

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 6.2.2008
COM(2008) 54 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

Πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής

{SEC(2008)131}
{SEC(2008)132}
{SEC(2008)133}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής

1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1.1. Η χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής

Η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει ως μέλημα την ανάπτυξη και τη βελτιστοποίηση της υποδομής μεταφορών και τη διασφάλιση της καλής διοίκησης από άποψη ποιότητας, αξιοπιστίας, ευελιξίας και πελατοστρέφειας. Προς το σκοπό αυτό απαιτείται η κινητοποίηση των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων. Έξι έτη μετά την έκδοση της δέσμης για τη σιδηροδρομική υποδομή¹ παραμένουν ανησυχίες σχετικά με τη διατηρησιμότητα της χρηματοδότησης για την υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών υποδομής καθώς και με τον τρόπο με τον οποίο θα επιτελέσουν καλύτερα το έργο τους οι διαχειριστές υποδομής. Η διαπίστωση αυτή απορρέει από εκτενείς διαβουλεύσεις συμφεροντούχων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Μαΐου του 2006 και Σεπτεμβρίου του 2007².

Η παρούσα ανακοίνωση εκθέτει τα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν από τα κράτη μέλη και τους διαχειριστές υποδομής ώστε να επιτευχθεί ο συνδυασμός οικονομικής ισορροπίας με το ενδεδειγμένο επίπεδο υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής. Η Επιτροπή συνιστά τα μέτρα αυτά να εφαρμόζονται με συνέπεια και πλήρως στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα εξετάσει όμως το ενδεχόμενο να προτείνει δεσμευτική νομοθεσία ώστε να διασφαλιστεί ότι η αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα ανταποκρίνεται πλήρως στις ευθύνες των κρατών μελών για την ανάπτυξη σιδηροδρομικής υποδομής.

1.2. Το στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς για την ανάπτυξη σιδηροδρομικής υποδομής

Η εξασφάλιση σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί νευραλγική απαίτηση για την ανάπτυξη ανταγωνιστικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η ανάπτυξη της υποδομής αφορά δύο κυρίως μέρη: τα κράτη μέλη, συνήθως τις εθνικές κυβερνήσεις που είναι κάτοχοι της υποδομής, και τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής. Σύμφωνα με τους αντίστοιχους ρόλους τους, όπως προβλέπεται στη σιδηροδρομική νομοθεσία, τα μέρη αυτά πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με την έκταση και τη φύση της ανάπτυξης υποδομής και τους συναφείς οικονομικούς πόρους στο πλαίσιο συνεκτικής προσέγγισης.

Το πρώτο προαπαιτούμενο συνίσταται σε ένα συνεπές στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής μεταφορών. Στο πλαίσιο της πολιτικής του για τις μεταφορές που έχει χαράξει με βάση τις μελλοντικές ανάγκες των χρηστών, το κράτος θα πρέπει να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τις μακροπρόθεσμες ανάγκες σε υποδομή για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Έτσι θα

¹ Σαν σύνολο οι οδηγίες 2001/12/EK, 2001/13/EK και 2001/14/EK είναι γνωστές με την ονομασία "η δέσμη για την υποδομή".

² Οι διαβουλεύσεις έλαβαν τη μορφή εργομήγυρης συμφεροντούχων το Μάιο του 2006, δύο φάσεων διαβουλεύσεων συμφεροντούχων με βάση μελέτες που ανατέθηκαν από την Επιτροπή τα έτη 2006 και 2007 καθώς και δημόσιας διαβούλευσης η οποία ολοκληρώθηκε το Σεπτέμβριο του 2007.

προκύψουν οι παράμετροι οι αναγκαίες για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με το βέλτιστο επίπεδο ποιότητας υποδομής και την έκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό μπορεί να συνεπάγεται την περικοπή ορισμένων γραμμών όπου λογικά δεν είναι δυνατόν να αναμένεται ζήτηση ή την ενίσχυση της μεταφορικής ικανότητας για να αντιμετωπιστεί αύξουσα ζήτηση³.

1.3. Το επίπεδο δημόσιας παρέμβασης

Από άποψη οικονομικών πόρων, για συντήρηση⁴ και για καινούργια σιδηροδρομική υποδομή το έτος 2006 τα κράτη μέλη της ΕΕ ανέφεραν δαπάνη 13,9 δισεκατομμυρίων ευρώ, στην οποία δεν περιλαμβάνεται η χρηματοδότηση από συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (παραρτήματα 1 και 2). Αν στο ποσό αυτό προστεθούν τα έσοδα από τέλη χρηστών, η δαπάνη συντήρησης για το σιδηρόδρομο ανέρχεται σε 35 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου ετησίως. Τα έσοδα από τέλη χρηστών καλύπτουν μόνο περίπου 30 έως 50%, με οριακά ποσοστά 10% και 100%.

Η συμμετοχή της ΕΕ εστιάζεται βασικά στη συγχρηματοδότηση υποδομής μεταφορών στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της για τα ΔΕΔ και μερών του ταμείου συνοχής και του περιφερειακού ταμείου. Η συμμετοχή αυτή προορίζεται για την κατασκευή και την αποκατάσταση υποδομής στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (ΔΕΣΔ) και καλύπτει μικρό μόνο μέρος του δικτύου.

Η κοινοτική νομοθεσία θεωρεί ως κανόνα τη χρέωση της σιδηροδρομικής υποδομής με βάση το κόστος εκμετάλλευσης κάθε πρόσθετης παρεχόμενης σιδηροδρομικής υπηρεσίας αλλά επιτρέπει την πλήρη ανάκτηση του κόστους μόνο ως εξαίρεση και μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις⁵. Σε πολλές περιπτώσεις τα κράτη μέλη παίζουν πρωτεύοντα ρόλο στη διασφάλιση της οικονομικής σταθερότητας των διαχειριστών υποδομής στην επικράτειά τους. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να καλύπτουν σημαντικό μερίδιο δαπανών συντήρησης από ίδια έσοδα ή από κρατικές χορηγήσεις. Όσον αφορά τις εν λόγω χορηγήσεις, τίθεται το ερώτημα της σχέσης μεταξύ του κράτους και των διαχειριστών υποδομής.

2. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΦΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1. Το νομικό πλαίσιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η νομοθεσία της ΕΕ απαιτεί να τίθενται κίνητρα για τη μείωση του κόστους εξασφάλισης υποδομής και των συναφών τελών για την υποδομή. Τα κόστη πρέπει να μειώνονται λαμβανομένων δεόντως υπόψη της ασφάλειας και της συντήρησης καθώς και της βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών υποδομής. Ενώ η Κοινότητα έχει καθορίσει λεπτομερείς απαιτήσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας και την αναφορά (δεδομένων) ατυχήματος, δεν υπάρχουν ακόμη ανάλογες υποχρεώσεις μέχρι τώρα σε κοινοτικό επίπεδο όσον αφορά την παρακολούθηση των υπηρεσιών υποδομής.

³ Παραδείγματος χάριν, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών εγκρίνει το ετήσιο σχέδιό της για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής με βάση δεκαετές εθνικό πρόγραμμα κινητικότητας που καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς.

⁴ Ο όρος αυτός περιλαμβάνει την ανακαίνιση και την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής.

⁵ Οδηγία 2001/14/ΕΚ άρθρα 7 και 8.

Τα κράτη μέλη έχουν δυνατότητα να επιλέγουν να ανταποκρίνονται σε αυτή την υποχρέωση με κανονιστικά μέτρα ή/και με συμβασιακές συμφωνίες, γνωστές ως πολυετείς συμβάσεις⁶. Οι συμφωνίες αυτές συνάπτονται τουλάχιστον για τριετία, δηλαδή έχουν διάρκεια μεγαλύτερη από το διάστημα που καλύπτει ο συνήθης ετήσιος προϋπολογισμός. Οι συμβατικοί όροι και η διάρθρωση των πληρωμών πρέπει να αποφασίζονται εκ των προτέρων για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης.

Σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες οι διαχειριστές υποδομής έχουν αποκτήσει πολύτιμη πείρα στη χρησιμοποίηση πολυετών συμβάσεων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα ήταν χρήσιμο να εφαρμόζεται η προσέγγιση αυτή ευρύτερα με βάση υφιστάμενες βέλτιστες πρακτικές. Γι αυτό κάλεσε τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να τοποθετούν τη σχέση τους με τους διαχειριστές υποδομής σε βάση σύναψης συμβάσεων για τη χρηματοδότηση της συντήρησης και του εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής υποδομής. Το πλαίσιο αυτό είναι επίσης το ενδεδειγμένο για σύστημα βασιζόμενο στην απόδοση⁷.

2.2. Περαιτέρω νομικές απαιτήσεις

Εκτός από τους ανωτέρω κανόνες οι οποίοι αναφέρονται αμέσως σε πολυετείς συμβάσεις, οι οδηγίες της Ε.Ε. για το σιδηρόδρομο περιέχουν και άλλες διατάξεις οι οποίες είναι δυνατόν να συμβάλουν θετικά σε επίπεδο εφαρμογής:

- Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την ανάπτυξη της εθνικής τους σιδηροδρομικής υποδομής⁸. Μπορούν να παρέχουν στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση ανάλογη με τα καθήκοντα, το μέγεθος και τις οικονομικές απαιτήσεις, ειδικότερα όταν πρόκειται για κάλυψη νέας επένδυσης⁹. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να καταρτίζουν επιχειρηματικό σχέδιο για να εξασφαλίζεται η χρηματοδοτική ισορροπία και να είναι βέβαιο πως τα μέτρα είναι σύμμετρα προς τους στόχους¹⁰.
- Από τα κράτη μέλη ζητείται να φροντίζουν ώστε οι δαπάνες και τα έσοδα των διαχειριστών υποδομής να ισοσκελίζονται σε εύλογο χρονικό διάστημα. Το σημείο αυτό καλύπτει όλες τις δραστηριότητες, έστω και αν αυτές δεν σχετίζονται άμεσα με τη συντήρηση της υποδομής.

Επιπλέον, η επιλεξιμότητα και η διαφάνεια κρατικών οικονομικών χορηγήσεων διέπονται από ειδικές διατάξεις, με τις οποίες λαμβάνονται υπόψη η απαίτηση ανεξαρτησίας διοίκησης όσον αφορά το διαχειριστή υποδομής και ο οικονομικός χαρακτήρας των δραστηριοτήτων του:

- Η κοινοτική νομοθεσία απαγορεύει τη μεταφορά δημόσιων οικονομικών πόρων μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Υφίσταται υποχρέωση τήρησης και δημοσίευσης λογαριασμών ζημιών και κερδών ξεχωριστά για τη διαχείριση υποδομής.

⁶ Οδηγία 2001/14 άρθρο 6, και ειδικότερα παράγραφοι 2, 3 και 4.

⁷ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 189 τελικό, της 3ης Μαΐου 2006, για την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, συμπεράσματα, σελίδα 10.

⁸ Βλ. άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 91/440.

⁹ Βλ. άρθρο 7 παράγραφος 3 της οδηγίας 91/440.

¹⁰ Βλ. άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 91/440.

- Από τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής της ΕΕ ζητείται στο πλαίσιο του συστήματος τιμολόγησης για τη χρήση υποδομής να διαθέτουν σύστημα βάσει επιδόσεων.
- Τέλος, πρέπει να τηρούνται οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις¹¹.

2.3. Η τρέχουσα χρήση πολυετών συμβάσεων

Η υφιστάμενη κατάσταση όσον αφορά τη χρήση των πολυετών συμβάσεων παρουσιάζει σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών (παράρτημα 4). Περίπου τα μισά ούτε χρησιμοποιούν ούτε έχουν προγραμματίσει τη χρήση τους. Ορισμένα κράτη μέλη δεν προβλέπουν χρηματοδότηση για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής σε πρώτη φάση, σε ορισμένα βρίσκεται για πρώτη φορά σε εξέλιξη η διαδικασία διαπραγματεύσεων με αντικείμενο συμβάσεις ενώ ορισμένα προετοιμάζονται να τις παρατείνουν για νέα πολυετή περίοδο. Ταυτοχρόνως, αυξανόμενο πλήθος κρατών μελών προγραμματίζει την εισαγωγή τους, αφού έχουν καθορίσει τις απαιτήσεις στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους.

