
“Τα τραίνα που φύγαν...” με δύο μέτρα και δύο σταθμά

2018/01/22 00:24 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Μετά την πώληση, τον περασμένο Σεπτέμβριο, του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική F.S., η αυστριακή εταιρεία Rail Cargo Logistics – Goldair, θυγατρική της αυστριακής κρατικής OBB, ανακοίνωσε σε ανοικτή εκδήλωση, την περασμένη Πέμπτη 18/01, την είσοδό της στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Δύο σημαντικά γεγονότα που αφορούν στην Goldair είναι ότι το εμπορικό σιδηροδρομικό έργο που θα εκτελεί θα γίνεται, προς το παρόν, με ελληνικό τροχαίο υλικό, που θα εκμισθώνεται από την κρατική ΓΑΙΑΟΣΕ και θα συντηρείται στην μοναδική δημόσια σιδηροδρομική εταιρεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, την ΕΕΣΣΤΥ.

Υποχρεώθηκε έτσι η ΓΑΙΑΟΣΕ άμεσα να επενδύσει στις επισκευές τροχαίου υλικού του ελληνικού δημοσίου, καθώς και να προγραμματίσει συντηρήσεις στο τροχαίο υλικό, που έχει πληρωθεί από τον ελληνικό λαό και **από το 2013 παραμένει αδικαιολόγητα σε μακρά ακινησία.**

Ένα άλλο επίσης σημαντικό στοιχείο είναι ότι και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει δεσμευτεί με δεκαετή σύμβαση και χρησιμοποιεί ελληνικό τροχαίο υλικό που μισθώνει από την κρατική ΓΑΙΑΟΣΕ και συντηρεί στην δημόσια ΕΕΣΣΤΥ.

Το σιδηροδρομικό τοπίο στην χώρα διαμορφώνεται σήμερα ως εξής: η ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελεί αποκλειστικά το σύνολο του επιβατικού έργου και η αυστριακή Goldair εκτελεί, μικρό προς το παρόν, μέρος του εμπορικού έργου, με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να έχει την μερίδα του λέοντος.

Κατά την άποψη μας τυχόν απόφαση πώλησης της ΕΕΣΣΤΥ στην F.S.- ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να ακυρωθεί, διότι παραβιάζει τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού

Η απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς προωθείται έτσι δειλά – δειλά και στην

χώρα μας, σύμφωνα με τις επιταγές της ΕΕ, όμως με ιδιομορφίες.

1η ιδιομορφία: Η Ελλάδα είναι η μοναδική ίσως χώρα της ΕΕ χωρίς δημόσιο σιδηροδρομικό πάροχο,

2η ιδιομορφία: Στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, οι δύο σιδηροδρομικές εταιρείες που εκτελούν έργο (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Goldair,) αλλά και η τρίτη εταιρεία (Pearl-κινεζικών συμφερόντων που έχει ήδη αποκτήσει άδεια από την ΡΑΣ – Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών) είναι κρατικές (ιταλική, αυστριακή, κινεζική).

3η ιδιομορφία: Η ελληνική ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε ως γνωστών χρηματοδοτηθεί κατά το παρελθόν επί σειρά ετών από το ελληνικό κράτος, προκειμένου να ανταποκριθεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές της χώρας.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (D.G.Com) της ΕΕ θεωρούσε τις κρατικές ενισχύσεις μη συμβατές, εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέμενε δημόσια, με αποτέλεσμα αυτές να βαρύνουν τόσο την ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και το ελληνικό δημόσιο, ενώ αυτές θα εθεωρούντο συμβατές προς την Ευρωπαϊκή νομοθεσία εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επωλείτο και θα επέρχετο διαγραφή των χρεών, πράγμα που συνέβη μετά την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική F.S.

Είναι γνωστό ότι το ΤΑΙΠΕΔ καταβάλλει μεγάλη προσπάθεια για την αποκρατικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, που είναι η μοναδική δημόσια εταιρεία συντήρησης τροχαίου υλικού.

Μάλιστα στις 14 Φεβρουαρίου 2018 αναμένονται δεσμευτικές προσφορές από την τσέχικη SKODA και την ιταλική F.S. που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον.

Κύκλοι της αγοράς δίνουν σημαντικές πιθανότητες **το ενδιαφέρον να εκδηλωθεί μόνο από την ιταλική F.S., που έχει ήδη εξαγοράσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.**

Σε μία τέτοια περίπτωση, θα αναμένουμε με ενδιαφέρον την θέση της Επιτροπής Ανταγωνισμού (D.G.Com) της Ε.Ε.

Θα θεωρηθεί, δηλαδή, συμβατή ενέργεια προς τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, μία ανταγωνίστρια πάροχος (Goldair, Pearl) να συντηρεί το τροχαίο υλικό της στις εγκαταστάσεις του ανταγωνιστή της (F.S.-ΤΡΑΙΝΟΣΕ);

Κατά την άποψη μας τυχόν απόφαση πώλησης της ΕΕΣΣΤΥ στην F.S.-ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να ακυρωθεί, διότι παραβιάζει τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού.

Η ΕΕ οφείλει να παρέμβει μέσω της Επιτροπής Ανταγωνισμού (D.G.Com) και να διαμηνύσει ότι τηρεί και σέβεται τους κανόνες που η ίδια θεσπίζει.

Γιάννης Αντωνιάδης,

πρόεδρος της ΕΕΣΣΤΥ