

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

21 DEC 2010

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα **21/12/2010**

101 78 Αθήνα , τηλ. 64 67 912

Αρ. Πρωτ **1997**

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

✓ Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Αυξήσεις στις τιμές διοδίων

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 7457/8.12.2010 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κ. Δημήτρης Ανδρουλάκης

ΚΟΙΝ.: Βουλευτής κ. Δημήτρης Ανδρουλάκης

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι για τις τιμές των διοδίων είχαμε την ευκαιρία να ενημερώσουμε τη Βουλή κατά τη συζήτηση της με αρ. 290/6.12.2010 Επίκαιρης Ερώτησης, η οποία συζητήθηκε στις 13.12.2010, από τα Πρακτικά της οποίας μπορεί να ενημερωθεί ο κ. Βουλευτής αναλυτικά και εμπεριστατωμένα.

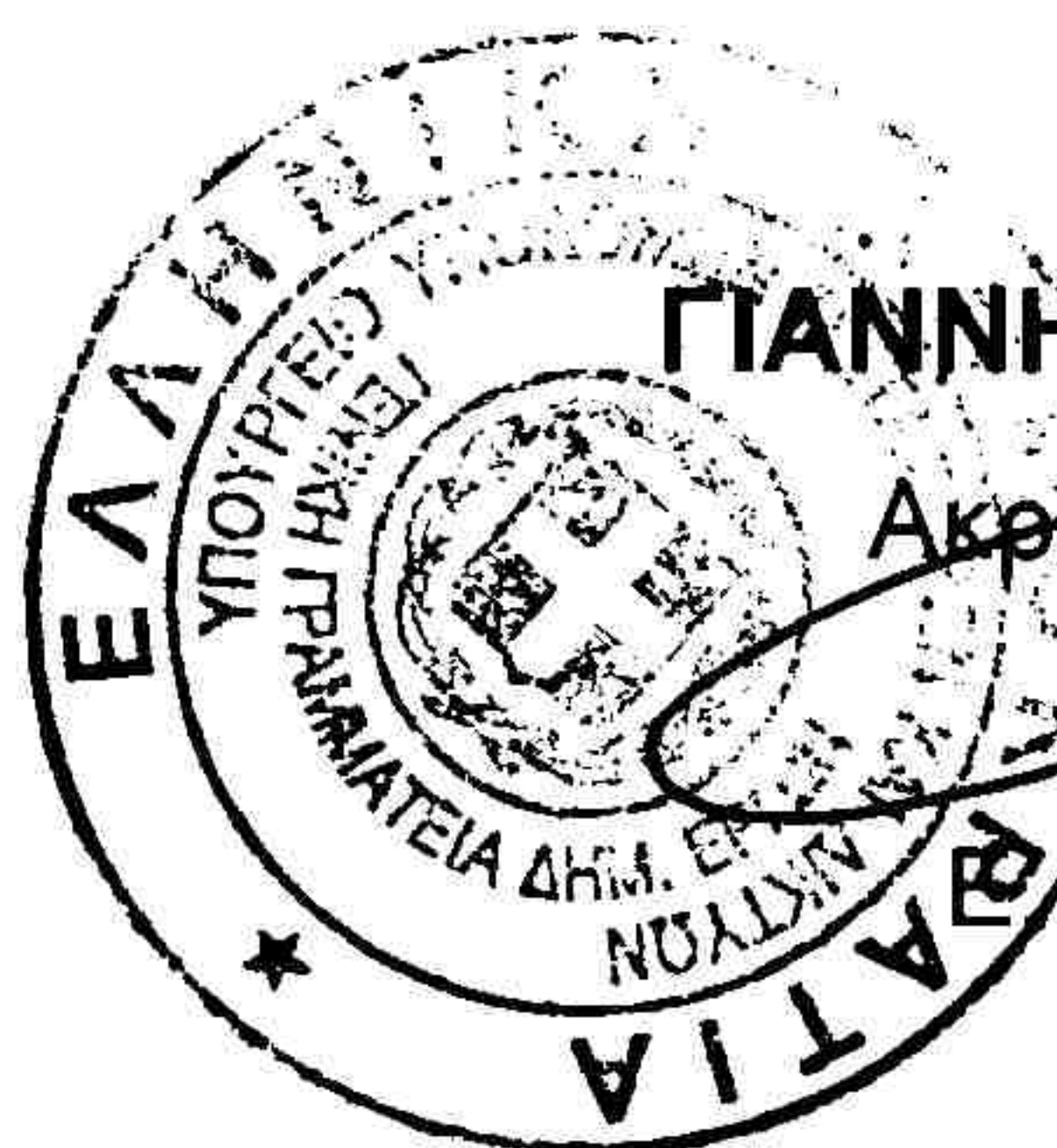
Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Συνημμένα:

