

Απελευθερώνεται περαιτέρω η εγχώρια σιδηροδρομική αγορά

2016/05/06 11:49 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η περαιτέρω απελευθέρωση της εγχώριας σιδηροδρομικής αγοράς αποτελεί την κυρίαρχη επιδίωξη του νομοσχεδίου «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση.

Ειδικότερα, στο νομοσχέδιο επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με:

- α)** ανεπαρκές πλαίσιο χρηματοδότησης και χρέωσης για την υποδομή,
- β)** διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και
- γ)** έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας.

Στο νομοσχέδιο γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κρίσιμες θεματικές ενότητες για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νόμου, ως εξής: διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής, δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τέλη σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή χωρητικότητας.

Τα επιμέρους χαρακτηριστικά

Το σχέδιο νόμου προβλέπει πως ο ΟΣΕ, που είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής είναι υποχρεωμένος να καταρτίζει **«ανανεώσιμη πενταετή στρατηγική ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής**, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου».

Image not found or type unknown

Σύμφωνα με την αιτιολογική

έκθεση, η χάραξη πενταετούς στρατηγικής θα συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού. Επιπλέον, με Κοινή Υπουργική Απόφαση παρέχεται δυνατότητα χορήγησης χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

Ορίζεται υποχρέωση του ΟΣΕ για την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα και επί του οποίου οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράζουν άποψη, όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής.

Το κράτος είναι υποχρεωμένο να διασφαλίζει ότι για εύλογο χρονικό διάστημα (κατά μέγιστο πέντε ετών) τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης, θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής. Σημειώνεται ότι «στα έσοδα του διαχειριστή υποδομής δύναται να περιλαμβάνεται όχι μόνο άμεση κρατική χρηματοδότηση, αλλά και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, για παράδειγμα μέσω της σύμπραξης δημοσίου - ιδιωτικού τομέα».

Image not found or type unknown

Στις

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις «παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με

σκοπό αφενός την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και αφετέρου την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών.

Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό τομέα λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τύπου των μεταφορών. Για να καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως δε ο διασυνοριακός, απαιτείται, όπως ήδη προβλέπεται, άνοιγμα της αγοράς.

Η διεθνής υπηρεσία επιβατικής μεταφοράς επιτρέπεται εφόσον ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, απόφαση που λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν ενδελεχούς αξιολόγησης βασιζόμενης σε διαφανή κριτήρια».

Παρέχεται η δυνατότητα επιβολής εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών (της λεγόμενης καθολικής υπηρεσίας).

Η επιβολή της εισφοράς διέπεται από συγκεκριμένους περιορισμούς που στοχεύουν στον προσδιορισμό του μέγιστου ορίου, στη διασφάλιση της αμερόληπτης μεταχείρισης, καθώς και της μη διατάραξης της οικονομικής βιωσιμότητας των επιχειρήσεων.

Το σχέδιο νόμου ρυθμίζει και θέματα λειτουργίας της **Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)**, η οποία χορηγεί τις άδειες σιδηροδρομικής επιχείρησης καθώς και οι διαδικασίες χορήγησης των αδειών.

Προβλέπεται, για παράδειγμα, πως «δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες, ενώ επιπροσθέτως σημειώνεται ότι η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς απαιτείται προσθέτως η χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας. Η πρόσβαση υλοποιείται με τη σύναψη σχετικής συμφωνίας διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης».

Προβλέπεται **προθεσμία τριών μηνών** από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την απόφαση της αρχής αδειοδότησης επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία ανακοίνωσης της απόφασης.

Το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει σειρά διατάξεων για τα τέλη χρήσης που καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο διαχειριστή υποδομής, για το περιεχόμενο των συμφωνιών που θα υπογράφουν οι εταιρείες με τον ΟΣΕ, για τη δέσμευση χωρητικότητας, για τις λεγόμενες «κορεσμένες γραμμές», κλπ.

Για το νομοσχέδιο, πατήστε [εδώ](#).