Οι διαχειριστές υποδομής στην Αυστρία, το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, την Εσθονία, τη Γαλλία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, τη Λετονία, τη Ρουμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν συνάψει πολυετείς σύμβαση με τα κράτη τους. Ορισμένα κράτη ανανεώνουν συμβάσεις, π.χ. το ΗΒ, ενώ άλλα καταρτίζουν συμβάσεις για πρώτη φορά, όπως η Γερμανία. Στην Αυστρία, τη Βουλγαρία, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, τις Κάτω Χώρες, τη Σλοβακία και το ΗΒ οι πληρωμές για την εξασφάλιση υποδομής εξαρτώνται ήδη από ποιοτικά κριτήρια¹².

3. ΕΝΤΟΝΕΣ ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα της υποδομής. Αλλά για τη συντήρηση της υποδομής δεν παρέχονται πάντοτε η προσοχή και η χρηματοδότηση που αναμένουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προκειμένου να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς.

Περίπου το ένα τρίτο των διαχειριστών υποδομής δηλώνει ότι η διαθέσιμη χρηματοδότηση δεν επαρκεί για τη συντήρηση του δικτύου τους¹³. Παρατηρούνται τεράστιες διαφορές στις δαπάνες συντήρησης ανά km τροχιάς στα διάφορα κράτη μέλη¹⁴, οι οποίες μερικές φορές φθάνουν μέχρι το τριακονταπλάσιο. Σε ορισμένα κράτη μέλη οι διαχειριστές υποδομής δεν έλαβαν κρατικές χορηγήσεις για την υποδομή κατά το χρονικό διάστημα 2003 έως 2006, παρά τη σημαντική έκταση των δικτύων τους. Τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το

¹¹ Η Επιτροπή εξετάζει την ενδεχόμενη αναγκαιότητα ειδικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον σιδηροδρομικό τομέα με κάλυψη, μεταξύ άλλων, των χορηγήσεων για τη σιδηροδρομική υποδομή.

¹² Πηγή: Κοινότητα ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων και διαχειριστών υποδομής, CER, 2006. Η Ελβετία ανανεώνει την πολυετή της σύμβαση, στην οποία οι πληρωμές εξαρτώνται από την ποιότητα της υποδομής.

¹³ Μελέτη με τίτλο «Guidelines for sustainable partnerships in railway maintenance» (κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με βιώσιμες εταιρικές σχέσεις για τη συντήρηση στους σιδηροδρόμους), που εκτελέστηκε από τον οίκο Ecorys το έτος 2006, απέδειξε ότι σε ποσοστό 31% ο προϋπολογισμός δεν ήταν επαρκής. Όπου ο προϋπολογισμός δεν ήταν επαρκής τα μέσα ετήσια ελλείμματα κυμαίνονταν από 10% έως 89% των συνολικών δαπανών.

¹⁴ Βλ. πίνακα στο παράρτημα 2.

έτος 2004 δαπάνησαν 280 εκατομμύρια ευρώ για την ανάπτυξη της υποδομής κατά το έτος εκείνο, έναντι άνω των 13 δισεκατομμυρίων ευρώ στην Ε.Ε. των 15 (παράρτημα 1).

Οι διαφορές αυτές σημαίνουν ότι σε κάποια δίκτυα ενδέχεται να συσσωρεύεται ανεκτέλεστη συντήρηση την οποία δεν είναι σε θέση χρηματοδοτήσει ο διαχειριστής υποδομής.

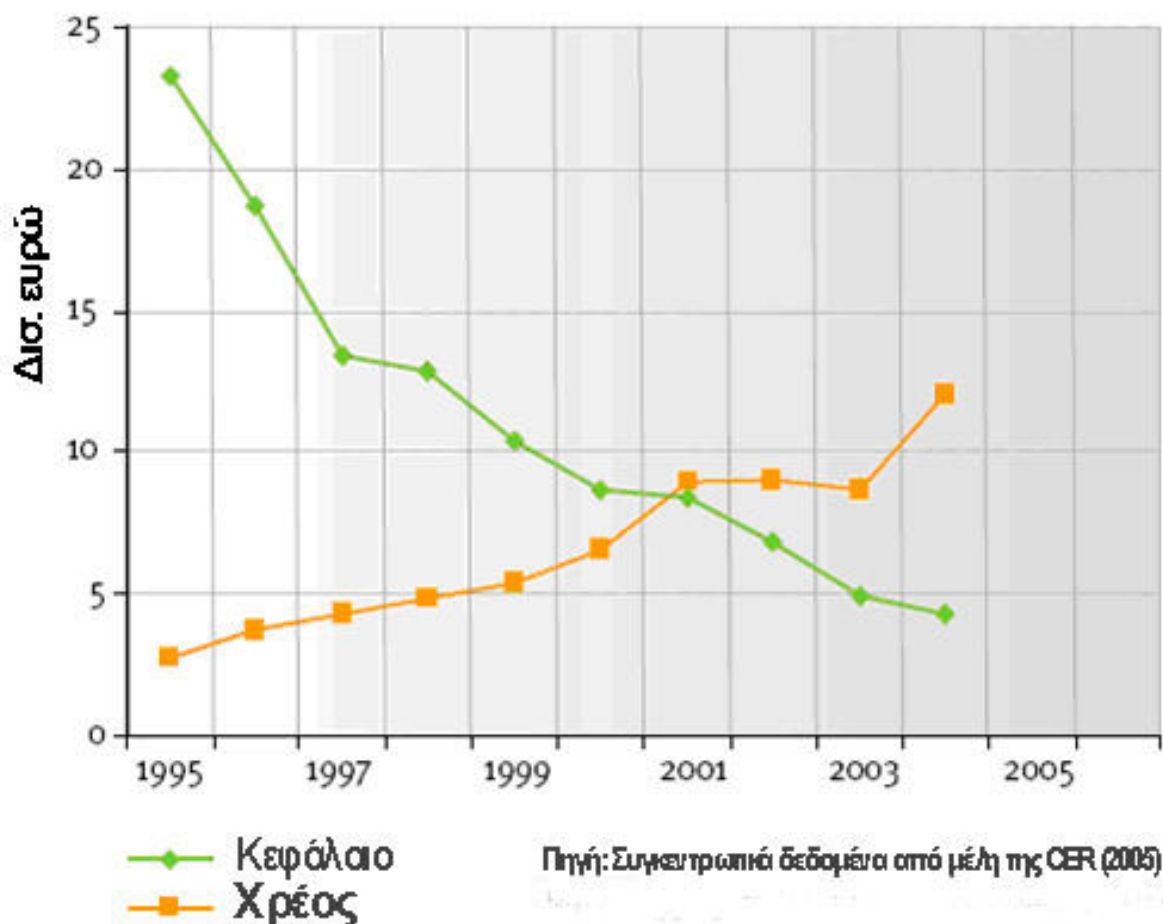
Σαν παράδειγμα, στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη ιδίων κεφαλαίων και χρεών των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σιδηροδρόμων (διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) από το 1995 ως το 2004. Ενώ τα ίδια κεφάλαια σημείωναν σταθερή μείωση, τα χρέη των σιδηροδρόμων πολλαπλασιάζονταν. Εκτός από τη συντήρηση υποδομής, συμβάλλουν και άλλοι παράγοντες, όπως η απουσία αντιστάθμισης για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, αλλά το αποτέλεσμα όσον αφορά την ανυπαρξία σταθερής χρηματοδότησης είναι το ίδιο.

