

# Έρχονται αυξήσεις στα τέλη χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου. Ο ΟΣΕ ίσως ανταγωνιστεί στο μέλλον την ΤΡΑΙΝΟΣΕ

2018/11/07 08:47 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την στρατηγική του ΟΣΕ ανέλυσε ο πρόεδρος του Οργανισμού, Γιώργος Κακουλάκης, στη διημερίδα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο.

Μεταξύ άλλων, ο κ. Κακουλάκης προανήγγειλε αυξήσεις στα τέλη χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου, υποστηρίζοντας ότι σήμερα είναι πολύ χαμηλά, αλλά και τη πιθανή, εκ νέου, είσοδο του Οργανισμού στις επιβατικές μεταφορές.

## Η ομιλία του προέδρου του ΟΣΕ

### Ο ΟΣΕ ζητά επαναμόρφωση διατάξεων του ν 3891/2010

Είναι γεγονός ότι οι ρυθμίσεις που θέτει το 4ο πακέτο σχετικά με τα θέματα ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και διαφάνειας εφαρμόζονται ήδη στην χώρα μας, όπου ισχύει το οριζόντιο σύστημα μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με πλήρη νομική, διοικητική και οικονομική ανεξαρτησία μεταξύ τους και με σαφές πλαίσιο κανόνων λειτουργίας.

Ήδη και με το ισχύον καθεστώς του ν. 4408/2016 τόσο στη δήλωση δικτύου, όσο και στα θέματα χωρητικότητας και δρομολογίων, υφίσταται ανεξαρτησία και κατοχυρώνεται η αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής, ενώ είναι δυνατές οι διεταιρικές συμβάσεις μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

### Χρηματοοικονομική Διαφάνεια

Ήδη ο ΟΣΕ αναπτύσσει σύγχρονα κοστολογικά, λογιστικά και πληροφοριακά συστήματα που θα παρέχουν πρωτίστως στον ίδιο τον Οργανισμό, αλλά και προς τους εποπτεύοντες φορείς, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών όλη τη απαραίτητη πληροφόρηση και θα εξασφαλίσουν την απαιτούμενη χρηματοοικονομική διαφάνεια για όλο το εύρος των δραστηριοτήτων του.

Μάλιστα, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΣΕ για τα έτη 2018 – 2022 έχουν προβλεφθεί μια σειρά από ενέργειες που αποσκοπούν στην εισαγωγή νέων αλλά και στην αναβάθμιση υφιστάμενων συστημάτων π.χ. κοστολογικών, πληροφοριακών κ.α. που θα συντελέσουν στη δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ακόμη και με τη λειτουργία περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, ο ΟΣΕ έχει την κατάλληλη οργανωτική δομή και τεχνογνωσία να ανταπεξέλθει τόσο ως διαχειριστής του δικτύου όσο και ως ο φορέαχρέωσης δικαιωμάτων χρήσης.

Επομένως, οι διατάξεις που εισάγονται με την οδηγία 2016/2370 και αφορούν τον τρόπο λειτουργίας, τα καθήκοντα και την ανεξαρτησία του διαχειριστή, δεν καινοτομούν σε ό,τι αφορά το ελληνικό γίνεσθαι, παρά μόνο εξειδικεύουν.

### **Ανασυγκρότηση του ΟΣΕ με επαναμόρφωση των διατάξεων του ν. 3891/2010**

Είναι όμως τώρα η κατάλληλη στιγμή μαζί με την επικείμενη εναρμόνιση, να επιλύσουμε θέματα που αφορούν τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και τη διαχείριση τους.

Ο νόμος 3891/2010 (που ψηφίστηκε εν μέρει ως εφαρμογή του 3ου Σιδηροδρομικού πακέτου και εν μέρει ως εξυγίανση του ομίλου ΟΣΕ) δημιούργησε πολλές αντιφάσεις και δυσερμηνείες σχετικά με τον τρόπο διαχείρισης των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, όπου άλλος διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική υποδομή, άλλος έχει την εμπορική διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και άλλος έχει τη γενική διαχείριση της υποδομής που δεν ανήκει στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ομοίως, είναι ευκαιρία ενόψει και των νέων ρυθμίσεων στο 4ο σιδηροδρομικό πακέτο να επαναμορφωθεί ο τρόπος και η διαδικασία κατασκευής και εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής.

