

Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο: Στα πρότυπα της αεροπορικής, η σιδηροδρομική αγορά

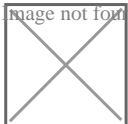
2016/12/21 23:53 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Άλλα τα πλεονεκτήματα των τρένων, άλλα των αεροπλάνων. Ωστόσο, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «πασχίζουν», εδώ και χρόνια, να αναβαθμίσουν την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου, λαμβάνοντας επιτυχές πρακτικές άλλων αγορών, όπως των αεροπορικών.

Αποστολή στις Βρυξέλλες: Φώτης Φωτεινός

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ ψήφισε τα «Σιδηροδρομικά Πακέτα», με στόχο το λειτουργικό διαχωρισμό του διαχειριστή υποδομής και εκμετάλλευσης, την απελευθέρωση των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, με γνώμονα τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών, αφού ο σιδηρόδρομος παραμένει «φτωχός συγγενής» **(υπολογίζεται ότι στους επιβάτες διαθέτει 6% μερίδιο αγοράς στην Ευρώπη)**, σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά μέσα, όπως το αεροπλάνο και οι οδικές μεταφορές.

image not found or type unknown



Η τελευταία εξέλιξη έχει να κάνει με την ψήφιση επιμέρους διατάξεων του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, όπου μετά την πλήρη απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών, επιδίωξη της ΕΕ αποτελεί η αντίστοιχη των επιβατικών.

Σταδιακό άνοιγμα και των «άγονων δρομολογίων» από το 2020

Μάλιστα, πριν από λίγες ημέρες, το Ευρωκοινοβούλιο ψήφισε υπέρ του σταδιακού ανοίγματος και των «άγονων δρομολογίων».

Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς, οι σιδηροδρομικές εταιρείες θα μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στις αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, εντός ΕΕ, με δύο τρόπους:

-Πρώτον, στις περιπτώσεις, όπου οι αρχές συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, θα δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης προσφορών για την ανάληψη των συμβάσεων αυτών.

Αυτό θα καταστεί σταδιακά η κατεξοχήν τυπική διαδικασία, όταν θα επιλέγονται οι πάροχοι υπηρεσιών.

Η απευθείας ανάθεση θα επιτρέπεται στις δημόσιες συμβάσεις κάτω από μια ορισμένη μέση ετήσια αξία ή για την ετήσια παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (7,5 εκατ. ευρώ ή 500.000 χλμ.).

-Δεύτερον, οποιαδήποτε σιδηροδρομική εταιρεία θα μπορεί να προσφέρει **εμπορικές υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές αγορές μεταφοράς επιβατών στις άλλες χώρες της ΕΕ.**

Τα κράτη μέλη θα μπορούν, ωστόσο, να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης ενός νέου παρόχου σε ορισμένες γραμμές, προκειμένου να διασφαλίζουν τη συνέχιση της παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων.

Πάντως, όπως εξηγεί ο κ. Κωστής Γιεράρης, Γραμματέας στο ΕΚ στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, όσον αφορά τους διαγωνισμούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μικρές «σιδηροδρομικά» χώρες, όπως η Ελλάδα μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να συνεχίσουν να κάνουν απευθείας αναθέσεις στις «άγονες γραμμές».

Οι απόψεις Ευρωπαίων αξιωματούχων

Όπως δήλωσε στο σεμινάριο «Railway Package: Completing the single European railway area», ο Μίκαελ Κράμερ, πρόεδρος της επιτροπής για τις Μεταφορές και τον Τουρισμό και Γερμανός ευρωβουλευτής των Πρασίνων, υπογράμμισε ότι «ελπίζουμε το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο να είναι και το τελευταίο. Αυτό το πακέτο έχει να κάνει πολύ με τον αθέμιτο ανταγωνισμό», συμπληρώνοντας ότι «τα τεχνικά εμπόδια πρέπει να αρθούν στην Ευρώπη, οι ιδιωτικές εταιρείες θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν, **εάν θέλουν να πιστοποιηθούν από κάθε χώρα ξεχωριστά ή να λάβουν ένα ευρωπαϊκό πιστοποιητικό, που θα αποτελεί και πιο οικονομική επιλογή**».

Από την πλευρά της, η Τζούλια Λάμπ (γενική γραμματέας της European Rail Freight Association) δήλωσε ότι «θέλουμε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη βελτίωση του κλίματος για το σιδηρόδρομο, από την πλευρά του κοινού, είτε είναι επιβάτες, είτε διαχειριστές φορτίων.

Υποστηρίζουμε την πρόθεση της ΕΕ να δομήσει έναν ενοποιημένο και δυναμικό ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο. Απογοητευτήκαμε από την αποτυχία του πολιτικού άξονα του προηγούμενου πακέτου, όπως και με την έλλειψη διαφάνειας».

Αντίστοιχα, η Άννα Μαλέρο (νομική σύμβουλος των European Rail Infrastructure Managers), τόνισε ότι «η σωστή διαχείριση των υποδομών είναι η πρόκληση αυτού

του πακέτου, για να έχουμε μια αξιόπιστη, ασφαλή, αποτελεσματική υποδομή.

Αυτό δεν είναι πια μέρος της σιδηροδρομικής δουλειάς, είναι μια ολόκληρη “επιχείρηση”. Επίσης, η σχέση **καταναλωτών-διαχειριστών υποδομής (KPIs) πρέπει να είναι ξεκάθαρη».**

Τέλος, ο Λίμπορ Λόχμαν (director community των European Railway and Infrastructure Companies) τόνισε ότι «μέχρι σήμερα μέναμε μόνο στο κόστος υποδομών και υπηρεσιών, τώρα πρέπει να εναρμονιστούμε με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πακέτου, που θα κάνουν ανταγωνιστικό το σιδηρόδρομο, αλλά και υπεύθυνο απέναντι στο περιβάλλον.

Υπάρχει ήδη εφαρμογή, τα αποτελέσματα της οποίας αναμένουμε να δούμε το 2018, για την κοινή τιμολόγηση, από τη χώρα αναχώρησης στη χώρα προορισμού, με ενιαίο εισιτήριο και διαδικασίες. Μιλάμε για μια διαδικασία, όπως στην αεροπλοΐα», συμπληρώνοντας ότι «ασκούμε πιέσεις για να είναι ξεκάθαρος ο διαχωρισμός, ανάμεσα σε αυτόν που διαχειρίζεται την υποδομή και τους όρους που την εξασφαλίζει, σε σχέση με τον πάροχο των υπηρεσιών».

Συνοπτικά, οι πιο «ανοιχτές» σιδηροδρομικές αγορές στην Ευρώπη είναι σε Σουηδία, Γερμανία, Ιταλία, Τσεχία, Ηνωμένο Βασίλειο και Αυστρία.