

Προχωράμε τώρα στην πρώτη με αριθμό 7744/22-7-2025 ερώτηση εκ των αναφορών-ερωτήσεων του Βουλευτή Δράμας της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ» κ. Αναστάσιου Νικολαΐδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Ανησυχητική καθυστέρηση στον σχεδιασμό υλοποίησης του Εθνικού Συστήματος Χρέωσης Ηλεκτρονικών Διοδίων».

Παρακαλώ, κύριε Νικολαΐδη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ο σχεδιασμός για την υλοποίηση Εθνικού Συστήματος Χρέωσης Ηλεκτρονικών Διοδίων ξεκίνησε πριν από δύο χρόνια από την Εγνατία Οδό ΑΕ. Σχετικές προσπάθειες υπήρξαν τόσο από την προηγούμενη κυβέρνηση όσο και από τη σημερινή, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Η καθυστέρηση που υπάρχει στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση είναι ανησυχητική. Μάλιστα το έργο εμφανιζόταν ως ενταγμένο στο Ταμείο Ανάκαμψης και γι' αυτό θέσαμε το ερώτημα αν απεντάχθηκε και για ποιον λόγο συνέβη αυτό.

Παρόλο λοιπόν που το Εθνικό Σύστημα Χρέωσης Ηλεκτρικών Ηλεκτρονικών Διοδίων δεν έχει προχωρήσει και βρίσκεται ουσιαστικά στον αέρα, η Κυβέρνηση το παρουσίασε ως μέρος της συμφωνίας για τον ΒΟΑΚ. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι χωρίς το σύστημα για τα ηλεκτρονικά διόδια θα

υπάρχουν σημαντικές επιβαρύνσεις στην Κρήτη, καθώς οι οδηγοί θα πληρώνουν κανονικά διόδια για τις αστικές μετακινήσεις.

Φυσικά εθνικό σύστημα δεν μπορεί να προχωρήσει μόνο σε μία περιοχή της χώρας. Οπότε αναμένουμε απαντήσεις για το ποιος είναι ο σχεδιασμός για την εφαρμογή αναλογικού συστήματος διοδίων σε όλη τη χώρα. Είναι προφανές, κύριε Υπουργέ, ότι θα ανακουφίσει τους οδηγούς στις μετακινήσεις τους, ειδικά όσους καλούνται να καταβάλουν το σύνολο του αντιτίμου, κάνοντας πολύ μικρή χρήση αυτού. Γι' αυτό και ο σχετικός διαγωνισμός θα πρέπει να προχωρήσει άμεσα για ολόκληρη τη χώρα.

Με βάση όλα τα ανωτέρω ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ, ποιος είναι ο σχεδιασμός υλοποίησης του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Διοδίων, μέσω ποιας χρηματοδότησης αναμένεται να υλοποιηθεί και με βάση πιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα θα τεθεί σε λειτουργία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Νικολαΐδη.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Κύριε Βουλευτά, κάνετε μια πολύ ενδιαφέρουσα ερώτηση και σας ευχαριστώ για αυτό. Και είναι πολύ ενδιαφέρουσα υπό την έννοια ότι θα μπορούσα κι εγώ να σας απαντήσω με πολλαπλές ερωτήσεις. Γιατί αν έκανα τις ερωτήσεις τις οποίες έχω στο μυαλό μου θα ήταν σαφές ότι όταν συνήθως μιλάμε για ένα τέτοιο θέμα δεν κατανοούμε την έκταση του θέματος ή για τι ακριβώς μιλάμε. Και να σας εξηγήσω ότι κατ' αρχάς το θέμα έφερε στην επιφάνεια -και εσείς το λέτε- η σύμβαση του ΒΟΑΚ.

Θέλω να ξεκαθαρίσω ότι δεν υπάρχει η παραμικρή περίπτωση οι αστικές μετακινήσεις στην Κρήτη να τυγχάνουν χρέωσης. Θα είναι χωρίς χρέωση, όπως ακριβώς έχουμε προγραμματίσει και έχουμε δεσμευθεί στη Βουλή. Οι αστικές μετακινήσεις μέσα στα πολεοδομικά κέντρα τα οποία έχουν αναπτυχθεί -γιατί, κακά τα ψέματα, το Ηράκλειο είναι μια μεγάλη πολεοδομική περιοχή- δεν θα έχουν χρεώσεις. Οι χρεώσεις αφορούν σε άλλα τμήματα και η συγκεκριμένη δέσμευση αφορούσε κυρίως στα πρώτα μετωπικά διόδια απειλούνται, τα οποία στην πορεία όπως ξέρετε θα αντικατασταθούν.

