

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ INTERMODAL AND LOGISTICS (ILICo).
Ναυτη 11-12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2019

1. Στρατιωτική κινητικότητα (Military Mobility)

Στα πλαίσια του προγράμματος CEF II (2021-2027) προβλέπεται για πρώτη φορά η χρηματοδότηση έργων που εξυπηρετούν συγχρόνως πολιτικούς και στρατιωτικούς σκοπούς (dual use). Το σχετικό κονδύλιο ανέρχεται σε 6,5 δις €.

Στο πρόγραμμα μπορούν να ενταχθούν έργα νέων υποδομών η έργα αναβάθμισης υφισταμένων υποδομών που ανήκουν τόσο στο Κεντρικό όσο και στο Εκτεταμένο Διευρωπαϊκό δίκτυο (TEN-T , Core, Comprehensive Network). Η χρηματοδότηση των έργων στα πλαίσια αυτού του προγράμματος μπορεί να φτάσει στο ύψος του 50% η και 85% (Ταμείο Συνοχής).

Η παρουσίαση της πρωτοβουλίας αυτής έγινε από τον κο Siamak Jalali Της Δ/σης Μεταφορών της Ε.Ε. Το πρόγραμμα εντάσσεται στα πλαίσια εξυπηρέτησης κοινών στόχων NATO και Ε.Ε.

Το χρονοδιάγραμμα όπως μας το παρουσίασε ο κος Jalali έχει ως ακολούθως:

-- Έχουν ήδη προσδιοριστεί οι στρατιωτικές απαιτήσεις σε γεωγραφικό και τεχνικό επίπεδο για κάθε ένα από τα μέσα μεταφοράς. Διαπιστώθηκε ότι στο 94% των περιπτώσεων από πλευράς γεωγραφίας τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TEN-T) καλύπτουν τις στρατιωτικές απαιτήσεις.

-- Μέχρι τέλος Απριλίου θα έχει ολοκληρωθεί η σύγκριση των στρατιωτικών απαιτήσεων-προδιαγραφών σε σχέση με τις υφιστάμενες για τα TEN-T και θα έχουν εντοπιστεί οι σχετικές αποκλίσεις. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα Κράτη Μέλη και προβλέπεται ότι εντός του καλοκαιριού του 2019 θα έχουν οριστικοποιηθεί οι απαιτήσεις που θα πρέπει να καλύπτουν τα έργα ώστε να χαρακτηριστούν «διπλής χρήσης» (dual use).

-- Αρχές του 2021 προβλέπεται να ξεκινήσουν οι προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος

Κατά την διάρκεια της συζήτησης που ακολούθησε:

-- Αναγνωρίστηκε ότι υπάρχουν συνέργειες μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αναγκών στα δίκτυα μεταφορών και ειδικότερα στα λιμάνια.

-- Διατυπώθηκαν προβληματισμοί στον τρόπο που θα υποστηριχθούν οι μελέτες βιωσιμότητας που είναι προϋπόθεση για την ένταξη των έργων.

-- Επισημάνθηκε η ανάγκη για σαφή προσδιορισμό των dual use τεχνικών απαιτήσεων που αφορούν στους λιμένες.

--Τονίστηκε η αναγκαιότητα έγκαιρης επαφής των ενδιαφερομένων με τις αρμόδιες Στρατιωτικές Αρχές της χώρας για τον εντοπισμό των αναγκών.

2. Θέσεις ESPO αναφορικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι λιμένες ως πολυτροπικοί κόμβοι μεταφορών, επηρεάζονται άμεσα από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το 2011, ο ESPO και το EFIP (European Federation of Inland Ports) ενέκριναν κοινό έγγραφο θέσεων σχετικά με την τροποποιημένη οδηγία 2012/34 (πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους). Εν τω μεταξύ, εγκρίθηκε η οδηγία και διάφορες εκτελεστικές και εξουσιοδοτικές πράξεις.

Σε προηγούμενη κοινή συνεδρίαση εκπροσώπων του ESPO, του EFIP και ειδικών σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών της Ε.Ε (Οκτώβριος 2018) συζητήθηκαν τα θέματα που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια από την εφαρμογή της οδηγίας, τα οποία κατά κύριο λόγο οφείλονται στο γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικεντρώνεται κυρίως στα εθνικά σιδηροδρομικά συστήματα, παραβλέποντας πολλές φορές τις ιδιαιτερότητες των σιδηροδρομικών συστημάτων στους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες. Κατά την συνεδρίαση λοιπόν αυτή αποφασίσθηκε η Γραμματεία να συντάξει ένα αναθεωρημένο σχέδιο των θέσεων του ESPO για το ανωτέρω θέμα με στόχο να παρουσιαστεί στην επόμενη συνεδρίαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που θα γίνει στις 22-23 Μαΐου.

Το προσχέδιο αυτό συζητήθηκε στην συνεδρίαση της Επιτροπής.

Στόχος του εγγράφου είναι:

- Να καταδειχθούν οι ιδιαιτερότητες των λιμενικών σιδηροδρομικών συστημάτων και να επισημανθεί η διαφορά μεταξύ του ρόλου των διαχειριστών Εθνικών δικτύων και των διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών στους λιμένες
- Να συνδράμει στην εφαρμογή της Νομοθεσίας (ορισμοί/ κοινή αντίληψη)
- Να παράσχει τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε να βοηθήσει στο έργο της Επιτροπής (Commission) και των Εθνικών Ρυθμιστικών Αρχών.

