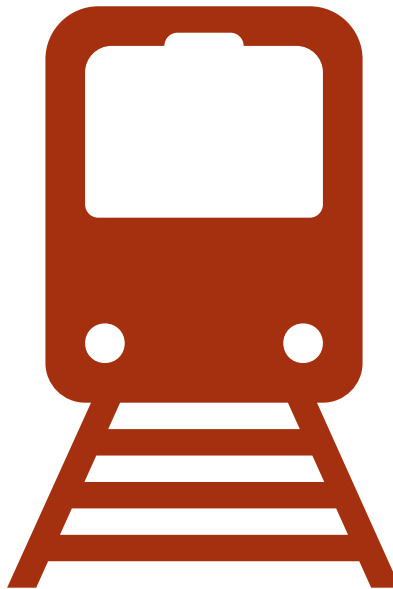

Policy Brief

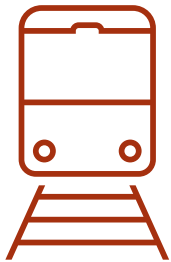


Η επανακρατικοποίηση
των σιδηροδρόμων ως κοινό
όφελος και δημόσιο συμφέρον

Εισαγωγή

Το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη έφερε διάφορες πτυχές της δημόσιας ζωής στην Ελλάδα στην επιφάνεια, και κυρίως όσες σχετίζονται με την εκτεταμένη διαφθορά. Ο Ελληνικός σιδηρόδρομος “ΟΣΕ” ιδιωτικοποιήθηκε το 2012, μια σύμβαση που αποτελούσε όρο του 2ου μνημονίου μεταξύ Ελλάδος και δανειστών όπου η πώληση και μεταβίβαση του 100% της πρώην δημόσιας [ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A.](#), ολοκληρώθηκε έναντι [συνολικού τιμήματος 45 εκατ. ευρώ](#). Η μεταβίβαση αποδείχθηκε εξαιρετικά ζημιογόνος καθώς έκτοτε η Hellenic Train, η εταιρία που δημιουργήσαν οι επενδυτές, επιχορηγείται με [130 έως 150 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο](#). Ως εναλλακτική προοδευτική πολιτική, δηλαδή μια κίνηση που επαναφέρει την υπεράσπιση του δημοσίου συμφέροντος, παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια η επανακρατικοποίηση των βρετανικών σιδηροδρόμων από την Κυβέρνηση του Keir Starmer.

Τί έκανε η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου;



Στο Ηνωμένο Βασίλειο, μια στροφή προς την επανακρατικοποίηση έχει παρατηρηθεί με την κύρια γραμμή Ανατολικής Ακτής. Αν και το Ηνωμένο Βασίλειο ιδιωτικοποίησε πολλές από τις υπηρεσίες του κατά τη δεκαετία του 1990, η αποτυχία των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης σε ορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές οδήγησε την κυβέρνηση να αναλάβει τον έλεγχο.

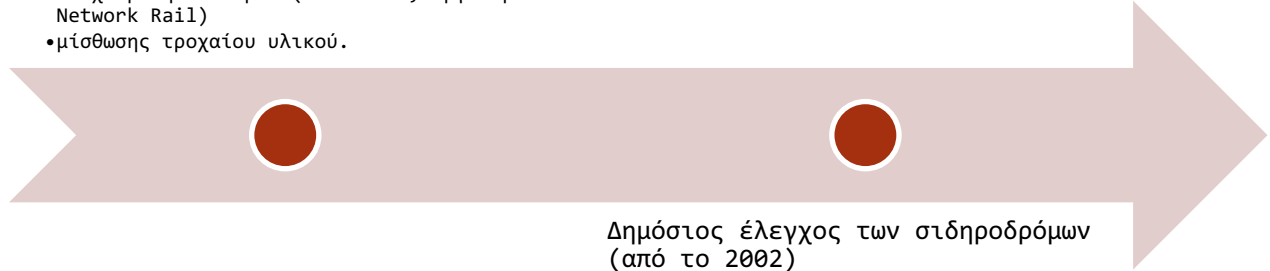
Η δημιουργία της Great British Railways, ενός νέου δημόσιου φορέα, σηματοδοτεί μια στροφή προς την επανακρατικοποίηση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε ένα πιο ολοκληρωμένο σύστημα.

