

Αριθμ. Φ.4/54510/4872/06 (ΦΕΚ 1745 Β/30-11-2006) : Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 13 του π.δ/τος 41/05 «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14 για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των π.δ/των 324/1996, 76/1998 και 180/1998» (Α' 60).
2. Την υπ' αριθμ. 4138/7.7.06 απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ.
3. Το άρθρο 90 του Κώδικα για την Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ/τος 63/2005 (Α' 98).
4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για την εφαρμογή της παρούσας νοούνται:

1. «Τέλη χρήσης υποδομής»: τα τέλη όπως αναφέρονται στο Κεφ. VI του π.δ/τος 41/05 (Α' 60).
2. «Τιμή βάσης υπηρεσιών συντήρησης / ανακαίνισης γραμμής»: το πηλίκο της διαίρεσης του κόστους υπηρεσιών συντήρησης και ανακαίνισης δια του συνολικού αριθμού συρμοχιλιομέτρων.
3. «Τιμή βάσης υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας»: το πηλίκο της διαίρεσης του κόστους υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας δια του συνολικού αριθμού συρμοχιλιομέτρων.

4. «Οριακή τιμή βάσης υπηρεσιών συντήρησης»: Η οριακή τιμή βάσης υπηρεσιών συντήρησης είναι το αποτέλεσμα εφαρμογής οικονομετρικού μοντέλου στις τιμές βάσης υπηρεσιών συντήρησης / ανακαίνισης.

5. «Οριακή τιμή βάσης υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας»: Η οριακή τιμή βάσης υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας είναι το αποτέλεσμα εφαρμογής οικονομετρικού μοντέλου στις τιμές βάσης υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας.

6. «Συρμοχιλιόμετρα»: Το σύνολο του αριθμού των συρμών ανά κατηγορία επί τη διανυόμενη απόσταση.

Άρθρο 2

Καθορισμός τελών

1. Ο Διαχειριστής της υποδομής καθορίζει τέλη χρέωσης της υποδομής σύμφωνα με τους κανόνες και τα κριτήρια που καθορίζονται στην παρούσα.

2. Για τον καθορισμό των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι τιμές βάσης:

α) του κόστους των υπηρεσιών συντήρησης και ανακαίνισης γραμμής, και

β) της διαχείρισης κυκλοφορίας.

Οι τιμές βάσης προκύπτουν ως το πηλίκο της διαίρεσης του κόστους των αντίστοιχων υπηρεσιών δια του συνολικού αριθμού των συρμοχιλιομέτρων.

3. Στις τιμές βάσης που προκύπτουν για τα διάφορα τμήματα συντήρησης γραμμής και διαχείρισης κυκλοφορίας, βάσει υφισταμένων οικονομικών στοιχείων των τελευταίων ετών, εφαρμόζονται οικονομετρικά μοντέλα για τον υπολογισμό των αντίστοιχων οριακών τιμών βάσης.

4. Ο Διαχειριστής στην ετησία Δήλωση Δικτύου ανακοινώνει τόσο τη μεθοδολογία υπολογισμού του και τις αντίστοιχες οριακές τιμές βάσης που εφαρμόζει για τον υπολογισμό των τελών χρήσης υποδομής.

4. Στις παραπάνω οριακές τιμές βάσης εφαρμόζονται οι κανόνες και τα κριτήρια του άρθρου 3 της παρούσης, με αντίστοιχους συντελεστές που καθορίζει ο Διαχειριστής της Υποδομής στη Δήλωση Δικτύου και προκύπτουν ανά δρομολόγιο οι τιμές χρέωσης των αντιστοιχών υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας και συντήρησης γραμμής. Το άθροισμα των ως άνω τιμών χρέωσης συνιστά το βασικό τέλος χρήσης υποδομής.

Άρθρο 3

Κανόνες και κριτήρια καθορισμού τελών

Για τον υπολογισμό του βασικού τέλους χρήσης της υποδομής ο διαχειριστής της Υποδομής χρησιμοποιεί τους παρακάτω κανόνες και κριτήρια:

1. Ποιότητα παρεχομένης υποδομής: Η χρέωση διαφοροποιείται βάσει της ποιότητας της υποδομής. Ο εν λόγω κανόνας εφαρμόζεται στην οριακή τιμή βάσης των υπηρεσιών συντήρησης της γραμμής.

2. Διαχείριση κυκλοφορίας: Η χρέωση διαφοροποιείται ανάλογα με τα παρακάτω κριτήρια:

α) Κατάταξη δρομολογίων με βάση τις περιόδους αιχμής: Για την κατάταξη δρομολογίων με βάση τις περιόδους αιχμής καθορίζονται ζώνες αιχμών και κάθε δρομολόγιο εντάσσεται στην ανάλογη ζώνη βάσει της ώρας αναχώρησης αυτού.

β) Επιβάρυνση χωρητικότητας γραμμής (βαθμός χρήσης υποδομής): Η επιβάρυνση που προκαλείται στη χωρητικότητα της γραμμής, προκύπτει από το λόγο του χρόνου του δρομολογίου του συγκεκριμένου συρμού προς το χρόνο ενός ιδανικού συρμού στην ίδια διαδρομή.

Ο κανόνας εφαρμόζεται στην οριακή τιμή βάσης των υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας.

3. Φθορά της γραμμής από την κυκλοφορία των συρμών: Η χρέωση διαφοροποιείται ανάλογα με τα παρακάτω κριτήρια:

α) Ταχύτητα.

β) Σύνθεση συρμού (πλήθος αξόνων). γ) Μέσο αξονικό φορτίο.

Ο κανόνας εφαρμόζεται στην οριακή τιμή βάσης των υπηρεσιών συντήρησης της γραμμής.

Άρθρο 4

Υπολογισμός βασικής χρέωσης ανά δρομολόγιο

Το βασικό τέλος χρήσης υποδομής όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 παρ. 5 της παρούσης, πολλαπλασιάζεται με το σύνολο συρμοχιλιομέτρων και το αποτέλεσμα δίνει τη βασική χρέωση ανά δρομολόγιο.

Για τον υπολογισμό των συρμοχιλιόμετρων κάθε δρομολογίου χρησιμοποιείται το σύνολο των πραγματικών χιλιομέτρων που διανύει ο συρμός επί της διατιθεμένης υποδομής, (Διανυόμενη απόσταση).

Στην ως άνω βασική χρέωση, προστίθενται, εφόσον συντρέχει περίπτωση, οι πρόσθετες χρεώσεις που περιγράφονται στο άρθρο 5 της παρούσης.

Άρθρο 5

Πρόσθετες χρεώσεις

Ως πρόσθετες χρεώσεις λαμβάνονται υπόψη: α) Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας έλξης: Στα δρομολόγια που χρησιμοποιείται ηλεκτρική ενέργεια, πλέον του βασικού τέλους δρομολογίου καταβάλλεται η αξία της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώθηκε. Ο τρόπος υπολογισμού της κατανάλωσης περιλαμβάνεται στη Δήλωση Δικτύου.

β) Εξαιρετικές μεταφορές και μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων: για τη διενέργεια εξαιρετικών μεταφορών και τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, πλέον του βασικού τέλους δρομολογίου καταβάλλεται πρόσθετη χρέωση σύμφωνα με ειδική συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Άρθρο 6

Ισχύς

Η ισχύς της παρούσης απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 14 Νοεμβρίου 2006