
Οι αλλαγές που επιφέρει στην σιδηροδρομική αγορά το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο

2017/03/06 09:26 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Σημαντικές αλλαγές επιφέρει στην σιδηροδρομική αγορά το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, με στόχο την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου.

Ειδικότερα, στο τέλος του 2016 ψηφίστηκε ο πυλώνας της αγοράς που αποτελούσε τμήμα του **4^{ου} σιδηροδρομικού πακέτου, η επεξεργασία του οποίου είχε ξεκινήσει από το 2013.**

Συγκεκριμένα για τον πυλώνα της αγοράς ψηφίστηκαν τα ακόλουθα νομοθετήματα:

- ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/2370 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»,
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2338 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» και
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2337 της 14ης Δεκεμβρίου 2016 «σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων»

Με τη νέα οδηγία, που τροποποιεί την Οδηγία ΕΕ 2012/34, **ενισχύεται η ανεξαρτησία του Διαχειριστή Υποδομής**, δίνοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να επιλέξουν ανάμεσα σε διάφορα οργανωτικά μοντέλα από τον πλήρη διαχωρισμό μέχρι την κάθετη ολοκλήρωση, υπό τον όρο ότι υπάρχουν οι κατάλληλες διασφαλίσεις που εγγυώνται την αμεροληψία του ΔΥ ως προς τα βασικά του καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης.

Επίσης, με τη νέα οδηγία προβλέπονται δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της 2012/34 που δίνουν τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν αυτές που ικανοποιούν καλύτερα τη δομή και την οργάνωση των σιδηροδρομικών συστημάτων

στο έδαφός τους, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Με τον Κανονισμό 2016/2338, που τροποποιεί τον 2007/1370, οι σιδηροδρομικές εταιρείες θα μπορούν πλέον να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στις αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με δύο τρόπους:

1. Στις περιπτώσεις όπου οι αρχές συνάπτουν **δημόσιες συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφορά επιβατών**, θα δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης προσφορών για την ανάληψη των συμβάσεων αυτών, από το Δεκέμβριο του 2023, με ορισμένες εξαιρέσεις.

Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα διατηρήσουν το δικαίωμα της απευθείας ανάθεσης συμβάσεων, χωρίς την κατάθεση προσφορών όταν, με αιτιολογημένη απόφασή τους, **κρίνουν ότι η απευθείας ανάθεση δικαιολογείται από εξαιρετικές περιστάσεις**, όπως θα μπορούσαν να είναι τα ιδιαίτερα διαρθρωτικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά της οικείας αγοράς και δικτύου, όταν μια τέτοια σύμβαση μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή της οικονομικής αποδοτικότητας ή και των δύο, σε σύγκριση με προηγούμενη ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κα.

2. Οποιαδήποτε σιδηροδρομική εταιρεία θα μπορεί να προσφέρει εμπορικές υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές αγορές μεταφοράς επιβατών στις άλλες χώρες της ΕΕ από το Δεκέμβριο του 2020. 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.

Η εκάστοτε εθνική ρυθμιστική αρχή θα προχωρεί σε αντικειμενική οικονομική ανάλυση για να προσδιορίσει πότε θα μπορεί να περιοριστεί η ανοικτή πρόσβαση στην αγορά.

Θα υπάρχει αξιολόγηση των οποιοδήποτε πιθανών συγκρούσεων συμφερόντων, προκειμένου να διασφαλίζεται η αμερόληπτη λειτουργία των διαχειριστών υποδομών και η ισότιμη πρόσβαση όλων των φορέων στις σιδηροδρομικές γραμμές και τους σταθμούς.

Τέλος, με τον Κανονισμό 2016/2337 καταργείται ο Κανονισμός ΕΕ 1192/69 «περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων», γιατί δεν συμβαδίζει και δεν συμβιβάζεται με τα ισχύοντα σήμερα νομοθετικά μέτρα.

Μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, οι αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, επιδοτούμενες και μη, ανταγωνίζονται απευθείας μεταξύ τους.

Και δεν είναι πλέον δέον οι εν λόγω δύο ομάδες να τυγχάνουν διαφορετικής αντιμετώπισης. Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες.

Δημοσίευση Τεχνικού Πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου

Ο τεχνικός πυλώνας του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου (ΣΠ) δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 26-05-2016. Ο τεχνικός πυλώνας περιλαμβάνει:

- Τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) 881/2004,
- Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση),
- Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση).

Οι σημαντικότερες αλλαγές που επιφέρει το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο συνοψίζονται ως εξής:

1. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλαμβάνει κεντρικό ρόλο, εκτελώντας το αργότερο από τον Ιούνιο 2019, καθήκοντα σχετικά με την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, την έγκριση θέσης σε λειτουργία οχημάτων και την προέγκριση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS.

2. Όταν ο χώρος λειτουργίας περιορίζεται σε ένα μόνο κράτος μέλος, η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει την αίτησή της για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

3. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα θα λαμβάνει μόνο μία έγκριση θέσης σε λειτουργία. Όταν ο χώρος χρήσης περιορίζεται σε ένα ή περισσότερα δίκτυα εντός ενός μόνο κράτους μέλους, ο αιτών έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει αίτηση για έγκριση οχήματος, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό, στον Οργανισμό ή στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

4. Δεδομένης της σημασίας του ERTMS για την ομαλή ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και την ασφάλειά του ο Οργανισμός, πριν από οποιαδήποτε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, θα ελέγχει ότι οι προβλεπόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως προς τις σχετικές ΤΠΔ και είναι, επομένως, πλήρως διαλειτουργικές.

5. Αναφορικά με την νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των

Εθνικών Αρχών Ασφάλειας και του Οργανισμού θα συναφθούν συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των Εθνικών Αρχών Ασφάλειας που θα περιλαμβάνουν και πτυχές κόστους.

6. Θα καταρτισθούν και θα αναθεωρηθούν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) καθώς και οι Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ), οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) και οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).

7. Η διάκριση μεταξύ των όρων «εθνικοί κανόνες ασφάλειας» και «εθνικοί τεχνικοί κανόνες» όπως αυτοί ορίζονται αντιστοίχως στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ και στην Οδηγία 2008/57/ΕΚ αίρεται και αυτοί αντικαθίστανται από την έννοια των «εθνικών κανόνων», οι οποίοι πρέπει να κοινοποιούνται βάσει των νέων Οδηγιών.

Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, κυρίως αν αφορούν τη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.

Θα πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, αν αφορούν τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος ή τα ειδικά θέματα, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος, της πιστοποίησης ασφάλειας, της έγκρισης ασφάλειας και της διερεύνησης των ατυχημάτων.