Το δεύτερο που θέλω να κάνω σαφές είναι ότι, όπως πολύ σωστά είπατε, το θέμα ηγέρθη από την Εγνατία Οδός ΑΕ, την εταιρεία του δημοσίου, πριν από μερικά χρόνια, αρκετά χρόνια μάλλον. Αυτό είναι γεγονός. Αλλά αυτό

συνέβη πριν η Εγνατία μπει στην τροχιά της παραχώρησης, όταν ακόμα ήταν μια κρατική εταιρεία η οποία είχε μια διαφορετική θεώρηση.

Γιατί στο βάθος αυτής της θεώρησης τι υπάρχει; Υπάρχει ότι θα επανέλθουμε σε ένα σύστημα το οποίο κατ' αναλογία θα είναι αντίστοιχο του ΤΕΟ, δηλαδή τα διόδια θα περάσουν πλέον σε μια κρατική διαχείριση.

Σήμερα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε το εξής: Τα διόδια είναι υποθέσεις των παραχωρησιούχων, δηλαδή τα διόδια αποτελούν εισπράξεις των παραχωρησιούχων. Τα μόνα διόδια τα οποία αυτή τη στιγμή περιέρχονται στο ελληνικό δημόσιο είναι αυτά του Ακτίου, το οποίο καταλαβαίνετε ότι είναι ένα απειροελάχιστο ποσοστό σε σχέση με το σύνολο των διοδίων τα οποία εισπράττονται κατ' έτος στη χώρα.

Στην Εγνατία δε Οδό, όπως γνωρίζετε, τα διόδια ενισχύουν τα διαθέσιμα της εταιρείας, το αποθεματικό της εταιρείας, και δεν μπαίνουν επί του παρόντος στον κρατικό κορβανά. Και ούτως η άλλως, υπάρχει η δική μας δέσμευση ότι μέχρι το τέλος του 2025 η Εγνατία θα έχει περιέλθει στον παραχωρησιούχο, που και αυτό είναι κάτι για το οποίο εργαζόμαστε με πάρα πολλή συνέπεια.

Τώρα, επιτρέψτε μου να πω ότι ένας άλλος λόγος για τον οποίο έρχεται αυτό το θέμα συχνά στην επιφάνεια είναι ότι έχουν συμβεί κάποια δυστυχήματα

στον άξονα της Εγνατίας Οδού σε δύο σημεία, το πρώτο είναι στο Πολύμυλο και το δεύτερο είναι στον Ίασμο.

Εκεί είναι σαφές ότι δεν ήταν τα μετωπικά διόδια το πρόβλημα, αλλά ήταν η οδηγική συμπεριφορά των οδηγών των φορτηγών που κατέληξαν πάνω στα διόδια αυτή η οποία δημιούργησε το πρόβλημα και στις δύο περιπτώσεις, και στην περίπτωση του Ιάσμου και στην περίπτωση την άλλη.

Όλοι έχουμε περάσει κατ' επανάληψη από το Πολύμυλο, ξέρουμε ότι η περιοχή εκεί του Βερμίου είναι μια περιοχή η οποία έχει πολύ συχνά ομίχλη. Υπάρχουν όλα τα προληπτικά μέτρα και όλες οι πολιτικές μας, ώστε να αποτραπεί το γεγονός αυτό.

Στον δε Ίασμο μιλάμε για μια περιοχή απολύτως επίπεδη, μια μεγάλη ευθεία, όπου είναι αδύνατον να μην δεις τα διόδια ή να μην δεις τι κάνει το προπορευόμενο όχημα, ειδικά σε περίοδο καλοκαιρίας.

Τώρα σε ό,τι αφορά αυτό που λέτε «ηλεκτρονικά διόδια», θα μου επιτρέψετε στη δευτερολογία μου να προσθέσω κάποια στοιχεία ακόμα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Νικολαΐδη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι η ερώτηση κατατέθηκε πριν από το δυστύχημα του Ιάσμου. Το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Άρα δεν ήταν η αφορμή το δυστύχημα, όπου τρεις συμπολίτες μας έχασαν τη ζωή τους.