Η British Rail ήταν αρχικά μια κρατική εταιρεία από την ίδρυσή της το 1948 μέχρι την ιδιωτικοποίησή της τη δεκαετία του 1990. Ωστόσο, μετά από χρόνια ιδιωτικοποίησης, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει αναλάβει **σταδιακά** τον έλεγχο ορισμένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Το χρονικό:

Ιδιωτικοποίηση (1994–1997)

- διαχείριση τρένων (TOCs),
- διαχείριση υποδομών (Railtrack, αργότερα Network Rail)
- μίσθωσης τροχαίου υλικού.



Δημόσιος έλεγχος των σιδηροδρόμων (από το 2002)

- 2002: Η Railtrack αντικαταστάθηκε
- 2018: Η κύρια γραμμή υπό κυβερνητικό έλεγχο
 - London North Eastern Railway
- 2020: Συμφωνίες Μέτρων Ανάκαμψης Έκτακτης Ανάγκης (ERMAs)
- 2021: Great British Railways (GBR)

1. Ιδιωτικοποίηση (1994–1997): Η British Rail διασπάστηκε σε πολλές ιδιωτικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων εταιρειών διαχείρισης τρένων (TOCs), διαχείρισης υποδομών (Railtrack, αργότερα Network Rail) και εταιρειών μίσθωσης τροχαίου υλικού.
2. Δημόσιος έλεγχος των σιδηροδρόμων (από το 2002): Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ανέλαβε σταδιακά τον έλεγχο ορισμένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών λόγω οικονομικών αποτυχιών και κακής απόδοσης:
 - 2002: Η Railtrack (που διαχειριζόταν τις σιδηροδρομικές υποδομές) αντικαταστάθηκε από τη Network Rail, μια κρατική αλλά λειτουργικά ανεξάρτητη εταιρεία.
 - 2018: Η κύρια γραμμή Ανατολικής Ακτής τέθηκε υπό κυβερνητικό έλεγχο ως London North Eastern Railway (LNER) μετά την αποτυχία του ιδιωτικού φορέα εκμετάλλευσης.
 - 2020: Η κυβέρνηση εισήγαγε τις Συμφωνίες Μέτρων Ανάκαμψης Έκτακτης Ανάγκης (ERMAs), τερματίζοντας ουσιαστικά τις ιδιωτικές συμβάσεις παραχώρησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.

- 2021: Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ανακοίνωσε τη δημιουργία της Great British Railways (GBR) για την ενσωμάτωση των λειτουργιών γραμμής και τρένου υπό δημόσια διοίκηση. Η GBR αναμένεται να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο τα επόμενα χρόνια.

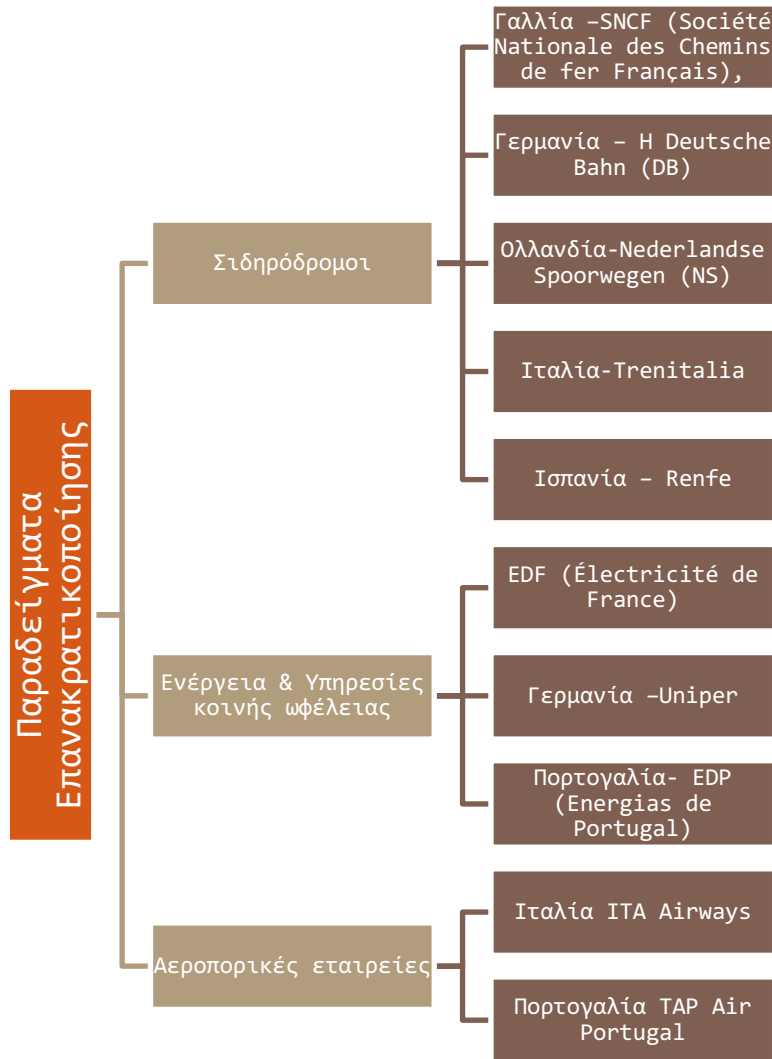
Έτσι, ενώ ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα δεν έχει πλήρως επανακρατικοποιηθεί, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει αναλάβει τον έλεγχο βασικών τμημάτων της σιδηροδρομικής διοίκησης και λειτουργίας