Το έτος 2006 οι δαπάνες συντήρησης ανά km τροχιάς κυμαίνονται από ελάχιστο 220 ευρώ στη Σλοβακία και 16 000 ευρώ στην Πολωνία μέχρι 160 000 ευρώ στη Γερμανία και 360 000 ευρώ στο Ηνωμένο Βασίλειο¹⁵. Η ευρεία αυτή απόκλιση, έξω και πέρα από τα όρια των διαφορών στα επίπεδα κόστους, ενδέχεται να συνεπάγεται ότι σε μερικές περιπτώσεις η συντήρηση δεν είναι βιώσιμη, ενώ σε άλλες περιπτώσεις **οι διαχειριστές υποδομής μπορεί να μην έχουν αξιοποιήσει τις δυνατότητες μείωσης κόστους κατά τον αυτό τρόπο σε ολόκληρη την Ευρώπη.**

Ο σιδηροδρομικός τομέας έχει επιτύχει στη βελτίωση των επιδόσεών του όσον αφορά την ασφάλεια, παρά την εκκίνηση από υψηλά αρχικά επίπεδα. Όμως δεν ισχύει πάντοτε το ίδιο για την ποιότητα της υποδομής. Όταν τα έσοδα δεν επαρκούν για τη συντήρηση εκτεταμένων, συχνά υπερδιαστάσιοιολογημένων, δικτύων, η ποιότητα των υπηρεσιών υποδομής μειώνεται. Η υποβαθμισμένη ποιότητα υποδομής δεν καθίσταται εύκολα εμφανής χωρίς (κοινούς) δείκτες επιδόσεων, καθορισμένους και δημοσιευμένους. Μόνο μετά την πάροδο μακρού χρονικού διαστήματος, όταν καταστεί αναγκαία η μείωση των ορίων ταχυτήτων για λόγους ασφάλειας, γίνεται ορατό το αληθές μέγεθος του προβλήματος.

Στη μελέτη περίπτωσης που περιγράφεται στο παράρτημα 6 εξηγείται ο τρόπος με τον οποίο η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών μειώνεται και οι πελάτες επιλέγουν τις οδικές μεταφορές αντί του σιδηροδρόμου λόγω ανεπαρκούς υποδομής. Έτσι σκανδαλίζεται ένας φαύλος κύκλος, με απώλεια για τους διαχειριστές υποδομής εισοδήματος το οποίο δεν είναι πλέον διαθέσιμο για συντήρηση. Ανάλογα προβλήματα μπορούν να διαπιστωθούν στις περιπτώσεις που οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν αντισταθμίζονται δεόντως στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

¹⁵ Βλ. παράρτημα 2 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.



Σχήμα: Κεφάλαιο και χρέος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης

4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΥΕΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Οι πολυετείς συμβάσεις αποτελούν μακροπρόθεσμη χρηματοδοτική ρύθμιση για τη συντήρηση υποδομής. Στο παράρτημα 3 γίνεται ανασκόπηση των κυρίων στοιχείων πολυετούς σύμβασης και των πλεονεκτημάτων που μπορεί να προσφέρει συμφωνία του είδους αυτού, εφόσον προηγηθούν κατάλληλη προετοιμασία και διαπραγματεύσεις.

4.1. Μακροπρόθεσμο χρηματοδοτικό πλαίσιο για τη συντήρηση

Επί σειρά ετών η επικρατούσα προσέγγιση για τη συντήρηση στους σιδηροδρόμους ήταν η διατήρηση υφιστάμενων δικτύων με βάση τεχνικά κριτήρια και καθορισμένα χρονικά διαστήματα ανακαίνισης. Εκείνο όμως που απαιτείται είναι να ανταποκρίνεται η σιδηροδρομική υποδομή σε μελλοντικά ιχνάρια ζήτησης μεταφορών, δίνοντας έτσι ώθηση στην κίνηση και στα έσοδα λόγω τελών εισπραττόμενων από τους χρήστες. Με πολυετείς συμβάσεις θα πρέπει αμφότερα τα μέρη να υποχρεωθούν να υιοθετήσουν μακροπρόθεσμη προοπτική και να αναπτύξουν σχέδια συντήρησης με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής και, κατ' ακολουθία, τη μελλοντική ζήτηση υπηρεσιών. Η εργομήγυρη των συμφεροντούχων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι πολυετείς συμβάσεις οδηγούν επίσης σε καλύτερους συγκερασμούς μεταξύ συμφερόντων φορολογούμενων και χρηστών, μεταξύ

συντήρησης και ποιότητας του δικτύου, και μεταξύ βραχυπρόθεσμης συντήρησης και ανακαίνισης.

4.2. Συμπλήρωση του συστήματος χρέωσης

Ενώπιον καταστάσεως στην οποία οι περισσότεροι διαχειριστές υποδομής δεν είναι σε θέση να ανακτούν το σύνολο των δαπανών συντήρησης από τα τέλη των χρηστών, τα τέλη αυτά θα συμπληρώνονται με χορηγήσεις πραγματοποιούμενες μέσω πολυετών συμβάσεων ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία οικονομική σταθερότητα. Με τον τρόπο αυτό, κάθε πολυετής σύμβαση πρέπει να είναι συνεπής προς το πλαίσιο χρέωσης, το οποίο οφείλει να ανταποκρίνεται στους υφιστάμενους κανόνες χρέωσης¹⁶, χωρίς να αναιρείται εκ των προτέρων το δικαίωμα του διαχειριστή υποδομής να καθορίζει τα τέλη¹⁷.