Ήρθε ο καιρός όπου όλοι οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς του σιδηρόδρομου πρέπει να εισηγηθούν στο Υπουργείο την τροποποίηση και βελτιστοποίηση του ν. 3891/2010 αλλά και να συμβάλλουν στην τροποποίηση και επικαιροποίηση του ισχύοντος νόμου 4408/2016.

### **Αναθεώρηση του μοντέλου υπολογισμού τελών πρόσβασης**

Ένα ακόμη μεγάλο ζήτημα για τον Οργανισμό, που μέχρι σήμερα αποτελεί την achilles πτέρνα του, στερώνοντας του κρίσιμα έσοδα, είναι τα πολύ χαμηλά τέλη υποδομής.

Με την ισχύουσα δήλωση δικτύου, τα οριζόμενα τέλη δεν καλύπτουν ούτε μέρος των λειτουργικών εξόδων του Οργανισμού, ούτε αντιστοιχούν στην υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου και στα έργα υποδομής και επιδομής.

Ο ΟΣΕ βρίσκεται σε μία διαδικασία ριζικής αναθεώρησης του μοντέλου υπολογισμού τελών πρόσβασης και όχι μόνο, λαμβάνοντας υπόψη τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2015/909, τη διερεύνηση της εφαρμογής mark-ups, χρεώσεις I T ΣΙ ΕΣ(ETCS), χρεώσεις ορθής χρήσης αιτούμενης/δεσμευμένης χωρητικότητας και φυσικά τη σύνδεση της Δήλωσης Δικτύου με τη βάση EP AI EN ΕΦ (RINF) και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τροχαίου υλικού.

Αποτελεί παραδοχή ότι ενόψει της εναρμόνισης με τις κοινοτικές οδηγίες, αλλά και σε μία εντελώς απελευθερωμένη αγορά τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές, τα τέλη υποδομής πρέπει να επανεξεταστούν στο μέλλον και να αντιστοιχούν στις προσφερόμενες υπηρεσίες και δίκτυο.

### **Συνεργασίες με ιδιώτες υπο προϋποθέσεις**

Μέχρι σήμερα έχει αποδειχθεί ότι ο ΟΣΕ μέσα από μία λειτουργία σαράντα και πλέον ετών έχει όλη την τεχνογνωσία και εμπειρία να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται το δίκτυο και δεν απαιτείται, ειδικά σε μία μικρή χώρα όπως η Ελλάδα, η ανάθεση της διαχείρισης σε περισσότερες επιχειρήσεις ή με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής, ούτε η ανάθεση σε άλλον φορέα της χρέωσης των τελών ή των δικαιωμάτων χρήσης.

Θα ήταν όμως χρήσιμη σε κάποιες περιπτώσεις η σύμπραξη του ΟΣΕ με ιδιώτη στην κατασκευή ή εκμετάλλευση μεγάλου σιδηροδρομικού έργου, όπως επί παραδείγματι το σιδηροδρομικό εμπορευματικό κέντρο που βρισκόμαστε.

Επίσης ο θεσμός του εποπτικού συμβουλίου που εισάγεται με την οδηγία 2016/2370 είναι ανεφάρμοστος στο ελληνικό δίκαιο, καθόσον το θεσμικό πλαίσιο των ανώνυμων εταιριών δεν προβλέπει το θεσμό του εποπτικού συμβουλίου, όπως αντιθέτως αυτός ο θεσμός λειτουργεί πολλά χρόνια τώρα στην Ευρώπη.

Η εισαγωγή του εποπτικού συμβουλίου ως οργάνου ελέγχου και εποπτείας του διαχειριστή υποδομής μάλλον θα επιβάρυνε και θα περιέπλεκε τη λειτουργία του.