Υπάρχουν άλλα είδη και παραδείγματα επανεθνικοποίησης σε όλη την Ευρώπη;

Ναι, υπήρξαν αρκετές περιπτώσεις επανεθνικοποίησης σε όλη την Ευρώπη σε διάφορους τομείς, ιδιαίτερα στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας. Πολλές κυβερνήσεις έχουν ανακτήσει τον έλεγχο βασικών υπηρεσιών λόγω κακής απόδοσης, οικονομικής αστάθειας ή στρατηγικής σημασίας. Μερικά από τα πιο γνωστά παραδείγματα επανακρατικοποίησης στην Ευρώπη περιλαμβάνουν την κίνηση της Γαλλίας να επαναφέρει την EDF (τον ενεργειακό της κολοσσό) υπό κρατικό έλεγχο, καθώς και τη συνεχιζόμενη δημόσια ιδιοκτησία της SNCF, των γαλλικών εθνικών σιδηροδρόμων.

Στην Ιταλία, η Alitalia, η εθνική αεροπορική εταιρεία, επανακρατικοποιήθηκε για να αποτραπεί η κατάρρευσή της, και παρόμοια βήματα έχουν γίνει στον ενεργειακό τομέα. Η γερμανική Uniper εθνικοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της ενεργειακής κρίσης, και η Deutsche Bahn παραμένει ένας δημόσιος σιδηρόδρομος, υπογραμμίζοντας τη συνεχιζόμενη σημασία της κρατικής συμμετοχής σε κρίσιμες υποδομές.





Παραδείγματα επανεθνικοποίησης στην Ευρώπη

1. Σιδηρόδρομοι

- Γαλλία – Το γαλλικό σιδηροδρομικό σύστημα, SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), ήταν ανέκαθεν κρατικό. Ωστόσο, το 2018, η γαλλική κυβέρνηση έλαβε μέτρα για την επανένταξη των σιδηροδρομικών υπηρεσιών υπό δημόσιο έλεγχο, παρά τις πιέσεις της ΕΕ για ιδιωτικοποίηση.
- Γερμανία – Η Deutsche Bahn (DB) παραμένει κρατική εταιρεία, αν και λειτουργεί με όρους ιδιωτικού ανταγωνισμού.
- Κάτω Χώρες – Nederlandse Spoorwegen (NS), ο ολλανδικός εθνικός σιδηρόδρομος, παραμένει κρατικός. Υπάρχουν ορισμένοι ιδιωτικοί φορείς, αλλά οι βασικές υπηρεσίες ελέγχονται δημόσια.

- Ιταλία – Η Trenitalia, ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης τρένων, είναι κρατική υπό τον όμιλο Ferrovie dello Stato (FS).
- Ισπανία – Η Renfe, ο εθνικός σιδηροδρομικός φορέας, παραμένει κρατική, αν και ο ιδιωτικός ανταγωνισμός έχει εισαχθεί τα τελευταία χρόνια.