4.3. Δυνατότητα αποτελεσματικού ελέγχου του κόστους

Το μοναδιαίο κόστος είναι δυνατόν να μειωθεί με το μακροπρόθεσμο προγραμματισμό της σιδηροδρομικής υποδομής και την ανακαίνιση, γιατί τόσο το υλικό όσο και το προσωπικό συντήρησης θα είναι καλύτερα προσαρμοσμένα στον τύπο και τον όγκο των προβλεπόμενων εργασιών, ενώ θα είναι μικρότερη η ανάγκη αλλαγής προγραμμάτων βραχυπρόθεσμα. Αυτό ισχύει τόσο για εργασίες εκτελούμενες εντός των επιχειρήσεων όσο και για συντήρηση ανατιθέμενη σε τρίτους.

Η ετήσια απονομή κονδυλίων προϋπολογισμού απαιτεί να διατίθενται τα ποσά πριν από το τέλος του έτους, έστω και αν είναι οικονομικά συμφερότερη η αναβολή των εργασιών, και αντιστρόφως. Με μετάβαση από ετήσιες προβλέψεις σε πολυετείς, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να χρησιμοποιεί τα ποσά κατά τρόπο περισσότερο ευέλικτο, καλύτερα προσαρμοσμένο στις επιχειρησιακές ανάγκες, αντί να ακολουθεί τους άκαμπτους κανόνες που ισχύουν για τις δημόσιες δαπάνες.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται δυνατότητες μείωσης κόστους ποσοτικοποιημένες από διαχειριστές υποδομής και υπουργεία μεταφορών κατά τις διαβουλεύσεις του έτους 2007. Με βάση τις απαντήσεις τους, εκτιμάται ότι υπάρχει δυνατότητα απόλυτης μείωσης κόστους κατά 580 εκατομμύρια ευρώ, απλώς και μόνο για τα κράτη που δεν χρησιμοποιούν ακόμη πολυετείς συμβάσεις. Από το ποσό αυτό 370 εκατομμύρια ευρώ αντιστοιχούν σε εργασίες συντήρησης προγραμματισμένες αποδοτικότερα (βλ. Εκτίμηση επιπτώσεων).

¹⁶ Σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/EK άρθρο 4, τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν πλαίσιο χρέωσης και να στηρίζουν τη διοικητική ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής.

¹⁷ Παραδείγματος χάριν, ο αναγνώστης παραπέμπεται στη μελέτη περίπτωσης για την Αγγλία και τη Σκωτία, στο παράρτημα 6 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

<i>Με πολυετείς συμβάσεις θα μειωθεί το κόστος συντήρησης λόγω</i>	<i>Αναμενόμενη μείωση κόστους</i>	<i>Πλήθος απαντήσεων</i>
αποδοτικότερης χρήσης πόρων	2 – 5%	6
αυξημένης απόδοσης της συντήρησης της ανατιθέμενης σε τρίτους	5-10%	3
περισσότερο προηγμένων πολιτικών μείωσης προσωπικού	0,1- 3%	3

Πίνακας: Οικονομίες στις δαπάνες συντήρησης. Πηγή: Διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής ΕΕ, PriceWaterhouse Coopers, 2007

Υπό την πίεση της αρχής «το χρησιμοποιείς ή το χάνεις», υπάρχει τάση να εμφανίζονται αιχμές δραστηριοτήτων συντήρησης προς το τέλος του έτους. Λόγω της δημοσιονομικής λογικής υπάρχει τάση περικοπής στους προϋπολογισμούς, εφόσον τα ποσά δεν χρησιμοποιήθηκαν εξ ολοκλήρου κατά τα προηγούμενα έτη. Παράλληλα, η μαζική εκτέλεση έργων συντήρησης κατά το χρόνο αυτό προκαλεί περισσότερες καθυστερήσεις και διακοπές της παροχής υπηρεσιών. Με τη μετάβαση από ετήσιο προγραμματισμό σε πολυετή προγράμματα μειώνεται το σύνολο των διακοπών, εφόσον οι εργασίες συντήρησης είναι δυνατόν να προγραμματιστούν έτσι ώστε η κυκλοφορία να διακόπτεται κατά το δυνατό λιγότερο. Μετά την εισαγωγή αποτελεσματικών συστημάτων παντού, η στρατηγική αυτή θα αποδώσει ακόμη περισσότερα, δεδομένου ότι ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να αποζημιώνει τους χρήστες για κάθε διακοπή που προκαλεί.

Όταν η πολυετής σύμβαση περιλαμβάνει μόνο ορισμένα μέρη κόστους του κύκλου ζωής, π.χ. δαπάνες είτε ανακαίνισης είτε συντήρησης, είναι δυνατόν να δημιουργούνται κίνητρα για υπέρβαση του κόστους κύκλου ζωής ή είναι δυνατόν οι διαχειριστές υποδομής να άγονται να πραγματοποιούν πολύ λίγη συντήρηση, επειδή γνωρίζουν ότι οι δαπάνες ανακαίνισης μπορεί να καλυφθούν από το κράτος σε μεταγενέστερο στάδιο. Στην περίπτωση αυτή ο ετεροχρονισμός της συντήρησης είναι δυνατόν να οδηγήσει σε χαμηλότερη ποιότητα υποδομής.

4.4. Δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης και κανονιστικά προβλεπόμενης επιθεώρησης

Οι διαχειριστές υποδομής δεν θα πρέπει να ζητούν να τηρείται εμπιστευτικότητα για πληροφορίες σχετικές με τη συντήρηση, και ειδικότερα για ορισμένα κοστολογικά δεδομένα. Κανονικά για υπηρεσίες υποδομής δεν υφίσταται ανταγωνισμός, διότι η υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο. Η απαίτηση δημοσίευσης οικονομικών δεδομένων ανταποκρίνεται στο δικαίωμα του κοινού να ενημερώνεται σχετικά με τον τρόπο κατά τον οποίο χρησιμοποιούνται τα δημόσια χρήματα.

