



12 ΜΑΡ. 2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

101 78 Αθήνα, τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα 12.03.2014

Αρ. Πρωτ. 264/265/266

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα **Αναφορών**

ΘΕΜΑ: Ανάκληση αυξήσεων στις τιμές των διοδίων

ΣΧΕΤ.: 1) Η ΠΑΒ 2709/18.02.2014 που κατέθεσε στη Βουλή, η Βουλευτής
και Αντιπρόεδρος της Βουλής κυρία Μαρία Κόλλια Τσαρουχά
2) Η ΠΑΒ 2735/18.02.2014 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Κωνσταντίνος Γιοβανόπουλος
3) Η ΠΑΒ 2746/21.02.2014 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Νότης Μαριάς

ΚΟΙΝ.: 1) Βουλευτή κα Μαρία Κόλλια Τσαρουχά
2) Βουλευτή κ. Κωνσταντίνο Γιοβανόπουλο
3) Βουλευτή κ. Νότη Μαριά

Σε απάντηση των παραπάνω σχετικών Αναφορών, παρακαλούμε να πληροφορήσετε την κυρία Αντιπρόεδρο της Βουλής και τους κυρίους Βουλευτές, τα εξής :

Πανευρωπαϊκά, αλλά και σε όλο τον κόσμο, τα διόδια αποτελούν το κύριο μέσο χρηματοδότησης της κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων. Πρόκειται για τη δικαιότερη μέθοδο χρηματοδότησης των αυτοκινητοδρόμων, καθώς το κόστος κατασκευής και συντήρησης επιβαρύνει μόνο τους χρήστες του δρόμου και όχι όλους τους φορολογούμενους. Η χρηματοδότηση αποκλειστικά από τον κρατικό προϋπολογισμό αυτών των έργων, θα επιβάρυνε άμεσα το σύνολο των πολιτών, ακόμα και των κατοίκων του μικρότερου νησιού και παράλληλα θα στερούσε από το κράτος τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσει άλλες κρίσιμες υποδομές και κοινωνικές δράσεις.

Το ύψος των διοδίων που έχει συμβατικά προκαθοριστεί, είναι από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα κοστίζουν από 6,5 έως και λιγότερο από 7 λεπτά ανά χιλιόμετρο-στην Πορτογαλία 8,9 - στην Γαλλία 8,5 - στην Ισπανία 11,2 - στην Ιταλία 6,7 λεπτά ανά χιλιόμετρο.

Τα έσοδα από τα διόδια κατά τον χρόνο κατασκευής του έργου χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής αφού αφαιρεθεί το κόστος λειτουργίας, συντήρησης και οι λοιπές χρηματοοικονομικές δαπάνες. Οι μέτοχοι των εταιριών παραχώρησης δεν δικαιούνται να λάβουν οποιοδήποτε μέρος κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου. Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, τα έσοδα από διόδια διατίθενται αυστηρά πρώτα για το κόστος συντήρησης και λειτουργίας, δεύτερον για την εξυπηρέτηση του δανείου και τρίτον για την επιστροφή των ιδίων κεφαλαίων παραχώρησης.

Οι εταιρείες παραχώρησης ελέγχονται εξονυχιστικά, σε όλα τα επίπεδα, ως προς τα έσοδα και τα έξοδα τους τα οποία βεβαιώνονται από ορκωτούς ελεγκτές. Οι μέτοχοί τους έχουν εκ του νόμου προκαθορισμένο δεσμευτικό και μη εγγυημένο επίπεδο κερδοφορίας, το οποίο κυμαίνεται από 6 έως 9%. Όλα τα ανωτέρω περιλαμβάνονται στο νόμο για την περίοδο παραχώρησης, δηλαδή τα 30 χρόνια.

Έχει κριθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας προσφάτως - σε σχετική προσφυγή του δημάρχου Ωρωπού, η οποία και απορρίφθηκε - ότι η επιβολή διοδίων δεν αναιρεί τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των οδών, αλλά αντιθέτως κινείται προς την κατά το δυνατόν ορθολογική χρήση τους από το σύνολο των πολιτών. Κρίθηκε δε, ότι ούτε η επιβολή διοδίων - ως τέλους εισπραττόμενου ως τμήμα του εργολαβικού ανταλλάγματος καταβαλλόμενο από τους χρήστες της οδού στον παραχωρησιούχο στην περίπτωση αναθέσεως της κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης της οδού με σύμβαση παραχώρησης - είναι αντίθετη με το Σύνταγμα.

Οι αυτοκινητόδρομοι κατασκευάζονται για τις υπερτοπικές διαδρομές. Στην χώρα μας, όλες οι μεγάλες διαδρομές έχουν απόλυτα αναλογική χρέωση, όπως Αθήνα-Λαμία, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα, Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα κ.α., που έχει καθοριστεί με σύμβαση. Σε τοπικές διαδρομές που δεν υπάρχει αναλογική χρέωση, παρέχεται η δυνατότητα στους κατοίκους των τοπικών κοινωνιών, να κινούνται έξω από την Εθνική Οδό.

