

Για «υποτιθέμενο ανταγωνισμό» στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά κάνει λόγο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων

2023/04/21 10:11 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Για «υποτιθέμενο ανταγωνισμό» στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά και για επαναδιαπραγμάτευση μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Hellenic Train των όρων παροχής του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου και των υποχρεώσεων της σε θέματα ασφαλείας κάνει λόγο, μεταξύ άλλων, το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για το δυστύχημα των Τεμπών [στις σελίδες 196 - 197](#).

Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Σημειώνεται ότι, όπως αποκάλυψε χθες και έπειτα από ερώτηση του metaforespress.gr, ο υπουργός Επικρατείας, αρμόδιος για θέματα μεταφορών, Γιώργος Γεραπετρίτης, θα υπάρξει τηλεφωνική επικοινωνία με τον **Ιταλό υπουργό Μεταφορών**, με αντικείμενο το επενδυτικό πρόγραμμα της Hellenic Train.

Μάλιστα, οι δυο υπουργοί ίσως συναντηθούν **και από κοντά έως τα μέσα Μαΐου**.

Ακολουθούν τα επίμαχα αποσπάσματα:

Με την έξοδο το 2008-10 από τον Όμιλο ΟΣΕ της εταιρείας Εκμετάλλευσης (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σήμερα Hellenic Train) και την πλήρη ιδιωτικοποίησή της (το 2017) **περιορίστηκαν σημαντικά οι δίαυλοι συνεργασίας και συνέργειας** ανάμεσα στην Υποδομή (ΟΣΕ) και την Εκμετάλλευση (Hellenic Train).

Αυτό ήταν αναμενόμενο διότι μια ιδιωτική εταιρεία έχει ως στόχο πρωτίστως την κερδοφορία, ενώ ο δημόσιος φορέας αποβλέπει στο κοινωνικό συμφέρον και την ασφάλεια.

Ο ιδιώτης - επιχειρηματίας θα προβεί σε δαπάνες για το καλό της κοινωνίας, μόνο αν αποκομίζει άμεσα οικονομικά οφέλη ή καλή φήμη που έμμεσα θα του αποφέρει μεσομακροπρόθεσμα οφέλη.

Η εξασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος είναι αποτελεσματική μόνο αν γίνει πριν την πώληση του δημόσιου αγαθού και την εκχώρησή του σε ιδιώτη κι όχι μετά την πώληση, οπότε γίνεται παρακλητικά από το Δημόσιο προς τον Ιδιώτη, που

προστατεύεται τόσο από την Ελληνική όσο και από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία και είναι πρακτικά αδύνατο να του επιβληθούν πρόσθετες υποχρεώσεις από όσες του επιβλήθηκαν αρχικά.

Το δίπολο επομένως Υποδομή – Εκμετάλλευση ανάγεται στο θεμελιακό δίπολο των δυτικών οικονομιών κάθε φορά που ιδιώτης παρέχει αγαθά δημόσιου-κοινωνικού χαρακτήρα, όπως οι μεταφορές: Να αναζητηθεί δηλαδή η βέλτιστη ισορροπία(και για τον ιδιώτη και για το δημόσιο) στο δίπολο ασφάλεια (κοινωνικό αγαθό) – αποδοτικότητα (κερδοφορία ιδιώτη).

Σήμερα στον τομέα της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας δραστηριοποιούνται:

-Η Hellenic Train, στην οποία έχουν εκχωρηθεί όλες οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και μάλιστα ως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές) που επιδοτούνται από το Ελληνικό κράτος.

Πρακτικώς οι Ευρωπαϊκές πολιτικές απελευθέρωσης και εισόδου ιδιωτών στη σιδηροδρομική αγορά είχαν ως συνέπεια την υποκατάσταση ενός πρώην εθνικού (Ελληνικού) κρατικού μονοπωλίου (TRAINOSE) **από ένα «ιδιωτικό» μονοπώλιο, που δεν είναι άλλο παρά μια θυγατρική της κρατικής Ιταλικής εταιρείας σιδηροδρόμων.**

Η ευρύτερη όμως στόχευση της Hellenic Train ίσως επικεντρώνεται περισσότερο στις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς τα λιμάνια της Ελλάδας δίνουν στον ελληνικό σιδηρόδρομο μια ευρύτερη ζώνη επιρροής (πέραν της Ελλάδας) που επιτρέπει διεύρυνση στις αγορές των χωρών της Βαλκανικής, ενδεχομένως μέχρι και την Κεντρική Ευρώπη.