Όταν είναι δυνατόν να τίθενται αποτελεσματικότερα στόχοι επιδόσεων, είναι ευκολότερος ο καθορισμός των σχετικών θέσεων των διαχειριστών υποδομής. Συνεπώς, η αποδοτικότητα σε σχέση με το κόστος είναι δυνατό να συμφωνείται όχι μόνο με παραπομπή στα κοστολογικά δεδομένα του εθνικού διαχειριστή υποδομής αλλά και σε σχέση με τη σχετική επίδοση αναφορικά με άλλους διαχειριστές υποδομής. Παράλληλα, οι κανονιστικοί φορείς επιβάλλουν στους διαχειριστές υποδομής την υποχρέωση να καθιστούν διαθέσιμες τις

πληροφορίες σχετικά με την υποβάθμιση της υποδομής επαρκή χρόνο πριν εμφανιστούν παρενέργειες στη λειτουργία του σιδηροδρόμου λόγω μείωσης των ορίων ταχύτητας.

4.5. Βελτίωση επιδόσεων και ποιοτικός έλεγχος

Με τις πολυετείς συμβάσεις διευκολύνεται η μετάβαση από εξειδικεύσεις εισροών - δηλαδή αποζημίωση του διαχειριστή υποδομής για συγκεκριμένη δαπάνη - σε εξειδικεύσεις εκροών - δηλαδή πληρωμές σχετιζόμενες με τις επιδόσεις. Οι δείκτες ποιότητας θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις αρχές του SMART¹⁸.

Επί του παρόντος χρησιμοποιούνται δύο ομάδες κριτηρίων ποιότητας: δείκτες βασισμένοι στην ποιότητα της εξυπηρέτησης στην αμαξοστοιχία, δηλαδή ταχύτητα και ασφάλεια, ή στην εξασφάλιση υποδομής. Η πρώτη ομάδα ποσοτικοποιεί τις καθυστερήσεις λόγω μειωμένων ορίων ταχύτητας, ή τα δεδομένα σχετικά με ατυχήματα, που απαιτούνται με βάση τη νομοθεσία για τη στατιστική παρακολούθηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Δείκτες σχετιζόμενους με την εξασφάλιση υποδομής είναι δυνατόν αποτελούν οι δαπάνες συντήρησης ανά km τροχιάς ή το ποσοστό γραμμών για τις οποίες υφίστανται προσωρινή περιορισμοί ταχύτητας. Ο διαχειριστής υποδομής συλλέγει και επεξεργάζεται τα περισσότερα από τα δεδομένα αυτά ήδη για την υποστήριξη του συστήματός του που αφορά τη χρέωση πρόσβασης στην τροχιά.

Ανωμαλίες που εμφανίζονται συνεχώς συχνότερα (π.χ. θραύσεις σιδηροτροχιών, ρωγμές σιδηροτροχιών) αποτελούν δείκτες έγκαιρης προειδοποίησης ότι η ποιότητα της υποδομής υποβαθμίζεται. Η μείωση του απομένοντος χρόνου ζωής στοιχείων της υποδομής είναι δυνατόν να έχει ως αποτέλεσμα συντήρηση όχι βιώσιμη, δηλαδή τη θέση του δικτύου εκτός λειτουργίας. Άλλο σημαντικό δείκτη επιδόσεων αποτελεί η διαθεσιμότητα τροχιάς, λαμβανομένης υπόψη της διάκρισης μεταξύ προγραμματισμένης και μη προγραμματισμένης διαθεσιμότητας. Κατά τη συγκεντρωτική έκφραση της διαθεσιμότητας σε βάση δικτύου, τα στατιστικά στοιχεία για τα διάφορα μέρη του δικτύου θα πρέπει να σταθμίζονται ανάλογα με τη σημασία κάθε γραμμής.

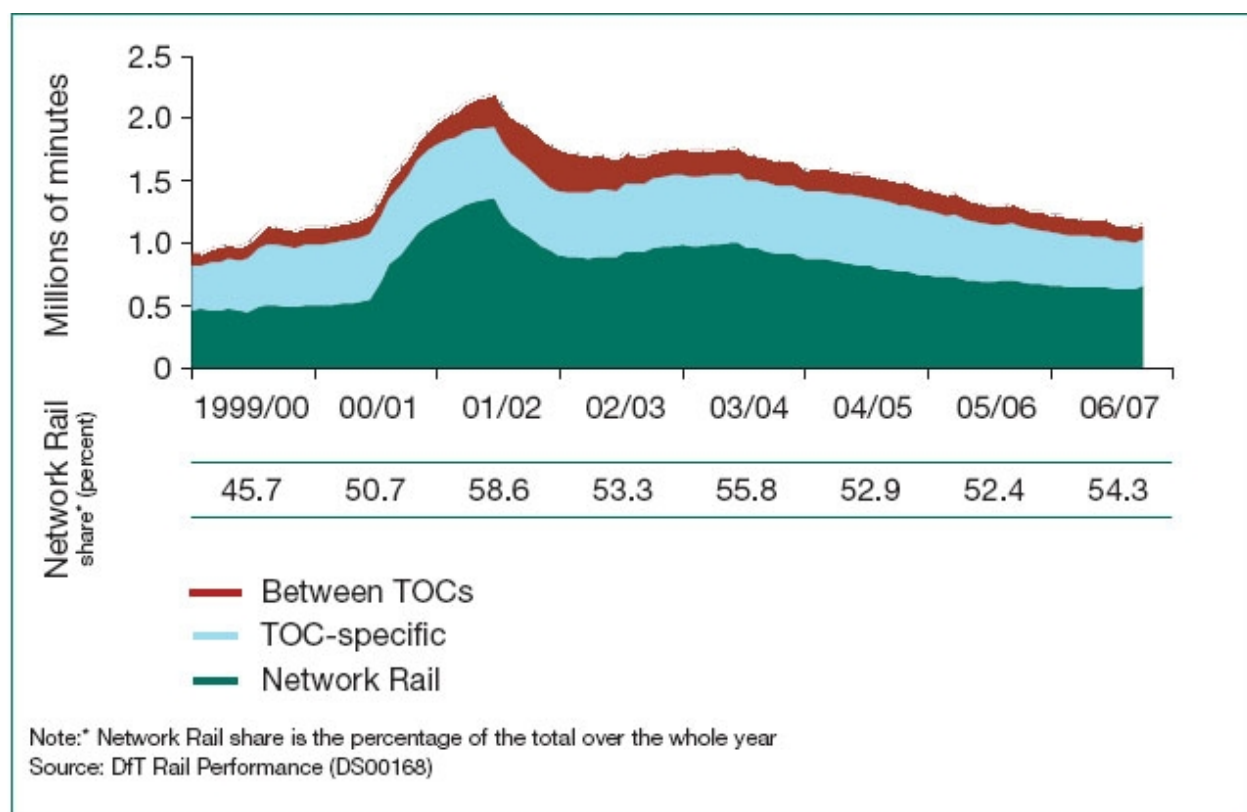
Βασικό προαπαιτούμενο για το διαχειριστή υποδομής συνιστά η παρακολούθηση της κατάστασης των παγίων στοιχείων μέσω μητρώου υποδομής. Τα μητρώα είναι ήδη υποχρεωτικά για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο¹⁹. Σκοπός των μητρώων είναι να τηρείται ο διαχειριστής υποδομής ενήμερος σχετικά με την ημερομηνία θέσης κάποιου στοιχείου σε χρήση και τον αναμενόμενο χρόνο ζωής του. Συνεπώς αποτελεί σημαντικό παράγοντα αποτίμησης της συσσωρευμένης ανεκτέλεστης συντήρησης.