2. Ενέργεια & Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας

- Γαλλία – Το 2023, η γαλλική κυβέρνηση επανεθνικοποίησε πλήρως την EDF (Électricité de France) για να διασφαλίσει την ενεργειακή ασφάλεια, ειδικά μετά την ευρωπαϊκή ενεργειακή κρίση.
- Γερμανία – Το 2022, η γερμανική κυβέρνηση ανέλαβε τον έλεγχο της Uniper, του μεγαλύτερου εισαγωγέα φυσικού αερίου της χώρας, λόγω της ενεργειακής κρίσης που προκλήθηκε από τον πόλεμο στην Ουκρανία.
- Ισπανία – Η κυβέρνηση έχει συζητήσει να πάρει τον έλεγχο της ενεργειακής υποδομής εν μέσω ανόδου των τιμών, αν και δεν έχει επανεθνικοποιήσει πλήρως τις εταιρείες.
- Πορτογαλία – Η κυβέρνηση αγόρασε ξανά μετοχές της EDP (Energias de Portugal) μετά από μερική ιδιωτικοποίηση.

3. Αεροπορικές εταιρείες

- Ιταλία – Η ιταλική κυβέρνηση επανεθνικοποίησε την Alitalia το 2020 μετά από χρόνια οικονομικών αγώνων. Αργότερα αντικαταστάθηκε από την ITA Airways, μια νέα κρατική αεροπορική εταιρεία.
- Πορτογαλία – Το 2020, η Πορτογαλία επανεθνικοποίησε την TAP Air Portugal, λαμβάνοντας μερίδιο 72,5% στην αεροπορική εταιρεία για να τη διατηρήσει στη ζωή κατά τη διάρκεια της κρίσης COVID-19.

Γιατί επανεθνικοποιούν οι χώρες;

Κυρίως υπάρχουν πολλές “αποτυχίες της αγοράς/ market failures” Πολλές ιδιωτικοποιημένες εταιρείες δεν κατάφεραν να προσφέρουν αξιόπιστες ή προσιτές υπηρεσίες.

Επειτα, επειδή γίνεται κατανοητή η “Στρατηγική σημασία/Strategic importance”. Τομείς όπως η ενέργεια και οι μεταφορές είναι κρίσιμοι για την εθνική ασφάλεια κάτι που γίνεται ξεκάθαρο σε περιπτώσεις εθνικών κρίσεων (πανδημίες, φυσικές καταστροφές, πολύνεκρα δυστυχήματα. Επιπλέον

ένας σημαντικός παράγοντας είναι η δημόσια δυσαρέσκεια. Πολλοί ευρωπαίοι πολίτες υποστηρίζουν τον δημόσιο (επαν)έλεγχο βασικών υπηρεσιών.

Τέλος, σημασία έχουν οι οικονομικές κρίσεις. Οι κυβερνήσεις έπρεπε να παρέμβουν για να σώσουν εταιρείες που καταρρέουν, ειδικά κατά τη διάρκεια του COVID-19 και της ενεργειακής κρίσης.

Πώς αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις την κοινοτική νομοθεσία της ΕΕ;

Οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις πρέπει να ακολουθούν προσεκτικά τη νομοθεσία της ΕΕ για τον ανταγωνισμό και τις απαιτήσεις της ελεύθερης αγοράς όταν επιδιώκουν την επανεθνικοποίηση ή τη δημόσια ιδιοκτησία βασικών βιομηχανιών. Η ΕΕ προωθεί γενικά την απελευθέρωση της αγοράς και τον ανταγωνισμό ως μέρος των βασικών αρχών της βάσει της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Ωστόσο, υπάρχουν αρκετοί νομικοί και πολιτικοί μηχανισμοί που χρησιμοποιούν οι κυβερνήσεις για να δικαιολογήσουν ή να διαχειριστούν την επανεθνικοποίηση, ενώ παράλληλα συμμορφώνονται με τους κανόνες της ΕΕ.

Βασικά νομικά πλαίσια

1. Άρθρο 345 ΣΛΕΕ – Ουδετερότητα ιδιοκτησίας

- a. Η ΕΕ **δεν παρεμβαίνει στις αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τη δημόσια ή ιδιωτική ιδιοκτησία εταιρειών**. Αυτό σημαίνει ότι επιτρέπεται στις κυβερνήσεις να εθνικοποιούν ή να επανεθνικοποιούν εταιρείες εφόσον ακολουθούν τους κανόνες ανταγωνισμού.

2. Άρθρο 106 ΣΛΕΕ – Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ).