Απόσπασμα Πρακτικών Βουλής

Εσωτ. Διανομή

Γρ. Κοιν. Ελέγχου



ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Γιοβάνογλου

✓

απαλλοτριώσεις αφενός καθυστερούν και αφετέρου ξαναπληρώνονται με βάρος στον Έλληνα φορολογούμενο.

Σας ευχαριστώ θερμά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κα Γιαννακοπούλου.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ιωάννης Μαγκριώτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συμμερίζομαι και εγώ και η Κυβέρνηση την αγωνία και τα ερωτήματα της αγαπητής συναδέλφου, ειδικά σε μια εποχή κρίσης όπου οι μετακινούμενοι πολίτες πράγματι καταβάλλουν ένα υψηλό τίμημα.

Θα ήθελα, όμως, να σημειώσω και να διευκρινίσω ότι αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης κυρώθηκαν με νόμο στη Βουλή το 2007. Συνεπώς, το δημόσιο έχει υποχρέωση να τις υλοποιήσει. Κυρώθηκαν το καλοκαίρι του 2007 και τότε το ΠΑΣΟΚ ως αντιπολίτευση, παρότι θεώρησε και εκτίμησε ότι τα έργα αυτά είναι αναγκαία για τη χώρα, επιφυλάχθηκε για το ύψος και την πυκνότητα των διοδίων και δεσμεύτηκε πως όταν γίνει Κυβέρνηση θα μειώσει τα διόδια.

Αυτή παραμένει και η σταθερή επιλογή της Κυβέρνησης σήμερα. Έχουμε ήδη ετοιμάσει το σχέδιο της επαναδιαπραγμάτευσης, που περιλαμβάνει και τεχνικές

αλλαγές, γιατί εν τω μεταξύ έχουν υπάρξει αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας που αποκλείουν ή απαγορεύουν την κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων σε ορισμένες περιοχές της χώρας και ειδικότερα στην περιοχή της Λίμνης Καϊάφα και της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Ζαχάρως.

Με αυτή, λοιπόν, την έννοια θα ήθελα να διευκρινίσω ακόμη ότι η καταβολή των διοδίων είναι μέρος του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου, του χρηματοδοτικού σχεδίου για τους αυτοκινητόδρομους. Μαζί με τη δημόσια συμμετοχή, δηλαδή την εθνική δαπάνη και την κοινοτική συμμετοχή, υπάρχει η συμμετοχή από την καταβολή των διοδίων, η συμμετοχή των ιδιωτών κατασκευαστών και φυσικά ο δανεισμός των τραπεζών, ένα σύνθετο χρηματοδοτικό σχήμα.

Όσον αφορά τώρα ειδικότερα τις αυξήσεις των διοδίων, πρέπει να σας πω ότι αυτές περιλαμβάνονται επίσης στις συμβάσεις παραχώρησης που έχουν κυρωθεί με νόμο στη Βουλή του 2007. Συνεπώς, οι αυξήσεις ακολουθούν τις αποκλειστικές ημερομηνίες όπως ορίζονται από τις συμβάσεις παραχώρησης.

Εάν το δημόσιο αρνηθεί αυτές τις αυξήσεις, τότε θα πρέπει ο κρατικός προϋπολογισμός, δηλαδή ο φορολογούμενος Έλληνας πολίτης, μέσα από τη γενική φορολογία να καταβάλλει την αντίστοιχη απώλεια εσόδων που θα έχει από την είσπραξη των διοδίων σε οποιοδήποτε τμήμα των αυτοκινητοδρόμων ο παραχωρησιούχος. Αυτή είναι η πραγματικότητα, αυτή είναι η μορφή των συγκεκριμένων συμβάσεων.