Στο σχήμα που ακολουθεί εμφανίζονται οι καθυστερήσεις (σε πρώτα λεπτά) οι οφειλόμενες στο διαχειριστή υποδομής NetworkRail και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του. Αφότου

¹⁸ Το αρκτικόλεξο SMART (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-framed) σημαίνει Ειδικό, από άποψη σχέσης των δεικτών προς τους στόχους, Μετρήσιμο, από άποψη δυνατότητας ποσοτικοποίησης, Επιτεύξιμο, για τεταμένη κατάσταση αγοράς και διαθεσιμότητας πόρων, Συναφές προς το επιχειρηματικό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής, και Χρονοπλαισιωμένο, από άποψη συμφωνηθέντος χρόνου όταν πραγματοποιούνται μέτρηση και σύγκριση για κάποιο κριτήριο.

¹⁹ Η οδηγία 2001/16/EK, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, στο άρθρο 24, απαιτεί να δημοσιεύονται και να επικαιροποιούνται ετησίως τα μητρώα υποδομής για το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα. Ο σχετικός κανόνας προβλέπει το λεπτομερή καθορισμό των χαρακτηριστικών του μητρώου σε τεχνική προδιαγραφή για τη διαλειτουργικότητα. Ανάλογη διάταξη απαντά στην οδηγία 96/48/EK για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

συνήφθησαν οι πολυετείς συμβάσεις, οι καθυστερήσεις οι οφειλόμενες στην υποδομή μειώνονται σταθερά (βλ. κάτω καμπύλη).



Σχήμα: Ανάλυση της συνολικής καθυστέρησης ανά υπεύθυνο

Το κράτος, οι κανονιστικοί φορείς και οι χρήστες της υποδομής, ειδικότερα οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι αποστολείς, μπορούν να συγκρίνουν τις επιδόσεις διαφόρων διαχειριστών υποδομής (συγκριτική αξιολόγηση) και να συμφωνούν για σχετικούς στόχους. Έτσι θα έχουν καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με την ποιότητα της υποδομής που μπορούν να αναμένουν όταν θα καταρτίζουν τα επιχειρηματικά τους σχέδια. Επίσης οι χρήστες θα μπορούν να αξιολογούν και να παρακολουθούν τη συντήρηση σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση²⁰.

4.6. Διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των συμβασιακών συμφωνιών

Για να είναι σεβαστή οποιαδήποτε συμβασιακή συμφωνία πρέπει να προβλέπει κυρώσεις για την αντιμετώπιση αθέτησής της. Πρώτον, η σύμβαση πρέπει να καθορίζει σαφείς και διαφανείς διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο προσδιορισμού της παράβασης συμβατικής υποχρέωσης, όπως η υποχρηματοδότηση ή η μη συμμόρφωση προς τους συμφωνηθέντες κανόνες χρηματοδότησης από το κράτος, οπότε θίγεται η ικανότητα του διαχειριστή υποδομής να προσφέρει υπηρεσίες. Αντιστρόφως, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να μην έχει τηρήσει ένα ή περισσότερα από τα συμφωνηθέντα κριτήρια επιδόσεων. Με αυτή τη διαδικασία επιτήρησης θα πρέπει να ασχολείται κάποιο ανεξάρτητο όργανο, εκτός από το κράτος ή το διαχειριστή υποδομής. Σε πρακτικό επίπεδο έχει αποδειχθεί ότι την καλύτερη

²⁰ Βλ. παράρτημα 5 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις περιρρέουσες πληροφορίες.

λύση αποτελεί ένα ανεξάρτητο, ισχυρό και ειδικευμένο ρυθμιστικό όργανο, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάγεται στη συμβαλλόμενη αρχή και διαθέτει το απαιτούμενο ειδικευμένο προσωπικό, τον αναγκαίο προϋπολογισμό και δικαιώματα πρόσβασης σε δεδομένα.

Οι κυρώσεις είναι δυνατόν να συνίστανται σε πρόστιμα, μειωμένες εκροές αντίστοιχες προς τη μειωμένη οικονομική εισροή, αντικατάσταση διοίκησης ή υπαγωγή σιδηροδρομικής υποδομής σε άλλο διαχειριστή υποδομής. Πάντως, πριν από την επιβολή κυρώσεων τα δύο μέρη (και το ρυθμιστικό όργανο) επιχειρούν να επιτύχουν φιλικό διακανονισμό.

Οι κυρώσεις θα πρέπει να είναι προοδευτικές και ανάλογες με την παράβαση. Στην αρχή τα μέρη είναι δυνατό να καταλήξουν σε συναίνεση, ενδεχομένως με τη διαμεσολάβηση κάποιου επιβλέποντας οργάνου. Στην περίπτωση που ο διαχειριστής υποδομής δεν εκπληρώνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεων από το κράτος υπό την ιδιότητά του ως συμφεροντούχου, π.χ. αντικατάσταση της διοίκησης. Επίσης οι κυρώσεις είναι δυνατόν να λάβουν τη μορφή προστίμων ή μεταβολής στη δικαιόχρηση, με μεταβίβαση ορισμένων μερών της υποδομής σε άλλο διαχειριστή υποδομής.