- a. Οι κυβερνήσεις μπορούν να παραχωρήσουν **αποκλειστικά δικαιώματα** σε κρατικές εταιρείες εάν παρέχουν **βασικές δημόσιες υπηρεσίες** όπως νερό, ενέργεια ή μεταφορές. Ωστόσο, αυτά τα μονοπώλια πρέπει να δικαιολογούνται από το δημόσιο συμφέρον και να μην περιορίζουν τον ανταγωνισμό πέρα από το αναγκαίο.

3. Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις (άρθρο 107 ΣΛΕΕ)

- a. Η ΕΕ απαγορεύει τις κρατικές ενισχύσεις που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, αλλά υπάρχουν εξαιρέσεις εάν η ενίσχυση είναι απαραίτητη για:
 - i. Υπηρεσίες γενικού ενδιαφέροντος

- ii. Διαχείριση κρίσεων (όπως τα προγράμματα διάσωσης για τον COVID-19 ή η ενεργειακή κρίση)
 - iii. Προστασία του περιβάλλοντος
- b. Οι κυβερνήσεις πρέπει να ενημερώσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να αιτιολογήσουν τη βοήθεια ως αναγκαία και αναλογική.

Πώς οι κυβερνήσεις δικαιολογούν την επανεθνικοποίηση;

Τομέας	Αιτιολόγηση	Κοινοτική Νομοθεσία
Σιδηρόδρομοι	Υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κακή ιδιωτική απόδοση	ΥΓΟΣ, άρθρο 106 ΣΛΕΕ
Ενέργεια (EDF, Uniper)	Ενεργειακή ασφάλεια, αντιμετώπιση κρίσεων	Εξαιρέσεις λόγω κρίσεων, άρθρο 107
Αεροπορικές εταιρείες (Alitalia, TAP)	Στρατηγικές υποδομές σε περιόδους κρίσεων	Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, άρθρο 107
Υδρευση	Ανθρώπινο δικαίωμα στο νερό, προστασία του περιβάλλοντος	ΥΓΟΣ, άρθρο 106 ΣΛΕΕ

Τι απαιτήσεις θέτει η Ε.Ε;

Ο νομικός έλεγχος: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συχνά διερευνά εάν η επανεθνικοποίηση συνεπάγεται αθέμιτες επιδοτήσεις ή περιορίζει τον ανταγωνισμό.

Οι στόχοι απελευθέρωσης της αγοράς: Η ΕΕ έχει πιέσει ώστε οι αγορές των σιδηροδρόμων, των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της ενέργειας να είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό. Η επανεθνικοποίηση μπορεί να έρθει σε σύγκρουση με αυτές τις οδηγίες.

Απαιτήσεις διαφάνειας: Οι κυβερνήσεις πρέπει να αποδείξουν ότι η δημόσια ιδιοκτησία είναι η καλύτερη επιλογή για τους καταναλωτές και όχι μόνο η πολιτική ευνοιοκρατία.

Περίπτωση	Κράτος	Κατάληξη
Επανεθνικοποίηση EDF	France	Εγκρίθηκε με εξαιρέσεις ενεργειακής κρίσης
Alitalia Bailout	Italy	Εγκρίθηκε αλλά απαιτήθηκε αναδιάρθρωση και μετονομασία στην ITA Airways
Uniper Bailout	Germany	Εγκρίθηκε με εξαιρέσεις κρίσης
Εξαγορές εταιρειών ύδρευσης	France, Germany	Επιτρέπεται σύμφωνα με τους τοπικούς νόμους δημοσίου συμφέροντος

Γίνεται η ΕΕ πιο ευέλικτη;

Τα τελευταία χρόνια, ειδικά μετά την πανδημία του COVID-19 και την ενεργειακή κρίση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει δείξει μεγαλύτερη επιείκεια προς την επανεθνικοποίηση. Υπάρχει μια αυξανόμενη αναγνώριση ότι ορισμένες βασικές υπηρεσίες δεν μπορούν να αφεθούν εξ ολοκλήρου στην αγορά – ειδικά σε τομείς όπως η ενέργεια, οι μεταφορές και η υγειονομική περίθαλψη.

Οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις μπορούν να επιδιώξουν επανεθνικοποίηση εάν:

1. Αιτιολογήσουν ως απαραίτητο για δημόσιες υπηρεσίες ή διαχείριση κρίσεων
2. Διασφαλίσουν ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια
3. Παραμείνουν διαφανείς σχετικά με τη διαδικασία
4. Ζητήσουν την έγκριση της ΕΕ όταν πρόκειται για κρατική βοήθεια

Ενώ η ΕΕ δίνει προτεραιότητα στον ανταγωνισμό, γίνεται πιο ευέλικτη ως προς τη δημόσια ιδιοκτησία σε στρατηγικούς τομείς – ιδίως ενόψει της κλιματικής αλλαγής, των ενεργειακών κρίσεων και της δημόσιας ζήτησης για καλύτερες υπηρεσίες.

Πως αιτιολογείται η βοήθεια;

Παρόλο που οι κυβερνήσεις πρέπει να ενημερώσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να αιτιολογήσουν τη βοήθεια ως αναγκαία και αναλογική, πρέπει να λάβουν έγκριση για μη κρατικό μονοπώλιο. το καταλαβαίνουν; και πως;

Ναι, οι κυβερνήσεις μπορούν να λάβουν έγκριση για την επανεθνικοποίηση ή την κρατική ενίσχυση, αλλά πρέπει να ακολουθήσουν συγκεκριμένες διαδικασίες για να συμμορφωθούν με το δίκαιο της ΕΕ και να αποδείξουν ότι δεν δημιουργούν παράνομο κρατικό μονοπώλιο.

Πώς οι κυβερνήσεις λαμβάνουν έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

1. Δήλωση και Ενημέρωση της Επιτροπής

- Οι κυβερνήσεις υποχρεούνται να **ειδοποιήσουν** την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από την εφαρμογή κρατικών ενισχύσεων ή κρατικών μονοπωλίων.
- Αυτό περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία για τον σκοπό, το κόστος και τον τρόπο λειτουργίας της δημόσιας παρέμβασης.

2. Απόδειξη ότι η κρατική παρέμβαση είναι αναγκαία και αναλογική

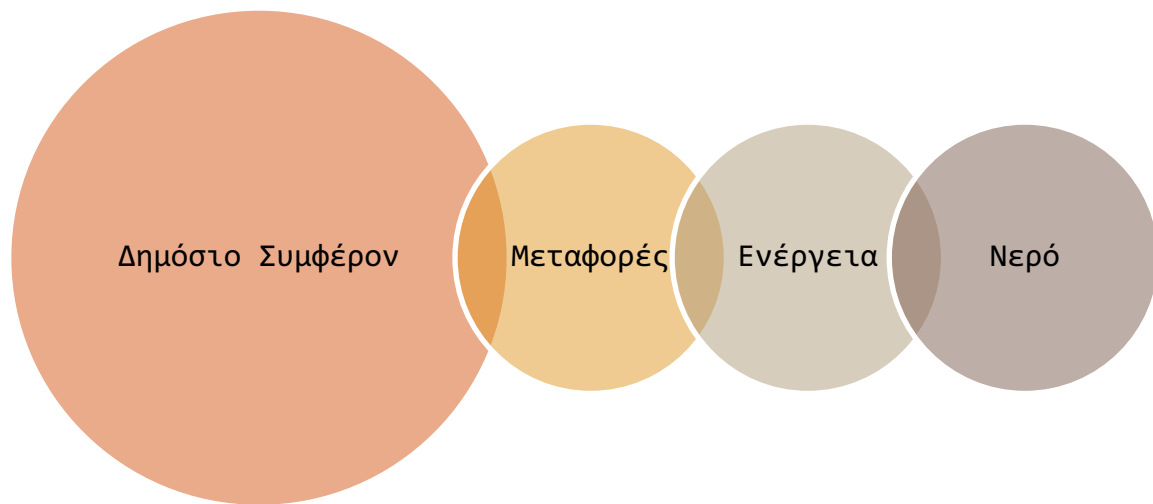
- Οι χώρες πρέπει να αποδείξουν ότι η αγορά **απέτυχε** να παρέχει τις απαραίτητες υπηρεσίες (π.χ. κακή απόδοση ιδιωτικών εταιρειών στους σιδηροδρόμους ή στην ενέργεια).
- Η κρατική παρέμβαση πρέπει να είναι η **ελάχιστη δυνατή** για την αποκατάσταση της λειτουργίας της αγοράς.