Ειδικότερα θα ήθελα να σας πω για τα διόδια των Μαλγάρων ότι η αύξηση αυτή οφείλεται στο ότι από το 2005 δεν υπήρξε καμία αναπροσαρμογή. Λογικό είναι κάθε χρόνο με βάση τον τιμάρithμο να υπάρχει αναπροσαρμογή. Είναι τα μοναδικά δημόσια διόδια που υπάρχουν. Η είσπραξή τους γίνεται αποκλειστικά για τη συντήρηση του αυτοκινητόδρομου και δεν έχουν σχέση βέβαια με τα άλλα διόδια.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υφυπουργού)

Θα ήθελα να πω ότι κάθε απώλεια διοδίων από τα Μάλγαρα είναι απώλεια δημοσίων εσόδων, που σημαίνει ότι αυτά απευθείας καταβάλλονται από τον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη. Δηλαδή, μπορεί να διευκολύνονται κάποιοι που περνούν εκείνες τις ώρες από τα διόδια των Μαλγάρων, τα επιβαρύνεται, όμως, ο φορολογούμενος πολίτης, γιατί είναι έσοδα του δημοσίου για τη συντήρηση του συγκεκριμένου τμήματος του αυτοκινητόδρομου.

Βεβαίως, όταν δεν εισπράττονται τα διόδια και στις συμβάσεις παραχώρησης, όπως ορίζουν οι συμβάσεις παραχώρησης –το τονίζω και πάλι– οι οποίες έχουν κυρωθεί με νόμο στη Βουλή, ο παραχωρησιούχος καταθέτει αίτημα προς τον ανεξάρτητο μηχανικό, προς τη διαιτησία, όπως ορίζουν οι συμβάσεις και φυσικά τα ζητά και πάλι από το δημόσιο, άρα, λοιπόν, από το φορολογούμενο πολίτη.

Με αυτή, λοιπόν, την έννοια εγώ κατανοώ και συμφωνώ με τις διαμαρτυρίες.

Συμφωνώ με το αίτημα της μείωσης των διοδίων, θεωρώ όμως, ότι ο τρόπος με τον οποίο γίνεται επιβαρύνει το φορολογούμενο Έλληνα πολίτη και ποσώς ενδιαφέρει τον ιδιώτη παραχωρησιούχο, διότι αυτός είναι εξασφαλισμένος από τη σύμβαση, θα καταθέσει το αίτημά του, καταμετρά τις απώλειες και φυσικά ο φορολογούμενος Έλληνας πολίτης θα το ^{πληρώσει} ~~καταθέσει~~. Το λέω αυτό για να γνωρίζουμε ποιο είναι το πραγματικό τοπίο μέσα στο οποίο κινούμαστε.

Όσον αφορά τις καθυστερήσεις σε ορισμένους οδικούς άξονες, αυτές οφείλονται σε διάφορους λόγους, τους οποίους θα τους αναπτύξω στη δευτερομιλία μου, γιατί έχω ήδη υπερβεί, κύριε Πρόεδρε, το χρόνο μου και σας ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Παρακαλείται η ερωτώσα συνάδελφος κα Γιαννακοπούλου να λάβει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, άκουσα με μεγάλη προσοχή την απάντησή σας και είναι πράγματι αλήθεια ότι η Ελλάδα αποκτά ένα ολοκληρωμένο, ένα ασφαλές, ένα σύγχρονο εθνικό οδικό δίκτυο σε ολόκληρη την επικράτεια. Αυτό είναι ένα γεγονός το οποίο νομίζω ότι κανείς πραγματικά δεν μπορεί να παραβλέψει. Μάλιστα, πρόσφατα δημοσίευσα κι ένα άρθρο σχετικά με τις τεράστιες αναπτυξιακές δυνατότητες που αποκτά ο τόπος μου, η Μεσσηνία,

Ι.Χ. αυτοκίνητα ή με μέσα οδικής μεταφοράς, καθώς το κράτος έχει τη δυνατότητα παρέμβασης όταν εντοπίζει τέτοιου είδους καταστάσεις.