Την ουσία πρέπει να δούμε τώρα, κύριε Υπουργέ. Πρέπει να μπούνε τα αναλογικά διόδια; Θα διευκολύνουν τη ζωή των συμπολιτών μας, των οδηγών; Θα μειώσουν το κόστος σε όσους περνάνε και διανύουν μικρές αποστάσεις;

Κύριε Υπουργέ, προερχόμαστε από την ίδια περιοχή. Και εσείς κινείστε από τη Θεσσαλονίκη προς Έβρο στην Εγνατία οδό, γνωρίζετε τι ουρές χιλιομέτρων υπάρχουν τους θερινούς μήνες και προς Ασπροβάλτα και προς Νέα Πέραμο. Και αν αυτές δεν είναι κίνδυνος για τη ζωή των συμπολιτών μας που οδηγούν και στις απότομες στροφές... Έχουμε τρία-τέσσερα χιλιόμετρα αυτοκίνητα να περιμένουν για να πάρουν το αντίτιμο του διοδίου; Ποιο είναι;

Τώρα είμαστε σε μια περιοχή πραγματικά, που και εσείς και εγώ ζούμε τα διόδια και στην Εγνατία Οδό και στην Εθνική Οδό προς Λάρισα. Ξέρουμε ότι αν δεν υπάρχει το pass περιμένεις, μπορεί και μέχρι αύριο, για να φύγεις. Αυτό πρέπει να έρθουμε και να συζητήσουμε, να αφήσουμε λίγο την αντιπαράθεση πίσω, γιατί την επόμενη φορά πάλι θα συζητάμε για τα διόδια, γιατί πάλι κάποιοι συνάνθρωποί μας έχασαν τη ζωή τους.

Όχι, κύριε Υπουργέ. Πρέπει ή δεν πρέπει να γίνει; Πρέπει οι πολίτες που είναι γείτονες να μην πληρώνουν διόδια; Όπως γίνεται στον ΒΟΑΚ δεν πρέπει να γίνεται και στην Ανατολική Μακεδονία και στη Θράκη, δεν πρέπει να γίνεται και στη Θεσσαλία; Αυτά τα ερωτήματα πρέπει να απαντηθούν.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Νικολαΐδη.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Σας είπα ότι είναι σύνθετο θέμα, κύριε Νικολαΐδη, προηγουμένως. Ας πούμε, τώρα είπατε για τους συμπολίτες μας που δεν πρέπει να πληρώνουν διόδια, θα σας πω ότι μόλις δώσαμε εντολή στους Αυτοκινητοδρόμους Αιγαίου να συνεχίσει η μη πληρωμή διοδίων για τους πολίτες οι οποίοι κινούνται σε τοπικές μετακινήσεις στην περιοχή των Τεμπών. Το λέω για παράδειγμα αυτό για να δείτε πως υπάρχουν σημειακές παρεμβάσεις, οι οποίες πραγματικά διευκολύνουν τις τοπικές κοινωνίες.

Αλλά σας είπα στην αρχή ότι μπορεί να σας απαντήσω με ερωτήματα.

Τι ερωτήματα; Γιατί ρωτάτε τελικά; Ρωτάτε για τα ηλεκτρονικά διόδια ή ρωτάτε

για τα αναλογικά διόδους; Διότι είναι εντελώς διαφορετικό πράγμα τα αναλογικά διόδους, είναι άλλη συζήτηση, και είναι μια άλλη συζήτηση τα ηλεκτρονικά διόδους.

Όταν εγώ αφελώς, ως πρωτοείσακτος Υπουργός για να το πω έτσι, πήγα στους παραχωρησιούχους και μίλησα για ηλεκτρονικά διόδους, μού είπαν «Στοπ, πες μας τι εννοείς ηλεκτρονικά διόδους». Και πραγματικά αυτό που λέμε «ηλεκτρονικά διόδους» είναι άπειρα σενάρια. Η ουσία είναι τα αναλογικά διόδους, και εκεί έχετε δίκιο.