Σε περίπτωση που το κράτος παραβλέπει μέρος της δέσμευσής του όσον αφορά τη χρηματοδότηση, αυτό κανονικά συνεπάγεται υποβιβασμό των απαιτήσεων ποιότητας ή μείωση του μεγέθους του δικτύου. Και πάλι, το ρυθμιστικό όργανο θα πρέπει να συμμετέχει στη διαμεσολάβηση ή/και την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης. Ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να αποτιμά την επιρροή διαφόρων επιπέδων χρηματοδότησης στην ποιότητα της υποδομής. Η διαθεσιμότητα στερεοτύπου προς χρήση στη σχέση εισροών/εκροών θα μπορούσε να αποτελέσει πρόσφορο τρόπο αύξησης της διαφάνειας της διαδικασίας αυτής.

5. ΠΡΩΘΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΟΛΥΕΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Με βάση τα ανωτέρω εξετάζεται η ανάγκη για περαιτέρω δράση σε τρία επίπεδα: κράτη μέλη, διαχειριστές υποδομής και ρυθμιστικά όργανα.

Σύμφωνα με τη βέλτιστη πρακτική, τα κράτη μέλη θα πρέπει **να συνάπτουν πολυετείς συμβάσεις** με τους διαχειριστές υποδομής τους. Οι συμβάσεις θα περιέχουν τα στοιχεία που εκτέθηκαν και θα αποβλέπουν στα οφέλη που αναφέρονται στο παράρτημα 3. Ωστόσο, σε περίπτωση που δεν υφίσταται σύμβαση του είδους αυτού, τα κράτη μέλη θα πρέπει τουλάχιστον να επιτρέπουν την **ανάληψη υποχρεώσεων για παροχή πόρων από το διαχειριστή υποδομής, είτε στο πλαίσιο της ίδιας της επιχείρησης είτε με ανάθεση, για χρονικά διαστήματα μεγαλύτερα της τριετίας.**

Τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής τους πρέπει **να διασφαλίζουν τη συμβατότητα των πολυετών συμβάσεων** προς τα εθνικά στρατηγικά σχέδια για τις μεταφορές και το προς το επιχειρηματικό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής. Το ίδιο ισχύει και για τη δικαιόχρηση υποδομής και κάθε πλαίσιο σύμβασης μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

Για κάθε πρόταση πολυετούς σύμβασης, πριν από τη σύναψη νέας σύμβασης ή την επαναδιαπραγμάτευση υφιστάμενων διατάξεων το κράτος θα πρέπει **να διαβουλευτεί με τους συμφεροντούχους.** Στη συνέχεια διαπραγματεύεται το μέγεθος και την ποιότητα του δικτύου.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κλιμακώνουν τις προσπάθειές τους και να μειώνουν τα κόστη και τα τέλη για την εξασφάλιση και τη χρήση υποδομής. Προς το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν, να επιτηρούν και να επιβάλλουν ποσοτικοποιημένους στόχους μείωσης κόστους επί χρονικά διαστήματα τουλάχιστον τριών ετών.

Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει **να μετρούν την κατάσταση της τροχιάς** τουλάχιστον μία φορά το έτος σε όλες τις γραμμές τους, και συχνότερα στις κεντρικές τους γραμμές.

Με βάση αυτές τις μετρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καθορίζουν και να δημοσιεύουν δείκτες που να καθιστούν δυνατή την εκτίμηση και την πρόβλεψη της ποιότητας και των επιδόσεων της υποδομής σε ετήσια βάση για το χρόνο ισχύος της πολυετούς σύμβασης.

Η διακριτική ευχέρεια επέμβασης του κράτους στη διαχείριση της υποδομής πρέπει να περιορίζεται σε περιπτώσεις προβλεπόμενες στη σύμβαση, ενώ ο διαχειριστής υποδομής επιδιώκει την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων με ευρέα περιθώρια διοικητικής **ανεξαρτησίας**. Άλλως απαιτείται η επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας ή της σύμβασης.

Όταν γραμμές δεν συντηρούνται δεόντως και θεωρείται ότι υποβαθμίζεται η ποιότητα της υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να αναφέρουν το θέμα αυτό στη **δήλωση δικτύου** τους, άλλως η υποδομή θα τίθεται εκτός λειτουργίας. Η πληροφορία αυτή θα πρέπει να παρέχεται αρκετά έγκαιρα ώστε να μπορεί να αποτελεί σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης για τους χρήστες.

Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς την πολυετή σύμβαση και η διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της πολυμερούς σύμβασης σε περίπτωση διαφοράς θα πρέπει να ανατίθενται σε κάποιο **ανεξάρτητο όργανο**. Για την εκτέλεση εκτιμήσεων αυτού του είδους προϋποτίθεται η διαθεσιμότητα κατάλληλου προσωπικού και ανάλογης εμπειρίας.

Τέλος, οι πολυετείς συμβάσεις είναι δυνατόν να αποτελέσουν πρόδρομο για καλύτερη χρήση της ανταγωνιστικής δημοπράτησης υπηρεσιών υποδομής. Επειδή θα είναι δυσχερής η δημοπράτηση του συνόλου κάποιου εθνικού δικτύου αμέσως, η δημοπράτηση θα μπορούσε να περιλαμβάνει διαρκώς μεγαλύτερο πλήθος διαχειριστών υποδομής, δηλώσεων δικτύου, συστημάτων χρέωσης και όρων πρόσβασης. Για την ελαχιστοποίηση ενδεχόμενων αρνητικών επιπτώσεων, απαιτείται η λήψη μέτρων διασφάλισης για απλούς και χωρίς διακρίσεις κανόνες πρόσβασης, ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού.

Κατά την παρούσα φάση η Επιτροπή θα εξετάσει την ένταξη ορισμένων από τις προγενέστερες συστάσεις στην πρότασή της για επαναδιατύπωση της πρώτης σιδηροδρομικής δέσμης, που έχει προγραμματιστεί για το έτος 2008.