Οι τιμολογήσεις των διοδίων, κύριε Υπουργέ, πρέπει να ακολουθούν τη γενικότερη κοινωνικοοικονομική συγκυρία της χώρας, γιατί είναι ανεπίτρεπτο πραγματικά να δυσχεραίνουν την οικονομική κατάσταση και τη μετακίνηση των πολιτών μόνο και μόνο επειδή οι εταιρείες κερδοσκοπούν σε βάρος τους. Το κράτος πρέπει να έχει και το ρόλο και τις δυνατότητες παρέμβασης σε αυτές τις περιπτώσεις και οφείλει να τις αξιοποιήσει άμεσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κα Γιαννακοπούλου.

Ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η πλευρά του δημοσίου, όπως εκπροσωπείται κάθε φορά από την Κυβέρνηση, πράττει αυτό ακριβώς που είπατε: Υπερασπίζεται το δημόσιο συμφέρον και το συμφέρον κάθε πολίτη ξεχωριστά, μόνο που όπως γνωρίζετε -το τονίζω και πάλι- οι συμβάσεις αυτές έχουν κυρωθεί με νόμο στη Βουλή. Έχουν, μάλιστα, και υψηλή συνταγματική προστασία και κάθε αλλαγή τους θέλει και τη σύμφωνη γνώμη της άλλης πλευράς.

Θα φέρουμε, όμως, τις τροπολογίες στη Βουλή και πολύ σύντομα, στις αρχές του επόμενου χρόνου, για να πάμε στη μείωση των διοδίων για τα επόμενα τριάντα χρόνια, γιατί αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης είναι τριάντα χρόνων, διότι, πράγματι, είναι πολύ πυκνά και πολύ ακριβά τα διόδια.

(ΧΑ)

(1TS)

Εδώ ίσως αξίζει να πω ότι είναι πολύ σημαντικό να αποκτήσει η Ελλάδα αυτοκινητόδρομους και αποκτά σε όλο το εύρος της. Έχει όμως πολύ μεγάλη σημασία να γνωρίζουμε στους σχεδιασμούς αυτούς ποια είναι και τα οικονομικά της χώρας. Με αυτή, λοιπόν, την έννοια θα μπορούσαμε να πούμε ότι και οι πέντε αυτοκινητόδρομοι χρειάζονταν και με την έκταση και το μήκος, αλλά δεν υπήρχαν τα χρήματα για να κατασκευαστούν μέσα στην τρέχουσα πενταετία, πολύ περισσότερο που η κρίση και η ύφεση δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα.

Η προηγούμενη Κυβέρνηση είχε αυτόν τον σχεδιασμό ^{και} για τους δικούς της λόγους προχώρησε σε αυτές τις συμβάσεις. Αν τώρα η Κυβέρνηση αναλάβει την ευθύνη να καταργήσει την οποιαδήποτε σύμβαση παραχώρησης ή να προχωρήσει σε οποιαδήποτε αλλαγή με δική της ευθύνη χωρίς τη συμφωνία των παραχωρησιούχων, τότε οι ποινικές ρήτρες που προβλέπονται από τους νόμους είναι πάρα πολύ ακριβές για τον φορολογούμενο πολίτη.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι πως είναι δίκαιο ο χρήστης να πληρώνει τη συντήρηση των αυτοκινητοδρόμων και τη λειτουργία. Εδώ βεβαίως πληρώνει και την κατασκευή και αυτό, όπως είπα, οφείλεται στο ότι το δημόσιο στην τρέχουσα περίοδο δεν είχε τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσει όπως έκανε στην Εγνατία, μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση ^{χρημ} την κατασκευή της. Γι' αυτό, όπως είπα προηγουμένως, θα έπρεπε την προηγούμενη πενταετία, όταν σχεδιάστηκαν ~~και~~ δημοπρατήθηκαν