3. Διασφάλιση ότι δεν δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός

- Η Επιτροπή εξετάζει αν η επανεθνικοποίηση αποκλείει αδικαιολόγητα τους ιδιώτες ανταγωνιστές.
- Αν το κράτος διατηρεί δημόσια επιχείρηση, πρέπει να επιτρέπει **κάποιο επίπεδο ανταγωνισμού** (π.χ. εναλλακτικές υπηρεσίες ή πρόσβαση σε ιδιώτες παρόχους).

Πραγματικά Παραδείγματα Έγκρισης από την ΕΕ

- **EDF (Γαλλία, 2023)** → Η κυβέρνηση επανεθνικοποίησε την κρατική ενεργειακή εταιρεία με την έγκριση της Επιτροπής, λόγω της ενεργειακής κρίσης.
- **Uniper (Γερμανία, 2022)** → Η ΕΕ επέτρεψε την κρατικοποίηση για να διασφαλιστεί η ενεργειακή ασφάλεια, αλλά ζήτησε από την κυβέρνηση να μειώσει την κρατική παρέμβαση σταδιακά.
- **Alitalia (Ιταλία, 2020)** → Η Ιταλία έλαβε έγκριση για την αναδιοργάνωση της κρατικής αεροπορικής εταιρείας, αλλά αναγκάστηκε να την αντικαταστήσει με μια νέα εταιρεία (**ITA Airways**) για να μην υπάρχει μονοπώλιο.



Το Ελβετικό μοντέλο

Ενώ πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν υιοθετήσει την επανακρατικοποίηση ή την επανένταξη των δημόσιων υπηρεσιών, η Ελβετία ακολουθεί μια κάπως διαφορετική προσέγγιση. Σε αντίθεση με τους γείτονές της στην ΕΕ, η Ελβετία διατηρούσε πάντα ένα ισχυρό μείγμα δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, ειδικά σε βασικούς τομείς όπως οι μεταφορές και οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.



SBB CFF FFS



Για παράδειγμα, οι Ελβετικοί Ομοσπονδιακοί Σιδηρόδρομοι (SBB) παρέμειναν δημόσια ιδιοκτησία, διασφαλίζοντας ότι το σιδηροδρομικό σύστημα λειτουργεί με έμφαση στις εθνικές ανάγκες και όχι στην κερδοφορία. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με ορισμένα άλλα ευρωπαϊκά έθνη που ιδιωτικοποίησαν τα σιδηροδρομικά τους δίκτυα τη δεκαετία του 1990 και στις αρχές του 2000. Η Ελβετία έχει επίσης διατηρήσει την Ελβετική Ταχυδρομική Υπηρεσία υπό δημόσια ιδιοκτησία, διατηρώντας τον ρόλο της στην παράδοση

βασικών ταχυδρομικών και άλλων υπηρεσιών σε όλη τη χώρα.

Ωστόσο, έχει προσαρμοστεί επιτρέποντας στην PostFinance, έναν οικονομικό κλάδο της ταχυδρομικής υπηρεσίας, να επεκταθεί στον τραπεζικό τομέα του ιδιωτικού τομέα. Στον ενεργειακό τομέα, οι τοπικές και περιφερειακές επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας έχουν επανακρατικοποιηθεί όταν ήταν απαραίτητο, ιδιαίτερα όταν οι ιδιωτικοποιημένες εταιρείες αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσκολίες ή όταν η συνέχεια των υπηρεσιών ήταν σε κίνδυνο.

Είναι ενδιαφέρον ότι η εμπειρία της Ελβετίας με την Swiss International Air Lines (SWISS) δείχνει μια πιο διαφοροποιημένη προσέγγιση. Αν και ιδιωτικοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και αργότερα απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο η Lufthansa, η ελβετική κυβέρνηση παρενέβη για να στηρίξει τη SWISS κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης του 2001, αποτρέποντας την κατάρρευσή της. **Ενώ η κυβέρνηση δεν επανακρατικοποίησε πλήρως την αεροπορική εταιρεία, κατέδειξε την προθυμία της Ελβετίας να παρέμβει στον ιδιωτικό τομέα όταν διακυβεύονται τα εθνικά συμφέροντα.**

Τελικά, το μοντέλο της Ελβετίας χαρακτηρίζεται από μια πιο ισορροπημένη προσέγγιση. Η χώρα

