέβαια, εδώ αντιλέγει κανείς, ότι ερίζουμε για λίγες δραχμές ανά λίτρο, όταν το Δημόσιο επιβαρύνει βάνουσα την τιμή της βενζίνης.

5. Δεν γνωρίζω πόση επιτυχία μπορεί να έχει καποια απεργία των πρατηριούχων και πως μπορεί να αντιμετωπισθεί. Ασφαλώς, θα είναι κόλαφος να υπάρξει υποχώρηση μετά την έναρξη απεργίας.

6. Τι μπορούμε να δώσουμε ;

α) Νομίζω όχι την αιτούμενη επαναφορά ωραρίου.

β) Νομίζω ναι την απαγόρευση δημιουργίας πρατηρίων απευθείας λιανικής πώλησης στις εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών σε ποσοστό 10% των πρατηρίων με το σήμα τους,

γ) Νομίζω ναι (θέλει σκέψη) την πρόσβαση στα Διυλιστήρια με δικά τους βυτιοφόρα.

7. Εκκρεμεί αίτηση της Ομοσπονδίας στο Σ.τ.Ε. για ακύρωση πράξης Νομάρχη Θεσ/νίκης για χορήγηση άδειας λειτουργίας πρατηρίου βενζίνης στο Continent, καθώς και καταγγελία στην Επιτροπή της Ε.Ε.

Γ. Γ.

Υ.Γ. Ο φορολογικός νόμος, που ψηφίστηκε, περιέχει διάταξη, που περιορίζει στο 0,5% (αντί 1%) το δώρο αναγνώρισης "επισφαλών" (χωρίς δικαιολογητικά) απαιτήσεων υπέρ των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών. Η σχετική συνηγορία μας κάτι απέδωσε.