-Εκτός όμως από την Hellenic Train, στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και άλλοι ιδιώτες μεταφορείς (Goldair Cargo, Pearl, κ.ά.), με συνολικό όμως μερίδιο της Ελληνικής εμπορευματικής σιδηροδρομικής αγοράς (για το 2022) λιγότερο από 5%, **με την Hellenic Train να δραστηριοποιείται στο 95% της σιδηροδρομικής εμπορευματικής αγοράς της χώρας.**

Η απελευθέρωση επομένως της εθνικής σιδηροδρομικής αγοράς και η εισαγωγή του ανταγωνισμού είχαν ως συνέπεια **στις μεν επιβατικές μεταφορές να έχουμε ένα νέο «ιδιωτικό» μονοπώλιο (στη θέση του παλιού εθνικού),** στις δε εμπορευματικές μεταφορές να έχουμε ένα περίπου μονοπώλιο, καθώς ένας «ιδιώτης» (Hellenic Train) κατέχει περισσότερο από το 95% της εθνικής εμπορευματικής σιδηροδρομικής αγοράς.

Ενώ όμως στο καθεστώς πριν τη διάσπαση του ΟΣΕ και πώληση της TRAINOSE το

κράτος είχε τη δυνατότητα να προτάξει ως προτεραιότητα την ασφάλεια και να ρυθμίσει την αγορά με βάση την εθνική στρατηγική (π.χ. χαμηλά κόμιστρα για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες), **η δυνατότητα αυτή δεν υφίσταται πλέον.**

Το κράτος και η ΡΑΣ σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της, μπορεί πλέον να επιβάλλει τις συνθήκες ασφαλείας πλήρως μόνο στον ΟΣΕ (και μόνο μερικώς στην Hellenic Train), ενώ η ισορροπία της απελευθερωμένης αγοράς επαφίεται **αφενός στον υποτιθέμενο ανταγωνισμό**, δηλαδή πρακτικά στην εταιρεία που μονοπωλεί πλήρως τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και σε μεγάλο βαθμό τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές και αφετέρου(και ως ένα βαθμό) στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλει το Ελληνικό Δημόσιο στον Ιδιώτη.

Οι δυνατότητες διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας

Υπό τις συνθήκες αυτές, ενδεχόμενη καταγγελία της σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Hellenic Train και επανεθνικοποίηση της τελευταίας θα έθετε μια σειρά από δυσεπίλυτα προβλήματα:

-κόστος εξαγοράς απροσδιορίστου ύψους που θα επιβάρυνε το Ελληνικό Δημόσιο,

-δυσκολία έως αδυναμία του Ελληνικού Δημοσίου να στηρίξει χωρίς εμπλοκή της ΕΕ τον νέο ΟΣΕ που θα δημιουργηθεί, διότι το άγρυπνο μάτι της ΕΕ θα θεωρήσει πολλές από τις νέες χρηματοδοτήσεις ως κρατικές ενισχύσεις που νοθεύουν τον ανταγωνισμό και είναι καταδικαστέες από το ενωσιακό δίκαιο,

-εμπλοκή των ενωσιακών μηχανισμών για προστασία της (υπό δημιουργία) ανταγωνιστικής σιδηροδρομικής αγοράς, στο όνομα της οποίας θα ασκηθούν από την ΕΕ προσφυγές κατά της χώρας.

Η άλλη λύση θα ήταν επαναδιαπραγμάτευση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Hellenic Train των όρων παροχής του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου και των υποχρεώσεων της σε θέματα ασφαλείας.

Η επιδίωξη και επίτευξη συμβιβασμού **είναι προς το συμφέρον και των δύο πλευρών** (Ελληνικό Δημόσιο, Hellenic Train).