Άλλωστε εκτός της πλήρους ανεξαρτησίας του ΟΣΕ, ο Οργανισμός εποπτεύεται από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

## **Δυνατότητες ο διαχειριστής υποδομής να εκτελεί και μεταφορικό επιβατικό έργο**

Θα λέγαμε ότι οι διατάξεις του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα στην εφαρμογή του μοντέλου της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που διαχειρίζεται την σιδηροδρομική υποδομή και παράλληλα εκτελεί και μεταφορικό έργο.

Σε αυτή την περίπτωση, πράγματι, οι ανωτέρω διατάξεις είναι βαρύνουσες και εξασφαλίζουν την απαραίτητη ανεξαρτησία και αμεροληψία.

Χαιρετίζουμε τη δυνατότητα που δίνει το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο να μπορεί ο διαχειριστής υποδομής να εκτελεί και μεταφορικό επιβατικό έργο υπό τη συμμετοχή του σε μία κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση.

Ο ΟΣΕ, στον επιχειρησιακό του σχεδιασμό, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα εξετάσει τις δυνατότητες που του παράσχει η νομοθεσία, **προκειμένου να δραστηριοποιηθεί στο μέλλον, παράλληλα, και στην παροχή μεταφορικού έργου.** Είναι ένα δικαίωμα που μας δίνεται και δεν θα το απεμπολήσουμε.

Θα το μελετήσουμε προσεκτικά λαμβάνοντας υπόψη τη διαμορφωθείσα κατάσταση στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά επιβατών μέσα στην επόμενη διετία που θα έχει ολοκληρωθεί το σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Κατανοούμε επίσης, ότι η αλλαγή του μοντέλου και το πέρασμα σε μια κάθετα ολοκληρωμένη δομή οφείλει να συμβαδίσει με όλα εκείνα τα εχέγγυα που τεκμηριώνουν λογιστική, διαχειριστική και οργανωτική ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής από οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα - διακριτό τμήμα που επιτελεί σιδηροδρομική μεταφορά είτε επιβατών είτε εμπορευμάτων.

Με τις πιο πάνω προϋποθέσεις ο ΟΣΕ θα σχεδιάσει τη δημιουργία του κατάλληλου σχήματος για την αξιοποίηση σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

## **Η αξιοποίηση του μετρικού δικτύου**

Πρέπει τέλος να τονίσουμε και ασχέτως της δυνατότητας που δίνεται στο Οργανισμό να επεκταθεί στις επιβατικές μεταφορές, ότι ήδη σχεδιάζουμε την αξιοποίηση του μετρικού δικτύου ή γενικότερα του δικτύου μη κανονικού εύρους, τόσο στις ιστορικές τουριστικές διαδρομές όσο και σε διαδρομές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο

φυσικό κάλλος με τη χρήση ιστορικών αμαξοστοιχιών.

Με την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής κίνησης, ο ΟΣΕ θα δώσει τη δυνατότητα για την ανάπτυξη και αναβάθμιση σημαντικών πόλων. Είναι αυτονόητο ότι αρωγό σ' αυτή την πρωτοβουλία θα θέλαμε και τους άλλους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα αλλά, πρωτίστως, τις τοπικές κοινωνίες που θα είναι και οι τελικά ωφελημένες από την αξιοποίηση, προώθηση και εκμετάλλευση των τουριστικών σιδηροδρομικών προϊόντων.

Κυρίες και κύριοι,

Ο ΟΣΕ θα αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δίνονται, μέσω του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, για τη διεύρυνση του αντικειμένου του και κατ' επέκταση τη βελτίωση των οικονομικών του αποτελεσμάτων.

Πέρα από τις αρμοδιότητές του ως διαχειριστής της υποδομής, θα ενισχύσει το ρόλο του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και παροχής υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ServiceFacilitiesOperator), παράλληλα με όσα ήδη προαναφέρθηκαν για την πρόθεσή του στο μέλλον να έχει ρόλο ως πάροχος σιδηροδρομικών μεταφορών.

Όλα αυτά, πάντα με κανόνες διαφάνειας και ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που απορρέουν από τον Πυλώνα της Αγοράς και τον Τεχνικό Πυλώνα του 4ο Σιδηροδρομικού Πακέτου.