και συμβασιοποιήθηκαν να υπάρξει ένας πιο κλιμακωτός σχεδιασμός, για να μη μεταφερθεί τέτοια μεγάλη επιβάρυνση στον χρήστη αυτοκινητοδρόμων και από την περίοδο της κατασκευής. Η συντήρηση όμως και η λειτουργία τους είναι κοινωνικά δίκαιο να καταβάλλεται από τους χρήστες. Είναι αδιανόητο ο φορολογούμενος μιας επαρχιακής πόλης ή αυτός που ποτέ δεν θα χρησιμοποιήσει τον αυτοκινητόδρομο, να πληρώνει τον αυτοκινητόδρομο γι' αυτόν που τον χρησιμοποιεί, ο οποίος κερδίζει σε χρόνο, σε ασφάλεια και οικονομικά γιατί συντομεύουν οι αποστάσεις και η κατανάλωση βενζίνης είναι μικρότερη. Θα ήταν άδικο, ~~δίκαιο~~, εάν δεν υπήρχαν διόδια, για τη συντήρηση και τη λειτουργία όπως ακριβώς θα πράξουμε για την Εγνατία. Γι' αυτό θα είναι πολύ πιο φθηνότερα τα μελλοντικά διόδια της Εγνατίας απ' ό,τι των συμβάσεων παραχώρησης.

Θέλω ακόμη να προσθέσω ότι στη διαπραγμάτευση έχουμε θέσει να μετατραπούν τα συμβατικά διόδια σε ηλεκτρονικά. Με αυτό τον τρόπο θα γίνονται απολύτως δίκαια. Κάθε χιλιόμετρο που θα διανύεις, θα πληρώνεις και το ακριβές αντίτιμο, ενώ τώρα δεν υπάρχει. Παρ' ότι στον σχεδιασμό αναφέρεται, δεν υπάρχει αυτό το δίκαιο. Μπορεί να κάνεις πέντε χιλιόμετρα και να πληρώνεις για πενήντα και μπορεί να κάνεις σαράντα χιλιόμετρα και να πληρώνεις για πέντε. Εξαρτάται από τους ενδιάμεσους κόμβους που υπάρχουν.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω ότι ένας από τους βασικούς λόγους των καθυστερήσεων στην ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων είναι ο σχεδιασμός της

προηγούμενης κυβέρνησης η οποία δεσμεύτηκε με τις συμβάσεις αυτές, πως μέσα σε δώδεκα μήνες από την ημέρα έναρξης παραχώρησης, θα παραδώσει ελεύθερα τα οικόπεδα, τα γήπεδα απαλλοτριωμένα και πληρωμένα για να αναπτυχθούν τα κατασκευαστικά μέτωπα. Είναι αδιανόητο μέσα σε δώδεκα μήνες. Το δωδεκάμηνο ολοκληρώθηκε για άλλες συμβάσεις παραχώρησης το Δεκέμβριο του 2008 και για την τελευταία σύμβαση παραχώρησης τον Απρίλιο του 2009, δηλαδή μέσα στα χρονικά όρια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Μέχρι την ημέρα των εκλογών μεσοσταθμικά είχαν παραδοθεί το 15% μόνο των γηπέδων απαλλοτριωμένων για την ανάπτυξη των κατασκευαστικών μετώπων. Αυτός είναι ο λόγος και εδώ το δημόσιο κινδυνεύει να πληρώσει ποινικές ρήτρες, λόγω ακριβώς του ότι δεν ήταν συνεπές με αυτά που υπέγραφε και με αυτά που νομοθετούσε. Αυτό ήταν ένα μεγάλο λάθος της απελθούσας κυβέρνησης που δυστυχώς βαρύνει τα έργα και τον φορολογούμενο πολίτη. Θα δώσουμε τη μάχη για να μη πληρωθούν ή τουλάχιστον να ελαχιστοποιηθούν οι ποινικές ρήτρες. Είναι επίσης ένα από τα θέματα της επαναδιαπραγμάτευσης.

Κλείνω, λέγοντας, ότι πολύ γρήγορα θα φέρουμε τις τροποποιήσεις αυτών των συμβάσεων για τη μείωση των διοδίων και την επίλυση τεχνικών θεμάτων των αυτοκινητοδρόμων που προέκυψαν στην πορεία εκτέλεσης, γιατί οι μελέτες ήταν πάρα πολύ πρόχειρες και πολύ βιαστικά δημοπρατήθηκαν τα έργα αυτά.

Ευχαριστώ πολύ.

