
Τα βήματα για την απελευθέρωση της αγοράς των ΚΤΕΛ περιγράφει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

2019/05/27 10:35 στην κατηγορία MMM

Τη δημιουργία μιας νέας Αρχής, της Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και την εφαρμογή της απελευθέρωσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, δηλαδή της αγοράς των ΚΤΕΛ, προβλέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Όπως αναφέρεται σε αυτό, ο νόμος 4199/2013 καθορίζει το σύστημα απελευθέρωσης των μεταφορών με υπεραστικά λεωφορεία που βασίζεται κυρίως στην παραχώρηση δρομολογίων ή δικτύων.

Ωστόσο, η πλήρης απελευθέρωση ορισμένων δρομολογίων μπορεί να έχει ταχύτερη και εντονότερη επίδραση στη μείωση του κόστους για τους επιβάτες.

Σε συμφωνία με αυτό, όπως επισημαίνουν οι συγγραφείς του ΕΣΣΜ, **φαίνεται προτιμότερο να αναθεωρηθεί ο νόμος**, έτσι ώστε να αποφευχθεί η διαιώνιση του υφιστάμενου συστήματος, όπου κάθε διαδρομή/ δίκτυο παραχωρείται αποκλειστικά σε έναν φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. σήμερα στα ΚΤΕΛ).

Αυτό δε συνιστά πλήρη απελευθέρωση του τομέα, αλλά παρέχει στη ρυθμιστική αρχή ένα ευρύ φάσμα εργαλείων για την εφαρμογή διαφορετικών μοντέλων ανάλογα με την εκάστοτε ανάγκη.

Σε κάθε περίπτωση, **η απελευθέρωση θα πρέπει να γίνει με αυστηρή παρακολούθηση από το δημόσιο τομέα**, εξασφαλίζοντας ότι η ποιότητα των υπηρεσιών δε θα μειωθεί σε καμία περιοχή της χώρας.

Ο νόμος καθόριζε, επίσης, τη δημιουργία μίας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ). Η Αρχή αυτή θα παρακολουθούσε τον τομέα των υπεραστικών λεωφορείων, ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) θα έκανε το ίδιο για τον τομέα των σιδηροδρόμων.

Ωστόσο, **δύο παράλληλες ρυθμιστικές αρχές για χερσαίες μεταφορές**, όπως αναφέρεται, οι οποίες διαχειρίζονται χωριστά τις οδικές και τις σιδηροδρομικές

μεταφορές, θα μπορούσαν να ανταγωνίζονται ανεπαρκώς, με την καθεμία να καταβάλλει προσπάθειες να αναπτύξει το δικό της μέσο μεταφοράς (για παράδειγμα, υπό την πίεση διαφορετικών ομάδων συμφερόντων) χωρίς να λαμβάνει υπόψη τη γενικότερη εικόνα.

Μια **ενιαία αρχή για τις χερσαίες μεταφορές** – όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες της ΕΕ – θα μπορούσε να αναπτύξει μια ολιστική προσέγγιση και να εφαρμόσει μια αποτελεσματικότερη εθνική στρατηγική.

Αυτή η συνδυασμένη πολιτική θα είχε θετικό αποτέλεσμα, όσον αφορά τη διαχείριση των επιδοτήσεων ΥΓΟΣ, καθώς για κάθε διαδρομή/ δρομολόγιο θα μπορούσε να επιλεγεί ο βέλτιστος τρόπος μεταφοράς.

Τέλος, η απελευθέρωση των μεταφορικών υπηρεσιών με υπεραστικά λεωφορεία και η πιθανή παραχώρηση ορισμένων δικτύων δημιουργούν μία μοναδική ευκαιρία για την επιβολή ποσόστωσης στις προμήθειες στόλου οχημάτων με ηλεκτροκίνηση ή άλλες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Τα προτεινόμενα μέτρα

Οι πιο σημαντικές ενέργειες στο πλαίσιο αυτού του μέτρου, όπως αναγράφεται στο ΕΣΣΜ, είναι:

-Εξέταση των θεσμικών ζητημάτων και των επιλογών συγχώνευσης των ΡΑΣ και ΡΑΕΜ.

α.Εξέταση σχετικά με το ποιες αλλαγές θα μπορούσαν να απαιτηθούν στο πλαίσιο του νομικού καθεστώτος τους, ώστε να παραμείνουν σε συμμόρφωση με ισχύουσες Οδηγίες της ΕΕ και ελληνική νομοθεσία.

β.Καθορισμός του εύρους των εργασιών της νέας δημόσιας οντότητας υπό το ΥΠΥΜΕ και εκτίμηση των αναγκών σε προσωπικό. Εναλλακτικά, απαιτούμενο μέτρο αποτελεί ο επανασχεδιασμός των υπεραστικών διαδρομών με σκοπό τον εξορθολογισμό και τη βελτιστοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών με τρένο και λεωφορείο.

-Αναθεώρηση του Νόμου 4199/2013 για τις μεταφορές με υπεραστικά λεωφορεία.

-Δημιουργία της Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και του προγράμματος ενδυνάμωσης δομών και ανάπτυξης ικανοτήτων.

-Εφαρμογή της **απελευθέρωσης των υπεραστικών μεταφορών με λεωφορεία** με τα εξής βήματα:

α.Προσδιορισμός του είδους της παραχώρησης/ απελευθέρωσης που πρέπει να χρησιμοποιείται σε κάθε κατηγορία μεταφορών (υπεραστικές, εντός νομού,

νησιωτικές, κ.λπ.).

β.Επαναπροσδιορισμός του συστήματος ΥΓΟΣ λαμβάνοντας υπόψη τον συνδυασμό των υπηρεσιών σιδηροδρόμων και λεωφορείων.

γ.Προετοιμασία και υλοποίηση των καθορισμένων παραχωρήσεων

δ.Παρακολούθηση της εφαρμογής της μεταρρύθμισης με τη χρήση ΚΔΕ, με ιδιαίτερη προσοχή στα κόμιστρα επιβατών, τη διακίνηση επιβατών και τις δαπάνες.

ε.Αναθεώρηση του ιδιοκτησιακού και επιχειρησιακού καθεστώτος των τερματικών σταθμών λεωφορείων μετά την απελευθέρωση.

στ.Πρώθηση της διατροφικότητας για μελλοντικούς σταθμούς λεωφορείων.

Το μέτρο αναμένεται να ενισχύσει τη συνολική αποδοτικότητα και βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών της χώρας, όμως η πλειονότητα των αναμενόμενων ωφελειών πρόκειται να εστιάζουν στις λειτουργίες διατροφικών μεταφορών κατά μήκος του διαδρόμου ΠΑΘΕ, επισημαίνεται ενδεικτικά.