Η συζήτηση επικεντρώθηκε κατά κύριο λόγο στους ορισμούς που αναφέρονται στην οδηγία, («Διαχειριστής υποδομών», «Παροχος σιδηροδρομικών υπηρεσιών») και στην εφαρμογή τους στα λιμάνια, καθόσον, μεταξύ των άλλων, ανάλογα διαφοροποιείται το καθεστώς χρηματοδοτήσεων.

Τα κύρια σημεία που τονίζονται στο έγγραφο είναι:

-- Για τους ευρωπαϊκούς λιμένες, η σιδηροδρομική οργάνωση εντός του λιμένα και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με το εθνικό δίκτυο είναι σημαντικές για τις δραστηριότητές τους. Όλοι οι Ευρωπαϊκοί λιμένες εξαρτώνται από εξωτερικές αρχές και ενδιαφερόμενους φορείς για την ανάπτυξη και τη διαχείριση των σιδηροδρόμων εκτός της περιοχής του λιμένα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι λιμένες είναι υπεύθυνοι συνολικά για τις υποδομές και την λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου εντός της περιοχής του λιμένα.

-- Κατά τη φάση υλοποίησης της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους, η ποικιλομορφία των συστημάτων σιδηροδρομικής διακυβέρνησης πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη.

-- Οι φορείς διαχείρισης λιμένων πρέπει να παραμείνουν ελεύθεροι να επιλέξουν το μοντέλο χρέωσης των σιδηροδρόμων τους, εφόσον είναι διαφανές και δεν εισάγει διακρίσεις για τους χρήστες

-- Η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί αναγκαιότητα. Ωστόσο, πρέπει να αντιμετωπιστούν πολλές προκλήσεις, προκειμένου να μετατραπούν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε πραγματικά ανταγωνιστικό τρόπο μεταφοράς σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Οι σύνδεσμοι που λείπουν από την υποδομή πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω, με ιδιαίτερη έμφαση στη σύνδεση τελευταίου μιλίου. Προς τούτο οι συνδέσεις «τελευταίου μιλίου» πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα στα πλαίσια του νέου CEF II.

3. Εσωτερικοποίηση του εξωτερικού κόστους

Στο τέλος του 2017, από την Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ε.Ε ανετέθη η εκπόνηση μελέτης με τίτλο "Επιβολή τελών για τη βιώσιμη υποδομή των μεταφορών και εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους".

Η μελέτη αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2019.

Το θέμα αναμένεται να είναι στο επίκεντρο των συζητήσεων στα αρμόδια όργανα της Ε.Ε μετά τις εκλογές.

Σύμφωνα με τα πρώτα αποτελέσματα της μελέτης που παρουσιάστηκαν κατά την συνεδρίαση το συνολικό εξωτερικό κόστος στα 28 κράτη μέλη ανέρχεται σε 987 δις € εκ των οποίων τα 841€ προέρχονται από τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τα 98 δις € προέρχονται από τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ όλων των λιμένων της ΕΕ, και τα υπόλοιπα από τις αεροπορικές μεταφορές.

Η θέση του ESPO είναι ότι τα λιμενικά τέλη δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως μέσο ανταμοιβής ή τιμωρίας των χρηστών ή των ενδιαφερομένων. Τα λιμενικά τέλη δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους (περιβαλλοντικών, ατυχημάτων, συμφόρησης) της ναυσιπλοΐας.

4. Προσκλήσεις υποβολής προτάσεων στα πλαίσια του τρέχοντος CEF

Υπάρχει ανοιχτή πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τους λιμένες του εκτεταμένου δικτύου με καταληκτική ημερομηνία υποβολής την 24η Απριλίου 2019. Αναμένεται η δημοσίευση δύο ακόμη προσκλήσεων στο τέλος του 2019 και μία ακόμη στο τέλος του 2020

5. CEF II

Έχει επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Κοινοβουλίου και Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το CEF II 2021-2027.

Η ακριβής κατανομή των κονδυλίων θα γίνει μέχρι τέλους του 2020.

6. Ανασκόπηση Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T)

Δεδομένου ότι οι κατευθυντήριες γραμμές για τα TEN-T πρέπει να αναθεωρηθούν έως το τέλος του 2023, τις επόμενες εβδομάδες, η Επιτροπή (Commission), θα ξεκινήσει τη διαδικασία αξιολόγησης και τη δημόσια διαβούλευση για το τρέχον πλαίσιο TEN-T (Ολοκλήρωση Δημόσιας Διαβούλευσης 3 μήνες).

Στα πλαίσια της αξιολόγησης θα εξετασθεί μεταξύ των άλλων και η γεωγραφική δομή και τα στοιχεία του Δικτύου. (Η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να αξιοποιηθεί ενδεχόμενα από λιμένες της επικράτειας που δεν έχουν ενταχθεί στα TEN-T όπως π.χ το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης)

Κατά την συζήτηση δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στον διασυνοριακό ρόλο των λιμένων και υποστηρίχθηκε ότι τα έργα στους λιμένες θα πρέπει να χαρακτηρίζονται ως διασυνοριακά έργα.

Ο ESPO προτίθεται να αποστείλει τις θέσεις του αρμοδίως για τις συζητήσεις που πρόκειται να ακολουθήσουν.

Παναγιώτης Θεοδοσίου
Δ/ντης Ανάπτυξης ΟΛΘ Α.Ε
Τηλ 2310593326
Email ptheodosiou@thpa.gr