

## **Δυο οι καταγγελίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά του ΟΣΕ για τα τέλη υποδομής. Αφορούν τα έτη 2020-21 και 2022**

2022/05/18 10:01 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Χθες – με την ανακοίνωση της ΡΑΣ – ήρθε, με τον πλέον επίσημο τρόπο στην επιφάνεια, η αντιπαράθεση μεταξύ του ΟΣΕ και της (ιταλικής) ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα τέλη υποδομής.

### **Του Φώτη Φωτεινού**

Η υπόθεση «χρονίζει» από το 2019, όταν ο ΟΣΕ ανήγγειλε σημαντικές αυξήσεις στα τέλη υποδομής με ισχύ από το 2020, έπειτα από την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Κατά μέσο όρο, πρόκειται για διπλασιασμό των χρεώσεων, τις οποίες αμφισβητεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία προχώρησε σε 2 καταγγελίες στη ΡΑΣ. **Η πρώτη αφορά τα τέλη υποδομής της διετίας 2020 - 21 και η δεύτερη τα τέλη του 2022.**

Η ΡΑΣ, αλλά και το υπουργείο Μεταφορών, καλούνται να «βγάλουν τα κάστανα από τη φωτιά», καθώς η διαμόρφωση των τελών χρήσης αποτελεί μείζον ζήτημα για τη βιωσιμότητα του ΟΣΕ, αλλά και για την «συμπεριφορά» της (ιταλικής) ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία είναι ο κύριος χρήστης του δικτύου.

### **«Γόρδιος δεσμός» τα τέλη υποδομής**

Τα έσοδα του ΟΣΕ προέρχονται από δυο μόνο πηγές: την κρατική επιχορήγηση και τα τέλη χρήσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Τα τελευταία χρόνια, **η ετήσια κρατική επιδότηση ανέρχεται στα 45 εκατ. ευρώ, ενώ το 2019 τα τέλη πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο ανήλθαν στα 16 εκατ. ευρώ.**

Τα έσοδα αυτά, σύμφωνα με αναλυτές της σιδηροδρομικής αγοράς, **δεν καλύπτουν καν για τα λειτουργικά έξοδα του οργανισμού** και κατά συνέπεια δεν επαρκούν για να καλύψουν τα έξοδα συντήρησης του δικτύου.

Ο οργανισμός, με την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στον άξονα Αθήνα –

Θεσσαλονίκη, εφάρμοσε το 2020 διπλασιασμό τελών σε σχέση με το 2019, τα οποία, σύμφωνα με στελέχη της αγοράς, είχαν μείνει σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα τα τελευταία χρόνια, με προοπτική να σταθεροποιηθούν, σε αυτά τα επίπεδα, τα επόμενα.

Από την πλευρά της, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αμφισβητεί τις χρεώσεις αυτές, πληρώνοντας έναντι στον ΟΣΕ. Η σιδηροδρομική εταιρεία υποστηρίζει ότι η αλλαγή του ΟΣΕ στο κοστολογικό μοντέλο οδηγεί σε χρεώσεις υπερβολικά υψηλότερες από αυτές του 2019, χωρίς να έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στην ποιότητα του δικτύου.

Όπως αναφέρει, τα τέλη που προβλέπονται στη “Δήλωση Δικτύου” για την περίοδο 2020-21 δεν είναι βιώσιμα, ακόμη και αν δεν ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της πανδημίας Covid-19.

Για παράδειγμα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμά ότι το κόστος πρόσβασης για το έτος 2020 ανέρχεται στα 14 εκατ. ευρώ περίπου, ενώ η εφαρμογή των χρεώσεων της “Δήλωσης Δικτύου” του ΟΣΕ **για το 2020 θα απέφερε κόστος, περίπου 28,65 εκατ. ευρώ.**

Όπως είναι φυσικό, την υπόθεση παρακολουθεί σύσσωμη η σιδηροδρομική αγορά.