Αναφορικά με τις αυξήσεις διοδίων, σας γνωρίζουμε ότι στις συμβάσεις οι οποίες ψηφίστηκαν πριν δυο μήνες, δεν υπήρχε απολύτως καμία αναφορά στα διόδια, διότι προβλέπεται από το 2007 πώς ακριβώς θα διαμορφωθούν. Οι αυξήσεις που δεν έγιναν το 2009-2010-2011-2012, προκάλεσαν την κατάρρευση και διακοπή των έργων με τα γνωστά αποτελέσματα.

Για κάθε έργο Παραχώρησης είχαν συνταχθεί μελέτες κόστους – οφέλους (Cost-Benefit) και μελέτες σκοπιμότητας κατά την περίοδο προετοιμασίας των τευχών δημοπράτησης όπου είχε τεθεί και το Ανώτατο Όριο Διοδίου Τέλους (ΑΟΔΤ) που για ολοκληρωμένα τμήματα αυτ/μου ανέρχεται σε 0,04€/χλμ σε τιμή 01.01.2003 (προ ΦΠΑ), το οποίο είναι κοινό για όλα τα έργα του προγράμματος και το οποίο δεν ήταν αντικείμενο της διαγωνιστικής διαδικασίας. Περαιτέρω, οι τιμές διοδίων τελών σε συνδυασμό με τις προβλέψεις της κυκλοφορίας είχαν συνυπολογιστεί στο σκέλος των Προβλέψεων Εσόδων του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου του κάθε έργου Παραχώρησης, όπου περιλαμβάνονται οι Πηγές και Χρήσεις Κεφαλαίων ανά έτος, δηλαδή τα Προβλεπόμενα Έσοδα και τα Προβλεπόμενα Έξοδα, προκειμένου να αποτυπώνεται ανά έτος η χρηματοοικονομική ισορροπία και να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα του κάθε Έργου Παραχώρησης.

Η τιμή αυτή (0,04€/χλμ), είναι η τιμή που ήδη εφαρμοζόταν σε περαιωμένα τμήματα αυτοκινητοδρόμων (π.χ. Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα, Αυτ/μος Κεντρικής Ελλάδος - ΣΔ Αγ.Τριάδας και Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου - τμήμα Λάρισα-Κλειδί). Η ανωτέρω τιμή υπόκειται σε ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή, βάσει του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, όπως αυτός καταρτίζεται και δημοσιεύεται από την Ε.Σ.Υ.Ε. και διαμορφώνεται την 30η Σεπτεμβρίου του προηγούμενου της αναπροσαρμογής έτους.

Επίσης στις Συμβάσεις Παραχώρησης, προβλέπεται η δυνατότητα εφαρμογής ιδιαίτερης εμπορικής πολιτικής για τους συχνά ή καθημερινά μετακινούμενους που επιλέγουν την ηλεκτρονική πληρωμή, ανάλογη του αριθμού των συνολικών μηνιαίων διελεύσεων. Με βάση αυτή την πρόβλεψη έχουν ήδη ανακοινωθεί από τους Παραχωρησιούχους και εφαρμόζονται για τους ηλεκτρονικούς χρήστες κλιμακούμενες εκπτώσεις ανάλογα με τον αριθμό των ανά μήνα πραγματοποιούμενων διελεύσεων από τους σταθμούς διοδίων (Σ.Δ.) που φτάνουν έως και 50% στους Σ.Δ. Αφιδνών, Καπανδριτίου, Μαλακάσας, Οινοφύτων της «ΝΕΑ ΟΔΟΣ». Αναλυτικές πληροφορίες για τις χρεώσεις παρέχονται στους χρήστες της οδού μέσω internet στο site <http://www.neaodos.gr> στην επιλογή «Fast Pass > συνδρομητικά προγράμματα».

Ακόμη, ειδική μέριμνα έχει ληφθεί για τους μόνιμους κατοίκους περιοχών που εργάζονται στο εγγύς αστικό κέντρο (π.χ. για τους κατοίκους του Ωρωπού όπου η τιμή των διοδίων για αυτούς παραμένει αμετάβλητη) από την πρώτη διέλευση.

Τέλος, στις Συμφωνίες Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης προστέθηκε όρος για την υποβολή από τους Παραχωρησιούχους μελέτης, πριν την ολοκλήρωση των έργων, για περαιτέρω βελτίωση της αναλογικής χρέωσης, με έμφαση στους καθημερινά μετακινούμενους και στους συχνούς χρήστες η οποία θα εφαρμοσθεί μετά την έγκριση των Δανειστών και του Δημοσίου σε συγκεκριμένη προθεσμία.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ



Ακριβές αντίγραφο

Π. Καμπύλη