τείνει να διατηρεί τη δημόσια ιδιοκτησία των ζωτικών υπηρεσιών, όπως οι σιδηρόδρομοι, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες και οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, ενώ επιλεκτικά επιτρέπει την ιδιωτική συμμετοχή σε τομείς όπως οι αεροπορικές εταιρείες και οι τηλεπικοινωνίες. **Η ελβετική κυβέρνηση δεν είναι αντίθετη στην παρέμβαση, αλλά είναι επίσης προσεκτική να διατηρήσει μια πραγματιστική, κατά περίπτωση προσέγγιση που στοχεύει στην εξισορρόπηση της δημόσιας ευημερίας με τη δυναμική του ιδιωτικού τομέα.**

Ενώ η επανακρατικοποίηση μπορεί να είναι μια κυρίαρχη τάση σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, **ο τρόπος της Ελβετίας είναι πιο επικεντρωμένος στη διασφάλιση του δημόσιου ελέγχου όπου είναι απαραίτητο, ενώ εξακολουθεί να επιτρέπει στις δυνάμεις της αγοράς να λειτουργούν σε άλλους τομείς.** Είναι μια στρατηγική που φαίνεται να λειτουργεί καλά για τις ανάγκες της χώρας, διατηρώντας τη σταθερότητα των βασικών υπηρεσιών χωρίς να εγκαταλείπει εντελώς την καινοτομία του ιδιωτικού τομέα.

Συμπέρασμα

Στην Ευρώπη, η τάση της επανακρατικοποίησης προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από μερικούς βασικούς παράγοντες. Οι ιδιωτικοποιημένες υπηρεσίες, ιδιαίτερα στις μεταφορές και την ενέργεια, μερικές φορές αποτυγχάνουν να προσφέρουν την αναμενόμενη ποιότητα ή αποτελεσματικότητα. Όταν οι ιδιωτικές εταιρείες δυσκολεύονται να παράσχουν βασικές υπηρεσίες, οι κυβερνήσεις συχνά παρεμβαίνουν για να αποκαταστήσουν τον δημόσιο έλεγχο.

Τα εθνικά συμφέροντα παίζουν επίσης ρόλο, ιδιαίτερα σε στρατηγικούς τομείς όπως η ενέργεια, οι μεταφορές και οι τηλεπικοινωνίες. Κατά τη διάρκεια κρίσεων—όπως η πανδημία COVID-19 ή οι συνεχιζόμενες ενεργειακές προκλήσεις—οι κυβερνήσεις συχνά έχουν βρει απαραίτητο να επανακρατικοποιήσουν ή να παρέμβουν στην αγορά για να διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών.

Η επανακρατικοποίηση έχει καταστεί μια αξιοσημείωτη τάση σε όλη την Ευρώπη, ειδικά μετά από αποτυχίες της αγοράς, οικονομικές κρίσεις και δημόσια δυσαρέσκεια με τις ιδιωτικοποιημένες υπηρεσίες. Η Αγγλία, Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, Η Ολλανδία έχουν δημιουργήσει τις προϋποθέσεις. Αν και η εστίαση είναι πιο έντονη στα κράτη μέλη της ΕΕ, λόγω κανόνων ανταγωνισμού, μη μέλη της ΕΕ όπως η Ελβετία έχουν επίσης υιοθετήσει μια παρόμοια προσέγγιση σε ορισμένους τομείς, αν και με μια διακριτή στρατηγική λόγω των μοναδικών νομικών και πολιτικών τους δομών.

Στο ζήτημα των κανόνων του Ανταγωνισμού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή **δεν απορρίπτει αυτόματα** την επανεθνικοποίηση, αλλά απαιτεί απόδειξη ότι:

- Είναι αναγκαία για τη δημόσια υπηρεσία.
- Δεν περιορίζει υπερβολικά τον ανταγωνισμό.
- Το κράτος δεν χρησιμοποιεί μονοπωλιακή δύναμη για να βλάψει ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Έτσι, οι κυβερνήσεις μπορούν να λάβουν έγκριση εφόσον τηρούν αυτούς τους όρους και να διασφαλίσουν την παροχή μιας ασφαλούς και σταθερής υπηρεσίας με όρους δημοσίου συμφέροντος, όπως μπορεί να πράξει για την σιδηροδρομική υπηρεσία και η Ελλάδα.