Ασφαλώς πρέπει να κοιτάξουμε ώστε τα διόδους να χρεώνουν από την είσοδο του αυτοκινητόδρομου μέχρι την έξοδο του αυτοκινητόδρομου. Ουσιαστικά, αυτό θέλουμε, διότι αυτό θα περιορίσει τις χρεώσεις στις πραγματικές αποστάσεις. Αυτό δεν είναι τόσο απλό. Δεν είναι τόσο απλό και δεν είμαι σίγουρος ότι αυτό πρέπει να γίνει μέσα από ένα κρατικό σύστημα είσπραξης των διοδίων, γιατί αυτό είναι η λογική η οποία εισάγεται με παρεμβάσεις, όπως αυτές που είχε μελετήσει η Εγνατία.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, αυτό προϋποθέτει μια επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων παραχώρησης, για να μπορέσουν τα χρηματοδοτικά μοντέλα να αντέξουν -όχι να στηθούν- να αντέξουν πάνω σε μια τέτοια πραγματικότητα. Δεν είναι εύκολο. Υβριδικά υλοποιείται αυτό στην περίπτωση της Ολυμπίας Οδού, υβριδικά υλοποιείται σε άλλα μικρά τμήματα,

αλλά στην πράξη δεν είναι τόσο απλό το να επαναδιαπραγματευθούμε αυτά τα χρηματοδοτικά μοντέλα.

Πάμε λίγο στα ηλεκτρονικά διόδια. Τι εννοούμε «ηλεκτρονικά διόδια»; Ηλεκτρονικά διόδια -στην καλύτερη των περιπτώσεων- θα ήταν να περνάει κάποιος χωρίς να χρειάζεται να σταματήσει. Αυτό είναι το Free Flow.

Πάμε, λοιπόν, στο παράδειγμα, το οποίο είπατε. Τι φέρατε μπροστά μας; Το ζήτημα της Ασπροβάλτας, το ζήτημα του Ιάσμου, όπου πραγματικά το καλοκαίρι έχουμε μεγάλες ουρές. Ξέρετε, λοιπόν, ότι η μεγάλη πλειοψηφία αυτών των οχημάτων έχουν πινακίδες Γερμανίας, γιατί πολλοί από αυτούς είναι *gastarbeiter*, οι οποίοι πηγαίνουν και επισκέπτονται από την Θράκη μέχρι την Κωνσταντινούπολη, τους συγγενείς τους. Ξέρετε πόσα είναι τα αυτοκίνητα με πινακίδες Βουλγαρίας; Ξέρετε πόσα είναι τα αυτοκίνητα με πινακίδες Βόρειας Μακεδονίας;

Πείτε μου εσείς, πώς μπορεί κάποιος να τουςβάλει αυτούς σε έναν μηχανισμό είσπραξης διοδίων; Πώς;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Με τη βινιέτα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Όχι με τη βινιέτα. Η βινιέτα είναι κάτι άλλο. Όλοι λένε «βινιέτα, βινιέτα, βινιέτα».

Η βινιέτα είναι ένα εφάπαξ ποσό, το οποίο εισπράττεται στην είσοδο της χώρας,

αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι αυτό ανταποκρίνεται στο κόστος των διοδίων. Ούτε μπορείς να τους κλέψεις να πάρεις περισσότερα ούτε μπορείς να τους διευκολύνεις να πάρεις λιγότερα.

Ξέρετε κάτι; Μπαίνουν άπειρα ζητήματα στα ηλεκτρονικά διόδια. Μπαίνουν ζητήματα διαλειτουργικότητας των διοδίων σε εθνικό επίπεδο που δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή, έτσι όπως το αντιλαμβάνεστε. Η εκκαθάριση των διοδίων γίνεται peer-to-peer, με ένα υβριδικό τρόπο που χρησιμοποιούν οι Έλληνες παραχωρησιούχοι και μπαίνουν ζητήματα διαλειτουργικότητας στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτή τη στιγμή λοιπόν, έχουμε εισαγάγει -σε συνεννόηση με τον κ. Δήμα και με τον κ. Κυρανάκη- την προοπτική ενός προγράμματος, το οποίο πιλοτικά θα δει τι είναι υλοποιήσιμο και τι είναι εφικτό στην Ελλάδα ξεκινώντας από την ανάγκη του να υπάρξει διαλειτουργικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο πλαίσιο της σχετικής Οδηγίας. Προχωράει η ενσωμάτωση της Οδηγίας αυτής στην εθνική νομοθεσία με Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο είναι υπό έκδοση. Νομίζω ότι είναι σαφές ότι πρώτα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε τι θέλουμε και να βάλουμε τα βήματα τα εφικτά πάνω στο τραπέζι. Όχι να απλώνουμε το πάπλωμα μας περισσότερο από εκεί που στην πραγματικότητα μπορεί να φτάσει και πάντοτε μέσα στα πλαίσια που η τεχνολογία μας δίνει, στο μέτρο του εφικτού.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς τον
κύριο Υπουργό.